

Refléxion Sur L'introversion De L'économie Congolaise Et Perspectives De Développement

MUSONGO SIMON Dido¹, KUKA NDONGALA Yannick², NZAU NDEDI PITSHOU³

¹Chef de travaux à l'université pédagogique nationale. (U.P.N)

B.P 8815 Kinshasa/ RD Congo

Doctorant en sciences Economiques et de Gestion

Spécialité: Economie de l'environnement

+243853941142

musongosimon@gmail.com

²Assistant de recherche à l'université pédagogique nationale. (U.P.N)

B.P 8815 Kinshasa/ RD Congo

Attaché au centre de recherche pour le développement de l'éducation.

+243850003559

Yannick kuka@gmail.com

³Chef de travaux à l'université pédagogique nationale. (U.P.N)

B.P 8815 Kinshasa/ RD Congo

Doctorant en sciences Economiques et de Gestion

+243822224843

Pitshounzau41@gmail.com

Auteur correspondant : MUSONGO SIMON Dido



Résumé : Cet article analyse le mécanisme d'atteinte du développement par l'introversion d'une économie et analyse la structure de l'économie nationale à travers les principaux secteurs d'activité, à savoir le secteur agricole, le secteur minier et le secteur des transports. En effet, l'étude se réfère à la période coloniale pour comparer cette période à celle d'après l'indépendance. Il convient de noter que la structure de l'économie congolaise est demeurée extravertie.

Il y a lieu de constater qu'après son indépendance, le Congo (l'actuel RDC) n'a pas transformé ses structures économiques. Ceci s'explique par le caractère déséquilibré de sa structure économique, sa non-intégration et son extraversion.

Mots clés : introversion économique et développement.

Summarized: This article analyzes the mechanism of attack of the development by the introversion of an economy and analyze the structure of the national economy through the main sectors of activity, to know the agricultural sector, the mining sector and the sector of the transportation. Indeed, the survey refers to the colonial period to compare this period to the one according to the independence. It agrees to note that the structure of the Congolese economy is stayed outgoing.

There is grounds to note that after his/her/its independence, Congo (the present RDC) didn't transform his/her/its economic structures. It explains itself by the character unbalanced of his/her/its economic structure, his/her/its non integration and his/her/its extraversion.

Key words: economic introversion and development.

I. Introduction

L'analyse de la structure de l'économie congolaise laisse entrevoir que l'indépendance politique acquise en 1960 n'a pas modifié les articulations et la logique qui a gouverné l'économie coloniale.

En effet, au départ, le secteur moderne de l'économie congolaise est né et s'est développé pour répondre aux besoins du marché mondial. Il est donc naturellement concentré sur l'exploitation des ressources naturelles particulièrement absentes aux pays d'importation: gisements miniers et cultures tropicales. La situation actuelle de l'économie congolaise s'inscrit aisément dans un schéma de développement extraverti caractérisé par les voies de communication et transport tournés vers l'extérieur, la production commercialisée qui visé essentiellement le marché extérieur, les intrants et le financement qui viennent essentiellement del'extérieur.

Avant l'indépendance et particulièrement pendant les années cinquante, le pays a connu une croissance rapide, marquée par un bon comportement des produits primaires exportés. Il faut toutefois y ajouter une amorce de ladiversification des activités, notamment dans le domaine de productions manufacturières orientées vers la consommation intérieure (textile, boissons, ciment, etc.). Au moment de l'indépendance, cette croissance retrouvée atteignait ses limites et des changements profonds devraient être envisagés.

Après l'indépendance, il appartenait aux scientifiques et dirigeants politiques de réfléchir sur le développement du pays de manière à induire des transformations structurelles visant l'introversion de l'économie nationale à l'effet de développer un marché intérieur. Rien dans ce sens n'a été envisagé, le Congo-Kinshasa est demeuré dépendant vis-à-vis de l'extérieur. Et depuis 1960, l'économie congolaise végète dans une structure économique désarticulée, désintégrée; une économie vulnérable puisque tournée essentiellement vers l'extérieur.

Il a été prouvé par des recherches antérieures que le Sous-développement de la République Démocratique du Congo s'expliquerait en grande partie par le caractère extraverti de son économie et cela se prouverait à travers sa balance commercialedéficitaires.

Partant de ce qui précède, en analysant l'économie congolaise extravertie et ses exportations non compétitives, cause de son sous développement, la présente étude tentera d'internaliser les externalités en réfléchissant sur l'introversion de l'économie congolaise.

Un pays est indépendant économiquement lorsque la production nationale est essentiellement tournée vers le marché intérieur. C'est-à-dire lorsque la production arrive à couvrir les besoins de la population. Or l'incapacité du pays à transformer les innombrables ressources naturelles dont il dispose, le pousse à vendre du brut à un prix bas pour acheter le même produit très cher puisque devenu manufacturé ou fini.

- Quelles stratégies pourrait-t-on envisager pour transformer la structure de l'économie nationale à l'effet de susciter une dynamique interne tout en demeurant ouverte à l'extérieur?

Le développement ne pourrait être envisagé en République Démocratique du Congo, que si des transformations profondes au plan structurel sont entreprises à l'effet de promouvoir la production interne et de doter le pays d'une infrastructure de transport capable de favoriser l'intégration économique nationale.

1.1 Sur le plan commercial

Le Congo RD est pourvoyeur des pays industrialisés en matières premières brutes d'origine agricole et minière. Il constitue un débouché pour les produits finis (biens d'équipement) et semi-finis provenant des pays industrialisés.

La variation de cours de matières premières rend l'économie congolaise peu stable, fréquemment victime de la détérioration des termes d'échange. (AUVERS D., 1987.)

1.2 Sur le plan technologique

Depuis le début du 20^{ème} siècle, le monde connaît une évolution technologique spectaculaire. Plusieurs innovations sont opérées dans divers domaines afin d'améliorer les techniques et outils de production.

