
M.E.S., Numéro 127, Mars - Avril 2023
<https://www.mesrids.org>
Dépôt légal : MR 3.02103.57117
N°ISSN (en ligne) : 2790-3109
N°ISSN (impr.) : 2790-3095
Mise en ligne le 04 avril 2023



Revue Internationale des Dynamiques Sociales
Mouvements et Enjeux Sociaux
Kinshasa, mars - avril 2023

ENJEU DU CORRIDOR DE TRANSPORT NORD POUR LA RD CONGO, APPROCHES : *Géopolitique, logistique et économique*

par

Jules DOANGBELE SELENDO

*Gestion des entreprises et organisation du travail
Institut Supérieur Pédagogique de Gemena*

Résumé

La République Démocratique du Congo est un pays semi-enclavé du fait qu'il ne possède qu'une façade maritime réduite de 37 km, donnant directement accès à l'Océan Atlantique, en dépit de sa grande superficie de 2.345.410 km². Etant fortement dépendante de l'exportation des produits primaires et des minerais, de l'importation des biens manufacturés et d'équipements, on comprend alors que les corridors de transport se posent à elle comme une préoccupation fondamentale, non seulement pour son désenclavement, mais aussi pour l'évacuation et l'approvisionnement en biens. Voilà ce qui justifie l'implication et la présence active de la RDC dans les différentes organisations des corridors sous-régionaux.

A ce titre, nous formulons l'hypothèse selon laquelle l'enjeu du corridor Nord pour la RDC aurait une implication géopolitique, logistique et économique pour la facilitation de son commerce maritime international sans laquelle la partie Est de ce territoire n'aurait pas une ouverture vers le littoral. Pour cela, ce travail analyse les facteurs géopolitique, logistique et économique qui permettent à ce pays d'intégrer l'organisation de corridor Nord.

Mots-clés : *enjeu, corridor, approche, géopolitique, logistique, économique.*

Abstract

The Democratic Republic of Congo is a semi-enclosed country, with only 37 km of coastline giving direct access to the Atlantic Ocean, despite its large surface area of 2,345, 410 km². Being highly dependent on the export of primary products and minerals, and the import of manufactured goods and equipment, it is understandable that transport corridors are a fundamental concern not only for opening up the country, but also for the evacuation and supply of goods. This is what justifies the involvement and active presence of the DRC in the various sub-regional corridor organizations.

In this regard, we hypothesize that the issue of the Northern Corridor for the DRC would have geopolitical, logistical and economic implications for the facilitation of its international maritime trade, without which the eastern part of this territory would not have an opening to the coast.

The objective of this work is to analyze the geopolitical, logistical and economic factors that allow the DRC to integrate the Northern Corridor organization.

Keywords : *Issue, corridor, approach, geopolitic, logistic, economic*

INTRODUCTION

Le commerce local et international de la RDC a besoin des infrastructures de base tels que les routes, les voies d'eau, les chemins de fer, les ports maritimes et fluviaux, les aéroports, les oléoduc et les gazoduc pour faciliter les mouvements des marchandises vers une destination qui peut être un marché local ou un marché international de consommation. Le constat de la disposition géographique de la RDC fait d'elle un pays dépendant des autres de la sous-région pour son commerce maritime international suite à son statut d'un pays semi-

enclavé, l'accès au port maritime dans sa partie Est pose un sérieux problème et ses produits ou ses minerais et autres biens doivent transiter par d'autres ports maritimes des pays voisins.

