

La Fédération des Entreprises du Congo « FEC » face à la dégradation des voies navigables en République Démocratique du Congo (Synthèse bibliographique)

Didier Mukoma Mwenze¹, Ruth Sita Taty², Serge Richard Tupila², Richard Muanda Magbeta³, Odette Alifua Merber⁴, Célestin Tondi Kikola²

⁽¹⁾Fédération des Entreprises du Congo (FEC). Comité Professionnel des Transporteurs fluviaux, lacustres et tenanciers des ports privés. FEC-10 Avenue des aviateurs, Gombe, Kinshasa (RDC). E-mail : didiermuk1@yahoo.fr

⁽²⁾Université de Kinshasa. Faculté des Sciences Economiques et de Gestion. Département de Gestion. BP 832 Kinshasa XI (RDC).

⁽³⁾Institut Supérieur de Statistique. BP 1757 (RDC).

⁽⁴⁾Université de Bunia. Faculté des Sciences Agronomiques. BP 292 Bunia (RDC).

Reçu le 26 novembre 2020, accepté le 25 février 2021, publié en ligne le 8 mars 2021

RESUME

Description du sujet. Suite aux nombreux conflits, plusieurs voies de communication ont été sérieusement endommagées ou simplement laissées à l'abandon et à la détérioration. L'aménagement et l'entretien des voies d'eau ainsi que l'application du cadre légal constituent des défis majeurs à relever.

Littérature. Parmi les facteurs qui entravent l'entretien et l'aménagement du réseau navigable de la RDC, il y a l'inadéquation entre les moyens mis à disposition des services d'entretien et l'ampleur des travaux à exécuter, la vétusté et l'insuffisance des unités de servitude (dragues, baliseurs, vedettes hydrographiques), l'insuffisance de dragage ou de balisage, etc. Les conséquences immédiates de la dégradation des voies navigables de la RDC sont l'allongement de la durée de navigation plus que le temps prévu, la surconsommation en lubrifiants et carburants, les accidents entraînant les pertes en vies humaines et des marchandises, etc.

Conclusion. Pour régler l'épineuse question d'entretien et d'aménagement des voies navigables de la RDC, la création et l'opérationnalisation du Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires s'avère indispensable. Des études sur les impacts de la dégradation des voies navigables sur les chiffres d'affaires des armateurs et sur l'économie nationale sont nécessaires.

Mots-clés : Voies navigables, dégradation, armateurs, conséquences, RDC

ABSTRACT

The Federation of Businesses of Congo "FEC" in the face of the degradation of the waterways in the Democratic Republic of Congo (Bibliographic summary)

Description of the subject. As a result of the many conflicts, several lines of communication have been seriously damaged or simply abandoned and deteriorated. The development and maintenance of waterways as well as the application of the legal framework constitute major challenges to be met.

Literature. Among the factors that hamper the maintenance and development of the DRC's navigable network, there is the mismatch between the means made available to maintenance services and the extent of the work to be carried out, the obsolescence and the insufficiency of easement units (dredges, beacons, hydrographic boats), insufficient dredging or beaconing, etc. The immediate consequences of the degradation of the DRC's waterways are the lengthening of the navigation time more than the expected time, the overconsumption of lubricants and fuels, accidents leading to the loss of human life and goods, etc.

Conclusion. To resolve the thorny issue of maintenance and development of the DRC's waterways, the creation and operationalization of the River and Rail Maintenance Fund is essential. Studies on the impact of the degradation of inland waterways on shipowners' turnover and on the national economy are needed.

Keywords : Waterways, degradation, shipowners, consequences, DRC

1. INTRODUCTION

La République Démocratique du Congo (RDC) est le plus grand pays d'Afrique après l'Algérie avec plus de 80 millions d'habitants en 2017, une superficie de 2 345 000 km². Elle partage des frontières communes avec neuf pays et cette position géographique devrait lui permettre de profiter pleinement des différents accords économiques et commerciaux (OMC, SADC, COMESA, CEEAC) dont elle est signataire. Le renforcement de la compétitivité des activités économiques et financières dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé, passe par l'amélioration des voies de communication parmi lesquelles il y a les voies navigables (CENUCED, 2019).

