
Les voies navigables en République Démocratique du Congo : analyse historique et impact socioéconomique (Synthèse bibliographique)

Jeanne Tunda Kasongo¹, Sa grace Awuya Ngomo², Adelard Kawanga³

⁽¹⁾Ministère des Transports et Voies de Communication de la République Démocratique du Congo (RDC). Direction de la Marine et des Voies Navigables (DMVN). BP.6514 Kinshasa I (RDC).

⁽²⁾Ministère des Transports et Voies de Communication de la République Démocratique du Congo (RDC). Secrétariat Général. BP.6514 Kinshasa I. Email : sagrace.a@gmail.com

⁽³⁾Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD). Palais de Nation, Kinshasa/Gombe (RDC).

Reçu le 17 novembre 2020, accepté le 03 mars 2021, publié en ligne le 8 mars 2021

RESUME

Description du sujet. En République Démocratique du Congo, les voies d'eau navigables ont joué un rôle socioéconomique indéniable jusqu'aux années 1990. L'insuffisance des moyens, la vétusté des équipements, etc. ont désarticulé cette voie de communication aggravant ainsi la pauvreté en zones rurales.

Littérature. La Direction de la Marine et des Voies Navigables, Service du Ministère des Transports et Voies de Communication dont la mission est de garantir la sécurité des biens et des personnes par le contrôle des normes réglementaires des activités de Transport par voie d'eau, fait face aujourd'hui à de nombreuses contraintes parmi lesquelles il y a la collecte des statistiques relatives à l'estimation de flux de marchandises chargées et déchargées dans différents ports et points d'accostage à travers le pays, l'actualisation des textes réglementaires dont la plupart datent de l'époque coloniale et la terminologie est tombée en désuétude au regard de l'évolution de la société, l'immatriculation des unités flottantes, la formation et le renforcement des capacités aussi bien du personnel administratif que du personnel navigant, la modernisation de l'Administration de la DMVN, etc.

Conclusion. Pour un développement durable de la RDC, la mise en place d'un mécanisme efficace et durable permettant de développer le système des transports par voie d'eau intérieure et d'améliorer le rendement des Services publics du secteur constitue une phase importante.

Mots-clés : Voies navigables, entretien, immatriculation des unités flottantes, Direction de la Marine et des Voies Navigables, RDC.

ABSTRACT

Waterways in the Democratic Republic of Congo: historical analysis and socioeconomic impact (bibliographic synthesis)

Description of the subject. In the Democratic Republic of Congo, navigable waterways played an undeniable socio-economic role until the 1990s. Lack of resources, lack of equipment, etc. disarticulated this means of communication thus aggravating poverty in rural areas.

Literature. The Navy Directorate and the Navigable Waterways, is the Department of the Ministry of Transport and Ways of Communication whose mission is to guarantee the safety of goods and people by controlling the regulatory standards of water transport activities, is facing today to many constraints among which there is the collection of statistics relating to the estimation of the flow of goods loaded and unloaded in various ports and berthing points across the country, the updating of regulatory texts, most of which date from the colonial era and whose terminology has fallen into disuse in view of the evolution of society, the registration of floating units, the training and capacity building of both administrative and flight personnel, modernization of the Administration of the DMVN, etc.

Conclusion. For the sustainable development of the DRC, the establishment of an effective and sustainable mechanism to develop the transport sector, particularly the inland waterway, and to improve the performance of public services is an important phase.

Keywords. Waterways, maintenance, registration of floating units, Directorate of the Navy and Waterways, DRC.

1. INTRODUCTION

Les voies navigables constituent un vaste réseau hydrographique de 25 000 km à l'état naturel couvrant une superficie d'environ 86 000 km² et desservant le ¾ du territoire national, soit l'un plus vastes réseaux des voies navigables dans le monde pour un même bassin fluvial et dans un même pays (CIMA, 2013 ; Mukunda Simbwa, 2020).

Dans le contexte actuel de la transition écologique dont la RDC s'est engagée, la réalisation de la sécurité alimentaire et nutritionnelle, l'amélioration des conditions de vie des populations par la relance de la production de cultures vivrières et industrielles, de l'élevage, de l'agroindustrie, de la valorisation de la biodiversité et services écosystémiques, de l'amélioration de l'accessibilité à l'électricité et aux services de l'eau, de la transformation des centres urbains et villages en des entités humaines respectant les principes du développement durable, les voies navigables constituent l'épine dorsale du progrès et de l'adhésion de la RDC à la zone de libre-échange continentale (ACTEDD, 2020).