En ce qui concerne la RDC, la description du corridor ne saurait se réduire à celle des infrastructures, même si celles-ci jouent un rôle prépondérant dans le support de trafics de marchandises. Le corridor est un objet composé de plusieurs « couches » (Notteboom, 2012). La première couche concerne le « site ou territoire », avec ses caractéristiques physiques. La deuxième couche concerne les infrastructures de transport. Il faut ensuite prendre en compte les activités des transports, avec les opérateurs économiques qui exploitent ces infrastructures. Et enfin, la troisième couche concerne les activités logistiques qui permettent d'organiser et d'intégrer les activités commerciales de ces opérateurs de transport. Ces différentes couches permettent de caractériser un corridor de transport. Il faut aussi prendre en compte les caractéristiques « non-physiques » des corridors (Debrie & Comtois, 2010) : « le capital, les connaissances, la main d'œuvre et les ressources appliquées aux réseaux physiques, incluant la capacité de négocier dans des contextes spécifiques aux différentes parties du monde ». Ces différentes caractéristiques sont à prendre en compte pour comprendre le rôle intégrateur des activités de transport dans un corridor pour soutenir les activités économiques.

Le corridor de transport est une organisation polysémique avec l'interface géopolitique, logistique et économique dont l'enjeu est la facilitation de commerce entre les pays. Il permet le désenclavement ; favorise l'importation et l'exportation des pays membres sans littoral, facilite l'intégration de commerce régional et booste le développement économique...

Dans cet article, nous tentons d'analyser l'interaction géopolitique, logistique et économique dans l'organisation et fonctionnement du corridor de transport Nord dont la RDC est partie prenante. Ici, il est question d'examiner comment les approches géopolitique, logistique et économique permettent aux acteurs politiques, économiques et sociaux d'interagir et de développer une synergie commune pour fertiliser les échanges économiques. Le cheminement de notre pensée tient aux questions ci-après :

- comment ces trois grandes approches contribuent-elles à créer un espace intégré des transports ?
- en quoi leur coprésence en un enjeu particulier d'acteurs provoque-t-elle des relations économiques ?

Cet article s'articule en trois points : la méthodologie ; les analyses des approches géopolitique, logistique et économique ; la discussion des résultats. Une brève conclusion met un terme à ce travail.

I. METHODOLOGIE

Du point de vue méthodologique, nous avons exploité les techniques documentaire et d'entretien pour réunir les informations analysées dans ce travail. Les données quantitatives exploitées ont été puisées du rapport annuel du corridor Nord et celles provenant de la Coordination de la Cellule d'Appui et de Suivi des Programmes Régionaux et des Activités des Corridors des Transports en République Démocratique du Congo (CEPCOR/RDC).

Cette réflexion repose sur une analyse quali-quantitative basée sur les éléments institutionnels existant et ceux ayant enclenché les interactions entre les territoires ou pays membres du corridor Nord en nous focalisant sur les trois approches à savoir : géopolitique, logistique et économique.

II. ANALYSES DES APPROCHES GEOPOLIQUE, LOGISTIQUE ET ECONOMIQUE

2. 1. Approche Géopolitique dans l'organisation du Corridor Nord

Concevoir le corridor sans se focaliser sur les questions de l'espace conduit à une perte de sens et donne la prime aux intérêts des groupes logistiques (Lombard, 2013). Ainsi, la notion de l'espace conduit à l'approche géographique du corridor, dans cette dimension spatiale, nous avons des territoires économiques, politiques avec des infrastructures de base. Le territoire seul suffit-il pour l'organisation et fonctionnement d'un corridor ? La réponse est non, il est question de réfléchir sur les composantes de l'organisation qui favorisent la circulation des marchandises entre les états membres du corridor Nord. Au regard des données en notre possession, il y a des relations des territoires en raison de proximité, des dispositions des infrastructures de base et des relations politiques qui forment la géopolitique. Ainsi, la géopolitique accouche la relation économique pour les Etats membres et autorise la facilitation commerciale.

En effet, les acteurs du corridor alimentent un processus d'autolégitimation de ces figures spatiales, structurantes. Ils justifient aussi les décisions et les politiques qui conduisent à ce que les territoires se structurent autour de corridor et à ce qu'ils concentrent les investissements publics consacrés au développement des infrastructures et à celui du tissu économique.

La structuration des pays membres du corridor tient aux aires d'influence et de proximité spatiale telles que le territoire voisin ou territoire avec littoral, les infrastructures de base : port, route, rail, oléoduc, gazoduc...