En raison des nombreux conflits et destructions, plusieurs réseaux d'infrastructure ont été sérieusement endommagés ou simplement laissés à l'abandon et à la détérioration. L'aménagement et l'entretien des voies d'eau ainsi que l'application du cadre légal dans le secteur de la navigation constituent des défis à relever (George Wolf *et al.*, 2012).

En effet, les voies navigables de la RDC peuvent fournir un transport à faible coût et nécessitent des investissements pour améliorer la navigabilité, car beaucoup reste encore à faire dans l'ensemble de ces secteurs pour développer le pays et renforcer sa compétitivité. Le premier obstacle à surmonter est l'entretien permanent des infrastructures existantes (George Wolf *et al.*, 2012).

La navigation fluviale, lacustre ou maritime constitue un canal important pour assurer les échanges commerciaux entre les différentes régions. En Afrique centrale, elle est au cœur des enjeux du développement économique pour les États enclavés comme ceux du Bassin du fleuve Congo. Des tentatives de réglementation ont été initiées dès les premières années de la colonisation. Les États réunis au sein de la Commission Internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha (CICOS) ont inscrit la question au premier chef de leurs préoccupations et ont élaboré un instrument unique, le Code de navigation pour la région CEMAC-RDC. Malgré cela, ce cadre juridique reste ignoré par les pays signataires entraînant ainsi l'anarchie dans ce secteur (Ngoma Khuabi, 2014).

Le transport fluvial et ferroviaire dispose de fortes capacités et facilite un important trafic de marchandises. Il offre des itinéraires de contournement des points de saturation, tout en assurant le désenclavement des zones où les routes sont difficiles à construire. Dans le processus de transition écologique dans lequel la RDC s'est

engagée, le transport fluvial combiné de manière optimale avec d'autres modes de transport, permettra au pays de développer une économie décarbonée et d'améliorer les conditions de vie de la population.

La politique commerciale de la RDC se conforme aux accords commerciaux multilatéraux, régionaux et bilatéraux qu'elle a souscrit. Son objectif ultime est de faire du commerce un instrument de lutte contre la pauvreté en poursuivant la libéralisation du régime commercial, la diversification des exportations, des réformes sectorielles, etc. (agriculture, mines, industries et services) (Ngoma Khuabi, 2014).

Le Code des investissements de 2002 demeure la base juridique en matière d'investissements dans le pays. Il vise à encourager les investissements dans les infrastructures, la valorisation des ressources naturelles et dans la création d'une base industrielle solide (Ngoma Khuabi, 2014).

Le développement des investissements est directement lié à la présence des infrastructures de communication qui doivent être entretenues de façon régulière. En effet, peu d'études publiées sur la problématique de la navigation et ses conséquences socioéconomiques.

L'objectif de la présente étude est de faire une analyse de l'état de délabrement des voies navigables de la RDC et de proposer des pistes de solution pour que les échanges commerciaux se déroulent dans les conditions satisfaisantes.

La présente recherche ouvre la voie à des nouvelles investigations en rapport avec la navigation sur les voies d'eau intérieures de la RDC et surtout en ce qui concerne la problématique d'entretiens des cours d'eau et la question des unités flottantes (qualité et personnel navigant).

2. FEDERATION DES ENTREPRISES DU CONGO ET NAVIGATION EN RDC

La Fédération des entreprises du Congo est une organisation professionnelle d'entreprises privées et d'économie mixte régie par les dispositions de la Loi n°004/2001 du 20 juillet 2001 sur les ASBL et celles de la Loi n°015/2002 du 16 octobre 2002 portant Code du Travail telle que modifiée et complétée à ce jour, ainsi que par ses statuts harmonisés et notariés. La Fédération des entreprises du Congo joue le rôle de syndicat patronal et celui de chambre de commerce.

Syndicat patronal

En tant que syndicat patronal ou organisation professionnelle des employeurs, elle a pour mission de :

- (i) assurer la défense des intérêts des entreprises membres ;
- (ii) encourager et promouvoir la formation professionnelle de ses membres et celle de leur personnel ;
- (iii) fournir l'information au public et des conseils professionnels sur les relations de travail ;
- (iv) participer à l'élaboration et la mise en œuvre des politiques d'emploi et de sécurité sociale ;
- (v) œuvrer pour le maintien de la paix sociale dans les entreprises par un dialogue permanent avec les organisations professionnelles des travailleurs et le gouvernement.

