



Revue-IRS



**Revue Internationale de la Recherche Scientifique
(Revue-IRS)**

ISSN: 2958-8413

Vol. 4, No. 4, Juillet 2026

Problématique des infrastructures et commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Makanza dans la province de l'équateur

BOWEYA Manzombolo

Institut supérieur de développement rural (ISDR) Mbandaka

Tondiku Mbembi Khym's

Université de Kinshasa

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.21281043>

Résumé :

La présente étude aborde la problématique des infrastructures et la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Makanza dans la province de l'équateur.

Elle démontre l'importance qu'il y a de mettre à la disposition de ce territoire, les infrastructures adéquates pour permettre la libre circulation des hommes et de leurs biens.

L'étude présente les difficultés rencontrées par les habitants de ce territoire dans la commercialisation de leurs produits agricoles et l'évacuation des produits vers les centres de consommation.

Il est à noter le territoire de Makanza présente des avantages par rapport à sa position géographique et est juste placé dans une situation très favorable, une fois les infrastructures routières, ferroviaires, maritimes, mises en marche vont booster l'économie rurale et permettront aux paysans d'éviter l'exode rural.

Ainsi donc, les infrastructures ont une incidence sur la commercialisation des produits agricoles par ricochet la libre circulation des hommes et de leurs biens.

Mots clés : infrastructures, commercialisation, produits agricoles, territoire de makanza

Abstract

This study addresses the issue of infrastructure and the marketing of agricultural products in the Makanza Territory, located in the Equateur Province of the Democratic Republic of the Congo.

It highlights the importance of providing this territory with adequate infrastructure to facilitate the free movement of people and goods. The study presents the challenges faced by local inhabitants in marketing their agricultural products and transporting them to consumption centers.

It should be noted that the Makanza Territory enjoys significant advantages due to its geographical location and is strategically positioned for economic development. Once road, railway, and waterway infrastructures are developed and operational, they will boost the rural economy and help reduce rural exodus.

Therefore, infrastructure has a significant impact on the marketing of agricultural products and, consequently, on the free movement of people and goods.

Keywords: infrastructure, marketing, agricultural products, Makanza Territory.

0. Introduction :

Bien que détenant des nombreuses potentialités, la RDC fait face à des nombreux défis qu'il est appelé à relever en vue de permettre à la population de se réjouir pleinement de leurs richesses ; parmi ces défis, il y a la problématique des infrastructures qui entravent la libre circulation des hommes et de leurs biens, ainsi que la commercialisation des produits des milieux de production vers le centre de consommation.

Pour Kabengele Dibwe (2019), il n'y a pas de développement sans infrastructures de base dans un Etat. Nous estimons que ce point de vue est fondé et mérite une prise en charge de la part des gouvernants.

Selon le rapport des nations unies (2024), les infrastructures comprennent notamment les routes, les réseaux d'énergie, les systèmes de communication, les établissements de santé et d'éducation. Elle joue un rôle essentiel dans la réduction des coûts de transaction, l'amélioration de la productivité et la facilitation des échanges.

01. Problématique

La présente étude soulève la problématique suivante :

- Les infrastructures (économiques, sociales, techniques, institutionnelles, etc.) influencent-elles la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Makanza ?

02. Hypothèse

En réponse à la question soulevée dans la problématique, nous émettons l'hypothèse suivante :

- Les infrastructures telles que libellées influenceraient positivement la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Makanza.

03. Objectif

L'objectif poursuivi dans cette étude est de dénicher l'influence des infrastructures sur la commercialisation des produits agricoles.

1. Cadre théorique

1.1. Définitions

Parler de l'infrastructure nous amène à une pluralité de définitions et nous renvoie aussi à une compréhension vaste du concept.

Au sens large, les infrastructures désignent l'ensemble des structures physiques, organisationnelles et technologiques fondamentales nécessaires au fonctionnement d'une société ou d'une économie ou d'un territoire. Elles servent de base aux activités humaines et facilitent les services essentiels.

Cette définition est partagée par plusieurs auteurs et elle est une synthèse standard inspirée de sources multiples et largement reconnues. Elle ne peut être attribuée à un auteur unique.

