

Coopération commerciale Ougando-Congolaise : Opportunités et des défis

Justin Bahinduka Besisa

Relations internationales, Université de Kisangani, RD Congo

Copyright © 2019 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: April 19, 2018, the Democratic Republic of Congo (DRC) and Uganda signed an agreement concerning commercial cooperation in the Ugandan city of Kasese. By this agreement, the two States committed to vary the exchanges of goods and services, to promote the investments in the sector of the factory and to eliminate the trade barriers.

This agreement intervenes in a context where the two countries try to turn the page of the adversarial relations that they maintained during last decades. However, the present survey interrogates the opportunities of this bilateral agreement. Besides, an attentive exam is dedicated to the obstacles that reduce the efficiency of this cooperation and to the corrective measures capable to optimize the commercial cooperation between the two States.

KEYWORDS: DRC, Uganda, Agreement, Cooperation, Exchange.

RÉSUMÉ: Le 19 avril 2018, la République Démocratique du Congo (RDC) et l'Ouganda ont signé un protocole d'accord en matière de coopération commerciale dans la ville ougandaise de Kasese. Par cet accord, les deux États se sont engagés à diversifier les échanges des biens et des services, à promouvoir les investissements dans le secteur de l'industrie manufacturière et à éliminer les barrières douanières.

Cet accord intervient dans un contexte où les deux pays cherchent à tourner la page des relations souvent conflictuelles qu'ils ont entretenues au cours de dernières décennies. Ces dynamiques géopolitiques ont inspiré la présente étude qui interroge les opportunités de cet accord bilatéral. En outre, un examen attentif est consacré aux obstacles qui amenuisent l'efficacité de cette coopération et aux mesures correctives pouvant optimiser la coopération commerciale entre les deux États.

MOTS-CLEFS: RDC, Ouganda, Protocole d'accord, Coopération, Échange.

PROBLÉMATIQUE

La RDC et l'Ouganda ont conclu un protocole d'accord dans le domaine commercial le 19 avril 2018. Les principaux axes de cet accord reposent sur la diversification des biens et services, la promotion des industries manufactures et la suppression des barrières douanières.

Quoi qu'ambitieux, ce protocole d'accord a été signé pour améliorer la coopération commerciale entre les deux États qui connaissent des disparités criantes. Si l'Ouganda dispose d'un minimum d'infrastructure routière, la RDC par contre est un Etat qui offre faiblement des garanties de circulations à des biens et services.

En outre, la RDC connaît une instabilité décourageant parfois les investisseurs à y implanter leurs activités. A cela s'ajoutent les tracasseries aussi bien policières, administratives que militaires.

A cet effet, cette recherche tente de répondre principalement aux préoccupations suivantes : Quelles sont les opportunités qu'offre le protocole d'accord signé le 19 avril 2018 entre la RDC et l'Ouganda en matière de coopération commerciale ? En dépit de ces opportunités, quels sont les facteurs qui entravent son efficacité ? Que préconiser en guise de piste de solution en vue de la mise en œuvre efficace de cet accord ?

Telles sont les questions auxquelles cet article tente de répondre. À cette fin, nous subdivisons cet opus en deux chapitres dont le premier analyse le contexte et les opportunités de la coopération commerciale entre la RDC et l'Ouganda. Le second chapitre est consacré aux obstacles de la coopération commerciale entre les deux États.

1 CONTEXTE ET OPPORTUNITÉS DE LA COOPÉRATION COMMERCIALE ENTRE LA RDC ET L'UGANDA

Quelle est la base juridique de la coopération commerciale entre la RDC et l'Ouganda ? Quelles sont les opportunités que présente une telle coopération à ces deux États ? Telles sont les questions auxquelles nous nous employons à répondre dans les points suivants.