Chambre de Commerce

En tant que chambre de commerce, la FEC a pour mission de :

- (i) promouvoir les intérêts des entreprises de différents secteurs économique, social et scientifique,
- (ii) coopérer pour le développement et la mise en œuvre du développement économique et social,
- (iii) maintenir les répertoires des partenaires des pays étrangers,
- (iv) établir des statistiques socio-économiques,
- (v) fournir des indicateurs économiques,
- (vi) favoriser les réunions d'affaires avec des partenaires extérieurs,
- (vii) représenter le secteur privé national dans les négociations avec les différents Ministères,
- (viii) renforcer les relations commerciales et la compréhension entre les membres,
- (ix) créer et renforcer une relation harmonieuse entre le gouvernement et les communautés,
- (x) organiser les séminaires, conférences, etc.,
- (xi) transmettre une série de supports de communication à ses membres tels que des lettres d'information, l'annuaire d'entreprises, le guide pratique des dispositions légales pour entreprendre en République Démocratique du Congo ainsi que des publications ponctuelles,
- (xii) assister dans le montage de projets et rechercher les financements pour les PME, etc.

La Fédération des Entreprises du Congo dispose de 18 Commissions Nationales ou Chambres dont la Commission des Transports ; de 36 Comités Professionnels dont le Comité Professionnel des Transporteurs Fluviaux, Lacustres et tenanciers des ports privés (CPTFL). Les Commissions Nationales de la FEC sont des organes qui conçoivent les orientations et les mesures appropriées en vue de promouvoir efficacement les activités économiques dans leurs domaines spécifiques tel que les transports où il y a la « Commission Nationale des Transports ». Tandis que les Comités Professionnels ont pour mission d'examiner les problèmes spécifiques des membres relevant d'une même branche d'activités et de proposer des solutions appropriées.

Le Comité Professionnel des Transporteurs Fluviaux, Lacustres et tenanciers des ports privés « CPTF » est la structure de la Fédération des Entreprises du Congo directement impliquée dans la navigation. C'est le CPTF qui paie le prix de manque d'entretien et d'aménagement des voies navigables de la RDC avec des conséquences économiques et financières désastreuses.

3. FACILITATION DES ÉCHANGES EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

Le commerce joue un rôle important dans la croissance économique. Il va de soi que pour une économie tournée et dépendante de l'extérieur, comme celle de la RDC, la facilitation des échanges est indispensable pour asseoir le développement durable du pays. La facilitation des échanges consiste à simplifier et à uniformiser les procédures commerciales et douanières, ainsi qu'à diffuser les informations relatives aux importations et exportations de marchandises, permet d'attirer des nouveaux investisseurs et d'élargir l'assiette imposable pour les droits des douanes.

Parmi les difficultés liées au transport des marchandises en République Démocratique du Congo figurent les exigences superflues ou excessives relatives aux documents à fournir, le manque de transparence des douanes, l'absence de moyens de recours rapides, la durée excessive des formalités douanières, l'absence de coordination entre les bureaux de douane et les autres services d'inspection.

L'archaïsme des procédures douanières et des formalités aux frontières occasionne une perte de temps et d'argent considérable, en particulier dans les pays en développement, où il entrave le commerce, freine la croissance, l'intégration régionale et ainsi que le développement économique (CENUCED, 2019).

4. LE SECTEUR DE TRANSPORT EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

À l'origine, le système de transport a été conçu comme un réseau multimodal intégré de routes, rivières et voies ferrées reliant toutes les parties du pays. L'érosion des fonctions politiques et réglementaires du gouvernement depuis les années 1970 a conduit à la dégradation du système de transport en RDC (Banque Mondiale, 2018).