En abordant l'étude du corridor Nord dans une approche géopolitique, nous voulons établir les relations entre les approches qui font rendre le corridor fonctionnel et opérationnel.

Ainsi, l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord créée par l'accord de transit et de transport, signé pour la première fois en 1985 et révisé en 2007 a pour but de faciliter le commerce et le transit entre les Etats membres (ACTTCN, 2021).

Notons que l'accord met ensemble les différents pays ayant des territoires différents, des espaces économiques et politiques différents.

Le Corridor Nord géré par la structure ACTTCN est composé de : Burundi, République Démocratique du Congo(RDC), Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et l'Ouganda. L'Accord est ancré sur les piliers économiques, sociaux et environnementaux du transport durable, couplés à 12 protocoles de coopération régionale.

L'objectif de toute analyse géopolitique est de comprendre le comportement d'un Etat ou des acteurs d'un Etat dans une relation avec les autres acteurs de la scène internationale. Comme le souligne François Thual cité par (Taje, 2008), l'approche géopolitique peut se résumer à ces interrogations « Qui veut quoi ? Avec qui ? Comment ? Et Pourquoi ? » Dans ce cadre, la géopolitique vise à identifier les acteurs d'une organisation ou à les localiser, à décrire leurs intentions, à analyser leurs motivations afin de visualiser les différentes alliances, qu'elles soient déjà construites, en gestation ou en déconstruction.

Il y a plusieurs volets d'analyse géopolitique, mais dans le cadre de cet article, la géopolitique vise à analyser le lien étroit qui unit le politique et la géographie dans le cadre du mouvement des marchandises sur les territoires souverains et autonomes. La politique d'un Etat est fortement conditionnée par des multiples constantes géographiques. A titre d'exemple, un Etat enclavé est un Etat qui ne dispose pas de façade maritime, et donc un accès direct à la mer. Les communications et les échanges économiques dépendent étroitement de

sa relation avec ses voisins. L'enclavement est une donnée géopolitique majeure pour un pays dont l'ambition est de sortir de son enclavement.

Les points d'intérêt de l'étude des corridors en tant que méta-organisation géopolitique mis en évidence ci-dessus impliquent fortement l'étude des institutions. Pour North, cité par (Kauffmann 2016), une institution est une contrainte de conception humaine qui façonne l'interaction humaine. Les institutions définissent et limitent les choix des agents économiques ou les acteurs sociaux : elles codifient leurs interactions. Ce sont les règles en action dans un espace social donné. Solow (2001) décrit l'institution comme des modes de comportement réguliers et codifiés qui, selon les cas, peuvent apparaître de manière endogène ou devenir de normes sociales. Ainsi, le corridor Nord est une organisation provenant d'une conception géopolitique d'états. Ces états se sont mis d'accord sur leurs relations, leur mode de gouvernance, le mouvement sur leurs territoires, et ont produit des lois et règles qui guident le fonctionnement du corridor Nord au sein de leurs institutions autonomes.

Les corridors comme méta-organisations peuvent être amenés à émerger pour plusieurs raisons. Pour Ahrne et Brunsson (2010), il peut s'agir soit du besoin de créer une identité commune forte renforçant l'identité des membres, soit de la nécessité de former un acteur collectif (cas de groupes de lobbying industriels), soit du besoin de regrouper les best performers d'une branche ou encore de la nécessité de réguler l'interaction entre les membres, leur coopération et leur compétition. Ici, il y a l'existence d'un objectif commun. Nous disons que sans la décision politique des pays membres, le corridor nord ne serait pas une opportunité économique et logistique pour les autres pays membres. Aussi, la RDC n'aurait pas une ouverture vers ce territoire pour son commerce local et international.

Néanmoins, au sein de l'analyse géopolitique, le poids, les contraintes de la géographie n'expliquent pas tout. Le raisonnement géopolitique tient compte d'une multitude de facteurs : politiques, géographiques, identitaires, religieux, sociaux, économiques, etc. Il n'y a pas de loi générale en géopolitique, il n'y a que des facteurs qui se combinent.