Les pays du tiers-monde dans l'ensemble accusent un retard considérable dans ce domaine, ce qui les contraint de recourir à l'extérieur pour acquérir de nouveaux outils de production, des machines, des biens d'équipement. (MUSONDA JC, 2021)

1.3 Sur le plan alimentaire

Le pays sous-développés sont caractérisés aussi par une dépendance alimentaire».

En effet, avec l'exode rural intense qui vide les campagnes des hommes jeunes et actives, les pays en développement se trouvent condamnés de recourir à l'extérieur pour répondre à la demande alimentaire interne, le Congo-Kinshasa n'en fait pas exception. Cette situation justifie la dépendance dans laquelle le pays se trouve plongé. (COUSSY Jean.1978)

II. Introversion économique.

L'introversion de l'économie nationale requiert la construction des infrastructures des transports efficaces et cohérentes qui peuvent décloisonner le territoire national et partant impulser la croissance économique.

En effet, la configuration du système de transport en RDC répond à la préoccupation des créateurs de l'économie congolaise de la laisser subordonner sinon dépendante à tout point de vue de la métropole. Qu'il s'agisse des réseaux routiers ou ferrés, des biefs navigables (aménagés), le système de transport en RDC ne favorise ni l'intégration de l'économie, ni la possibilité de faire l'espace économique congolais «un véritable marché» à l'instar des autres où l'interconnexion entre grands centres urbains et entités rurales est aisée.

Subsidièrement aux infrastructures, le développement pouvant favoriser l'introversion de l'économie congolaise est de mettre en place un plan de développement économique et Social qui aura comme objectifs le développement durable et la lutte contre la pauvreté. Dans ce cadre là, les sources de croissance tiennent une place essentielle notamment sur les thèmes de la sécurité alimentaire, de l'exploitation des ressources naturelles, d'une alternative au secteur de transport en matière d'emploi et de la recherche scientifique.

Par l'insuffisance des intrants agricoles et le manque d'une politique encourageant la production agricole, la sécurité alimentaire a de tout temps représenté un sérieux problème national. La quasi totalité des ressources alimentaires de la République Démocratique du Congo est importée.

L'agriculture qui est l'épine dorsale de toute économie d'un pays devrait permettre à la RDC d'élargir sa base productrice. Cette approche intégrée comportant l'implication des populations, des privés, des ressources en eau et des sites favorables à l'agriculture, apporterait une nouvelle perspective pour la sécurité alimentaire, associée bien entendu au secteur de l'élevage. Ce dernier se continue sous l'emprise d'une tradition pastorale et devrait s'ouvrir sur de nouvelles formes d'exploitation et de diversification.

A l'exception de l'eau qui représente une ressource vitale, l'exploitation des ressources naturelles telles que les ressources minières, la géothermie, les matériaux de construction, les potentialités en matière d'énergie nouvelles etc. ne contribuent pas sensiblement à l'économie du pays faute d'industrie d'extraction et de transformation. Certes, les connaissances dans ces différents domaines ne sont pas au même degré et un plan de développement spécifique permettrait de mettre à jour celles-ci et favoriserait une exploitation diversifiée. (F. BEZY et Alii,1989) il est important de mener une réflexion approfondie sur les causes de cette introversion et les stratégies à mettre en place pour promouvoir le développement économique de la République démocratique du Congo.

III. Méthodologie

Pour mener cette réflexion, nous avons adopté une approche multidisciplinaire, combinant des outils d'analyse économique, sociologique et politique. Nous nous sommes penchés sur les causes de l'introversion de l'économie congolaise, en examinant les politiques publiques, les pratiques commerciales et les structures sociales qui favorisent cette dépendance, puis nous avons adopté une approche participative en consultant des experts locaux, des décideurs politiques et des acteurs de la société civile pour enrichir notre réflexion et identifier des pistes de solution innovantes.

4. Présentation et discussion des résultats

4.1 Le secteur de l'agriculture et de l'élevage

4.1.1 Diagnostic du secteur agricole et d'élevage

a. Agriculture

Les exportations agricoles ne représentent qu'environ 10% du PIB en 2020, contre 40% en 1960. Jadis florissant, avec une production plus réduite, le secteur agricole aujourd'hui de la RDC totalement paralysé connaît une asthénie de productivité conduisant 73% de la population congolaise à vivre en insécurité alimentaire, les importations de denrées alimentaires (produits de première nécessité) augmentent et les exportations des produits de rente baissent. La production s'est en effet réduite depuis quelques années à des activités de subsistance malgré des conditions naturelles favorables (environ 97% des terres arables bénéficient d'une saison culturale de plus de huit mois dans l'année. De plus, 34% du territoire national sont de terres agricoles dont 10% seulement sont mises en valeur).

Ce problème sectoriel, partiellement lié à la faiblesse de la productivité, relève de problème d'accès au marché, d'évacuation des produits, de conservation, de la perte de main-d'œuvre agricole (suite aux conflits et aux maladies endémiques) et des semences de qualité, de l'utilisation de techniques inappropriées, et du manque d'instruments de travail adéquats.