La faible performance de la RDC dans le secteur des transports constitue l'une des principales causes de la persistance de la pauvreté en zones rurales. En 2014, le pays a été classé 159^e sur 160 pays en rapport avec l'indice de performance logistique –

devançant uniquement la Somalie. Le tarif de transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre est en moyenne de 0,20 dollar US en RDC contre seulement 0,05 dollar en Afrique du Sud. Le temps d'immobilisation à quai des conteneurs dans le port de Matadi s'élève en moyenne à 25 jours – soit cinq fois plus que la moyenne régionale. La mobilité et l'accessibilité sont des problèmes majeurs dans les zones urbaines et rurales. Plus de 60 % de la population rurale ne jouit plus d'une accessibilité satisfaisante leur permettant de réaliser les échanges (Banque mondiale, 2018).

Le bilan est particulièrement médiocre en matière de sécurité des transports et les défis à relever sont considérables pour établir des normes satisfaisantes. Les problèmes de sécurité sont importants dans la navigation fluviale, la circulation routière et le transport aérien. Toutes les compagnies aériennes basées dans le pays figurent sur la liste noire établie par l'Union européenne. En outre, le système d'aviation civile ne répond qu'à 26 % des normes et pratiques internationales recommandées en matière de sécurité.

Le financement nécessaire pour combler les lacunes les plus pressantes sur le plan des infrastructures et rattraper les autres pays en développement est estimé à 1,4 milliard de dollars US par an pendant dix années. Les obstacles à la reconstruction des capacités institutionnelles et techniques sont encore plus importants (Banque mondiale, 2018).

En RDC, les Ministères impliqués dans le secteur des transports (entretien des voies, réglementation, transport des personnes et de leurs biens, etc.) sont : (i) le Ministère des Transports et Voies de Communication ; (ii) le Ministère des Finances ; (iii) le Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics ; (iv) le Ministère du Développement Rural, etc.

En effet, le développement du secteur des transports en RDC est un enjeu majeur du développement socioéconomique. Il constitue un catalyseur de croissance de l'agriculture, du secteur minier, de l'amélioration de la concurrence commerciale interne et externe, du support et de lutte contre la pauvreté. La crise profonde dont fait face le secteur de transport continue à limiter la capacité du gouvernement à atteindre les Objectifs du Développement Durable.

Aujourd'hui, la majeure partie du territoire de la RDC est inaccessible. Les communications entre les différentes capitales des provinces et d'autres centres provinciaux aux zones rurales sont souvent impossibles. L'unité nationale et la stabilité économique sont les deux principales priorités de la RDC, alors qu'il est clair que le secteur des transports a un rôle vital à jouer dans ces deux

priorités. En effet, il ne peut jouer un tel rôle sans que des efforts considérables ne soient consentis pour rationaliser sa gestion et son administration.

En RDC, les activités de transport gérées par des entreprises publiques génèrent un chiffre d'affaires annuel d'environ 300 millions USD, soit 2,8 % du PIB national. Ces statistiques représentent uniquement une fraction du poids économique de ce secteur puisqu'elles ne tiennent pas compte de la part du secteur informel, et la part du secteur officiel géré par le privé pour lequel des informations fiables ne sont pas disponibles (Banque Mondiale, 2018).

Les plus importants établissements publics (entreprises) du secteur des transports en RDC sont les suivants :

1. Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF) : est un réseau de chemins de fer (actuellement non opérationnel) dans la partie nord-est de la RDC, de Bumba à Mungbere, desservant Aketi, Isiro et Bondo.

2. Office des Voies de Desserte Agricoles (OVDA) : il a pour mission de gérer et d'entretenir les routes et les voies navigables de desserte agricole avec le soutien de la RVF et la participation des communautés locales.

3. Office des Routes (OR) : il gère et entretient les routes nationales et régionales du pays. L'OR est structuré en brigades présentes dans tout le pays qui assurent l'entretien du réseau et le contrôle des travaux routiers.

4. Société Commerciale des Transports et Ports (SCTP, ex-ONATRA : Office National des Transports) : Elle joue un rôle clé dans le *transport maritime* (entretien, gestion et administration des installations portuaires, incluant la manutention), le *transport fluvial* (la gestion des installations portuaires sur le fleuve, les rivières et le lac Mai-Ndombe ainsi que les services de transport fluvial), et le *transport ferroviaire* (investissements, gestion des infrastructures et administration du CFMK « Chemin de fer Matadi-Kinshasa » et de CFU « Chemin de Fer Urbain de Kinshasa ») (Ngoma Khuabi, 2014).