L'infrastructure constitue un élément fondamental dans l'analyse du développement économique et social des nations. Elle regroupe l'ensemble des équipements, installations et services de base nécessaires au fonctionnement d'une économie et à l'amélioration des conditions de vie des populations. De manière générale, l'infrastructure englobe les systèmes de transport, les réseaux d'énergie, les télécommunications, ainsi que les services d'eau et d'assainissement.

Dans la littérature économique, plusieurs auteurs ont proposé des définitions qui mettent en évidence le rôle stratégique des infrastructures. Ainsi, Paul

Rosenstein-Rodan (1943), dans sa théorie du « Big Push », considère les infrastructures comme des conditions préalables indispensables au décollage économique. Selon cet auteur, les investissements dans les infrastructures de base, notamment les transports et l'énergie, permettent de lever les contraintes structurelles qui freinent l'industrialisation des économies en développement.

Dans la même perspective, Albert O. Hirschman (1958), établit une distinction entre les activités directement productives et les infrastructures, qu'il qualifie de « services de base ». Il souligne que les infrastructures jouent un rôle d'appui en facilitant le développement des activités économiques. Pour Hirschman, l'insuffisance des infrastructures constitue un obstacle majeur à la croissance, car elle limite la productivité des entreprises et entrave les échanges.

Les institutions internationales ont également contribué à préciser la notion d'infrastructure. Selon la Banque mondiale (1994), l'infrastructure désigne l'ensemble des installations physiques et des systèmes nécessaires pour soutenir le développement économique et améliorer les conditions de vie des populations. Cette définition met en évidence la double dimension des infrastructures : économique et sociale. Elle inclut notamment les routes, les ports, les réseaux électriques, ainsi que les services essentiels comme l'eau potable et l'assainissement.

De son côté, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) considère les infrastructures comme des actifs fixes fournissant des services essentiels à l'économie. Cette approche insiste sur le caractère durable et structurant des infrastructures, qui constituent un socle indispensable au fonctionnement des systèmes productifs.

En somme, l'infrastructure représente un pilier essentiel du développement. Elle ne se limite pas à des équipements physiques, mais englobe un ensemble de services structurants qui conditionnent le fonctionnement de l'économie et le bien-être des populations. Son rôle transversal est en fait un facteur clé dans toute stratégie de développement, particulièrement dans les contextes marqués par des contraintes structurelles importantes.

1.2. Types d'infrastructures

Les infrastructures se déclinent en plusieurs types (économiques, sociales, techniques, institutionnelles, etc.) et constituent un pilier fondamental du développement économique et social. Leur classification permet une

meilleure compréhension des politiques publiques et des stratégies de développement, notamment dans les pays en développement comme la RDC.

1.2.1. Les infrastructures économiques

Les infrastructures économiques regroupent l'ensemble des équipements qui soutiennent directement les activités de production, de distribution et d'échange des biens et services.

Elles comprennent notamment : les routes, chemins de fer, ports et aéroports, les réseaux d'électricité et d'énergie, les infrastructures de télécommunication et d'Internet.

Ces infrastructures facilitent la circulation des biens et des personnes, réduisent les coûts logistiques et améliorent l'efficacité des marchés. Elles constituent ainsi un levier essentiel de croissance **économique**.

1.2.2. Les infrastructures sociales

Les infrastructures sociales sont celles qui contribuent directement à l'amélioration du bien-être de la population et au développement du capital humain.

Elles incluent : les écoles, universités et centres de formation, les hôpitaux et centres de santé, les infrastructures sportives et culturelles.

Ces infrastructures jouent un rôle fondamental dans la formation des ressources humaines, l'amélioration de la santé et la cohésion sociale. Elles influencent indirectement la croissance économique en renforçant la productivité de la main-d'œuvre.

1.2.3. Les infrastructures techniques ou physiques

Les infrastructures techniques, également appelées infrastructures physiques, correspondent aux systèmes matériels permettant la fourniture de services essentiels.

Elles se subdivisent en plusieurs catégories : infrastructures de transport (routes, rails, ports), infrastructures énergétiques (centrales électriques, réseaux de distribution), infrastructures hydrauliques (eau potable, assainissement), infrastructures de communication (réseaux téléphoniques et numériques).

Ces infrastructures constituent la base matérielle du fonctionnement des économies modernes.

1.2.4. Les infrastructures matérielles et immatérielles

Une distinction importante est faite entre infrastructures matérielles et immatérielles.