1.1 ACCORD DE LA COOPÉRATION COMMERCIALE ENTRE LA RDC ET L'UGANDA

Ce point analyse les dispositions de l'accord prévoyant la coopération commerciale entre la RDC et l'Ouganda. De plus, un examen attentif est consacré aux mécanismes prévus en vue d'accompagner la mise en œuvre de cet accord.

1.1.1 ANALYSE DES DISPOSITIONS DE L'ACCORD

Le 19 avril 2018, la RDC et l'Ouganda ont signé un protocole d'accord de coopération commerciale dans la ville ougandaise de Kasese. L'enjeu principal de cet accord demeure l'amélioration des relations commerciales bilatérales. Ce protocole d'accord est l'aboutissement des négociations entre ces deux États conduites par Jean-Lucien Bussa et Amelia Kyambadde, respectivement ministres congolais et ougandais du commerce extérieur [1].

Les principaux axes de cet accord reposent sur l'échange d'informations et des statistiques en matière d'échange. En outre, cet accord prévoit la coopération étroite entre les opérateurs économiques de deux pays dans différents domaines. Il s'agit notamment de la diversification des échanges des biens et services, de la promotion des investissements dans le secteur de l'industrie manufacturière, de l'élimination des barrières non-tarifaires, de la coopération sur les douanes et de la coopération sur les questions d'immigrations.

Les deux pays se sont également engagés à promouvoir une collaboration dans le développement des petites et moyennes entreprises (PME) et l'harmonisation des vues en ce qui concerne la mise en œuvre du projet de facilitation du commerce dans les grands lacs, pour améliorer la fluidité du commerce transfrontalier.

1.1.2 MÉCANISMES D'ACCOMPAGNEMENT

En vue de la mise en œuvre des axes de coopération entre les deux États, certains mécanismes ont été arrêtés. Il s'agit de l'établissement des postes frontaliers à arrêt unique dans trois points de contrôle identifiés. A cet effet, ce protocole d'accord a prévu [2] :

- La construction à Kasindi en RDC et à Mpondwe en Ouganda, et la mise en œuvre de l'interface entre les services de deux pays.
- L'érection des postes frontaliers à arrêt unique à Bunagana de la RDC et à Bunagana de l'Ouganda.
- La construction des postes frontaliers à arrêt unique à Goli en Ouganda et à Mahagi en RDC.

Ces postes ont été érigés en vue d'organiser de manière régulière, les rencontres d'évaluation entre les deux États. Et ce, dans le but dans le but de maintenir un contact permanent entre les deux pays.

Aussi, faut-il souligner que les deux États ont exprimé la volonté de développer, à terme, le corridor du transport entre les deux pays. En quoi est-il opportun de formaliser la coopération entre les deux États ? C'est dans le point suivant que nous répondons à cette question.

1.1.3 OPPORTUNITÉS DE LA COOPÉRATION COMMERCIALE ENTRE LA RDC ET L'UGANDA

Les opportunités d'une coopération commerciale entre les deux pays s'apprécient sous deux angles. D'abord, les deux pays sont interconnectés aussi bien sur le plan commercial que culturel. Ensuite, l'Ouganda offre une ouverture à la RDC aux marchés asiatiques. Un examen attentif est accordé à ces dynamiques dans les points suivants.

1.1.3.1 INTERCONNEXIONS COMMERCIALE ET CULTURELLE

La connexion de la RDC avec l'Ouganda se situe au niveau des provinces orientales congolaises dont l'Ituri et le Nord-Kivu. Cette position charnière au cœur des Grands Lacs où ces provinces se trouvent intégrées dans l'espace économique est-africain et culturel swahili, s'inscrit résolument dans une géopolitique transfrontalière.

L'ouverture à l'Afrique de l'Est étant une des caractéristiques de cette géopolitique, cependant les différents échanges commerciaux transfrontaliers constituent un indicateur d'une intégration impulsée par l'économie. L'ampleur des échanges se traduit par l'érection de plusieurs postes douaniers et d'une série d'accords signés avec l'Ouganda pour fluidifier la circulation de biens et de personnes au sein des zones frontalières.