2.2. Approche logistique dans l'organisation de corridor Nord

L'organisation du corridor de transport serait pour certains acteurs, un enjeu logistique au service du mouvement des marchandises entre les territoires concernés vers une destination qui peut être, soit les marchés locaux, soit les marchés internationaux via les ports maritimes ou fluviaux. Le corridor comme celui qui nous intéresse ici (corridor Nord), se compose d'éléments physiques : réseaux, équipements de transport et éléments non-physiques : gouvernance, réglementations, main-d'œuvre et capitaux qui permettent aux lieux d'interagir entre eux à travers des échanges. Toutefois, s'il est aisé d'analyser un corridor par les lieux qui les relient, il est nécessaire d'en savoir ses enjeux logistiques.

En effet, le corridor est en premier lieu, un territoire plus ou moins linéaire sur lequel se trouvent des espaces géographiques organisés. Sur ces espaces se greffe une première couche infrastructurelle du corridor : un réseau logistique qui constitue des liens portant les flux générés par les espaces susmentionnés. L'utilisation de ces infrastructures par des entreprises de transport et de services logistiques, aussi bien techniques, prestataires des transports par exemple constitue la deuxième couche du corridor. Cette couche peut éventuellement être divisée en deux, comme le propose (Notteboom, 2012), qui sépare les activités d'utilisation directes du corridor (transports notamment) et les activités coordinatrices (transitaires, commissionnaires, intégratrices de transport multimodal...). Enfin, toutes ces couches sont coordonnées par une structure de gouvernance.

Un corridor combine des infrastructures physiques et non physiques. Les infrastructures physiques couvrent les réseaux et les équipements de transport et de télécommunication. Les infrastructures non-physiques incarnent le capital, les connaissances, la main-d'œuvre et les

ressources appliquées aux réseaux physiques, incluant la capacité de contracter une obligation, de transporter et de négocier un accord de transfert dans des contextes politiques, financiers et légaux spécifiques aux différentes parties du monde.

Ruth Banomyong (2010) estime que l'approche logistique au niveau macroéconomique présente quatre dimensions à savoir :

- l'infrastructure, qui est la condition de base ;
- les institutions, c'est-à-dire les lois ou réglementations qui facilitent ou empêchent le mouvement des marchandises, des véhicules et des personnes ;
- les prestataires de service, qui offrent un service logistique selon l'infrastructure, les moyens des transports et la réglementation existante;
- les producteurs, les négociants et autres qui ont besoin d'accéder à des services logistiques compétitifs afin d'être eux-mêmes compétitifs.

L'approche logistique du corridor nord est basée sur les infrastructures, les moyens des transports, les services qui opèrent sur le(s) territoire(s) ou dans une région et harmonise le cadre institutionnel afin d'optimiser la gestion du fret, des personnes, et des informations.

L'intégration organisationnelle des corridors participe ainsi à la coordination nécessaire et à la formation de chaînes logistiques complexes. Pour reprendre la typologie de (Hull, 2005), deux types d'intégration sont possibles. L'intégration verticale est une approche top-down, qui concerne la création et l'application d'une politique centralisée. L'intégration horizontale est au contraire une approche bottom-up, pour laquelle les acteurs du transport et de la logistique se mettent d'accord avec des instances gouvernementales variées pour décider d'une politique commune et coordonnée.

Les caractéristiques logistiques du corridor Nord : le port maritime de Mombasa est le principal point d'entrée du corridor Nord, et à travers ce port, des régions ou les arrières pays sont desservis. L'ensemble du réseau routier du corridor couvre environ 12.707 km de long répartis comme suit : 1.323,6 km au Kenya, soit 10,4% de réseau routier ; 2.072 km en Ouganda, soit 16,3 % de réseau routier ; 1.039,4 Km au Rwanda, soit 8,1% de réseau routier ; 567 km au Burundi, soit 4,4% de réseau ; 4.162 en RDC, soit 32,7 % de réseau routier et 3.543 Km au Soudan du Sud, soit 27,8% de réseau routier. (ACTTCN, 2019).