Cependant, l'agriculture reste le principal secteur de l'économie, représentant 57,9% du PIB en 1997. Les principales productions exportées sont le café, l'huile de palme, le caoutchouc, le coton, le sucre, le thé, le cacao tandis les cultures vivrières concernent essentiellement le manioc, la banane plantain, le maïs, l'arachide et le riz. En 2022, l'agriculture occupait 66% de la population active. (ABRAHAM-FROIS, G, 1996.)

b. Elevage

L'élevage, dont les capacités potentielles varient entre 30 et 40 millions de bovins avec une charge bétail de 1/6 et 1/12 pendant toute l'année, n'est pas encore la priorité du gouvernement. Il est peu développé en RDC, en partie en raison des conditions naturelles qui ne sont pas favorables à l'élevage du gros bétail, sur une grande partie du territoire. La forêt dense n'a pas de pâturages et la trypanosomiase, véhiculée par la mouche tsé-tsé, sévit à l'état endémique dans la plupart des régions basses du pays. Les régions montagneuses de l'est et du Sud-Est (Kivu) sont, en revanche, propices à l'élevage. Le bétail y aurait été introduit par des populations tutsies venant des pays voisins. Cet élevage est pratiqué par des populations de pasteurs spécialisées ou par quelques traditionnels et les soins vétérinaires sont peu pratiqués. Les effectifs du cheptel bovin ont été estimés au niveau national à environ têtes. Ils sont en constante baisse depuis 1990, avec une chute de 11% en 2010 et 18% en 2021. Outre ce troupeau, dans presque tous les villages, un petit cheptel de caprins, de porcs, d'animaux de basse-cour (volailles) vit en liberté autour des cases et à la périphérie des villes.

D'une manière générale, même si la viande, surtout les morceaux «nobles», est de moins en moins consommée par les couches défavorisées, qui privilégient les bas morceaux, la poule (1.000t. importées mensuellement) ou le poisson bon marché dans leur alimentation, la production de viande et de volailles demande de recourir aux importations. De même, la production d'œufs et de lait est très insuffisante. (LAZERI Y., 2008.)

4.1.2 Nécessité de mettre en place une politique promouvant l'agriculture

L'agriculture est la base de l'économie Congolaise. Sa part dans le revenu national a atteint jusqu'à 50% dans les années 1990, en partie à cause de l'effondrement des autres secteurs de l'économie (le secteur minier en particulier). Depuis la restauration de la paix en 2010, cette part a graduellement baissé, mais le secteur agricole fournissait encore 40.3% du PIB (contre environ 13% pour le secteur minier) et employait les trois quarts de la population active en 2006.

De toutes les sources de croissance, le secteur agricole a le plus fort potentiel de réduction de la pauvreté et de là on comprend l'indépendance vis-à-vis de l'extérieur. Tout d'abord, il est intensif en main d'œuvre. Pour ne mentionner qu'une filière, la production d'Arabica requiert 450 jours de travail, soit deux emplois agricoles à plein temps à l'hectare, y compris la production et activités en aval. C'est donc 20.000 emplois à plein temps que créerait la mise en production de 10.000 ha supplémentaires, et donc des revenus pour environ 160.000 personnes.

Il en est de même pour le palmier à huile et la plupart des autres cultures industrielles. Ces emplois sont de plus créés à un coût très faible. En second lieu, les revenus agricoles tendent à être dépensés sur des biens et services produits localement, ce qui a un effet multiplicateur important sur l'économie locale. Enfin, la croissance de la productivité agricole réduit les prix des denrées alimentaires, fournissant ainsi des «transferts invisibles» à l'ensemble de la population et aux autres secteurs de l'économie. Ainsi, on a constaté que la croissance des revenus ruraux réduisait non seulement la pauvreté rurale mais encore la pauvreté urbaine (alors que l'inverse n'est pas vrai).

4.1.3 Situation actuelle

Le balance commerciale agricole de la RDC depuis l'indépendance a été en lames de ciseaux: les exportations, considérables en 1960, ont très rapidement chuté après l'Indépendance et sont devenues négligeables dès 1980 à nos jours, et les importations, essentiellement de produits alimentaires, ont augmenté exponentiellement pour approvisionner le marché intérieur, principalement Kinshasa. (Ministère du commerce 2010)

Cette évolution reflète l'interaction de trois forces.

1. Le déclin de la production globale mais surtout de la production commercialisée, les producteurs, coupés du marché, ayant opté pour une stratégie d'autosuffisance alimentaire l'offre,
2. L'effet positif de la démographie sur la demande, et
3. L'effet inhibant de la montée générale de la pauvreté sur la demande.

4.1.4 Contraintes

Les raisons de ce déclin sont largement les mêmes dans tous les cas: impossibilité de produire pour les grands centres de consommation, absence de variétés améliorées et d'intrants, méthodes culturales inadéquates, l'absence de semences de qualité, forte incidence des maladies et prédateurs et pertes post récolte très élevées.

Le déclin des productions vivrières, facteur de l'extraversion en partie et d'insécurité alimentaire à la fois au niveau national et au niveau des ménages, témoigne de la profondeur de la crise traversée par le pays depuis un demi-siècle. Leur croissance soutenue est donc la clé à la fois de la croissance du secteur dans son ensemble et de la sécurité alimentaire du pays.

4. Politique et stratégie sur l'Agriculture du pays.

4.1 Scénario tendanciel

Si nous continuons dans la voie actuelle, la population pastorale demeurera dans les années à venir une population qui survivra avec l'aide alimentaire prodiguée par les donateurs internationaux. Cette voie actuelle est caractérisée par une dispersion des priorités et la poursuite d'une approche projet déconnectée du budget de l'état. La poursuite de cette tendance ne peut aboutir en aucun cas à un développement agricole durable. Elle ne peut que déboucher sur la perpétuation de l'assistanat du monde rural, scénario inacceptable après un demi-siècle d'action gouvernementale nationale et surtout à l'orée d'un nouveau siècle.

4.2 Scénario souhaitable

Le scénario souhaitable est un scénario de recentrage des priorités autour de la sécurité alimentaire et de l'export des produits manufacturés. Sur le plan de la sécurité alimentaire en milieu rural, il va falloir d'une part rendre viable techniquement, économiquement et du point de vue écologique et d'autre part entreprendre des études des productions agricoles sérieuses afin de rendre compétitif notre production au niveau national et international.

Sur le plan de la réduction de balance de paiements et de la génération des nouvelles devises, il sied de créer un environnement institutionnel et juridique favorable à la commercialisation des produits agricoles et à la réexportation du surplus.