En République Démocratique du Congo, la Direction de la Marine et des Voies Navigables est le Service du Ministère des Transports et Voies de Communication qui a reçu la mission de garantir la sécurité des biens et des personnes par le contrôle des normes réglementaires des activités de Transport par voie d'eau. À ce titre, elle s'occupe notamment de : (i) la surveillance des infrastructures de base de transport essentiellement les ports, chantiers et ateliers navals ainsi que les voies navigables ; (ii) la surveillance et la sécurisation des unités flottantes à travers le jaugeage et l'immatriculation des bateaux, (iii) la conservation des hypothèques maritimes, fluviales et lacustres, (iv) la sécurité des matériels flottants, (v) l'agrément des services et auxiliaires des transports maritime, fluvial et lacustre ; (vi) la surveillance et le contrôle des navigants par la délivrance des Titres de Capacités Professionnelles au personnel navigant. La Direction de la Marine et des Voies Navigables est représentée en provinces par les Commissariats maritimes, fluviaux et lacustres.

L'objectif de la présente étude est de faire une analyse historique et socioéconomique des voies navigables de la République Démocratique du Congo et de formuler des recommandations utiles. Cette recherche bibliographique donne des informations utiles pour inciter les décideurs politiques à mettre sur pied des politiques de la navigation en prenant en compte des enjeux régionaux et des défis du changement climatique.

2. CATÉGORISATION DES VOIES NAVIGABLES EN RDC

Les voies navigables sont classées en 4 catégories (Devroey, 1941) :

- (i) La première catégorie est constituée des voies navigables qui offrent pour la navigation une profondeur de plus de 2 m en hautes eaux et 1,3 m en basses eaux (Fleuve Congo et Kasai) ;
- (ii) La deuxième catégorie est constituée des voies navigables qui offrent une profondeur de 1,3 m en hautes eaux et 1 m en basses eaux ;
- (iii) La troisième catégorie est formée des voies navigables dont la profondeur est de 1 m en hautes eaux et 0,50 m en basses eaux ;
- (iv) La quatrième catégorie est constituée des voies de desserte agricole qui offrent une profondeur de moins de 1 m en hautes eaux et 0,50 m en basse eaux.

Ce réseau navigable est subdivisé en trois biefs qui sont : le bief supérieur (Lualaba, lacs et affluents), le bief moyen (Kisangani-Kinshasa) et le bief inférieur ou maritime (Matadi-embouchure).

La Régie des Voies Fluviales (RVF) gère les voies navigables de première, deuxième et troisième catégories, tandis que la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) gère celles de quatrième catégorie.

3. ÉVOLUTION HISTORIQUE DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT PAR VOIE D'EAU EN RDC

L'organisation de l'Administration du transport par voie d'eau en République Démocratique du Congo est un système hérité de l'époque coloniale tel qu'en témoigne les textes réglementaires suivants :

- (i) L'Ordonnance du 25 décembre 1924 sur la Surveillance et la Police de la Navigation sur le haut-fleuve, les affluents et les lacs ;
- (ii) L'Ordonnance n° 159/SG du 28 novembre 1932 portant Services des Voies Navigables ;
- (iii) L'Ordonnance 284 bis/TP du 23 juin 1941 sur la Surveillance et Police de la Navigation sur le bief maritime et dans l'estuaire du fleuve Congo, etc.

En 1966, il y a eu une re-visitation du cadre réglementaire du transport par voie d'eau à travers la promulgation du Code maritime et du Code fluvial et lacustre en RDC par :

- (i) L'Ordonnance-loi n° 66/96 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation fluviale et lacustre,
- (ii) L'Ordonnance-loi n° 66/98 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation maritime, et
- (iii) L'ordonnance-loi n° 66/97 du 14 mars 1966 portant Code des assurances maritimes, fluviales et lacustres. Ces textes constituent à ce jour les outils législatifs de base de la réglementation du secteur.

En 1971, il y a détachement de quelques services notamment ceux ayant trait au cantonnement des voies navigables (CVM, ex RVM, pour le bief maritime et la RVF pour les biefs moyen et supérieur) de la Direction de la Marine et des Voies Navigables.