La principale artère routière de transport des marchandises va de la ville portuaire de Mombasa à Nairobi, et Kampala jusqu'à Kisangani dans l'Est de la RDC. Les routes bifurquent vers Mwanza, Juba, Bujumbura et Kigali (ACTTCN, 2021).

En effet, les membres dans la chaîne logistique sont très divers (autorités portuaires, opérateurs de terminaux, transporteurs, transitaires, gestionnaires d'infrastructures, agences en douanes...) et les actions de gouvernance du corridor tendent à homogénéiser certains processus de fonctionnement logistique sous forme de "soft power". Exemple : élaboration de documents stratégiques communs entre les autorités portuaires et interfaces communes pour les offres de transport et d'entreposage dans les cas du corridor Nord. Les acteurs conservent une certaine autonomie bien qu'ils soient amenés à mettre en commun des ressources dans le cadre du corridor Nord.

Nous soutenons que sans infrastructures logistiques de base dont le point d'entrée est le port maritime de Mombasa avec d'autres infrastructures telles que : routes, voies d'eau navigable, chemins de fer ; la RDC n'aurait pas une relation économique au sein du Corridor Nord. Ainsi, autour des infrastructures logistiques, se développent les services logistiques: transport, entreposage, manutention, transit, négociation des commissionnaires en douane et autres services prestataires faisant ainsi naître de lois et réglementation à

travers des accords qui mettent les publics et privés ensemble pour le développement économique.

2.3. Approche économique dans l'organisation du corridor Nord

L'approche économique du corridor a pour objectif d'offrir une typicité des lieux en mettant l'accent sur la nature économique du milieu et les relations économiques et sociales entre ses différents lieux.

En effet, un corridor est un axe de communication entre au moins deux agglomérations, et qui peut faire intervenir différents modes de transport : terrestre, ferroviaire, maritime, fluvial et lacustre par lesquels transitent des flux de marchandises, de travailleurs, et éventuellement d'informations de nature économique.

Dans cette approche, la nature économique peut rassembler plusieurs informations à savoir : les lieux ou territoires réunissant les entreprises de production, les entreprises de services, les productions des ménages, les services étatiques et autres. Les acteurs économiques produisent pour la consommation locale soit internationale. De cette production ou besoin de consommation fait naître la présence des marchés. D'où les questions : Comment produire? (provenance des matières premières) quels marchés? (lieux de vente) Où se trouvent les consommateurs? (localisation des consommateurs) Quel circuit de distribution? (les moyens d'acheminement des produits) Quelles voies d'accès aux marchés? (les corridors vers la destination voulue) Ainsi, l'organisation du corridor de transport est une réponse aux préoccupations récurrentes des acteurs économiques d'un milieu pour s'approvisionner des produits de première nécessité et d'écouler leurs productions vers une destination voulue qui peut être un marché local ou un marché international.

Le concept de corridor en économie peut donc se décliner en partant d'une vision simple ou faible, les corridors de transport, où l'accent est mis sur la connectivité des lieux (rôle de conduit de marchandises) avec une forte dimension territoriale vers des corridors de développement qui se focalisent sur la mise en réseau plus ou moins complexe des flux d'informations (Carriere, Hervé, Andriamahefazafy & Méral, 2008). Il faut noter que les mêmes auteurs précisent que les corridors de développement comme les corridors de conservation, sont rarement définis de manière intégrée. Ils ne prennent pas en compte l'ensemble des caractéristiques (identités culturelles par exemple), ni les échelles nécessaires à l'aménagement du territoire.

