

Causes de l'inefficacité des investissements en infrastructures de transport en république démocratique du Congo

Causes of the ineffectiveness of transport infrastructure investments in the democratic republic of Congo.

Auteur 1 : KALONDA Jazz

Auteur 2 : KASEREKA Sero-Man

KALONDA LODY Jazz Master de l'Université de Kisangani
Université de Kisangani /Faculté des Sciences Économique et de gestion/RDC

KASEREKA MULIMAPOSO Sero-Man Master de l'Université de Kisangani
Université de Kisangani /Faculté des Sciences Économique et de gestion/RDC

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : KALONDA LODY .J & KASEREKA MULIMAPOSO .S (2025) « Causes de l'inefficacité des investissements en infrastructures de transport en république démocratique du Congo », African Scientific Journal « Volume 03, Numéro 29 » pp: 1275 – 1298.



DOI : 10.5281/zenodo.15525150
Copyright © 2025 – ASJ



Résumé

La RDC a élaboré et financé plusieurs programmes d'infrastructures de transport afin de moderniser et développer les réseaux des infrastructures de transport en vue de stimuler et de soutenir la croissance économique à long terme. Néanmoins, il se dégage un constat selon lequel, le Pays éprouve des difficultés à faire décoller son économie.

Or Selon les théories économiques, le développement des infrastructures de transport entraîne une croissance économique. (Smith, Keynes et Barro). Pour le cas de la RDC, toutes ces théories ne semblent pas tenir malgré les efforts consentis dans le financement des infrastructures de transport. Le résultat sur la croissance économique reste mitigé.

C'est ainsi que cet article se fixe comme objectif d'identifier les différentes causes structurelles de l'inefficacité des investissements de transport en RDC. Le déficit en matière de gouvernance, les conflits armés et le manque de financement n'ont pas permis aux investissements dans les infrastructures de transport de stimuler et de soutenir la croissance économique à long terme.

Mots clés : Investissement, Infrastructure, transport et croissance économique

Abstract

The DRC has developed and funded several transport infrastructure programs to modernize and expand its transport infrastructure networks with the aim of stimulating and supporting long-term economic growth. However, it is obvious that the country is struggling to revive its economy. According to economic theories, the development of transport infrastructure leads to economic growth (Smith, Keynes, and Barro). In the case of the DRC, all of these theories do not seem to hold true, despite the efforts made to finance transport infrastructure. The results on economic growth remain mixed.

This article therefore aims to identify the various structural causes of the inefficacy of transport investments in the DRC. Poor governance, armed conflicts, and a lack of financing have prevented transport infrastructure investments from stimulating and supporting long-term economic growth.

Keywords: Investment, Infrastructure, Transport, and Economic Growth

INTRODUCTION

Problématique

En 1878, quand Stanley revient, après avoir traversé l'Afrique d'Est en Ouest, il résume les conclusions de son héroïque traversée par cette boutade : « *Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny* ». Ainsi, des vastes programmes d'infrastructures de transport ont été réalisés d'abord par l'État Indépendant du Congo (EIC) poursuivie par l'administration du Congo Belge. Au fil des années, le Pays s'est doté des infrastructures de transport suffisantes à sa demande et à la taille de sa population rivalisant ainsi avec les pays comme l'Afrique du Sud, la Corée et le Canada.

La chaîne s'est brisée après l'indépendance et au fil des années, les infrastructures de transport se sont détériorées et sont devenues vétustes et certains endroits, elles ont simplement disparu. L'État ne les entretient plus et n'en construit pas des nouvelles pour créer un environnement favorable aux investissements et faciliter les mouvements des populations dont le nombre ne cesse de croître. Les infrastructures terrestres (route et chemin de fer), aériennes et par les voies des eaux (fluviale et lacustre) ne répondent plus aux normes.

Cela a eu à impacté négativement sur la croissance économique. Cette situation s'est encore aggravée avec la chute du cours des matières premières et le choc pétrolier.

Au-delà des répercussions négatives sur l'économie, le déficit en infrastructures de transport a aussi des conséquences sociales, politiques et culturelles. En effet, les migrations de travail occasionnées par le développement des infrastructures de transport pendant l'époque coloniale, avaient abouti à une interpénétration et à une cohabitation des ethnies. Il s'est développé un sentiment d'appartenir à une même entité politique, économique et sociale. Avec la détérioration des infrastructures de transport, ce sentiment d'appartenir à une même entité politique, économique et sociale a progressivement volé en éclat entraînant l'émergence du tribalisme. (Olangi, 2022).

Face à cette situation chaotique, il est plus que nécessaire d'activer le levier capable d'amener le pays vers le chemin de la croissance et de développement économique. Il semble clair que la redynamisation de l'économie passe par les investissements dans les infrastructures de transport.

C'est ainsi, l'État a initié plusieurs programmes d'investissements en infrastructures de transport routier financés par l'État ou et/ou avec l'appui des partenaires bilatéraux ou multilatéraux.

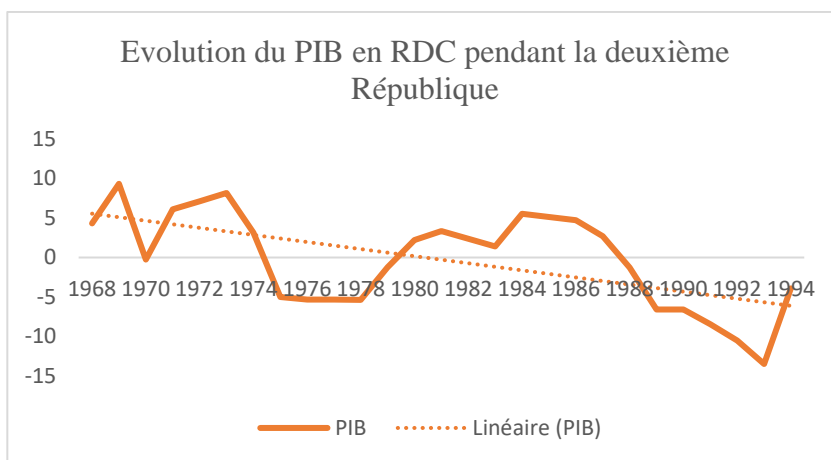
Il se dégage le constat selon lequel, malgré toutes les dépenses publiques réalisées par l'État pour la réalisation de tous ces programmes, le résultat à termes de croissance économique reste mitigé.

C'est ainsi que cet article se penche sur les infrastructures de transport et cherche à analyser les causes structurelles de leur inefficacité économique.

Pendant la deuxième République, plusieurs programmes d'investissements en infrastructures de transport en infrastructure de transport ont été financés et mis en œuvre pour moderniser et renforcer le réseau de transport du pays notamment : le programme de réhabilitation du réseau routier national (1970-1980), le programme de modernisation de chemin de fer (1970-1980), le programme de développement des infrastructures aéroportuaire (1970-1980).

Malgré le financement de plusieurs programmes des investissements des infrastructures de transport, l'économie congolaise a connu une croissance modérée au début, mais a progressivement plongé dans la récession sévère et toutes les politiques économiques pour y remédier s'est avéré inefficaces.