5. Régie des Voies Fluviales (RVF) : elle est responsable des Voies fluviales et lacustres et est chargée de l'entretien et de l'aménagement des voies navigables intérieures à l'exception du bief maritime. À cette fin, elle est aussi chargée des études et de l'exécution des travaux d'aménagement et d'entretien des passes de navigation ainsi que du curage du rivage des ports et de l'établissement des levés et des cartes hydrographiques. Elle peut également effectuer

toutes opérations se rattachant directement ou indirectement à son objet.

En effet, les difficultés que le pays a traversé ces dernières décennies ont conduit la RVF à concentrer ses efforts sur la voie nationale (Kinshasa-Ilebo, Kinshasa-Kisangani), en limitant les actions sur les biefs secondaires, et sur ceux où le trafic congolais est faible (Ngoma khuabi, 2014).

6. La Congolaise des Voies Maritimes (CVM) : a pour principale mission l'aménagement et l'entretien des voies navigables maritimes. Ses interventions couvrent le bief maritime de 100 km du fleuve Congo, qui va de Matadi jusqu'à Banana sur l'océan Atlantique. Les principaux pôles d'activité de la CVM intègrent les études hydrographiques qui ont pour objet la collecte des données en vue de l'établissement des prévisions nécessaires pour la navigation. Elles concernent en particulier des actions telles que le nivellement, la limnimétrie, les mesures de débit liquide et solide, les levés bathymétriques et la sédimentologie.

7. Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC) : joue un rôle clé pour le transport ferroviaire, fluvial et lacustre dans la partie sud-est de la RDC.

Les entreprises de transport les plus importantes en termes de nombre d'employés, la valeur des actifs ou le chiffre d'affaires en RDC appartiennent à l'État. Ce monopole dans le secteur des transports est aussi bien à l'origine de la situation à laquelle le secteur fait face.

Les opérateurs privés des infrastructures ou des services de transport sur les voies d'eau navigables de la RDC, ont un rôle important dans ce secteur tel que le démontre le nombre élevé d'unités flottantes sur les voies navigables de la RDC. Cependant, la plupart de ces unités sont petites, sous-capitalisées, et échappent à toute réglementation à cause de la nature informelle du fonctionnement de ces micro-entreprises.

En se basant sur une étude de la CICOS (Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha), le Bassin du fleuve Congo et ses affluents disposent d'une flotte estimée à 10 000 unités appartenant en majorité au secteur privé. Mais la CICOS ne dispose à ce jour que des données relatives à 4 125 unités. Toute cette flotte sert au transport des produits agricoles, grumes, hydrocarbures, bétail sur pieds, produits manufacturés, etc. (Mukunda Simbwa, 2020).

5. DEGRADATION DES VOIES NAVIGABLES DE LA RDC

Les voies d'eaux de la RDC comprennent les voies lacustre, fluviale et maritime. Les biefs du fleuve

Congo non navigables sont reliés par les chemins de fer. La voie lacustre, quant à elle, est utilisée surtout dans les anciennes Province Orientale, de Bandundu, du Nord et Sud-Kivu ainsi que du Katanga. Seulement, les voies d'eaux sont mal entretenues. En effet, le service de balisage n'existe plus ou n'est plus opérationnel.

La voie d'eau, surtout en milieu rural, est la plus utilisée pour aller d'un village à un autre. Cependant, la population déplore l'inexistence des bacs motorisés et la détérioration des ponts. S'agissant des ponts, comme partout ailleurs dans le pays, il y a lieu de souligner la présence des ponts faits de morceaux de bois et de lianes, cas du pont reliant les Villages Dila et Dembu sur la rivière Arebi dans l'ancienne Province orientale (Ministère du plan, 2005).