Si le corridor est pensé avant tout comme un axe visant à renforcer les échanges internationaux et locaux, de la même manière, le corridor est un espace organisé avec des infrastructures de base au soutien des activités économiques diverses. La géographie du commerce est actuellement en plein renouvellement. Ses questionnements privilégiés, historiquement construits autour des thématiques concernant la localisation et l'organisation spatiale du commerce, la modélisation du comportement des consommateurs et les problématiques des axes commerciaux, sont profondément remodelés par le tournant organisationnel que connaissent les acteurs du corridor. Dans la géographie de commerce, l'intérêt pour la société de consommation s'est plutôt inscrit dans la recherche entreprise sur la place du lien dans l'espace commercial (Metton et Lemarchand, 1997). Le commerce y est conçu comme un lieu de sociabilité entre les différents acteurs de l'échange marchand. Les Lieux et les territoires participent donc à l'identification des apports économiques dans l'organisation communautaire de commerce.

L'appartenance au corridor comme membre, qu'il soit symbolique ou réel, passe par les indicateurs de flux commerciaux de chaque pays membre, ceci est un indice économique de chaque territoire dans l'enjeu de corridor. Les données ci-dessous montrent la part des

marchés comme apport économique dans l'organisation et le fonctionnement du corridor Nord.

Tableau I. Part de marché de transit à travers le port de Mombasa au Kenya 2016 à 2020 (000 tonnes métriques)

Marché de transit	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%
OUGANDA	6.347	82	7.113	82	7.889	82	8.133	82	7.698	76
SOUDAN DU SUD	598	8	674	8	734	8	770	8	1056	10
RD. CONGO	377	5	360	4	471	5	547	5	732	7
TANZANIE	183	2	272	3	248	3	255	3	427	4
RWANDA	194	2	180	2	231	2	231	2	253	2
BURUNDI	36	0	22	0	22	0	2	0	1	0
Autres	15	0	17	0	9	0	9	0	4	0
Total	7750		8638		9604		9947		10171	

Source : Autorité des ports Kenya (KPA) 2016-2020.

Le tableau ci-dessus montre la part de marché de chaque pays de transit, membre du corridor Nord en termes d'apport commercial de 2016-2020. L'Ouganda est en tête de flux commercial de transit soit plus de 76 à 82 % de 2016 à 2020 ; en deuxième place Soudan du Sud de 8 à 10 % de 2016 à 2020 ; en troisième place, la RDC de 4 à 7 % de 2016 à 2020 ; en quatrième, la Tanzanie de 2 à 4% de 2016 à 2020 ; en cinquième position, le Rwanda 2% de 2016 à 2020 et en dernière position Burundi.

En ce qui concerne la RDC, le tableau nous montre un flux de marchandises (import-export) allant de 377.000 tonnes en 2016 soit 5%, 360.000 tonnes en 2017 soit 4%, 471.000 tonnes en 2018 soit 5 %, 547.000 tonnes en 2019 soit 5 % et 732.000 tonnes en 2020 soit 7 %.

Le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda sont membres du Corridor Nord. Ces pays ont ratifié l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTN) pour faciliter le commerce et le transport. Cet Accord est un traité multilatéral avec 12 Protocoles servant à faciliter le transit des marchandises entre le Port kenyan de Mombasa et les pays voisins. Les douze Protocoles incluent : les Facilités du Port Maritime ; les Facilités et les Routes ; le Contrôle et les Opérations de Douanes ; la Documentation et les Procédures ; le Transport des Marchandises par voies ferroviaires ; le Transport des Marchandises par Routes ; le Transport par Voies navigables intérieures ; le Transport par Oléoducs ; Le Transport Multimodal des Marchandises ; la Manutention des Marchandises Dangereuses ; les Mesures de Facilitation pour les Agences de Transit, les commerçants et les Employés.

L'Accord repose sur trois piliers : un pilier économique visant la promotion du transport efficace et compétitif ; un pilier social ayant en vue le développement d'un transport inclusif et le pilier environnemental pour un transport écologique des marchandises.