Figure N°1 : Évolution de la croissance économique pendant la deuxième République en RDC



Source : Graphique généré à partir des données de la BCC

En observant le graphique ci-haut, malgré les différents programmes mise en œuvre pendant la deuxième République, ces programmes n'ont pas pu stimuler ni soutenir la croissance économique pendant cette période. De même, les investissements dans les infrastructures de transport pendant la deuxième République n'ont pas été un catalyseur de la croissance économique.

Pendant la transition, la RDC va encore basculer dans un nouveau spirale de guerre. Le pays sera divisé en deux. L'Ouest du pays est contrôlé par le gouvernement appuyé par l'Angola, Zimbabwe, Namibi, ... et l'Est du pays contrôlé par plusieurs rébellions soutenues par le Rwanda, Burundi et Uganda.

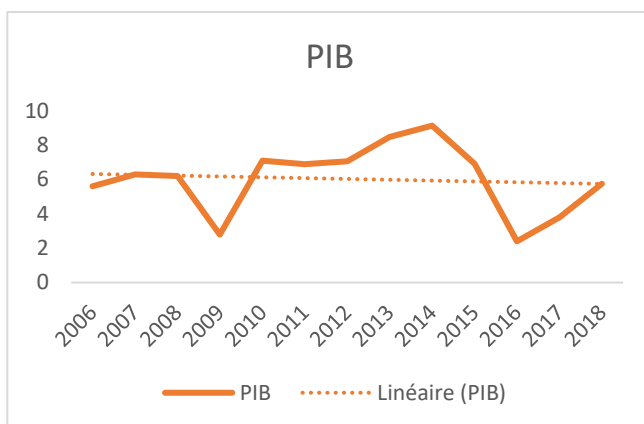
Les différentes guerres ont sérieusement endommagé les infrastructures transport. La destruction des infrastructures de transport : (les ponts, les routes, les aéroports étaient détruits) était devenue une stratégie de guerre consistant principalement à ralentir l'avancée de l'ennemie. Pendant cette période trouble, aucun service maintenance et d'entretien. Les efforts des uns et des autres étaient orientés vers la guerre et tout le budget était concentré aux efforts de guerre.

La troisième République a accordé une place d'importance aux infrastructures de transport. Il est à noter que depuis son accession à l'indépendance, c'est pour la toute première fois que le pays investisse autant

dans les infrastructures de transport comme le Programme National des routes (PNR) entre 2007-2016, le programme d'entretien routier (PER) en 2007, le projet de réhabilitation des chemins de fer entre 2008 et 2017, le plan directeur de développement des infrastructures aéroportuaires entre 2011-2020, le projet de modernisation et de réhabilitation des ports maritimes et fluviaux depuis 2012 et qui continue ; à cela s'ajoute le PASC, PPSA, ...

Contrairement à la deuxième République, il y a eu certaine amélioration sur plan économique, le pays a montré quelques signes de croissance mais qui n'ont pas été soutenus en long terme et dans l'ensemble, le résultat est resté mitigée tel qu'illustré sur la figure ci-après :

Tableau N°1 : Évolution des infrastructures de transport pendant la transition en RDC



Source : Graphique généré à partir des données de la banque centrale

Les différents rapports PNUD en 2018 montrent que plus de 75% de la population congolaise vit sous le seuil de la pauvreté avec moins de 1 dollar par jour. Une évaluation des indicateurs de la pauvreté effectuée par le PNUD couvrant 188 pays à travers la planète, place la RDC à la 176^{ème} place. (PNUD, 2018).

Alors que selon les théories économiques, le développement des infrastructures de transport entraîne une baisse des coûts de transport, qui à son tour, entraîne la localisation du capital privé et par conséquent l'attraction du capital humain (travail).

Smith a été le premier à établir la première relation entre infrastructures de transport et croissance économique. Il a montré qu'une amélioration des infrastructures de transport pouvait conduire à une croissance économique. D'autres classiques ont emboîté pour montrer le rôle des infrastructures.

De même, Keynes a mis en évidence le rôle catalyseur des infrastructures de transport sur la croissance économique. Barro a proposé un cadre de référence pour les études théoriques, qui ont pour objectif de mettre en évidence le lien entre les dépenses publiques en infrastructures productives et la croissance économique endogène à long terme.

Barro a considéré les dépenses publiques comme l'un des facteurs de production au niveau macroéconomique. De manière générale, les infrastructures de transport conduisent à une croissance économique à long terme. Cependant, pour le cas de la RDC, toutes ces théories ne semblent pas tenir car malgré les efforts consentis dans le financement des infrastructures de transport, le résultat sur la croissance économique reste mitigé.

Eu égard à ce qui précède, il y a lieu de poser la question suivante : Pourquoi les investissements en infrastructures de transport en RD. Congo peinent-ils à stimuler et à soutenir la croissance économique en long terme malgré le financement de ce secteur ?

Cet article porte sur l'inefficacité des dépenses publiques en infrastructures de transport en RDC et poursuit les objectifs suivants :

- d'identifier les causes structurelles n'ayant pas permis aux infrastructures de transport routier de jouer leur rôle de catalyseur de la croissance économique pour le cas de la RDC.
- Faire des recommandations permettant à la RDC d'investir dans les infrastructures de transport capable de stimuler et de soutenir la croissance économique à long terme.

Hormis l'introduction et la conclusion, deux trois points constituent l'ossature de ce travail : la méthodologie, la présentation des résultats ainsi que la conclusion et résultats.

1. Méthode et techniques

Pour répondre à cette question et atteindre l'objectif fixé, les méthodes descriptive et analytique ont été mobilisées. Ces deux méthodes nous ont permis de faire de décrire et d'analyser les différentes causes n'ayant pas permis aux infrastructures de transport de stimuler et de soutenir la croissance économique en RDC de 1965 à 2018. Ces deux méthodes ont été appuyées par les techniques documentaires qui ont permis de puiser les informations dans la littérature en rapport avec ce thème de recherche.

2. Résultats et discussions

2.1. Les causes de l'inefficacité économique des infrastructures de transport pendant la deuxième république (1965-1997)

Après la période trouble de la première République, la deuxième République a connu une certaine stabilité et a bénéficié d'un environnement économique favorable. Comme évoqué dans la partie précédente, plusieurs programmes d'infrastructures ont été réalisés. Mais au fil des années, il a été constaté que le résultat ne suivait pas en termes de croissance économique.

La principale cause de l'inefficacité économique des infrastructures de transport pendant cette période a été le déficit en matière de gouvernance. En effet, la littérature à notre possession et les informations recueillies font état d'un déficit criant en matière de gouvernance. Spécifiquement il s'agit de :

- La transition chaotique entre la Belgique et la RDC caractérisée par des crises politiques et différentes guerres qu'a connues le pays ;
- La rupture d'encadrement administratif provoqué par le vide laissé par les belges ;
- Les Politiques d'infrastructures de transport inefficace;
- La politique des grands travaux d'investissements ;
- La corruption.