A n'en pas douter, cette connexion se présente en forme de corridor reliant chacun de nombreuses villes ou des agglomérations situées de part et d'autre de la frontière et offrent des opportunités ou des atouts d'intégration entre l'Est congolais et les provinces ougandaise limitrophes.

Les acteurs qui participent à ces flux sont nombreux. Il s'agit aussi bien des femmes commerçantes, des hommes d'affaire, des agences de voyage que des touristes dont la prospérité est liée à ces échanges. Les flux entre les deux pays se déroulent à travers des points de passage variés, tant officiels, informels, clandestins qu'illégaux.

Ces trafics se déroulent également autour des lacs Édouard et Albert où des pêcheurs et des piroguiers effectuent des liaisons entre les eux pays. Les parcs et les forêts sont également exploités comme des points de passages, singulièrement pour ceux qui s'adonnent à la contrebande ou au braconnage.

Cependant, les principaux postes par lesquels se déroulent les échanges sont les suivants :

- La ville de Beni en RDC et celle de Kasese en Ouganda. L'importance stratégique de cette dernière ville a conduit la RDC à y implanter son postulat avant que les relations entre les deux pays ne soient brouillées. Beni, une ville charnière avec Butembo sont les points de chute des transactions venant du port de Mombassa sont devenues une plate forme d'envergure régionale. Les acteurs qui dominent ces échanges sont les grands commerçants nande exploitant des camions chargés de minerais et de bois destinés à l'exportation croisent des containers de produits manufacturés asiatiques ou encore des camions-citernes chargés de produits pétroliers.
- Bunagana, le nom de deux postes situés de part et d'autre côté de deux États, constitue un autre point où des transactions d'envergure se déroulent ;
- Aru en RDC et Arua en Ouganda, ces deux postes où le commerce s'effectuent entre les commerçants dont la plupart sont des Lugbara, des peuples habitant de part et d'autre côté de la frontière. C'est également un point d'intérêt stratégique par lequel transitent des lingots d'or produit par Kibali Goldmining, une joint-venture située à Doko dans le territoire de Watsa où se trouve une réserve mondiale d'or ;
- Mahagi en RDC et Goli en Ouganda, ce sont les postes stratégiques par lesquels transitent les marchandises venant de l'Afrique de l'Est et de l'Asie pour desservir les villes congolaises frontalières et celles situées plus à l'Ouest, notamment Kisangani et Kinshasa.

Cet espace géographique est très vaste et forme des corridors transfrontaliers polarisés par de grands centres urbains souvent contigus et de simples couloirs de passage de personnes et surtout de marchandises. Le peuplement de ces espaces est fort composite.

À l'homogénéité des groupes socioculturels qui peuplent les franges ougandaise et congolaise s'opposent l'hétérogénéité des groupes que l'on rencontre parmi les populations ougandaises et congolaises. Ces dynamiques influent sur les échanges transfrontaliers, favorisant ainsi le développement de la contrebande et des fraudes.

Selon les statistiques de la Banque mondiale, la survie de 80 000 commerçants et de leurs familles est liée aux échanges transfrontaliers ougandais-rwandais-congolais [3].

Le seul point de passage de Mpondwe en Ouganda menant vers celui de Kasindi en RDC a enregistré un volume d'échange chiffré à 105 millions de dollars selon les statistiques annuelles de 2013. Un nombre impressionnant de marchandises transite par cette zone. Ces flux mobilisent les camions, voitures remplies à ras-bord, piétons surchargés de sacs... Riz, boissons, lotions...

Ce commerce prospère entre autres à cause des affinités et la proximité entre les peuples de la région. En effet, Le réseau Nande de la RDC entretient des relations très solides avec les Kondjo ougandais, les réseaux indo-pakistanaï et Dubaï. Ces dynamiques font que les hommes d'affaire Nandé établissent leur propre taux de change dollar/franc congolais fixé par les

cambistes de manière totalement indépendante de la Banque centrale du Congo. L'or peut aussi servir de devise en l'absence d'un mécanisme bancaire [4].