La concrétisation de ce scénario interpelle l'adoption d'une approche programme assortie d'un budget-programme voire régionalisé en articulation avec le cadrage macro-économique du pays.

5. Le secteur industriel

5.1 Diagnostic du secteur industriel Congolais

L'inexistence de transformation industrielle des matières premières fait que les secteurs d'exportation ne génèrent pas une demande interne suffisante capable de stimuler l'économie de la République démocratique du Congo. Les effets d'entraînement (sur les revenus, l'emploi, les investissements) ne se réalisent pas. Le dynamisme avec lequel l'économie pourra développer ses activités pour parvenir à soutenir son expansion interne n'existe pas vu l'absence totale de valeur ajoutée aux matières premières exportées.

En définitif, le type actuel de relations avec l'extérieur confiné toute l'Afrique à une spécialisation internationale qui porte en lui-même le blocage de son développement. Cette spécialisation n'est autre «qu'un mécanisme de pompage» d'où l'impossibilité de dégager une accumulation capitale nationale et régionale. (AMADOU Touré, 1982)

5.1.2 Nécessité de mettre en place une politique de promotion de l'industrie

5.1.2.1 Objectifs

Face à ce problème inhérent l'Etat devrait avoir comme objectif dans ce secteur la promotion du secteur privé par des politiques adéquates, attirer les investisseurs étrangers par une mise en place d'une sécurité stable, aller à la conquête des marchés intérieurs et extérieurs, maîtriser les techniques de développement et les nouvelles technologies de l'information... La promotion de ce secteur devrait en partie réduire la dépendance alimentaire et lutter contre la pauvreté par une résorption du chômage qui bat son plein. Mais aussi ce même secteur permettrait au pays de produire et transformer les matières premières pour être plus compétitif au marché intérieur et extérieur.

5.1.2.2 Situation actuelle

Le secteur industriel n'a contribué que pour 5,6% au PIB en 2003. Autrefois important, il est actuellement composé de quelques petites usines dans le textile, l'agroalimentaire, la chimie et le secteur des biens d'équipement. Toutes les branches de production ont souffert de la crise qui frappa le pays. Les industries manufacturières ont été coupées de leurs sources d'approvisionnement en matières premières et de leurs débouchés en produits finis; elles n'utiliseraient qu'entre 15 et 17% des capacités productives installées.

Le secteur secondaire est très peu développé et caractérisé par une forte présence de l'Etat, marginalisant ainsi le secteur privé. La plupart des sociétés sont publiques ou à participation mixte, avec souvent une participation majoritaire de l'Etat. Malgré le processus de privatisation encouragé, l'Etat reste le principal opérateur dans la plupart des secteurs économiques comme l'énergie, les mines, les forêts, l'hydraulique, le transport et le bâtiment.

La RDC se lance dans la mise en place de zones économiques spéciales pour encourager la renaissance de son industrie. La première Zone Economique Spéciale devrait voir le jour en 2012 dans la commune kinois de N'Sélé et sera consacrée

aux agro-industries. Les autorités congolaises prévoient déjà d'en ouvrir une autre dédiée aux industries minières (dans le Katanga) et une troisième consacrée aux cimenteries dans le kongo- Centrale. (DE KETELE J.M., et al., 1998.)

Ce secteur est très peu développé. Confronté à de nombreux problèmes en particulier les coûts de facteurs de productions très élevés, la pression fiscale, l'étroitesse du marché local dû à l'enclavement de certaines régions du pays et l'insuffisance de main d'œuvre qualifiée, sa contribution à la formation du PIB dépasse à peine 5%.

L'ouverture du pays à toutes les importations de biens de substitution souvent bon marché et adaptées au revenu des couches les plus défavorisées crée une désaffection des produits nationaux parfois plus cher et souvent moins bien finis. Il s'agit des secteurs du cuir, des métaux, du bois, du textile ainsi que celui de la fabrication ou de la consommation de produits alimentaires. Cette situation impose un niveau artisanal de la production et permet de ce fait d'éviter les dépenses en équipements. On est donc loin du traitement industriel des produits.

5.1.2.3 Les contraintes

Les handicaps majeurs qui limitent le développement de ce secteur sont:

- i. Le manque des infrastructures de transport efficaces pour l'approvisionnement et la distribution;
- ii. l'insuffisance qualitative et quantitative d'entrepreneurs nationaux;
- iii. La sécurité instable dans certaines régions du pays;
- iv. les coûts élevés des facteurs de production (énergie, eau, ...);
- v. le manque d'une main d'œuvre qualifiée;
- vi. l'existence d'une réglementation administrative peu incitative;
- vii. les problèmes de compétitivité des produits nationaux sur le marché national et régional;
- viii. l'absence de politique de recherche.

Ces contraintes pèsent déjà sur l'équilibre financier des entreprises de production du secteur public comme sur la plupart des entreprises privées actuellement constituées.

6. Politique et stratégie sur l'Industrialisation du pays.

6.1 Scénario tendanciel

Face à ces contraintes le scénario tendanciel serait celui qui persisterait à croire qu'il est difficile de développer un secteur aussi sensible que l'industrialisation d'un pays aussi instable politiquement et enclavé intérieurement que le nôtre. La contribution du secteur secondaire sera toujours aussi négligeable ce qui augmentera le déséquilibre structurel déjà existant et renforcera le chômage, la dépendance économique et la pauvreté.

6.2 Le scénario souhaitable

Ce scénario pourrait être celui où dans cette recherche de croissance durable le gouvernement autant que le simple citoyen congolais serait conscient que la vision du développement doit concerner l'ensemble des secteurs où la R.D. Congo possède des atouts et de ce fait reconnaître que le secteur industriel doit être soutenu. Cette décision nécessitera du gouvernement une politique plus incitative cumulée à une recherche scientifique plus développée et des congolais un changement radical d'attitude pour passer d'une mentalité de commerçants à celle d'entrepreneurs industriels capables de créer plus d'opportunités en terme d'emplois de manière à contribuer à la lutte contre la pauvreté et l'extraversion de l'économie nationale.