2.1.1 Une transition chaotique et conflits armés

La période entre 1960 et 1965 marquant la première République a été caractérisée par un chaos politique et la dislocation de l'appareil économiques. Les premières années post- coloniales ont été marquées par une dégradation et baisse des infrastructures de transport. Cela fait suite à l'instabilité politique et des différentes guerres qui ont plongé le Pays dans la chao. Les différents services de l'État n'étaient plus à mesure d'assurer les entretiens et les réhabilitations nécessaires. (Pourtier, 1990). Pour Poutier : « *La détérioration ou la baisse des infrastructures de transport est la conséquence d'une indépendance chaotique au vide laissé par la brutale disparition des encadrements administratifs coloniaux, à ces cinq années d'instabilité politique, de rébellions, sécessions et guerres civiles qui précédèrent la restauration de l'Etat à partir de 1965.* » (Pourtier, n.d.)

2.1.2 Rupture d'encadrement administrative.

La transition chaotique entre le Congo Belge et la RDC a caractérisé par une succession des guerres civiles qui ont poussé et précipité le départ des belges et autres expatriées. Ce départ précipité dans un climat d'insécurité, panique et terreur a provoqué la disparition soudaine d'un encadrement contraignant créant ainsi une vacuité administrative d'autant plus que la relève n'avait pas été préparée.

L'anarchie succédait à la rigueur d'un pouvoir colonial brusquement disparu. (Pourtier, 1991). L'organisation administrative s'est révélée aussi médiocre que prédatrice. Que ça soit pendant la première ou la deuxième République, la disparition des encadrements coloniaux a eu un impact négatif sur les infrastructures de transport. « *C'est ainsi que par exemple l'entretien des routes des dessertes agricoles dites d'intérêt local était le fruit de la contrainte coloniale et constituait une corvée mobilisant des hommes adultes en moyenne un mois par an. Les regroupements de villages y furent en outre l'occasion de réaliser des travaux routiers ; les collectivités locales devaient ensuite assurer l'entretien des routes. L'administration coloniale s'appuyait pour cela sur des pouvoirs coutumiers, ou supposés tels, qui lui servaient d'auxiliaires, avec très souvent le soutien des institutions religieuses.* » (Pourtier, 1991).

L'administration coloniale avait aussi par son décret de 1947 instauré le paiement de la taxe dite d'avance qui consistait au prélèvement d'un pourcentage du prix d'achat au producteur pour l'allouer à

une caisse de réserve. Les fonds étaient utilisés pour financer les travaux d'infrastructures. Par ce mécanisme, les paysans participaient indirectement à l'entretien des routes. L'ensemble des modes de transport bénéficia d'incalculables progrès. (Pourtier, 1991).

Ce mécanisme permettait de maintenir en état les routes d'intérêt local qui étaient vitales pour le secteur agricole et compte plus de 65% de la population active et, permettait de maintenir les routes en bonne manière d'entretien et de soutenir la croissance économique en long terme.

Pour Pourtier : « *Quels que soient les jugements qu'on peut porter sur les méthodes coloniales, une chose n'est contestée par personne : la Belgique a légué un outil de qualité. Le développement des communications, des échanges, est allé de pair avec une croissance soutenue de l'agriculture et de l'industrie qui faisait d'un Congo qui n'était pas encore le Zaïre une des puissances d'avenir de l'Afrique. Mais, le prix de l'efficacité du système tenait à des encadrements contraignants qui furent balayés dans la tourmente de l'indépendance.* » (Pourtier, 1991).

Pour Mokonda Mboza : « *la dégradation du réseau routier handicape toute possibilité d'organisation rationnelle de la commercialisation et les causes de ce déclin sont à chercher du côté de l'administration dont l'encadrement a cessé d'être efficace avec l'indépendance. Cet encadrement pendant l'époque n'avait pu être possible et efficace que grâce à un pouvoir fort et souvent contraignant exercé en complicité ou avec l'aide du pouvoir coutumier.* » (Mokonda, 1980).

Après l'accession du pays à l'indépendance, ces systèmes locaux ont été interrompus sans contrepartie pour assurer le maintien des infrastructures routières d'intérêt local. Alors que le pays compte plus de 75% de la population agricole. Ainsi pour Gourou cité par Pourtier : *si la contrainte de nature coloniale fut intolérable, force est d'admettre qu'il n'y a pas d'encadrement sans contrainte, pas plus qu'il n'y a de développement sans encadrement.* (Pourtier, 1991).

À titre d'illustration, les belges ont introduit la culture de coton et ont fait de la RDC le premier producteur africain à la veille de l'indépendance. Mais à cause de la rupture de la contrainte coloniale et de l'encadrement des paysannats, cela a provoqué une chute brutale : la production de coton-graine est tombée de 180 000 tonnes à 1959 à moins de 20 000 tonnes dans les années 90.

Le gouvernement a financé à plusieurs reprises des programmes de réorganisation de la filière cotonnière depuis la production jusqu'à l'usinage dans les entreprises textiles de Kisangani et Kinshasa. Mais, toutes politiques et initiatives de reprise furent un échec à cause des états désastreux des routes, manque de moyens de transports, difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange, pénurie. Le coût de transport ne cessait de croître et devenait insupportable, les jeunes ont déserté les villages plus enclavés et la SOTEXKI était contrainte d'usiner du coton américain dans une proportion de l'ordre de 50 %. Ce problème est aussi observé actuellement dans le secteur transport fluvial.

2.1.3 Politique d'infrastructures de transport inefficace

La politique en matière d'infrastructures de transport pendant l'époque coloniale correspondait à une économie d'enlèvement du fait qu'elle avait pour objectif l'exportation des ressources naturelles du pays vers l'extérieur. L'administration coloniale a conçu un réseau de transport en combinant les chemins de fer, les routes principales et les pistes rurales aux voies d'eau. Cela justifiant de ce fait la nécessité d'ériger des ports à tous ces points de rupture des charges des autres modes de transport. Le marché intérieur n'était pas pris en compte.

Après la souveraineté du pays à l'indépendance, la configuration économique, sociale et démographique a évolué. De ce fait, pour qu'une politique en matière des infrastructures de transport puisse stimuler la croissance économique, il faut répondre aux besoins de l'économie en tenant compte du contexte économique, social et démographique.

Les financements des infrastructures de transport en RDC après l'époque coloniale n'ont pas tenu compte des secteurs pouvant stimuler la croissance économique. Le gros du financement a été orienté vers les infrastructures de transport routier principalement aux celles d'intérêt général. Le Conseil exécutif a identifié 28 000 km qu'il a qualifié de routes prioritaires, estimées d'indispensables. Ces voies constituent les intérêts stratégiques des occidentaux et moins les transports susceptibles de soutenir le développement du pays.

Les critiques adressées à la politique des transports coloniale resurgissent. Ainsi pour Lederer : « *Alors qu'on a reproché au régime colonial d'axer l'effort sur les voies de communication favorisant l'exportation, actuellement au Zaïre on entreprend des travaux somptueux injustifiés sur la Voie Nationale du Zaïre. Mieux vaudrait concentrer les efforts sur les routes et les rivières de l'intérieur pour sauver les populations de L'Afrique centrale de la famine et distribuer la production agricole vers les villes* » (Lederer, 1982).

Kinshasa par exemple qui est ravitaillée par les axés Kinshasa – Matadi et Kinshasa –Kikwit ne pouvaient être empêtré que par des camions de brousses, ce qui a presque asphyxié la capital avec comme conséquences. Nous avons retenu la hausse des prix des produits agricoles ; la disparition des productions agricoles comme les légumes et la quasi-totalité des produits périssable dans certaines zones de productions traditionnelles à plus de 60 km de capital. En plus, le développement de l'agriculture urbaine et péri urbaine est la conséquence directe de la dégradation des infrastructures de transport, une hausse du trafic fluvial.