Si les deux pays sont interconnectés sur le plan commercial et culturel, il n'en reste pas moins vrai qui dépendent également des marchés asiatiques. À ce sujet, un éclairage enrichissant est apporté dans le point suivant.

1.1.3.2 OUVERTURE DE LA RDC ET DE L'UGANDA AUX MARCHÉS ASIATIQUES

La RDC et l'Ouganda partagent une longue limite frontalière, soit 817 km [5] qui va de la province du Nord-Kivu à celle de l'Ituri. Cette limite géographique offre une réalité particulière dans la mesure où elle regorge des ressources transfrontalières.

Outre ces ressources naturelles communes, les échanges commerciaux sont nombreux entre les deux États. De plus, l'Ouganda est devenu la porte d'entrée des produits provenant de l'Asie. Par delà les produits importés, les trafics de tout bord avec Dubaï, l'Inde et la Chine transitent par l'Ouganda dont la prévalence d'activités souterraines basées sur le trafic de pierres précieuses ou d'autres ressources naturelles comme l'or ou le bois.

Cette ouverture à l'économie mondiale via l'Océan Indien a un impact considérable sur l'économie de la RDC. Pour s'en convaincre, toutes les villes orientales de ce pays, y compris les villes de l'Ouest se trouvent sous l'emprise des échanges commerciaux avec l'Ouganda. Dans cette dynamique, Kampala est devenu une capitale servant d'entrepôt où s'effectuent les achats de véhicules. La particularité de ces automobiles est leur volant à droite, signe qu'elles sont adaptés au système de conduite routière anglaise de la Tanzanie, de l'Ouganda et du Kenya.

Cette évolution s'est révélée récemment, au tournant de la décennie 90. Cela a conduit à l'émergence des provinces orientales, notamment l'Ituri et le Nord-Kivu comme nouveaux pôles commerciaux. Et ce, du fait de l'entrée en compétition du dynamisme des hommes d'affaires de cette partie du pays et surtout de l'éclosion du marché oriental ou asiatique autour du triptique Dubaï – Mumbai – Ouangzhou (Arabie-Inde-Chine).

Dans les deux provinces susmentionnées, deux marchés jouent un rôle fondamentalement important. Il s'agit de Butembo dans le Nord-Kivu et d'Ariwara en Ituri.

En effet, la connexion du marché régional à celui de Dubaï et au marché asiatique a insufflé de nouvelles tendances non seulement à l'économie, mais aussi au commerce régional. Par conséquent, au centre de nouvelles dynamiques de l'économie globale, la localité de Butembo impulsée par les grands commerçants Nande et leurs réseaux indo-pakistanaï et chinois, s'est mue en une véritable plateforme commerciale, au point de constituer le principal centre de gravité du marché financier et monétaire régional. Avec ses galeries commerciales et son marché spécialisés en produits manufacturés arabo-indo-chinois, elle est aussi la ville-entrepôt de tout le Kivu.

De ce fait, il apparaît clairement que les commerçants de Butembo restent le pilier de ces échanges commerciaux entre les deux pays. Pour s'en convaincre, des recherches menées en 2005 montraient même que le cours du Franc congolais vis-à-vis du dollar américain dans le Nord du pays, était déterminé non plus par les annonces de la commission interbancaire de la Banque Centrale du Congo à Kinshasa, mais par un réseau d'hommes d'affaires installés à Butembo. Ils contrôlaient un réseau de bureaux de change à Kinshasa et dans les principales villes congolaises. Il en résultait parfois une différence de parité Franc congolais/dollar entre le Sud et le Nord de la RDC.

Nonobstant ces opportunités, il persiste des défis voire des obstacles, singulièrement du côté congolais. Ils sont examinés dans le point ci-après.