6.3 Propositions

Face à ce qui précède, la RDC doit avoir comme plan d'action, ce qui suit:

- Promotion du secteur privé;
- Valorisation des ressources naturelles du pays;
- Valorisation des ressources humaines;
- Mise en place d'un environnement juridique et financier favorable à l'attraction des investissements vers le secteur industriel;
- Mise en place du Fonds de Développement Economique et Social;
- Mise en place d'un cadre de concertation étroite et continue avec les opérateurs économiques privés;
- Elaboration d'une politique et d'une stratégie de développement de la petite et moyenne entreprise;
- Renforcement des capacités organisationnelles et de gestion des structures de l'Etat comme celles du privé;
- Intensification et diversification des industries de transformation des matières premières locales;
- Etablissement d'un fichier des entreprises par secteur ce qui permettrait d'estimer convenablement le niveau des investissements privés consentis durant une année donnée.

7.1 Nécessité Construction-Réhabilitation des Voies de Transport

7.1.1 Diagnostic du Système des Transports Congolais

La RDC souffre de l'effet conjugué de la dispersion tant des populations que des ressources naturelles, de l'éloignement des zones de production souvent reculées des centres de consommation et des ports d'exportation.

Sa position géographique en Afrique lui confère la vocation d'être un relais et une piste d'intégration de l'ensemble du continent. Du Nord au sud, de l'Est à l'ouest, l'Afrique trouve au Congo un carrefour en principe incontournable. Mais le pays ne peut jouer ce rôle hautement stratégique que s'il parvient à créer un réseau adéquat des transports à l'intérieur de son territoire.

En effet, le système de transport congolais est composé de quatre réseaux distincts, interconnectés et complétés par des points stratégiques par un réseau urbain. Il s'agit des réseaux routiers, ferroviaires, aériens et des voies d'eau navigables. (MALDAGUE M., 2005.)

Malheureusement, en dépit de l'importance cardinale des transports, la RDC offre un tableau sombre dans ce domaine que dans d'autres. Le délabrement des moyens de communication a handicapé tout élan vers le développement.

La désarticulation du système congolais de transport, conséquence logique du caractère extraverti de son économie a pour causes principales:

- L'inadéquation des systèmes d'organisation des services de transport et de communication;
- L'insuffisance des ressources allouées à l'investissement;
- La gestion peu orthodoxe, le vieillissement et le manque d'une politique de maintenance ayant conduit à la défectuosité généralisée des infrastructures.

Au regard de cet état des lieux, la présente étude en voulant réfléchir sur les possibilités d'introvertir l'économie congolaise s'appuie particulièrement sur l'examen des réseaux routiers, ferroviaires et des voies d'eau navigables.

7.1.2 Nécessité de l'Introversion des Voies de Transport

Pour atteindre son développement économique, un pays doit mettre en place un système de transport cohérent, adéquat et capable de faciliter une bonne circulation des personnes et des biens et d'intensifier les échanges entre les différentes provinces afin de permettre une intégration de l'économie nationale.

Cette exigence se pose avec acuité pour la RDC, pays aux dimensions continentales (troisième en Afrique de par sa superficie après le Soudan et l'Algérie), et en même temps l'Etat le plus peuplé d'Afrique centrale, qui a aujourd'hui du mal à décoller sur le plan économique en dépit d'immenses ressources naturelles qu'elle regorge.

L'insuffisance ou le mauvais état des infrastructures entraînent le cloisonnement régional et sectoriel en ce qu'ils ne permettent pas que les éléments porteurs de progrès qui apparaissent dans un secteur ou dans une région puissent se propager dans d'autres secteurs ou régions économiques

Ainsi pour sortir de cette situation, la RDC doit commencer par se doter des infrastructures socio – économiques qui répondent à ses besoins internes. La nature a doté la RDC d'immenses potentialités sur lesquelles peuvent s'appuyer une croissance durable et soutenue, à titre illustratif, le fleuve Congo, ses affluents et sous affluents qui couvrent presque toute l'étendue du pays constitue un véritable Boulevard naturel.

Ce réseau fluvial peut constituer l'axe principal dans la mise en place des infrastructures de transport, et là où c'est nécessaire la voie routière ou le chemin de fer peuvent relayer afin de permettre une interconnexion entre les différents modes de transport.

La restructuration du système de transport dans la perspective de l'introversion de l'économie congolaise suppose un système de transport capable d'assurer efficacement la pénétration des entités enclavées c'est-à-dire un système de transport capable d'engendrer des circuits de distribution adéquats et l'amélioration des surfaces de vente, d'accroître la vitesse d'approvisionnement des centres de consommation urbains en produits agricoles, de même celle des milieux ruraux en biens manufacturés d'origine urbaine. (CEDRON J. P., 1987.)

8. Nécessité d'introversion du réseau routier

Comme souligné au second chapitre, l'architecture des voies de transport congolais en général, plus particulièrement la voie routière, a servi depuis sa conception à l'évacuation des matières premières. C'est ainsi que la route a été construite en fonction des besoins et pour l'intérêt de la métropole. Dans l'ensemble le réseau routier congolais est constitué de 152.400 km repartis comme suit:

- 58000 km des routes d'intérêt général dont plus ou moins 3000 km en état de praticabilité acceptable, (95 % de destruction);
- 87000km des routes d'intérêt local (70% de destruction);
- 7400km des voies urbaines (90% de destruction).

De ce qui précède, il apparaît clairement que le colonisateur a écarté l'idée d'une intégration qui favoriserait les échanges locaux, régionaux et inter-régionaux; seul moyen pour relever le niveau de la production agricole et partant celui de la population locale. Le souci majeur des colons était l'exploitation des ressources minières et agricoles du Congo, d'où la nécessité d'aménager les infrastructures d'accès et d'évacuation.