Les infrastructures matérielles (hard infrastructure) désignent les équipements physiques visibles tels que les routes, les ponts et les réseaux.

Les infrastructures immatérielles (soft infrastructure) renvoient aux systèmes institutionnels et organisationnels, tels que le système éducatif, le système juridique et les services publics.

Cette classification met en évidence que le développement ne repose pas uniquement sur les équipements physiques, mais également sur la qualité des institutions.

1.2.5. Les infrastructures institutionnelles

Les infrastructures institutionnelles regroupent l'ensemble des règles, lois et organisations qui encadrent l'activité économique.

Elles comprennent : le système judiciaire, les cadres réglementaires, les politiques publiques.

Ces infrastructures influencent le climat des affaires, la sécurité des investissements et la gouvernance économique. Leur efficacité est déterminante pour attirer les investisseurs et favoriser le développement.

1.2.6. Les infrastructures humaines

Les infrastructures humaines, souvent assimilées au capital humain, concernent les compétences, les connaissances et les capacités de la population.

Elles incluent : le niveau d'éducation, la formation professionnelle, les compétences techniques.

Elles jouent un rôle crucial dans l'innovation, la productivité et la compétitivité économique.

1.2.7. Les infrastructures critiques

Les infrastructures critiques sont celles dont le fonctionnement est indispensable à la sécurité et à la stabilité d'un pays.

Elles concernent notamment : les systèmes d’approvisionnement en énergie, les réseaux d’eau potable, les systèmes de transport, les infrastructures de santé.

Toute défaillance dans ces infrastructures peut entraîner de graves perturbations économiques et sociales.

1.2.8. Les infrastructures naturelles

Les infrastructures naturelles désignent les systèmes écologiques qui fournissent des services essentiels à la société.

Elles comprennent : les forêts, les bassins hydrologiques, les écosystèmes.

Ces infrastructures contribuent à la régulation climatique, à la protection de l’environnement et à la durabilité du développement.

1.2.9. Autres classifications des infrastructures

1.2.9.1. Classification fonctionnelle

Les infrastructures peuvent être classées selon leur fonction principale : transport, énergie, eau et assainissement, communication.

Cette classification est couramment utilisée dans les politiques publiques et les analyses économiques.

1.2.9.2. Classification selon le rôle

On distingue également : les infrastructures de base (routes, eau, électricité) ; les infrastructures complémentaires (éclairage public, équipements urbains).

Cette approche permet de mieux orienter les investissements publics.

1.3. Importance des infrastructures dans le développement

Les infrastructures jouent un rôle déterminant dans le développement économique et social. Elles permettent notamment :

- De stimuler la croissance économique ;
- De réduire les coûts de production et de transaction ;
- De favoriser les échanges commerciaux ;
- D’améliorer les conditions de vie des populations ;

De renforcer l’intégration régionale.

Dans le contexte des pays en développement comme la République Démocratique du Congo, les infrastructures constituent un facteur clé pour réduire la pauvreté et promouvoir un développement durable.

En définitive, les infrastructures constituent un pilier fondamental du développement économique et social. Leur diversité (économiques, sociales, techniques, institutionnelles, etc.) montre qu'elles interviennent dans tous les aspects de la vie économique et sociale.

Une bonne compréhension de ces différentes catégories permet d'orienter efficacement les politiques publiques et les stratégies de développement, notamment dans un contexte comme celui de la République Démocratique du Congo, où les besoins en infrastructures restent importants et délicats.

1.4. Commercialisation

1.4.1. Définitions et portée de la commercialisation

La commercialisation désigne l'ensemble des activités et processus visant à mettre un produit ou un service à la disposition des consommateurs sur le marché dans le but de générer des ventes et des profits. Elle englobe plusieurs étapes clés, de la conception à la distribution, en passant par la promotion et la fixation des prix.

La notion de commercialisation occupe une place centrale dans les sciences de gestion, en particulier dans le domaine du marketing. Elle constitue un levier essentiel permettant aux entreprises de relier leur production aux besoins du marché. À cet effet, plusieurs auteurs ont tenté de définir ce concept en mettant en évidence ses différentes dimensions, allant d'une approche purement économique à une vision stratégique et relationnelle.