Pour Tiker, le nœud du problème se situe bien dans l'articulation ville-campagne et à lui d'affirmer que c'est la « *discordance entre la géographie agricole et la géographie des transports* » qui est freine le développement de l'agriculture du pays seul capable faire décoller l'économie et améliorer la croissance

économique du pays. Il fait le constat selon lequel les régions agricoles les plus riches (Équateur, Bandundu et la Province Orientale) sont les moins pourvues en transport en 1973. Il conclut : « *Il n'y a pas de croissance économique au Zaïre sans le développement des transports. (...) Sans routes, la relance de l'agriculture est un vain mot. Plutôt que de considérer l'agriculture comme priorité des priorités, on devrait prendre les infrastructures de transport comme secteur sur lequel devrait se concentrer l'essentiel des efforts* ». (Tiker,nd).

Dans les années 1990, la basserie de Mbandaka a enregistré une baisse de la production due à la baisse du pouvoir d'achat des ruraux qui à cause de la dégradation des infrastructures de transport accédaient difficilement et à un coût de plus en plus élevé à l'économie du marché. (Poutier, 1991).

De même, le modèle de Von Thünen expliquant le coût de transport comme facteur économique fondamental, permet de comprendre la manière dont s'organise l'espace agricole autour d'un marché, en fonction des coûts de production agricole ou de la distance. En effet, Thünen a montré comment ces coûts affectaient la rentabilité des différentes cultures et élevages en fonction de leur éloignement du marché (Abrami, 2021, p250).

2.1.4 La corruption « mal-zaïrois »

La RDC pendant la deuxième République à l'époque Zaïre a été caractérisée un faible niveau de gouvernance politique, économique et son niveau de corruption reste très élevé. Selon les enquêtes et les analyses des experts de la Transparency International, la RDC avait 2,7/10, 2,7/10 et 2,5/10 respectivement pour les années 1995, 1996 et 1997, ces scores montrent une très forte perception de corruption dans le secteur public. (CPI, 1995-2021).

Les programmes de financement des différents programmes d'infrastructures de transport se sont butés à ce qui est qualifié du « mal-zaïrois » qui fait allusion à une corruption qui a toujours gangrené le pays. En effet, avec la crise, la corruption a gagné tous les secteurs y compris celui des transports. Ainsi les financements évoqués ci-haut ont été gérés sur base de la corruption la plus totale.

À titre illustratif, pendant la deuxième république, les transports ferroviaires, aériens, maritimes et fluviaux ont été nationalisés. Cette nationalisation n'ayant pas porté des fruits, le secteur a été libéralisé sauf le transport ferroviaire du fait qu'il n'est pas attractif aux privés. À l'instar des sociétés publiques, OTRACO devenues ONATRA et la SNCC pour ne citer que ceux deux exemples ont souffert d'une pléthore d'employés ou personnel plus 400 000 agents au total peu efficace, mal formés et peu motivés car mal rémunérés. La consommation de carburant de l'ONATRA par exemple excède d'un quart les besoins normaux dont l'excédent était orienté vers les Kadhafi. (Pourtier, 1990)

La compagnie congolaise Aire-Zaïre en 1982, a connu des détournements de fonds de l'ordre de 4,7 millions de zaïre équivalents à la moitié du budget national. (Lutula cité par Olangi, 2022). Ces

détournements ont provoqué des arriérées des salaires, le prolongement de recouvrement et des paiements d'argent au profit du trésor public, celle a aussi engendré une crise de trésorerie qui désorganisé le cycle d'approvisionnement, qui a contribué à la faillite de la société avec des conséquences sur toute l'économie. (Olangi, 2022)

Le projet d'amélioration de l'élevage dans les principales régions traditionnelles en 1978 avec comme objectifs de ravitailler les grandes villes dont Kinshasa en viande. Le projet été construit dans l'hypothèse de l'expédition de la viande par avion dont l'abattoir de Bunia avec ses chambres de stockage représentait une pièce maîtresse de la logistique de commercialisation. Le projet a atteint plus 400 000 têtes dépassant même les charges pâturages. La situation des infrastructures de transport n'a pas permis la pérennité de ce projet.

L'état des routes est trop aléatoire n'ont pas permis permettre la mise en place d'une chaîne du froid avec des camions frigorifiques. Le bétail est expédié vivant vers les marchés proches de l'Ituri, et plus lointains de Kisangani, d'Isiro ou des villes du Nord-Kivu.

Le maillon manque pour l'expédition des produits vers les grandes villes et fut le petit aéroport de Bunia qui n'était pas en mesure d'accueillir des avions cargo. Les crédits alloués à l'aménagement de la piste se sont envolés. Voilà donc tout le système paralysé, et par voie de conséquence un abattoir qui ne sert à rien, ou presque, car il est sans rapport avec les besoins limités de la population locale et les exemples sont légions.

De manière générale, les gestionnaires se sont distingués par le népotisme, clientélisme, tribalisme et patronage et les patrimoines et les caisses des entreprises se confondaient ces des gestionnaires. Dans ces conditions, il était difficile de penser à leurs avenir en renouvelant par exemple les matériels roulants, l'outil de production ainsi que de payer les salaires des agents ou de leurs octroyer les avantages sociaux comme la couverture sanitaire. (Olangi, 2022).

2.1.5 L'insécurité

Sur le plan sécuritaire, lorsque l'insécurité est érigée dans un État, on ne sait pas avoir des investisseurs. On aura du mal à créer d'emplois parce que les opérateurs économiques auront peur d'aller investir dans un pays où la sécurité est volatile ; et par conséquent, cela entrave la croissance économique.

Pendant la deuxième République, la RDC a connu plusieurs cycles d'instabilité politique et des guerres. À titre illustratif : la guerre de Shaba entre 1977 et 1978, la rébellion de l'AFDL tous conflits ont eu à impacter négativement sur la croissance économique.

2.2 les causes de l'inefficacité économique des infrastructures de transport routier pendant la transition (1997-2006)

Pendant la période de transition, deux causes peuvent expliquer l'inefficacité des infrastructures de transport : les conflits armés et le manque de financement.

2.2.1 Les conflits armés

Après la prise de pouvoir le 17 mai 1997, le pays va encore basculer dans un nouveau spirale de guerre. En effet, le pays sera divisé en deux. L'Ouest du pays est contrôlé par le gouvernement appuyé par l'Angola, Zimbabwe, Namibie, ... et l'Est du pays contrôlé par plusieurs rébellions soutenues par le Rwanda, Burundi et Uganda. Il s'agit du Rassemblement congolais pour la démocratie (RCD), du Mouvement de Libération du Congo (MLC), du RDC-ML, UPC, ... (Olangi, 2022).