Cette configuration des infrastructures routières révèle plusieurs défaillances. Par conséquent, plusieurs provinces du pays ne sont pas reliées entre elles et certaines contrées dans les provinces ne sont pas accessibles, c'est pourquoi, le pays s'est obligé de faire ses transactions économiques avec l'extérieur.

Au regard de ce qui précède et ce près de 50 ans après son accession à la souveraineté nationale, l'objectif d'introversion de l'économie nationale n'a jamais fait l'objet de la préoccupation des dirigeants politiques.

Le réseau routier constitue un appui majeur aux différentes activités destinées à la promotion du développement communautaire.

De ce fait, il est impérieux que la politique d'intégration du réseau routier favorise les contacts et les échanges inter-provinces et aussi mobilité des personnes et des biens. Cette intégration élargira les marchés locaux qui auront comme implication la transformation des zones de production agricole et s'accompagnera d'une élévation de niveau de vie des paysans et l'accumulation par ces derniers des ressources qui leurs permettront de solliciter les biens d'autres secteurs. L'accroissement du revenu des paysans va créer un développement économique des autres secteurs, et ainsi impulser l'économie dans son ensemble.

Pour soutenir convenablement cet élan de développement, le pouvoir public doit jouer son rôle de premier acteur de développement en réhabilitant, en modernisant, en intégrant et en interconnectant tous les réseaux de transport, afin d'assurer efficacement l'intégration des entités économiques, et ainsi contribuer à l'éradication de la pauvreté qui mine sensiblement les populations congolaises.

En outre, l'état de délabrement du réseau routier et de la voirie urbaine ne favorise pas la libre circulation des personnes et des biens et partant, constitue un frein au développement du pays. La faiblesse du système d'entretien provoquée par l'amenuisement sans cesse croissant des ressources financières, en constitue la principale cause.

8. Nécessité d'intégration du Réseau Ferroviaire et Voied'eau

Le réseau ferroviaire au Congo a été établi pour relier les biefs navigables entre eux, en contournant les rapides. Ce système de réseau mixte rail voie d'eau implique également les transferts des marchandises aux interfaces rail-voied'eau.

Des ports s'y sont développés dont les plus importants sont ceux de Kinshasa et d'Ilebo sur la voie nationale et le port fluvio - maritime de Matadi situé à environ 150km de l'océan, permet d'accès aux navires et assure un trafic très important.

Ce réseau comporte trois axes principaux:

- La voie nationale (environ 2500 km) relie le Katanga à l'océan Atlantique, elle est formée par le chemin de fer de Lubumbashi à Ilebo (1575 km); la rivière Kasai et le fleuve d'Ilebo à Kinshasa (800 km) le chemin de fer de Kinshasa à Matadi (365 km) et par le port de Matadi. La voie nationale assure un trafic annuel, longue distance, d'environ 600.000 à 700.000 tonnes;
- L'axe du Nord – Est relie la capitale au Nord – Est du pays en remontant le fleuve Congo jusqu'à Bumba et Kisangani, puis par le chemin de fer Bumba – Aket – Mungbere;
- L'axe Nord – Est relie les deux axes précédentes, à l'Est du pays, par les voies ferrées Kamina – Kindu et Ubundu – Kisangani, et par le bief supérieur du fleuve Congo.

En dépit de nombreux programmes de réhabilitation intervenus au cours de la décennie 1980, le réseau ferroviaire du pays a connu une détérioration accélérée qui se manifeste par:

- Le mauvais état des voies ferrées, soit une destruction à 80%
- Le vieillissement du matériel roulant (wagons et locomotives dont l'âge moyen est de 40 ans); L'inopérationalité des télécommunications, soit à 80%; L'insuffisance du matériel dont le niveau représente 40% en 1998 par à celui de 1974. La baisse du tonnage transporté de 82,5% (350 millions d'unité de trafic en 1997 contre 2 millions en 1989) Cette situation a été aggravée à partir de 1993 par la rupture des programmes de réhabilitation mis en œuvre avec la participation des principaux bailleurs de fonds à la suite de la suspension des accords de coopération avec la RDC.

Toute politique et/ou stratégies tendant redynamiser le réseau ferroviaire d'intégrer la dimension de la réhabilitation des infrastructures ferroviaires existantes dans la perspective de leur modernisation.

L'interconnexion rail-voie d'eau peut constituer un véritable facteur d'intégration économique et partant de

viabilisation des zones rurales congolaises. (BAUMC W. et TOLBERT S.M., 1987.)

9. Nécessité de Création et Réhabilitation des Routes de Desserte Agricole.

L'aménagement des routes en zone rurale permettrait d'améliorer la situation des populations à plusieurs égards. Des enquêtes réalisées en Zambie, en Ouganda et au Burkina-Faso, montrent qu'en moyenne un adulte vivant en zone rurale est obligé de consacrer 1h 30' par jour aux trajets et transports.

L'aménagement des routes peut soulager les pauvres vivants en zone rurale du fardeau que constitue le transport. Ainsi, la construction ou rénovation des routes de desserte permet aux véhicules à moteur de parvenir jusqu'au village, d'y acheminer les intrants agricoles et des transporter la production agricoles des villages aux marchés. Autrement dit permet de relier les zones de production aux zones de consommation.

Ces améliorations permettent également l'augmentation de la production agricole, grâce à l'utilisation de camions pour déplacer les récoltes volumineuses. Il devient plus facile d'amener les engrais au village pour intensifier l'agriculture car cette dernière permet à un pays des 'auto-suffire parce que «l'auto-suffisance alimentaire est l'objet primordial dans le court et moyen terme, par le fait qu'elle permet à un peuple de se libérer du pire état d'esclavage qui soit vente».