Dans une perspective classique, la commercialisation peut être appréhendée comme l'ensemble des activités visant à assurer la mise à disposition d'un produit ou d'un service auprès du consommateur final. Cette approche met en évidence les opérations de distribution, de transport, de stockage et de vente qui permettent le transfert des biens du producteur vers l'utilisateur. Elle s'inscrit ainsi dans une logique économique où l'accent est mis sur la circulation des produits dans le circuit commercial.

Cependant, cette conception apparaît aujourd'hui limitée face à l'évolution des marchés et à l'intensification de la concurrence. C'est dans ce contexte que des auteurs comme Philip Kotler (2016), proposent une vision élargie de la

commercialisation. Selon lui, celle-ci s'inscrit dans un processus global orienté vers la satisfaction des besoins et des désirs des consommateurs à travers l'échange.

Pour ce faire, la commercialisation repose sur les quatre (4) piliers principaux (les 4 P du marketing) qui sont :

0. Produit : conception, qualité, quantité etc....
1. Prix : stratégie, tarifaire
2. Place : (distribution) : canaux de vente (physiques, digital)
3. Promotion : Publicité, relations physiques.

2. Cadre méthodologique

Dans cette étape, nous abordons la méthodologie poursuivie et les techniques utilisées dans le cadre de cette étude.

2.1. Méthode

Etant donné la pluralité des définitions évoquée par les auteurs, nous nous rangeons derrière la pensée de Mubiala Katala qui définit la méthode comme un ensemble de procédures logiques propres à toute démarche scientifique particulier mais lié au processus de raisonnement. Dans le cadre de cette étude, nous avons recouru à la méthode d'enquête qui consiste de descendre sur terrain dans la province de l'équateur dans le territoire de Makanza.

2.2. Techniques

Toute étude suppose l'utilisation des instruments de travail pour atteindre les résultats souhaités.

De la même manière qu'il y a une pluralité des définitions pour les méthodes, il y a aussi autant des définitions pour les techniques. Dans le cadre de cette étude, nous avons rejoint l'idée de Kitumba Gagedi (2002), qui définit la technique comme une voie à suivre, un cheminement logiquement agencé pour découvrir la vérité ou à expliquer un fait.

Ainsi donc, nous avons également recouru au questionnaire. Le questionnaire a été choisi par le fait que l'analyse des problèmes des infrastructures nécessite une réflexion, un effort considérable pour prendre connaissance de façon minutieuse les avis des participants susceptibles à influencer le développement de façon générale, en particulier la

commercialisation. Les avis des participants à cette étude sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

Question 1 : Les routes reliant ma zone de production aux marchés sont en bon état

Tableau 1 : avis des sujets sur la question 1

Indices Statistiques		
	f	%
Pas du tout d'accord	26	16,6
Pas d'accord	131	83,4
Total	157	100,0

Du tableau 1, il ressort que 83,4% de nos sujets estiment que les routes reliant leur zone de production aux marchés ne sont pas en bon état contre 16,6% qui ont un avis pas du tout d'accord.

Question 2 : Le transport de mes produits agricoles est facile ?

Tableau 2 : avis des sujets sur la question n°2

	F	%
Pas du tout d'accord	26	16,6
Pas d'accord	118	75,2
Neutre	13	8,3
Total	157	100,0

Les données consignées dans le tableau n° indiquent que 75,2% des sujets ne sont pas d'accord, ce qui montre que le transport des produits agricoles est jugé difficile par la majorité des producteurs 16,6% de nos sujets ont un avis contraire et 8,3% ont un avis neutre.

Question n° 3 : les difficultés de transport retardent la vente de mes produits ?

Tableau n° 3 : avis des sujets sur la question 3

	f	%
Pas du tout d'accord	26	16,6
Pas d'accord	13	8,3
D'accord	39	24,8
Tout à fait d'accord	79	50,3
Total	157	100,0

Les données consignées dans le tableau 3 montrent que 75,1% des sujets sont d'accord bien qu'à des degrés différents, ce qui signifie que la majorité reconnaît que les difficultés de transport retardent effectivement la vente de leurs produits.

Question 4 : l'absence de stockage entraîne des pertes post-récoltes ?