2 DÉFIS ET OBSTACLES À LA COOPÉRATION COMMERCIALE ENTRE LA RDC ET L'UGANDA

La RDC reste un État confronté à un gigantesque défi interne qu'elle doit relever avant de s'insérer efficacement dans la coopération avec l'Ouganda. Ces défis sont à la fois d'ordre géographique, économique, sécuritaire qu'administratif. Ils sont analysés dans les points ci-dessous.

2.1 DÉSINTÉGRATION DU TERRITOIRE CONGOLAIS

Contrairement aux pays d'Afrique de l'Est qui ont réussi à construire des réseaux routiers en vue de favoriser la circulation des biens, des personnes et des services, les provinces orientales qui servent d'espace-charnière avec l'Ouganda accusent de nombreux handicaps. Notamment leur désintégration géographique qui en fait une des zones les plus enclavées de la RDC. Cet enclavement intérieur est lié au fait des configurations de son relief particulièrement défavorable aux communications et l'absence des politiques publiques efficaces dans le secteur infrastructurel.

La RDC se trouve donc désarticulée et désintégrée dans son espace intérieur, c'est-à-dire son espace économique national. Par conséquent, plusieurs provinces de l'Est de ce pays fonctionnent en îlots inaccessibles et fragmentés.

Faute de routes carrossables et sûres, le transport repose sur la rotation des avions petits porteurs et cargos ainsi que sur la navigation lacustre. Alors que l'ouverture sur l'Ouest est exclusivement aérienne, celle à l'Est combine l'avion, la voie lacustre, la route et plus loin le rail avant de déboucher sur les ports kenyan de Mombassa et tanzanien de Dar-es-Salaam à travers deux embranchements : d'un côté le « Corridor Nord » via le Rwanda, l'Ouganda et le Kenya, et de l'autre côté le « Corridor Central » qui passe par le Rwanda, le Burundi et la Tanzanie.

Cependant, en RDC, le constat se dégage entre l'organisation du marché et la connexion entre les zones de production et les zones de consommation, les campagnes et les villes du territoire national. Outre l'enclavement de ces provinces, il y a lieu de relever un contraste particulièrement criant entre la qualité des infrastructures de cette agglomération. Les grands marchés tels que Butembo, Ariwara et Bunia ne disposent pas, en effet, d'aérodrome de classe internationale comme celui de Goma.

Le manque d'infrastructures de transport et de communication internes dignes de ce nom fait que la RDC est mal intégrée à elle-même et mal relié aux États de la région. La carence de routes fait que le trafic entre les villes de l'Est de la RDC, toutes fixées sur les frontières, et leur hinterland est dérisoire de sorte que pour rejoindre certaines villes congolaises, il s'est développé le concept « cabotage », c'est-à-dire la difficulté de relier deux villes congolaises du fait de la vétusté des routes, conduit à traverser deux fois la frontière de la RDC et de l'Ouganda.

Quant à l'évacuation des produits agricoles, elle est mal assurée dans ces conditions. Parfois elle devient impossible en cas d'insécurité. Ces difficultés ne touchent pas les produits miniers qui, eux, sont acheminés dans les centres urbains par des avions petits porteurs.

2.2 DÉFIS SÉCURITAIRES

L'insécurité en RDC est le fait des groupes armés qui pullulent dans la partie orientale de ce pays que l'Etat peine à neutraliser. L'activisme de ces groupes armés a un impact considérable sur la circulation des personnes et des biens à l'intérieur du territoire congolais.

Sans nul doute, un tel climat est de nature à décourager les investisseurs. Sur certaines routes pourtant vitales pour la RDC, la circulation est même devenue périlleuse. Le trafic transfrontalier entre la RDC et l'Ouganda, à partir du poste frontalier d'Ishasha a été quasi paralysé durant près d'une année suite à l'insécurité causée par les groupes armés basés dans le Rutshuru, au Nord-Kivu. Plusieurs groupes armés ont dressé des barrières entre Rutshuru-Centre et Ishasha. La population de cette localité, au nord-est du territoire de Rutshuru, au bord du lac Edouard, vit depuis une grande pauvreté [6].