9. Les politiques et stratégies sur l'infrastructure de transport

Fort de l'affirmation selon laquelle que l'infrastructure de transport constitue un appui majeur aux différentes activités destinées à la promotion du développement communautaire, car permet l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens; de désenclaver les zones de production agricole et les échanges inter-provinces.

Les politiques y afférentes sont les suivantes:

- Le soutien aux institutions publiques et privées en charge de la construction, réhabilitation et entretien des voies de communication (routes, chemins de fer et voies navigables);
- La mise à dispositions des ressources conséquentes à partir des fonds existants ou à créer pour la sauvegarde des voies de desserte agricole;
- Le renforcement de la direction des voies de desserte agricole;
- L'encouragement du système de cantonnement manuel, spécialement dans la construction, la réhabilitation et l'entretien des routes de desserte agricole.

9.1 Propositions

Afin de parvenir aux résultats escomptés, il est proposé les axes stratégiques ci – après:

- Le développement des moyens de transport intermédiaires dans les campagnes;
- L'implication du secteur privé dans la gestion et l'exécution des travaux routiers par le mécanisme du partenariat public – privé;
- La mise en œuvre des conditions incitatives afin de rendre le secteur de transport attrayant pour les grandes entreprises de transport, notamment par la suppression des tracasseries de tous genres.
- Acquisition des équipements spécifiques et appropriés pour le dragage et le balisage des affluents, rivières et cours d'eau navigables.
 - L'aménagement des quais à tous les points stratégiques d'interconnexion Route affluents ou rivières.

La mise en œuvre des politiques et stratégies prioritaires ci-dessus proposées permettront de disposer d'un

système des infrastructures de transport intégré qui pourra assurer l'interconnexion entre différentes provinces ; de disposer d'un système de transport contribuant à l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens : à l'accessibilité des populations défavorisées, à la réduction du coût de transport, à accroître la vitesse d'approvisionnement des centres de consommation urbains en produits agricoles et même celle des milieux ruraux en produits manufacturés, à la compétitivité de la production nationale sur les marchés nationaux et internationaux.

10. Les perspective de developpement

10.1 Pour un modèle de développement endogène

L'importance d'un modèle de développement endogène pour assurer le redressement de la situation socio-économique de la RDC n'est plus à démontrer. Elle s'impose dans une période où le pays est en train d'amorcer un virage important de son histoire.

Il s'agit, à travers ces lignes, d'élaborer un schéma de sortie de crise avec des actions à mener pour conduire le pays vers un développement durable. Le développement implique des transformations profondes des structures, et à ce titre il constitue un terrain privilégié d'affrontement d'intérêt des groupes et des pays, qui se manifestent sur le plan théorique, idéologique, économique, politique, social et culturel.

En ce qui concerne la RDC qui vit une crise multidimensionnelle qui s'empire de jour en jour, et qui a finalement pris des formes de conflits armés qui ne semblent pas encore avoir dit son dernier mot. Beaucoup d'efforts doivent être entrepris pour consolider la paix acquise à travers les institutions du pays. En dépit de quelques poches d'insécurité au pays, l'atmosphère qui règne actuellement dans le pays offre les opportunités pour réfléchir sur des modèles et approches les mieux indiqués dans les efforts de reconstruction et de développement. Nous proposons ici un modèle endogène de développement regroupé en quatre catégories.

10.2 Sur le plan politique

Le développement passe par le changement des structures politiques, c'est-à-dire la nature et fonctionnement de la société ou le système de gouvernance. Ce mode de gouvernance que nous proposons à ce niveau implique la démocratisation du processus de développement dans son ensemble, comprenant aussi bien les composantes politiques, économiques, sociales et culturelles de la société.

En ce qui concerne la RDC, l'option levée dans la constitution de la 3^{ème}

République dénote la volonté des dirigeants politiques à tendre vers ce système de gouvernance qui va de la base vers le sommet.

10.3 Sur le plan économique

L'objectif poursuivi à ce stade est la croissance économique durable, ce qui implique des profondes réformes dans les secteurs prioritaires. Les secteurs productifs impliquant la participation des larges fractions des populations aussi bien dans la production que dans le bénéfice de la croissance elle-même doivent être privilégiés.

C'est notamment:

- l'agriculture qu'il faut mécaniser et industrialiser pour augmenter la productivité;
- les infrastructures socio-économiques de base qu'il faut reconstruire et réhabiliter, et les autres secteurs liés comme les transports, la santé, l'énergie, etc. de manière à promouvoir l'accumulation interne au détriment de l'accumulation extravertie.

A ce niveau, nous soulignons que l'option de construire l'économie coloniale autour de trois pôles de croissance qui sont Kinshasa, Lubumbashi et Kisangani n'avait pas produit les effets escomptés. En revanche elle servait la cause de l'extérieur,

tout en accentuant l'extraversion de l'économie congolaise.

C'est pourquoi, à ces trois pôles de croissance, il faut ajouter un quatrième pôle central Mbuji-Mayi/Kananga et relier ces pôles par des liens d'échanges au niveau de leurs systèmes de production. La nature des activités à promouvoir dans chacun de ces centres doit faire que tous et chacun ait besoin l'un de l'autre dans leur activité principale de production.

Chaque pôle de croissance se spécialisera dans les activités qui correspondent aux potentialités que la nature l'a doté. Ainsi Lubumbashi se spécialisera dans la production des métaux non ferreux, Kisangani en produits agroalimentaires et approvisionnement agro-industriels, Kinshasa et la zone Moanda-Kinshasa en alliages spéciaux et autres produits chimiques, tandis que le pôle central Mbuji-Mayi/Kananga accueillera l'industrie des biens d'équipement. Chaque pôle de développement sera ainsi nécessaire à l'autre, et a de ce fait un rôle à jouer (comme fournisseur) dans le processus de production de l'autre, c'est-à-dire de chacun des trois autres centres. En retour et en même temps, il sera receveur ou débouché de la production de chacun de ces centres. (DEFOURG., 1994.)