L'impact des différents conflits armés en RDC pendant la période de transition a été dévastatrice et a eu des conséquences dramatiques sur les infrastructures de transport. Ces conflits armés ont causé la destruction massive des routes, ponts, chemins de fer et autres infrastructures essentielles. Les belligérants ont détruit le réseau de transport pour perturber les approvisionnements ennemis, soit affaiblir l'ennemi et contrôler les zones. La destruction des infrastructures de transport : (les ponts, les routes, les aéroports étaient détruits) était devenue une stratégie de guerre consistant principalement à ralentir l'avancée de l'ennemi. Pendant cette période trouble, aucun service maintenance et d'entretien. Les efforts des uns et des autres étaient orientés vers la guerre et tout le budget était concentré aux efforts de guerre.

Les routes, principalement celles de dessertes agricoles ont été particulièrement affectées, les ponts ont été ciblés pour couper les mouvements des troupes et des biens tandis que les routes ont été laissées dans un état de délabrement très avancé rendant difficile le commerce et le déplacement de la population civile et certaines parties du pays étaient devenues inaccessibles.

Ces conflits ont perturbé les transports fluviaux et ferroviaires qui ont énormément souffert des conflits armés, des embarcations ont été détruites ou détournées et les infrastructures portuaires endommagées.

Le chemin de fer a été particulièrement touché avec des voies ferrées sabotées et des gares attaquées.

Néanmoins, le pays a initié quelques programmes dans le cadre de reconstruction post-conflit en réponse à la destruction massive causés par les différents conflits. Ces programmes visaient principalement à la réhabilitation des routes, les chemins de fer, les ports et aéroports permettant de renforcer la connectivité nationale. Ce programme prévoyait :

- Le programme de réhabilitation des infrastructures de transport : avec comme objectif de réhabiliter et moderniser les infrastructures de transport : routes, chemin de fer, les ports et aéroports.

- Le projet de réhabilitation et réaménagement du réseau routier national : l'objectif était de réhabiliter les routes principales reliant les principales villes du pays ainsi que certaines sections stratégiques des axes transfrontaliers.

Les programmes d'infrastructures pendant la transition ont été ambitieux et cruciaux pour la reconstruction du pays après les conflits. Cependant la mise en œuvre de ces programmes a été butée au manque de financement.

2.2.2. Manque de financement

La destruction des infrastructures de transport a eu des répercussions profondes sur l'économie. Le déplacement des personnes et des biens était devenu extrêmement difficile pour freiner le commerce causant ainsi une flambée des prix des produits de première nécessité. Et les populations rurales étaient les plus touchées car coupe de l'approvisionnement des biens et services. Le pays a enregistré une baisse continue de la production, laquelle avait cédé la place à la prédominance des activités de survie parmi lesquelles l'agriculture de subsistance qui occupaient plus de 75% de la population qui en 1970 (Mabi, 2016).

La balance de paiement au cours des années devenait de plus en plus déficitaire provoqué divers surendettements vis-à-vis de l'extérieur. Avec 48,8 % des exportations des produits agricoles et 51,2% des produits miniers, représentant respectivement 42,8% et 57,2% des rentrées des dévidés en 1950, les échanges commerciales externes du pays étaient caractérisés par une certaine diversification.

Au fils des années cette diversification s'était amenuisée. En 1997, la production représentant 81,3% pour les produits miniers contre 12% des produits agricoles. Les déférentes guerres ont encore accentué cette tendance ainsi en 2000 on est passé à 87% des produits minier à seulement 4% des produits agricoles.

Cette situation est attribuée principalement à la détérioration des infrastructures de transport. La production se limitait pour à l'interne et les marchés externes étaient devenues inaccessible faute des infrastructures de transport pour la production agricole mais également pour les exportations des biens et services qui sont passées de 1,4 milliards en 1997 à 873,5 milliard en 2000. Les recettes aussi ont continué à chuter. Elles sont passées de 1,7 milliards en en 1980 à 200 millions en 2000. La GECAMINES considérée comme le poumon de l'économie ne tournait plus en plein régime. La production des principaux (cuivre et cobalt) de 335, 734 tonnes en 1990 à 30 821 tonnes pour le cuivre et de 9 981 tonnes en 1990 pour à 3 739 tonnes pour le cobalt. Ainsi, leur contribution au budget a sérieusement régressé qui est passé de 368 millions en 1988 à 354 millions en 1989 et en 2000 elle n'était que de 370 milles dollars américains. (Mabi, 2016).

Face à cette situation de la baisse continue du budget, la part réservée aux investissements était de 8% en 1997 et 4,5% en 2000. Une telle régression des investissements se traduisait par une proportion quasi nulle réservée aux infrastructures de transport. Cette situation ne permettait pas au pays de relever le défi des infrastructures de transport lui privant ainsi d'un outil indispensable à la relance de son économie.

En date du 17 janvier 2001, le Président Laurent Désiré Kabila est assassiné et succédé par son fils Joseph Kabila Kabange qui va réussir pour des voies négociées à mettre un terme à la guerre et à réunifier le Pays en instaurant un gouvernement d'Union Nationale (1+4). La problématique des infrastructures se pose avec acuité et le pays est économiquement détruit. Cela ne lui permettait pas de relever le défi des infrastructures de transport et comme pendant la deuxième République, il fallait faire recours aux financements extérieurs.

Le Pays à son accession à son indépendance, avait hérité de la dette contractée par la Belgique et a évolué suite à de nouvelles dettes contractées pour financier ses éléphants blancs pour atteindre 12,9 milliards de dollars américain. Ce qui constituait un obstacle à l'obtention du financement extérieur. 25% de cette dette étaient contractés auprès des partenaires multilatérales : FMI, la Banque Mondiale et les Banques Interafricaines de Développement, le reste était dû aux créanciers multilatéraux du club de Paris et au secteur privé.

Le pays était en cession de paiement depuis 1993 et vivait dans un embargo de fait qu'il ne bénéficiait plus de la coopération structurelle au niveau bilatéral ou multilatéral. (Olangi, 2022)

La solution trouvée a été de recourir aux pays partenaires qui sont les principaux actionnaires de ces institutions pour régler les arriérées de la BM et FMI. Sauf que maintenant, il faut rembourser les États qui ont permis à la RDC d'éponger la dette de la BM et FMI, pour cela il lui faut encore contracter des nouvelles dettes auprès de la BM et FMI. Ce qui plonge le pays dans spirale infernale d'endettement mais néanmoins lui a permis d'être éligible à l'initiative PPTE. (Olangi, 2022)

Mais les conditions imposées par la BM et FMI ainsi que les opérations comptables liées à l'initiative PPTE ne pouvaient pas lui permettre de réaliser les grands travaux des infrastructures de transport pour relancer l'économie du pays et attirer les investisseurs.

Pour Olangi, trois alternatives s'offraient au pays pour contourner l'obstacle de la dette et pour accéder à des nouveaux financements et relancer les infrastructures de transport :

- La jurisprudence de la dette odieuse qui stipule qu'une dette contractée par un régime non démocratique a avec la complicité des créanciers et qui n'a pas profité aux populations locales est odieuse et est nul et de non avenue lorsque le régime tombe. La plus grande part de la dette a été contractée par le régime de la deuxième république dont les dignitaires ont détourné et dilapidé les fonds au détriment de la population en investissant dans les projets sans impact pour

le pays. Ainsi, cette dette odieuse doit être illégitime. Et le remboursement annuel des millions de dollars pouvait être évité et orienté vers les infrastructures de transport.