Les commerçants de Goma, de Rutshuru ou ceux en provenance de l'Ouganda évitent désormais Ishasha, où ils sont régulièrement victimes de pillages. Par conséquent, la cité d'Ishasha a été coupée de tout approvisionnement en produits de première nécessité et les activités ne tournent plus qu'à 10%.

Le marché principal de poissons salés, qui facilitait les échanges commerciaux entre la RDC et l'Ouganda, a été délocalisé en Ouganda. Même les habitants d'Ishasha préfèrent passer par l'Ouganda et le Rwanda pour se rendre à Goma, capitale provinciale.

Ce qui a fait qu'aucun véhicule n'arrive dans cette cité à cause de l'insécurité sur la route. Parfois, les chauffeurs sont kidnappés et emmenés dans la forêt. Pour aller à Kiwanja par moto, il faut payer 12 dollars américains aller-retour, mais désormais cette taxe illégale coûte jusqu'à 20 dollars.

L'insécurité et les violences des groupes armés ont fait désertier les campagnes où ces derniers contrôlent des axes routiers ou des zones de production agricole ou minière, accentuant le handicap de l'enclavement de sorte que certaines parties des provinces congolaises sont aujourd'hui « surenclavées », des zones de non droit inaccessibles à l'autorité administrative. Tel est, par exemple, le cas des poches d'insécurité dans les territoires de Beni, de Masisi, de Rutshuru, de Walikale au Nord-Kivu.

Le désenclavement des territoires du Kivu permettrait d'évacuer sa production et de l'approvisionner en biens manufacturés et autres denrées que cette à travers les deux pays.

Mais le problème d'insécurité est très complexe. Si on admet que le facteur essentiel en est la présence des groupes armés qui rançonnent, tuent, pillent, violent les populations,

Plus au nord, des groupes rebelles ougandais de la LRA ou des ADF-NALU ajoutent à la confusion et à la précarité de la sécurité. Autant de groupes et des scénarios d'alliances dont les victimes sont les populations et les structures socio-économiques du Kivu. De nombreuses zones minières, évacuées de leurs populations civiles et exploitées par des groupes

armés ou par les FARDC², sont devenues la principale source de financement de la guerre. Sur le terrain, des témoins affirment l'existence d'accointances ou de partenariats d'affaires entre ces différents groupes armés en dépit de leurs oppositions.

Les conséquences de ce phénomène sont d'une part la désertion des zones de production par les paysans, la baisse de production agricole, le trafic illégal des ressources naturelles (minerais, bois, etc.) et le manque à gagner fiscal pour l'État. Néanmoins, en dépit de cette insécurité et la désertion des zones rurales, c'est sur la production minière artisanale que repose l'essentiel de l'économie actuelle du Kivu. Une économie entachée de violence et d'exactions, qui entretient les conflits et dont la principale victime est le Kivu.

2.3 DÉFIS D'ORDRE ÉCONOMIQUE

La RDC exporte principalement les produits primaires, alors que le secteur secondaire bat de l'aile. Par conséquent, elle reste dépendante, en ce qui concerne les produits manufacturés, de l'étranger.

Pourtant, elle présente de nombreux atouts qui sont mal exploités. Faute d'investissement et de la vision de ses dirigeants, la RDC est devenue un déversoir. Sans croissance est donc au bas de l'échelle, dans les conditions où le climat des affaires est malsain.

2.4 DÉFIS INSTITUTIONNEL ET ADMINISTRATIF

Investisseurs, hommes d'affaire et touristes reprochent souvent, non pas à tort, à la RDC d'entraver les investissements. Et ce, du fait d'innombrables taxes illégales collectées aussi bien par les policiers, les militaires que les services administratifs.