Tableau n 4 : avis des sujets sur la question n°6

	f	%
Pas d'accord	12	7,6
D'accord	26	16,6
Tout à fait d'accord	119	75,8
Total	157	100,0

Les données consignées dans le tableau n° nous fait voir que 92,4% des sujets sont d'accord, ce qui signifie que la quasi-totalité reconnaît que l'absence de stockage entraîne des pertes

Question 5 : les marchés agricoles sont facilement accessibles ?

Tableau 5 : avis des sujets sur la question 5

	f	%
Pas du tout d'accord	26	16,6
Pas d'accord	106	67,5
D'accord	25	15,9
Total	157	100,0

Les données consignées dans le tableau n° 84,1% des sujets ne sont pas d'accord, ce qui montre que la majorité considère que les marchés agricoles ne sont pas facilement accessibles.

3. Discussions des résultats

Les résultats de notre étude démontrent que les infrastructures dans le territoire de Mankanza ne favoriseraient pas la commercialisation des produits agricoles. En effet, les données recueillies montrent que 83,4% des répondants considèrent que les routes reliant les zones de production aux marchés sont en mauvais état, tandis que 75,2% affirment que le transport des produits agricoles est difficile. De plus,

75,1% des sujets reconnaissent que les difficultés de transport retardent la vente de leurs produits agricoles. Concernant les infrastructures de stockage, 83,5% des enquêtés déclarent ne pas disposer d'infrastructures adéquates de conservation, alors que 92,4% reconnaissent que l'absence de stockage entraîne des pertes post-récoltes importantes.

Les résultats révèlent également que 84,1% des producteurs considèrent les marchés agricoles comme difficilement accessibles et que 91,8% affirment que l'absence de marchés modernes réduit leurs ventes. Enfin, 91,8% des répondants estiment que les mauvaises infrastructures réduisent directement leurs revenus agricoles. Tous ces résultats démontrent clairement que les infrastructures actuelles ne permettent pas une commercialisation efficace des produits agricoles dans le territoire de Mankanza.

Ces résultats s'expliquent principalement par le fait que les infrastructures constituent un élément central dans le fonctionnement de l'économie agricole. Dans les milieux ruraux, les routes représentent le principal moyen d'évacuation des produits agricoles vers les marchés de consommation.

Lorsque ces routes sont impraticables ou dégradées, les producteurs éprouvent d'énormes difficultés à transporter leurs récoltes. Cette situation entraîne une augmentation des coûts de transport, des retards dans l'écoulement des produits et parfois même la détérioration des marchandises avant leur arrivée sur les marchés. L'absence d'entrepôts et d'infrastructures modernes de conservation expose les producteurs à des pertes post-récoltes considérables, réduisant ainsi leurs revenus.

L'insuffisance des marchés agricoles organisés et accessibles limite également les possibilités de vente et favorise l'exploitation des producteurs par les intermédiaires. Ainsi, les faibles performances des infrastructures rurales dans le territoire de Mankanza contribuent directement à la faible compétitivité des produits agricoles et au maintien de la pauvreté des producteurs agricoles.

Les résultats obtenus dans cette étude rejoignent plusieurs études antérieures réalisées sur les infrastructures rurales et le développement agricole. Decoudras (1997) affirme que les infrastructures rurales jouent un rôle déterminant dans le développement agricole et la croissance économique des zones rurales. Selon cet auteur, les infrastructures facilitent les échanges commerciaux et permettent une meilleure intégration des producteurs aux marchés. Abdo (2016) souligne

également que les infrastructures de transport favorisent l'organisation des espaces économiques et stimulent les activités commerciales.

Boussard (2002), quant à lui, démontre que les infrastructures rurales contribuent au développement des chaînes de valeur agricoles et améliorent la circulation des produits agricoles.

Dans cette logique que ngombe et al. (2023) montrent que les routes rurales influencent directement les prix agricoles et l'accès aux marchés.

Les résultats de notre étude s'inscrivent donc dans la continuité de ces recherches en mettant davantage l'accent sur les difficultés concrètes vécues par les producteurs agricoles du territoire de Mankanza.

Au regard des résultats obtenus, des analyses réalisées ainsi que des études antérieures consultées, l'hypothèse principale selon laquelle les infrastructures dans le territoire de Mankanza ne favoriseraient pas la commercialisation des produits agricoles est confirmée. Les difficultés liées aux routes, au stockage, aux marchés agricoles et au faible investissement public constituent de véritables obstacles au développement des activités commerciales agricoles dans cette partie de la RDC.