Un autre cadre de travail clé pour la coopération entre les importantes agences des Etats Membres du Corridor Nord est la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord. La Charte établit un cadre permanent de collaboration, obligeant les parties prenantes de la communauté portuaire à spécifier les actions, les obligations collectives, les cibles de prestation de services et les échéances pour réaliser une facilitation complète du commerce. La Charte a également pour objectif d'atteindre quatre objectifs, y compris la fourniture d'infrastructures primaires de qualité et les TIC(Technologie de l'Information et de Communication) y afférentes ; de développer et mettre en œuvre des processus de stockage de marchandises et de dédouanements efficaces et effectifs ; de renforcer la capacité des fournisseurs de services afin d'offrir des services logistiques mondialement compétitifs et

consolider les mécanismes de l'engagement des Parties prenantes (ACTTCN, opcit). Donc, l'approche économique permet aux acteurs politiques, économiques et sociaux à tisser des relations d'affaires à travers les accords, à ouvrir mutuellement leurs territoires économiques, politiques aux membres de l'organisation du corridor et à créer un cadre commun de partage et de mouvement des marchandises.

III. DISCUSSION

Les Résultats de l'analyse de trois approches relèvent les points de convergence des approches géopolitique, logistique et économique comme piliers sur lesquels l'organisation du corridor Nord se fonde pour fertiliser les échanges entre les pays membres (RDC, Ouganda, Kenya, Rwanda, Sud-Soudan et Burundi).

3.1. La géopolitique du corridor implique : les espaces (les territoires), les acteurs politiques et sociaux, l'organisation de structure de décision, les infrastructures de base à exploiter, la politique et les relations d'un pays avec d'autres milieux pour aboutir à une coopération à travers un accord, il ressort la question identitaire et de souveraineté dans cette approche, mais aussi les relations de partenariat qu'elle conçoit pour ses affaires ou ses influences économiques.

3.2. La logistique du corridor engage les espaces (les territoires), les acteurs logistiques et économiques, les infrastructures de base, les voies de communication, les moyens de transports, les services logistiques divers avec les lois et réglementation dans un accord pour le mouvement des marchandises sur les territoires de pays membres dans un cadre de gouvernance commune. Le but principal est de faciliter les mouvements des marchandises, des personnes au sein de l'organisation du corridor.

3.3. L'économie tire son ancrage sur le(s) territoire (s) avec l'implication des acteurs économiques. Le territoire économique regorge les productions diverses, les entreprises, les services, les ménages et les prestations étatiques qui ont vocation de produire et vendre sur les marchés. Les besoins d'approvisionner et d'écouler poussent les acteurs économiques ou les territoires à dépasser les frontières économiques et politiques de leurs territoires, et développent des relations marchandes ou non marchandes dans un accord dont l'objectif est de gagner les parts des marchés, s'ouvrir au reste du monde et lutter contre l'enclavement.

Ces résultats confirment notre hypothèse de travail selon laquelle l'enjeu du corridor Nord pour la RDC aurait une implication géopolitique, logistique et économique à la facilitation de son commerce local et international sans laquelle la partie Est de ce territoire n'aurait pas une ouverture vers (le littoral) ou le reste du monde.

Aussi, la relation d'affaires ou économique entre les pays membres est la résultante des accords dont l'origine est géopolitique, logistique et économique.

Le Corridor est une forme d'organisation située sur un ou de territoire (s) géographique(s) initialement délimité et, pour des raisons diverses (contraintes de littoral, besoin de commerce externe poussant les entreprises à se regrouper, volonté de partenariat pour une meilleure exploitation des ressources, etc.). Les territoires de corridor ont été amenés à tisser des relations de nature marchande et non marchande, créant ainsi une interdépendance durable tout en conservant leur autonomie. Le corridor peut combiner des acteurs publics et privés par le développement de relations entre les administrations locales et les entreprises, permettant de créer des synergies facilitant la gouvernance du réseau (Chabault, 2010).

L'objectif majeur d'un corridor à interface portuaire est de permettre à un port de desservir un arrière-pays efficacement afin de permettre à ses ports maritimes de conquérir des parts de marché sur cet arrière-pays et de faciliter la création de valeur dans les espaces métropolitains qui s'y trouvent. Toutefois, le corridor va au-delà de la simple création de valeur et commence

à devenir un axe de développement durable des territoires, un instrument de la planification politico-économique structurant les investissements et les projets (Debrie & Comtois, 2010), Ce qui implique que la gouvernance des corridors est devenue un enjeu majeur des politiques locales, régionales et nationales. La promotion des dynamiques de coopération économique et de compétition sur le marché est particulièrement présente dans ces politiques.