La preuve la plus éloquente est celle de nombreuses barrières érigées à l'intérieur du territoire congolais où il faut payer de l'argent. Les barrières compte de dizaines de bureaux, parfois au sein d'un bureau fonctionnent plusieurs services.

Par conséquent, les étrangers qui arrivent en RDC expriment souvent leur démotivation face à cette réalité congolaise. Pourtant, dans d'autres pays tels que l'Ouganda, les barrières ne sont pas parsemées partout dans le pays. même les congolais qui s'y rendent s'aperçoivent que l'Etat congolais a institutionnalisé les tracasseries, contrairement à l'Etat ougandais où la circulation reste très aisée.

2.5 DÉFIS CULTURELS

Dans les transactions commerciales à travers ce corridor, l'anglais, une langue parlée dans le pays d'Afrique de l'Est voire par les commerçants asiatiques pèsent lourdement sur la balance. En raison de cette ouverture des temps actuels aux économies est-africaines et arabo-asiatiques et à cause des conflits, la RDC assiste à la percée de la « culture » anglophone. Il s'observe au quotidien la présence d'hommes d'affaires est-africains et asiatiques.

De ce fait, les jeunes diplômés en quête d'emploi auprès des entreprises sont obligés de maîtriser les bases de la langue anglaise et de présenter leur curriculum vitae dans la même langue. Devant ces poussées, la langue française tente encore de résister dans l'administration, l'enseignement ou simplement dans la rue.

Par ailleurs, cette culture se traduit non seulement par l'usage de l'anglais, mais aussi l'abondance des véhicules portant le volant à droite qui n'est pas adapté au code routier congolais.

Le français conserve tout de même sa place dans cette partie du pays dans l'administration et dans l'enseignement. Cela est dû à la langue swahilie qui sert d'outil de communication culturelle et commerciale entre l'Est congolais et les pays anglophones d'Afrique de l'Est.

3 CONCLUSION

La RDC et l'Ouganda sont deux États de la région des grands lacs très liés culturellement, économiquement et politiquement. Certaines couches de population congolaises sont présentes sur le sol ougandais, faisant à ce que les échanges soient consolidés.

Les deux pays entretiennent aussi des liens économiques dans la mesure où, une partie de la population congolaise doit sa survie aux échanges avec l'Ouganda. En outre, l'Ouganda présente une ouverture pour les Congolais aux marchés d'Afrique orientale et de l'Asie. Cette interconnexion a une incidence positive sur l'économie de deux pays.

D'un point de vue politique, les dynamiques sociopolitiques dans un pays a souvent des implications soit dans l'autre pays ou impactent la stabilité de l'autre pays. Par conséquent, pour optimiser les relations de différentes natures que ces États entretiennent, requièrent des mesures d'encadrement pour qu'elles favorisent les progrès économiques de part et d'autre pays.

Quoi qu'il soit, un simple engagement entre les deux États ne doit pas être considéré comme une parole magique devant immédiatement être suivie d'effet. Dans la mesure où il existe encore d'énormes défis à relever.

Ces défis sont de plusieurs ordres en RDC. Étant donné que les échanges dépendent de la qualité d'infrastructures, les réseaux routiers congolais et les ponts sont dans un état de vétuste considérable. Par conséquent, le mouvement des personnes et l'évacuation des biens sont confrontés à d'énormes difficultés.

La dégradation des infrastructures routière entraîne la désintégration et l'enclavement de ce pays. A cela s'ajoutent des ponts vermoulus qui ne rassurent pas les conducteurs des poids lourds.

La question sécuritaire constitue un autre défi important à relever. Les groupes armés pullulent dans la partie orientale du pays au point de pousser certains véhicules à abandonner des tronçons habituels. Des passagers sont dépouillés de leurs biens de valeurs et parfois kidnappés, d'autres tués. Et ce, sans compter des habitants qui sont condamnés à fuir leur village, notamment dans le territoire de Beni.