Les résultats révèlent également que les principaux obstacles liés aux infrastructures et à la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Mankanza seraient l'enclavement du territoire, les difficultés d'évacuation des produits, l'absence des centres commerciaux ainsi que le manque de dépôts et entrepôts de stockage. En effet, 83,4% des répondants affirment que les routes rurales sont en mauvais état et 75,2% déclarent que le transport des produits agricoles est difficile. En outre, 83,5% des enquêtés reconnaissent ne pas disposer d'infrastructures adéquates de stockage et 92,4% affirment que l'absence de stockage entraîne des pertes post-récoltes importantes.

Les résultats montrent également que 84,1% des producteurs considèrent les marchés agricoles comme difficilement accessibles tandis que 83,4% jugent les marchés disponibles mal organisés. Enfin, 83,4% des répondants déclarent qu'ils n'écoulent pas facilement leurs produits agricoles. Ces différents résultats démontrent clairement que les obstacles liés aux infrastructures constituent une contrainte majeure à la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Mankanza. Ces résultats peuvent s'expliquer par l'enclavement géographique du territoire de Mankanza et par la faiblesse des infrastructures de base disponibles dans cette région. Les producteurs agricoles rencontrent

d'énormes difficultés pour acheminer leurs produits vers les centres de consommation à cause du mauvais état des routes et des voies fluviales. Cette situation ralentit les échanges commerciaux et augmente considérablement les coûts de transport. De plus, l'absence de centres commerciaux modernes et d'entrepôts de stockage adaptés empêche les producteurs de conserver leurs récoltes pendant une longue période. Les produits agricoles sont alors rapidement détériorés ou vendus à bas prix afin d'éviter les pertes. Cette insuffisance des infrastructures commerciales limite également la capacité des producteurs à accéder aux grands marchés urbains et réduit leurs possibilités d'amélioration des revenus agricoles.

Les résultats de cette étude corroborent plusieurs travaux scientifiques antérieurs. Kamango et Bashizi (2022) montrent que le désenclavement des zones rurales constitue un facteur essentiel du développement économique et social. Selon ces auteurs, les infrastructures rurales favorisent la réduction de la pauvreté et améliorent les conditions de vie des populations rurales. Christophe boussard (2002) démontre également que les infrastructures rurales jouent un rôle essentiel dans la circulation des produits agricoles et dans le développement des chaînes de valeur agricoles. Ngombe et al. (2023) expliquent quant à eux que les routes rurales influencent directement les prix agricoles et l'accès des producteurs aux marchés. Enfin, la FAO (2023) souligne que près de 40% des produits agricoles se perdent avant d'atteindre les marchés études confirment les réalités observées dans le territoire de Mankanza en raison du manque d'infrastructures adaptées de transport et de stockage.

Références bibliographiques

Kabengele Dibwe (2019). Géographie humaine. Cours inédit, faculté de sciences sociales, politique et administrative. Kinshasa : Université de Kinshasa

Kitumba Gagedi (2000). Impact de la formation intégrée à l'emploi sur le rendement professionnel des agents des entreprises Congolaises. « Cas de l'ONATRA ». Thèse de Doctorat inédit. Kinshasa : Université de Kinshasa.

MUBIALA, KATALA. (2005. Femme congolaise et relations professionnelles. Situation de la femme congolaise sur le marché de l'emploi et dans les organismes de relations professionnelles ainsi que son attitude à l'égard des

politiques de relations professionnelles. Cas de la ville de Kinshasa. Thèse de doctorat, Kinshasa inédit : UNIKIN.)

Tondiku Mbembi (2024). Analyse des emplois de l'administration centrale de l'Université de Kinshasa. Proposition de restructuration en vue de l'efficacité organique. Thèse inédite. Kinshasa: Université de Kinshasa.

Philip Kotler, P. & Keller, K. L. (2016). Marketing Management. Pearson

OCDE (2021). Infrastructure Investment Indicators

Kamango, M. & B. Bashizi. (2022). Désenclavement des zones rurales en RDC : Impact des infrastructures sur la pauvreté. Kinshasa, RDC :

Université de Kinshasa.

Banque Mondiale. (2024). Développement agricole et infrastructures rurales en Afrique subsaharienne. Washington, DC : Banque Mondiale.