Ainsi, le Conseil Supérieur de la Navigation Fluviale et Lacustre (CSNFL) a été créé par l'Ordonnance n° 78-385 du 6 septembre 1978. Cet organisme consultatif rattaché au Ministère des Transports et Voies de Communication a pour mission notamment d'étudier tous les moyens à mettre en œuvre pour promouvoir et orienter le développement de la navigation fluviale et lacustre tant commerciale que privée, d'étudier et de préparer les grandes lignes de la politique fluviale et lacustre et d'en soumettre les propositions au Gouvernement. Il s'avère que cet organisme n'est toujours pas opérationnel jusqu'à ce jour.

L'exploitation du transport fluvial et lacustre qui, jusqu'en 1971, était quasiment le monopole des entreprises publiques, est aujourd'hui dominée par de nombreux opérateurs privés formels et informels. Selon le registre de la Flotte que tient la Direction de la Marine et des Voies Navigables, il y a plus de 12 000 unités flottantes immatriculées en RDC. Cependant, ce nombre ne reflète pas fidèlement la réalité observée sur le terrain. En effet, ce nombre prend en compte les unités enregistrées depuis l'époque coloniale et ne tient pas compte des unités radiées, abandonnées, détruites, etc. L'étude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC, effectuée par la Banque Mondiale en 2014, a estimé, par extrapolation, à 4 395 bateaux opérationnels sur l'ensemble de biefs des voies navigables en RDC dont la grande majorité est détenue par des privés.

Selon 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 disposait 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). Il y a lieu d'imaginer l'ampleur de travail devant être fait quant à la mise à jour du registre reprenant les unités en état de navigabilité.

En ce qui concerne l'application des normes de sécurité dans la navigation maritime, fluviale et lacustre en RDC, la Direction de la Marine et des Voies Navigables s'emploie à appliquer la réglementation nationale et les différentes conventions et protocoles régionaux et internationaux, notamment le Code international pour la sûreté des navires et des installations

portuaires (ISPS CODE), la convention SOLAS, la convention MARPOL, etc.

En effet, entré en vigueur le 1er juillet 2004, en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a depuis constitué la base d'un régime de sûreté complet et obligatoire pour le secteur des transports maritimes internationaux (OMI, 2014). Les principaux objectifs du Code ISPS visent (OMI, 2014) à :

- (i) Créer un cadre international qui favorise la coopération entre les Gouvernements contractants, les agences gouvernementales, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire afin d'évaluer et de détecter les potentielles menaces pour la sûreté des navires et des installations portuaires utilisés dans le cadre du commerce international, et de mettre en œuvre des mesures de sûreté préventives face à ces mêmes menaces ;
- (ii) Déterminer les rôles et responsabilités respectifs de tous les acteurs dont la mission est d'assurer la sûreté maritime au sein des ports et à bord des navires, aux échelles nationale, régionale et internationale ;
- (iii) S'assurer que les renseignements liés à la sûreté maritime sont rassemblés et échangés de façon rapide et efficace aux échelles nationale, régionale et internationale ;
- (iv) Fournir une méthodologie pour l'évaluation de la sûreté du port et du navire qui puisse faciliter l'élaboration de plans et procédures de sûreté pour le navire, la compagnie et les installations portuaires, lesquels doivent impérativement être utilisés pour répondre aux différents niveaux de sûreté des navires ou des ports ; et
- (v) S'assurer que des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place à bord des navires et dans les ports.

La convention SOLAS s'applique majoritairement aux navires transportant des passagers mais aussi aux cargos de grande taille (avec une jauge brute > ou = à 500 UMS Universal Measurement System) et qui effectuent des déplacements en eaux internationales. La SOLAS est le traité existant le plus important concernant la sûreté des navires marchands (OMI, 2014).

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents. La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a

intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années. La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires tant accidentelle que découlant d'opérations de routine et comporte actuellement six Annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés (OMI, 2014).

Au niveau international et régional, la DMVN/RDC fait partie, depuis quelques années, de plusieurs structures de réglementation et régulation dont l'Organisation Maritime Internationale « OMI » ; l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre « OMAOC » ; la Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha « CICOS », et au niveau national, elle bénéficie de l'accompagnement des Organismes reconnus dans les inspections des unités flottantes et des installations portuaires pour la délivrance de différents titres.

4. IMPACT SOCIOÉCONOMIQUE DE L'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES EN RDC

Le système des transports congolais est multimodal dont le fleuve Congo est la colonne vertébrale. Les transports ferroviaires et routiers assurent ainsi la continuité entre les tronçons non-navigables du réseau fluvial. En ce qui concerne le transport de marchandises et de personnes, le bief moyen est celui dont le trafic est de loin le plus dense en RDC. Il sert de voie d'échanges pour toute la cuvette centrale et relie la ville de Kinshasa aux anciennes provinces du Bandundu, de l'Équateur, de la Province Orientale et de l'espace Grand Kasai ainsi qu'aux pays voisins tels que le Cameroun, la République du Congo et la République Centrafricaine.