L'Ouganda est en partie responsable de l'instabilité de la RDC dans la mesure où il instrumentalise les groupes armés pour développer une économie de prédation. En début 2018, les experts onusiens l'ont pointé du doigt de tirer les dividendes du pillage des ressources congolaises dans la région où sévit un groupe armé appelé « Nduma Défense of Congo/Renové (NDC-R). Ce groupe armé contrôle de vaste étendue du territoire allant du territoire de Lubero à celui de Walikale [7].

En outre, ces experts ont constaté que les combattants de la Force de résistance pacifique en Ituri (FRPI) sont aussi en collusion avec l'Ouganda. Ils ont développé un troc caractérisé par un échange des armes contre de l'or [8].

Au regard de cette responsabilité de l'Ouganda dans l'insécurité en RDC, Richard Banégas [9] n'a pas hésité à qualifier les officiers ougandais « d'entrepreneur de l'insécurité ».

D'autres formes d'insécurités sont causées par l'Etat. Elles sont favorisées par les services administratifs et les forces de l'ordre qui imposent des taxes illégales ou soumettent les hommes d'affaire à la surtaxation.

Il s'agit d'autant de défis qui doivent être relevés avant de parvenir à consolider les relations commerciales entre les deux pays.

REFERENCES

- [1] Congo Actuel, La RDC et l'Ouganda s'accordent sur l'amélioration des relations commerciales bilatérales. Disponible sur <http://www.congoactuel.com/la-rdc-et-louganda-saccordent-sur-lamelioration-des-relations-commerciales-bilaterales/>, consulté le 14 décembre 2018.
- [2] Congo Actuel, La RDC et l'Ouganda s'accordent sur l'amélioration des relations commerciales bilatérales. Disponible sur <http://www.congoactuel.com/la-rdc-et-louganda-saccordent-sur-lamelioration-des-relations-commerciales-bilaterales/>, consulté le 14 décembre 2018.
- [3] RFI, A Mpondwe, entre Ouganda et RDC, le commerce s'épanouit. Disponible sur <http://www.rfi.fr/afrique/20151221-ouganda-rdc-frontiere-mpondwe-commerce>, consulté le 20 décembre 2018.
- [4] Pierre Jacquemot, « L'économie politique des conflits en République démocratique du Congo », in *Afrique contemporaine*, 2009/2, n°230, pp.187-212.
- [5] Congo Autrement, Liste des 165 postes frontières et frontaliers de la République Démocratique du Congo. Disponible sur <http://www.congo-autrement.com/page/renseignements-rd-congo/rdc-liste-de-165-postes-frontieres-et-frontaliers-de-la-republique-democratique-du-congo.html>, consulté le 1^{er} décembre 2018.
- [6] Relief Web, Nord-Kivu : paralysie du transport frontalier vers l'Ouganda à Ishasha depuis un an. Disponible sur <https://reliefweb.int/report/democratic-republic-congo/nord-kivu-paralysie-du-transport-frontalier-vers-l-ouganda-ishasha>, consulté le 20 décembre 2018.
- [7] Agenonga Chober, A., La République Démocratique du Congo face aux nouveaux défis sécuritaires : l'Ituri en marche vers la paix ou retour des violences ? Note d'Analyse n°44, Institut de Recherche et d'Enseignement sur la Paix (TA), juillet 2016, p.5.

- [8] RFI, RDC: des experts alertent sur l'influence grandissante du groupe armé NDC-Rénové. Disponible sur <http://www.rfi.fr/afrique/20180610-rdc-rapport-experts-influence-grandissante-groupe-arme-ncd-renove>, consulté le 18 août 2018.
- [9] Cité par Sonia Le Goullierec, L'Ouganda, moteur de la construction régionale ? Disponible sur https://www.diploweb.com/_Sonia-LE-GOURIELLEC_.html, consulté le 21 décembre 2018.