- Entreprendre les négociations avec la Suisse, la Belgique et l'Afrique du Sud la France à travers des instances judiciaires internationales pour le rapatriement des biens mal acquis de différents dignitaires de la deuxième République évalués à 8 milliards de dollars américains pour le financement des infrastructures de transport ;
- La mobilisation des recettes internes par la réduction du train de vie des animateurs des institutions politiques, l'assainissement des finances publiques, la lutte contre la corruption qui occupe une place de choix dans le délabrement des tissus économiques congolais. (Olangi, 2022)

Toutes ces mesures selon Olangi, aurait permis de briser le cycle infernal de l'endettement, récupérer les sommes importantes nécessaires à relancer les investissements de manière générale et principalement les infrastructures de transports.

La voie choisie par les autorités de la transition est de coopération avec les institutions internationale en acceptant l'application des programmes leurs proposée. Ainsi pour répondre aux exigences des bailleurs fonds, deux programmes économiques seront appliqués : le Programme intérimaire renforcé (PIR), le Programme économique du gouvernement (PEG). Les performances du PIR et PEG sous l'encadrement du FMI et de la BM au abouties aux résultats suivants :

- Le rythme de l'hyperinflation a été cassé ;
- L'application du taux flottant du franc congolais a permis une stabilité relative du taux change ;
- Les revenus fiscaux ont été augmentés
- Les dépenses budgétaires ont été stabilisées
- L'épargne nationale a été revue à la hausse

L'application de ces deux programmes ont permis la libéralisation de l'économie, l'élimination des distorsions majeures de prix et de renforcement de la gestion de la politique macroéconomique. Les progrès réalisés sur le plan politique et sécuritaire, à travers la formation du gouvernement de transition d'union nationale a également contribué au retour des climats de confiance ; et en 2002, ces facteurs ont contribué à l'accroissement des investissements et la reprise timide de la croissance économique. (Olangi, 2022). Dans ce contexte, les élections vont se tenir de 2006 pour marquer l'avènement de grands travaux. La troisième République va accorder une place de choix aux politiques des investissements de grands travaux de manière générale et particulièrement des infrastructures de transport.

2.3. Les causes de l'inefficacité économique des infrastructures de transport routier pendant la troisième république

La troisième République a accordé une place d'importance aux infrastructures de transport. En effet, grâce aux politiques économiques appliquées pendant la transition, le Pays pouvait à nouveau mobiliser des ressources financières importantes permettant de financer les infrastructures de transport. Les financements de ces infrastructures pendant la troisième République ont permis les réhabilitations de plusieurs infrastructures de transport terrestre, aérien, maritime, fluvial et lacustre. Le transport routier, étant le premier mode de transport en RDC, s'est vu accorder une attention particulière par rapport à d'autres secteurs de transport. Ces efforts ont été faits dans le but de relancer l'économie, faciliter les échanges commerciaux et améliorer la mobilité des populations.

Bien qu'il y ait eu certains changements et améliorations, les financements des infrastructures de transport pendant la troisième République n'ont pas d'effets escomptés à cause de la corruption, politique inefficace en matière des infrastructures de transport, l'insécurité.

2.3.1 Corruption

En matière de gouvernance pendant la troisième, la RDC a accusé un faible niveau de gouvernance politique, économique et son niveau de corruption reste très élevé. Selon le classement de l'indice de perception entre 2006 et 2023 de la corruption de Transparency International, la RDC est classée en moyenne au 157^{ème} rang sur une moyenne de 178 pays au monde.

Tableau 1. Évolution de l'indice de perception de la corruption entre 2006 et 2023

<i>Pays</i>	<i>Points</i>	<i>Place</i>	<i>N. Pays</i>
<i>2006</i>	22	142	163
<i>2007</i>	21	150	179
<i>2008</i>	10	158	180
<i>2009</i>	19	162	180
<i>2010</i>	21	154	178
<i>2011</i>	22	154	183
<i>2012</i>	22	144	176
<i>2013</i>	26	154	177
<i>2014</i>	22	152	175
<i>2015</i>	23	146	168
<i>2016</i>	23	159	176
<i>2017</i>	20	161	180

2018	21	161	180
2019	20	168	180
2020	18	170	180
2021	19	169	180
2022	20	166	180
2023	20	162	180
Moyenne	20,5	157	

Sources : *Transparency International Corruption Perception Index (2006-2023)*

Pendant la troisième République, on peut comptabiliser plusieurs cas de corruption dans le secteur des infrastructures de transport. Ces projets ont touché divers aspects des projets d'infrastructures notamment la constructions et réhabilitation des routes, des ports, des chemins de fer et aéroports.

À titre illustratif : Le scandale de la route Kinshasa-Matadi (2012) dont les enquêtes menées par l'OGA, révèlent que des sommes considérables ont été détournées ou mal utilisée, ce qui a été à la base du retard du projet. (OGA, 2015) La gestion de ces fonds a alimenté de nombreuses critiques dans les médias et aux seins de la société civile.

L'affaire de corruption des infrastructures ferroviaires en 2010 est l'une des affaires qui mit à nue les différentes pratiques de corruption en grande échelle dans le secteur public et privé. Il ressort des enquêtes menées par ICIJ, que les hauts fonctionnaires du l'État congolais et des responsables des entreprises privées ont été impliqué dans les versements de pots de vins pour obtenir des contrats de construction et que les fonds ont été détournés ou mal utilisé. (ICIJ, 2011)

Malgré les sommes considérables investies, le résultat était décevant ; certaines infrastructures ferroviaires étaient inachevées soit réalisées de manière non conformes aux règles. Les entreprises chinoises impliquées dans ces contrats ont été indexées par le même rapport d'avoir été complice dans l'organisation des contrats favorisant certains fonctionnaires et politiciens congolais aux détriments des infrastructures de transport. (ICIJ, 2011)

Ce scandale fait partie d'une série de problèmes de gouvernance et de corruption qui ont entravé le développement du pays et mise en évidence l'importance de la transparence et de la responsabilité dans la gestion des ressources publiques ;

Le cas de l'affaire de la réhabilitation de l'aéroport international de N'djili à Kinshasa qui était censé modernisé et étendre les infrastructures aéroportuaires pour mieux répondre aux exigences internationales a été selon les enquêtes du Comité Congolais des droits de l'homme (CCDH), entaché par la corruption, des détournements des fonds et de surfacturations dans la gestion de ces fonds, la

passation des marchés. Ces enquêtes ont indexé la responsabilité de certains responsables gouvernementaux dans le détournement de ces fonds. (CCDH, 2012)

La compagnie aérienne nationale Congo Airways a été impliquée dans scandale financiers à l'achat et à sa gestion.

En mai 2021, l'IGF a révélé que les dirigeants de Congo Airways étaient soupçonnés d'avoir détournée plus de 23 millions de dollars américains. Les irrégularités identifiées comprenaient : 3,5 millions de USD à la société ITM sans contrat valide, des surfacturations en faveurs des fournisseurs de service de douane totalisant plus de 2,3 millions de dollars, 2 millions de USD par les agents de Congo Airways pour non versements des recettes des ventes de billets, des paiements injustifiés à l'AAC entre 2016 et 2020 à hauteur de 8,8 millions de USD.