CONCLUSION

Le résultat de cette étude a permis de révéler le degré de l'interdépendance de ces approches dans l'organisation et le fonctionnement harmonieux du corridor Nord. Ni l'approche géopolitique, l'approche logistique ou l'approche économique à elle seule ne suffit pour rendre opérationnel et fonctionnel le corridor Nord. Ainsi, nous disons que l'analyse du corridor doit tenir compte des approches intégrées ou holistiques pour bien cerner le contour des questions géopolitiques, logistiques et économiques, mais aussi l'approche environnementale.

Ainsi, la RDC est bénéficiaire de ces opportunités géopolitique, logistique et économique pour son accès au littoral de Mombasa, son développement économique et son intégration dans le commerce international et local.

De ces approches, on ne peut pas envisager l'une sans l'autre, car l'approche holistique du corridor est la mieux adaptée pour l'organisation, la gestion et l'exploitation du corridor afin de permettre les pays membres sans littoral d'avoir libre accès aux espaces politique, géographique, logistique et économique d'autres pays membres.

Les évolutions des relations politiques entre ces états ont permis la création de ce corridor qui est une stratégie transnationale à travers un accord visant à relier les axes principaux, notamment au niveau des activités économiques (commerce de transit) basés sur les infrastructures physiques et non physiques, logistiques avec une gouvernance commune.

BIBLIOGRAPHIE

- ACTTC, (2021). Rapport annuel de l'observatoire du corridor Nord, 16^{ème} Edition.
- AHRNE, G & BRUNSSON, N. (2012). "How much do meta-organizations affect their members ?", [En ligne], consultable sur URL : <https://www.semanticscholar.org/ID.152841834>
- BANOMYONG, R. & al (2010). Logistics development strategy. Unpublished report for Asian Development Bank, ADB.
- CARRIERE, S.M & al (2008) : les corridors, passage obligé. L'Exemple malgache, [En ligne], DOI : 10.4000/books.irdeditions.5674
- CHABAULT, D.(2010). "Gouvernance et trajectoire des pôles de compétitivité", Management et Avenir, Vol. 6, n°36, la découverte, [En ligne], consultable sur URL : <https://doi.org/10.3917/mav.036.0130>
- DEBRIE, J. & COMTOIS, C. (2010). Une relecture du concept de corridor de transport : Illustration comparée Europe/Amérique du Nord", Les cahiers Scientifiques du Transport, n°58, [En ligne], consultable sur URL. <https://.semanticscholar.org//ID.132078674>
- HULL, A. (2005). Intégré transport in the UK. From concept to reality. Journal of Transport geography volume13, n°4, [En ligne], consultable sur URL. <https://www.sciencedirect.com>
- KAUFMANN, A.(2016). La gouvernance des méta-organisations: une approche par le capital institutionnel des corridors logistico-portuaires. Conférence Internationale

- de Gouvernance, May 2016, Montpellier, France. [En ligne], consultable sur URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr>
- LOMBARD, J. & Ninot, O. (2013). Des axes et des pôles : corridors ouest-africains et développement territorial au Mali, *Géo transports* n°1-2, [En ligne], consultable sur URL : <https://hal-paris1.archives-ouvertes.fr>
- METTON, A. & Lemarchand, N. (1997). *Le commerce urbain français*. Paris, PUF, collection Université d'Oréans.
- NOTTEBOOM, T. (2012). Strategies and future development of transport corridors" in Alix & al. "*Les corridors de transport*", Paris : EMS.
- SOLOW, R. (2001). Applying Growth Theory across countries. *World Bank Economic Review*, [En ligne], consultable sur URL <https://www.jstor.org/stable/3990266>.
- TAJE, M. (2008). Introduction à la géopolitique, Cours de géopolitique, Université virtuelle Tunis.