Les Principales voies fluviales de la RDC et leurs ports respectifs sont :

- Kinshasa, Mbandaka, Lisala, Bumba (Fleuve Congo) ;
- Kinshasa, Mubenzele, Zongo (Fleuve Congo - Ubangi) ;
- Kinshasa Bandundu, Ilebo (Fleuve Congo - Kasai)
- Kinshasa, Bandundu, Bulungu, Kikwit (Fleuve Congo, Kasai, Kwilu) ;
- Ubundu, Kindu (Fleuve Congo) ;
- Kongolo, Malemba-Nkulu, Bukama (Fleuve Congo, Lualaba) ;
- Kinshasa, Kwamouth, Nioki, Kutu, Inongo (Fleuve Congo, Kasai, Fimi, Lac Maimdombe) ;
- Kalemie, Kalundu (Lac Tanganyika) ;
- Goma, Bukavu (Lac Kivu).

Les ports fluviaux appartiennent directement soit à la SCTP et/ou la SNCC mais le curage ou le dragage de tous ces ports est de la compétence de la RVF. Néanmoins, la RVF possède un chantier naval à Kinshasa/N'dolo, quai de servitude des unités flottantes (baliseurs, vedette hydrographique, chaland et autre) et à Kalemie (Ministères des Transport et des Finances, 2008).

Le fleuve Congo et ses affluents furent de tout temps empruntés sur leurs biefs navigables. Ceux-ci représentent plus de 25 000 km, malheureusement, le secteur du transport qui pourrait valoriser ce vaste potentiel n'a pratiquement pas connu d'évolution significative pour diverses raisons.

Le transport fluvial reste de loin de tenir ses promesses en termes de contribution au développement économique du pays. Il a même au contraire décliné depuis les années 1990, en raison de la vétusté et de l'insuffisance de ses infrastructures, de l'inadéquation de sa maintenance, de la faiblesse du cadre réglementaire, etc.

Les voies fluviales et lacustres de la RDC sont généralement caractérisées par un délabrement très avancé de plus de 30 ans. Ceci est dû à l'absence d'un balisage permanent et au manque de curage dans les Ports ainsi qu'à la non-évacuation des unités coulées sous eaux.

Parmi les facteurs qui entravent l'entretien et l'aménagement du réseau navigable de la RDC, il y a :

- L'inadéquation entre les moyens mis à disposition des services d'entretien et l'ampleur des travaux à exécuter ;
- La vétusté et l'insuffisance des unités de servitude (dragues, baliseurs, vedettes hydrographiques) ;
- L'insuffisance de dragage ou de balisage ;
- L'ensablement des ports au niveau du Pool Malebo (Kinshasa et Brazzaville) ;
- La diminution des plans d'eau sur l'Oubangui (actuellement 8 mois de navigation sur 12) ;
- L'exploitation des unités est assurée sans respect des normes de sécurité ;
- Le personnel navigant est vieillissant et sous qualifié.

En effet, cet état des voies fluviales crée les échouements des bateaux sur les bancs de sable et les accidents. Cette situation ne favorise pas l'augmentation de la production (surtout agricole) ni les échanges commerciaux interprovinciaux ou entre la RDC et les pays voisins, ni la mobilité des personnes sans risque et à moindre coût. Ce qui justifie les coûts d'exploitation très élevés, de même que le prix de transports des marchandises et des passagers.

Pour contourner les difficultés de la navigation dues au manque d'entretien et d'aménagement des voies d'eau, les armateurs recourent : (i) aux capitaines des bateaux ayant une bonne expérience sur la navigation, (ii) aux riverains appelés communément **ECLAIREURS** et qui ont la maîtrise sur un tronçon de voie d'eau bien déterminé et généralement réputés dangereux (moyennant un paiement), (iii) des pirogues motorisées pour repérer les voies de navigation avant le passage du bateau, (iv) au respect de la règle de l'interdiction de la navigation nocturne surtout sur les tronçons dangereux.

6. CONSEQUENCES DE LA DEGRADATION DES VOIES NAVIGABLES DE LA RDC

Parmi les conséquences de la dégradation des voies navigables de la RDC, il y a : (i) l'allongement de la durée de navigation plus que le temps prévu, (ii) les unités flottantes connaissent plusieurs pannes techniques, (iii) la surconsommation en lubrifiants, carburants, etc., (iv) la perte des marchandises transportées, (v) les accidents entraînant les pertes en vies humaines, (vi) le développement de certaines maladies suite à la longue durée de

voyage, (vii) l'augmentation des prix des produits à la consommation, (viii) la rareté des produits agricoles dans les centres de consommation et le manque de produits manufacturés et matériels de construction dans les milieux ruraux, (ix) la mauvaise performance économique des armateurs (*paie des salaires des membres l'équipage reste constante malgré la longue durée du voyage*), (x) la paie de la taxe de la navigation à la RFV qui correspond à un impôt, *c'est-à-dire même si les bateaux ne sont pas en mouvement, que les voies navigables ne soient entretenues ou pas, les armateurs sont obligés de payer ladite taxe.*