Ces irrégularités ont mis en péril la viabilité financière de la compagnie, avec des pertes dépassant me capital sociale. Cette situation s'est encore aggravée avec un autre scandale de 600 000 USD de retro omission touché par le DG Pascal Kasongo pour l'obtention d'une dotation de 3 millions de du ministère de l'économie. À la suite de son arrestation, il a révélé que des montants équivalant à 1,5 millions de dollars étaient détourné vers le cabinet du ministère de l'économie.

La même compagnie qui, deux ans après sa création, employait déjà plus de 400 agents avec deux avions soit une moyenne de 200 agents par avion alors que les normes internationales exigent en moyenne 80 agents par avion. Le même constat est fait à la société Tranco qui emploie plus de 3000 agents et les carburants destinés aux bus sont vendus aux Kadhafi

La RDC et son voisin la République du Congo (Congo-Brazzaville), deux pays engagés dans la modernisation des infrastructures de transport dont les travaux, ont été exécutés par les capitaux de même origine, les mêmes équipements, les mêmes entreprises mais les coûts diffèrent avec des écarts considérables.

La modernisation de la route Pointe-Noire à Brazzaville, d'une longueur de 530 km a couté 1 357 446 USD soit une moyenne de 168 606 USD/km/bande. Alors qu'en RDC, La modernisation et le renforcement des boulevards Sendwe et triomphal ont couté 3 134 129 USD/km/Bande. La modernisation et la modernisation de la voirie de Kolwezi a couté 1 288 383 USD/km/Bande. La modernisation de lots 1 et 2 du boulevard du 30 juin a respectivement coûté 1 133 390 et 2 578 827 USD/Km/Bande

Ces différents écarts des coûts révèlent et confirment les soupçons d'opacité, de corruptions et de surfacturations. D'autant plus que comparativement à la République Démocratique du Congo, ces entreprises ont été exonérées et exploitent les carrières qui produisent des moellons et des caillasses. Ce constat est aussi valable pour toutes entreprises publiques du secteur de transport : RVA, Office des

routes, OVD etc. sont épinglés dans différents rapports d'enquête de l'IGF qui révèlent des irrégularités des marquant : des paiements injustifiés s'élevant à des millions de dollars en faveur de fournisseurs et d'autres entités publiques. Une mauvaise allocation des ressources, et une série d'autres problèmes financiers.

Les exemples sont encore légion des actes de corruption et de détournement dans le secteur des infrastructures de transport. Ces scandales successifs mettent en lumière des problèmes de gouvernance et de gestion.

2.3.2 Politique d'infrastructures de transport inefficace

Comme évoqué au début de chapitre, les infrastructures de pendant l'époque pendant coloniale correspondait à une économie d'enlèvement du fait qu'elles avaient pour objectifs l'exportation des ressources naturelles du pays vers l'extérieur. L'administration coloniale a conçu un réseau de transport en combinant les chemins de fer, les routes principales et les pistes rurales aux voies d'eau, justifiant de ce fait la nécessité d'ériger des ports à tous ces points de rupture des charges des autres modes de transport. Plus de 60 ans après son indépendance, la configuration du pays a changé tant sur les plans économique et social que démographique et les infrastructures de transport doivent suivre pour ces changements.

Les financements de ces infrastructures pendant la troisième République ont permis les réhabilitations des infrastructures de transport terrestre, aérien, maritime, fluvial et lacustre. Le transport routier étant le premier mode de transport en RDC, s'est vue accordée une attention particulière par rapport à d'autres secteurs de transport.

À titre illustratif, Le PASC, a privilégié les provinces qui sont non seulement riches en ressources naturelles (mines, pétrole, et bois) mais aussi frontalières avec pays ayant un contact direct avec l'Océan. C'est ainsi dans ce projet, les provinces à vocation agricoles n'ont pas suffisamment bénéficié ces financements aux profits de celles qui sont riches en ressources minières qui sont relié directement relié avec l'étranger. « *Kisangani est relié à l'Ituri qui, à son tour est relié est en contact direct avec le port de Mombasa. Le Nord et le Sud Kivu sont des régions frontalières au Rwanda lequel est en contact avec le port de Dar-Es-Salam et de Mombasa. Le Grand Katanga est frontalier à la Tanzanie à partir de la ville de Kalemie sur le Lac victoria, et avec la Zambie qui comme le Rwanda et l'Uganda a un contact avec le port de Dar-Es-Salam.* » (Olangi, 2022)

Le PASC a été conçu et exécuté pour les minerais vers l'étranger et de ce fait constitué la préoccupation majeure du prêteur animé premièrement par le souci de récupérer leur prêt et aussi d'enregistrer des bénéfices.

Alors que comme évoqué dans la partie ci-haut, les différents conflits armés pendant la transition ont plus mesures de zaïrianisation, la rupture d'encadrement administratif pendant la première République et les différents conflits armés durant la transition ont plus été dévastateur pour les routes des dessertes agricoles.

Le secteur agricole emploi plus de 65% de la population active. Ce secteur constitue le second poumon de l'économie au côté du secteur minier. La réhabilitation de ce réseau constituerait un levier important de l'économie.

2.3.3 les conflits armés

La troisième a connu plusieurs cycles de conflits armés. La RDC a connu plusieurs cycles d'instabilité politique et des guerres principalement dans l'Est du pays et qui continue jusqu'à ces jours. Ces conflits impactent négativement sur les infrastructures de transport dans cette partie du pays. L'insécurité causée par différents groupes armés constitue un frein à la circulation des personnes et de leurs biens et un obstacle au commerce.

3. DISCUSSIONS

Nos résultats révèlent que la gouvernance exerce un effet négatif et significatif sur la croissance économique à long terme. Explicitement, les institutions en RDC constituent un goulot d'étranglement pour la croissance économique et ne permet pas aux infrastructures de transport de jouer son rôle de catalyseur de la croissance économique en long terme. Ces résultats vont dans le même sens que ceux de Bourhaba et al., qui ont montré qu'Afrique subsaharienne, les besoins de financement des infrastructures sont estimés à USD 93 milliards par an pour 2010-2020. Ces besoins représentent 15% du PIB régional dont 10% pour les nouveaux investissements et 5% pour l'exploitation et la maintenance. À cet égard, beaucoup de pays africains ont orienté des grands financements dans les infrastructures de manière générale et particulièrement celles destinées aux infrastructures économiques dont celles des transports. Les financements des infrastructures en Afrique ont augmenté pour atteindre 75 milliards USD.

Cependant, en dépit de cette hausse des financements des infrastructures, les mêmes statistiques montrent que la croissance du PIB n'a pas suivi. Elle a plutôt évolué en dents de scie. Le résultat contraire a été obtenu dans d'autres pays, principalement les pays développés d'Europe et d'Amérique de Nord dont le financement des infrastructures de transport stimulé la croissance économique.