Dans le cadre de l'intégration économique de l'espace national et grâce aux infrastructures de base (Transport, électricité, etc.), les échanges entre provinces se feront de la manière suivante:

- Kananga au centre recevra les métaux ferreux de Lubumbashi, les produits chimiques et alliages spéciaux de Kinshasa, et les produits d'approvisionnement agro-industriels de Kisangani, tandis qu'il les approvisionnera en biens d'équipement; Kisangani recevra les métaux ferreux de Lubumbashi, les produits chimiques et alliages spéciaux de Kinshasa, et les biens d'équipement de Kananga, tandis qu'il approvisionnera les autres centres en produits agro-industriels;
- Kinshasa recevra les biens d'équipement du pôle central Mbuji-Mayi/Kananga, les métaux non ferreux de Lubumbashi et les biens d'approvisionnement agro-industriels de Kisangani, tandis qu'il les approvisionnera à son tour en bien sous forme d'alliages spéciaux et de produits chimiques;
- Lubumbashi qui approvisionnera les autres pôles de sa production de métaux non ferreux, recevra de leur part les produits chimiques et alliages spéciaux de Kinshasa, les approvisionnements en produits agro-industriels de Kisangani et les biens d'équipement de Kananga.

Comme il y a lieu de le constater, c'est sur base des réalités et des perspectives qu'offre chaque province pour le développement du pays qu'il faut repenser ce modèle national.

10.4 Sur le Plan Gouvernemental

L'Etat ne peut plus être réduit simplement au rôle de garant du plein jeu de marché, il doit aussi se préoccuper de l'amélioration de la qualité de vie humaine de sa population. De même la société civile n'est plus seulement un ensemble de consommateurs, mais un acteur actif dont le rôle politique, économique, social et Culturel fait partie de l'équation du développement humain durable. Il faut donc de manière volontariste remettre l'Etat dans son rôle de responsable du bien-être des populations et du développement humain dans le pays.

CONCLUSION

L'introversion de l'économie congolaise est porteuse d'espoir pour le développement de l'économie de la République Démocratique du Congo mais il reste aux autorités politiques de conduire leurs efforts et de disposer des moyens financiers importants pour la restructuration et la réhabilitation des infrastructures des transports et encourager la production interne par la promotion de l'agriculture et l'industrialisation du pays en vue d'introvertir l'économie nationale.

La RDC n'a pas intérêt à penser sa reconstruction, sa relance économique et finalement son développement sans tenir compte des pays qui l'entourent. C'est pourquoi dans ses stratégies de développement à long terme, la RDC doit intégrer les dimensions sous-régionale et régionale, d'autant plus que nous tendons vers la globalisation ou la mondialisation.

Dans ce cas, l'intégration régionale fournirait aux décideurs politiques et aux acteurs économiques des perspectives de réflexion et des éléments ou arguments dont ils ont besoin pour s'engager résolument dans cette voie.

Les exigences de la mondialisation qui font que la RDC a intérêt à nourrir une perspective régionale, et à s'intégrer aux autres pays dans le région de l'Afrique Centrale pour limiter les effets négatifs de la mondialisation sur son propre développement, et à bénéficier ainsi des avantages qu'il peut en tirer dans une démarche collective et maîtrisée d'intégration régionale et d'insertion au processus demondialisation.

En effet, l'Afrique ne peut s'intégrer ni du Nord au Sud ni de l'Est à l'Ouest par- dessus la tête du Congo ou en l'enjambant. Le pays est le cœur de l'Afrique et donc pièce centrale dans le processus d'intégration économique du continent.

RÉFÉRENCES

- [1]. ABRAHAM-FROIS, G , Economie politique, 6ème Ed, Economica, paris, 1996.
- [2]. AUVERS D., *L'économie mondiale*, éd. La Découvert, Paris-Paul Painlevé, 1987.
- [3]. BAUMC W. et TOLBERT S.M., Investiture dans le développement, Ed. Economica, Rome, 1987.
- [4]. CEDRON J. P., *Initiation économique et sociale*, Collection CLD ECHAUDMAISON, éd. Nathan, Paris, 1987.
- [5]. DE KETELE J.M., et al., Méthodes de l'observation, De Boeck, Bruxelles, 1998.
- [6]. DEFOURG., *Le développement rural en Afrique centrale, théorie et essai d'analyse critique*, éd. Bandari, Bukavu, 1994.
- [7]. F. BEZY et Alii, « Accumulation et sous-développement du Zaïre, 1960-1980 », ULC, Bruxelles, 1989.
- [8]. GRAWITZ M., *Méthodes des sciences sociales*, éd. Dalloz, Paris, 2001.
- [9]. LAZERI Y., *Le développement durable concept à la mesure*, éd. Harmattan, Paris, 2008.
- [10]. LEVY M., *Comment réduire la pauvreté et les inégalités pour une méthodologie des politiques publiques*, Karthala, Paris, 2002.
- [11]. MALDAGUE M., *Politique énergétique intégrée en République Démocratique du Congo*, Volume 2, Chicoutume, Canada, 2005.
- [12]. MUSONDA JC, Covid- 19, révélatrice d'insuffisances structurelles dans une économie hyper globalisée. Analyse factuelle, décryptage et perspectives, 2021.
- [13]. AMADOU Touré, « Structures économiques et intégration africaine : les principaux freins et blocages du mécanisme d'intégration de la communauté économique de l'Afrique de l'Ouest », Etudes internationales, vol.13, n°3, 1982.
- [14]. COUSSY Jean. "Extraversion économique et inégalité de puissance. Essai de bilan théorique". In: *Revue française de science politique*, 28e année, n°5, 1978.