7. PISTES DE SOLUTION

Pour que les voies navigables de la RDC participent au développement socioéconomique du pays, il faut :

- (i) Restaurer et renforcer les opérations de balisage par l'acquisition de nouveaux baliseurs et la réhabilitation de ceux qui existent ;
- (ii) Impliquer le secteur privé dans la gestion et l'entretien des voies fluviales et lacustres ;
- (iii) Accorder à la Régie des Voies Fluviales (RVF) un fond ou une subvention en vue de permettre à celle-ci d'assurer la maintenance par un suivi permanent des travaux de balisage pour améliorer la qualité des signaux flottants et pérenniser les activités de balisage et sécuriser la navigation ;
- (iv) Actualiser les Albums de navigation tout au long du fleuve ainsi que ses affluents ;
- (v) Mettre en place un système de communication par radiophonie le long des cours d'eau, et ce, dans l'objectif de garantir la sécurité de la navigation par les échanges des informations nautiques, d'une part ; et d'autre part, d'assurer la surveillance et le suivi de la signalisation des voies navigables d'autre ;
- (vi) Actualiser le Code de navigation de 1966.

8. CONCLUSION ET SUGGESTIONS

C'est depuis plusieurs décennies que la Fédération des Entreprises du Congo à travers le Comité Professionnel des Transporteurs Fluviaux, Lacustres et tenanciers des ports privés « CPTF » est très préoccupée par la dégradation des voies fluviales et lacustres en RDC, dans la mesure où l'état déplorable de ces voies ne favorise pas un environnement d'affaires aisé.

La création et l'opérationnalisation du Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires est une étape importante pour rendre efficace et efficient, le secteur de transport fluvial en République Démocratique du Congo.

Des études plus poussées sur les impacts de la dégradation des voies navigables sur les chiffres

d'affaires des armateurs et l'économie nationale sont indispensables.

Remerciements

Cet article a été publié grâce à l'Appui de l'Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD).

Références

Banque Mondiale, 2018. *Priorités de politiques pour réduire la pauvreté et promouvoir la prospérité partagée dans un pays fragile sortant d'un conflit, République Démocratique du Congo : Diagnostic systématique pays*. Rapport No. 112733-Z.

CENUCED, 2019. *Étude diagnostique sur l'intégration du commerce République Démocratique du Congo*. Conférence des nations unies sur le commerce et le développement.

George Wolf et Fabrice Lusinde, 2012. Questions Géospatiales et Infrastructures. In *Johannes Herderschee, Daniel Mukoko Samba et Moïse Tshimenga Tshibangu (éditeurs), Résilience d'un Géant Africain : Accélérer la Croissance et Promouvoir l'emploi en République Démocratique du Congo, Volume III, Sujets transversaux*. MÉDIASPAUL, Kinshasa, p. 1-95.

Ministère des Transports et Voies de Communications et Finances, 2008. *Programme multisectoriel d'urgence de réhabilitation et de reconstruction « PMURR », évaluation environnementale sectorielle et plans cadres de gestion environnementale et sociale du secteur transport*, 227 p.

Ministère du plan, 2005. *Analyse participative de la pauvreté en République Démocratique du Congo*, 120 p.

Mukunda Simbwa G., 2018. Transport fluvial et lacustre : Liste des principales voies navigables de la RD Congo. Consulté le 22 janvier 2021, <https://www.congo-autrement.com/page/congo-nature/hydrographie/liste-des-principales-voies-navigables.html>.

Ngoma Khuabi, 2014. *Le régime juridique de la navigation dans le Bassin du fleuve Congo : entre centralisation, application et rejet d'un cadre conventionnel régional mal négocié en République Démocratique du Congo*, 381 p.