Cette contre-performance des investissements en Afrique subsaharienne a été imputée aux causes institutionnelles. Selon les auteurs, de manière générale les pays subsahariens ne disposent pas des institutions de qualité car minées par détournements, corruption, insécurité ... qui constituent un véritable goulot d'étranglement aux infrastructures d'impulser et de soutenir la croissance économique

en long terme. Par contre, les pays développés sont dotés des meilleures institutions ce qui a permis aux investissements en infrastructures de transport d'impacter la croissance économique en long terme. (Bourhaba et al., 2023)

Holtz-Eakin et Schwartz a imputé l'inefficacité économique des investissements en infrastructures à la mauvaise allocation des ressources. Ils ont trouvé les infrastructures de transport ont été investi dans des projets peu rentables, ce qui a entraîné un gaspillage de ressources et freiner la croissance économique. (Holtz-Eakin et Schwartz, 1995)

L'étude de Biehl menée dans l'État de Pennsylvanie aux USA, montre que la mauvaise qualité et gestion des infrastructures de transport, mauvais alignement entre les investissements en infrastructures de transport et les besoins économique, la cogestion et surutilisation des infrastructures de transport, l'impact social et environnemental sont des facteurs. Ces derniers n'ont pas permis aux investissements dans les infrastructures de transport d'être un catalyseur de me croissance économique. (Biehl, D. 2019) Pour Calderon et Serven, la saturation des infrastructures et une mauvaise gestion sont facteurs limitatifs de la croissance économique à long terme des infrastructures de transport dans la zone de l'EU (Calderon et Serven 2010).

CONCLUSION ET SUGGESTIONS

L'objectif de cet article de chercher les causes de l'inefficacité économique des infrastructures de transport en RDC de 1965 à 2018. Pour y parvenir, deux méthodes ont été mobilisées à savoir : la méthode analytique et descriptive. Elles ont été complétées par les techniques documentaires.

Il ressort de ces analyses que c'est le déficit en matière de gouvernance, les conflits armés et le manque de financement qui n'ont pas permis aux investissements dans les infrastructures de transport de stimuler et de soutenir la croissance économique à long terme.

Ainsi pour que les investissements en infrastructures de transport stimulent et soutiennent la croissance économique à long terme, nous suggérons le renforcement de la gouvernance par la lutte contre la corruption.

La lutte contre la corruption dans les dépenses publiques liée en infrastructures de transport nécessite une approche systémique et multidimensionnelle. Elle ne peut être possible que par :

- Le renforcement de la transparence en publiant les informations financières **sui** permettrait d'assurer la transparence des processus budgétaires en rendant publiques les informations relatives aux projets, y compris les coûts estimés, les contrats, et les entreprises impliquées ;
- La mise en place d'audit indépendant des projets de transport à chaque phase pour assurer que les fonds sont utilisés correctement ;
- La création des institutions de contrôle telles que la cour des comptes, et donner plus de pouvoirs à l'inspection générale des finances pour effectuer des audits réguliers ;
- La mise en place de mécanismes de dénonciation par le développement **des carnets** sécurisés permettant aux citoyens et aux employés du secteur public de dénoncer les actes de corruption tout en garantissant la protection des dénonciateurs pour éviter les représailles et les encourager ;
- Les sanctions et responsabilités par l'application des sanctions sévères contre les responsables de corruption, y compris des peines de prison et des amendes ;
- Rendre public le processus de passation des marchés : Assurer une publication des appels d'offres, des contrats et des résultats des projets pour garantir que les fonds sont utilisés de manière transparente ;
- Exiger que les entreprises impliquées dans les projets d'infrastructures rendent comptes sur l'utilisation des fonds publics et les pratiques de gestion ;
- Mettre en œuvre les plateformes numériques pour le suivi en temps réels et des dépenses facilitant la traçabilité des fonds publics et réduisant les risques de détournements.

Ces actions, combinées à un cadre législatif peuvent aider à réduire la corruption et d'améliorer l'efficacité des investissements publics en RDC. Hormis les aspects de corruption, il est important de :

- Faciliter la participation du secteur privé dans le financement et la gestion des infrastructures de transport. Cela pourrait inclure des partenariats pour la construction et l'entretien des routes, aéroports, chemins de fer...
- S'assurer que les contrats avec les partenaires privés sont équilibrés et clairement définis afin de protéger les intérêts de l'État et des citoyens régions ;
- Promouvoir l'usage de la technologie innovante et écologique pour réduire l'impact environnementale des infrastructures de transport ;
- Trouver une alternative efficace à l'encadrement administratif rompu après l'indépendance pour pérenniser les routes de dessertes agricoles vital à l'économie
- Former les gestionnaires publics et les responsables des projets d'infrastructures sur les meilleurs pratiques en matière de gouvernance et de lutte contre la corruption ;
- Créer une vision stratégique pour les infrastructures de transport de transport en long terme, en tenant compte de l'urbanisation croissante, que de la croissance démographique, des besoins régionaux et de la connectivité ;
- Renforcer la coordination entre les différents ministères, agences et niveau de gouvernement (national, provincial, local) pour une gestion cohérente et efficace des infrastructures.

BIBLIOGRAPHIE

- Abrami, G. et al, *Modèle de Von Thünen, organisation de l'espace agricole autour d'un marché*, Hal-032563997, juillet 2021, p250
- Biehl, D. (1994), *The impact of transportation infrastructure on economic development: A case study of Pennsylvannie's public transportation investissements(se)*
- Bourhaba, O., Hassan, U., & Casablanca, I. I. (2023). *Qualité des institutions et croissance économique dans la région MENA : une analyse par la méthode des moments généralisés* RevisitaMultidisciplinar, Vol 5, N°3, PP 93–105.
- Caldoron, C., et Serven, L. (2004), *the effects of infrastructure development on growth and income distribution*, World bank policy, Research Working paper n°2400
- Holtz-Eakin, D., et Schwartz, A.E. (1995), *Spatial factors and the role of capital in the growth of the US economy*, National Bureau of Economic Research (NBER), N° 5004
- Lederer A., (1982) *Considérations relatives à la Voienationale du Zaïre* .Bull. de l'Académie royale des sciences d'outre-mer, no 28, pp. 193-208.
- OLANGI M (2022), *Partenariat public –privé sino-congolaise et réhabilitation des infrastructures routières en RD Congo. Efficacité d'une politique publique et diversification économiques des entités territoriales décentralisées*, Thèse de doctorat, Faculté des sciences économique et développement, Université Catholique du Congo
- Mokonda, (1980) *Cultures paysannes et crise agricole au Zaïre : le cas du coton*. Cahiers économiques et sociaux, Kinshasa, no 3-4, pp. 328-344.
- Pourtier R., (1990), *Transports et développement au Zaïre*, Afrique contemporaine, no 153, 1^{er} trim. pp. 3-26.
- _____ (1991), *L'inéluctable défi des transports*, Politique africaine, no 41, pp. 22-31
- _____ (1991), *Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines*, URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266>
DOI : 10.4000/belgeo.11266 ISSN : 2294-9135
- _____ (1991), *Désorganisation des transports et spirale du sous-développement au zaïre(se)*
Rapport CPI, 1995-2021
Rapport ICIJ, 2011
Rapport PNUD ; 2018
- Tiker-Tiker, (1980) *L'agriculture zaïroise : de la stagnation à la régression*. Cahiers économiques et sociaux, Kinshasa, no 3-4, pp. 279-327.
- Transparency International Corruption Perception Index (2006-2023)*

Yuma, Y., & Sindani, E. K. (2021). *Les voies ferroviaires en République Démocratique du Congo* Revue Africaine d' Environnement et d' Agriculture, pp. 66–73.