Au regard des caractéristiques géographiques de ces régions et de la présence d'innombrables affluents du réseau fluvial, celui-ci est le seul à permettre le désenclavement de ces immenses zones rurales.

Le transport par voie d'eau intérieure doit remplir donc un rôle fondamental au niveau social, économique et politique. Il doit occuper une place de choix dans le développement socio-économique et dans l'approvisionnement en vivres et produits manufacturés de l'arrière-pays. En outre, le bief maritime, à travers ses ports, joue un rôle crucial dans l'économie nationale et constitue le goulot d'étranglement majeur pour le commerce intérieur et extérieur. Il y a également une croissance

positive dû au trafic lacustre sur le bief supérieur (Wolf et Lusinde, 2012). En plus du transport des personnes et des biens, il y a également le marché des infrastructures portuaires, chantiers et ateliers navals, l'exploitation des voies navigables donne naissance à plusieurs professions dites « auxiliaires au transport ».

La Direction de la Marine et des Voies Navigables fait face à la difficulté concernant la collecte des statistiques relatives à l'estimation de flux de marchandises chargées et déchargées dans différents ports et points d'accostage à travers le pays. Les principaux produits transportés sont les carburants et autres produits dangereux, les matériaux de construction, les produits agricoles et alimentaires, les produits manufacturés, les animaux, etc. (Banque Mondiale, 2014).

Par ailleurs, en ce qui concerne l'investissement dans le secteur de transport par voies d'eau, la consommation en carburant et lubrifiant ainsi que l'entretien, les dépenses des opérateurs sont généralement inférieures à la tonne-kilomètre comparativement à celles des autres modes de transport. L'investissement est faible comparativement à la voie ferrée et à la route. De plus, le transport par voies d'eau est généralement respectueux de l'environnement.

5. DÉFIS ET PISTES DE SOLUTION

Les défis et pistes de solution en rapport avec l'exploitation des voies navigables en RDC sont :

- (i) L'actualisation des textes réglementaires dont la plupart datent de l'époque coloniale et dont la terminologie est tombée en désuétude au regard de l'évolution du monde ;
- (ii) La ratification des Accords et Conventions internationaux ;
- (iii) L'harmonisation du cadre réglementaire national avec les pays de la sous-région ;
- (iv) La formation et le renforcement des capacités aussi bien du personnel administratif que du personnel navigant ;
- (v) L'entretien des voies navigables ;
- (vi) La modernisation de l'Administration de la Marine pour un service plus efficace.

6. CONCLUSION

Dans la mesure où le transport est étroitement lié à la commercialisation des produits et que son efficacité peut être considérablement affectée par les contraintes liées à l'entretien et à l'aménagement des infrastructures (voies d'eau, ports, etc.), la mise en place d'un mécanisme efficace et durable permettant de développer le secteur des transports en RDC, particulièrement le transport par voie d'eau intérieure, et d'améliorer le

rendement des Services publics et autres acteurs impliqués s'avère donc indispensable.

Des études ultérieures sur la collecte des statistiques relatives à l'estimation de flux de marchandises chargés et déchargés dans différents ports et points d'accostage à travers le pays permettront de mettre à la disposition des décideurs, des informations utiles pour la mise en place des politiques publiques dans ce secteur.

Remerciements

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

Références

ACTEDD (Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable), 2020. Programme Commun d'Investissements de Transition Ecologique et du Développement Durable (ProCITE-DD), 92 p.

Banque Mondiale, 2014. *Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC*, 81 p.

CIMA, 2013. *Etude sur la mise en place d'un Fonds d'Entretien des Voies Navigables de la RD-CONGO*. Projet de rapport final, projet n° LIO121A, 173 p.

Devroey E., 1941. *Le Bassin hydrographique congolais. Spécialement celui du bief maritime*. Mémoires de l'Institut Royal Colonial Belge, Section des Sciences Techniques, Coll. In-8°, III (3), Bruxelles, 172 p. https://www.kaowarsom.be/en/mem_tec_36

Mukunda Simbwa G., 2020. *Le transport fluvial et lacustre en République Démocratique du Congo*. Consulté le 19 décembre 2020, <http://www.assomar.org/transportfluvial/>

OMI (Organisation Maritime Internationale), 2014. Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS. Consulté le 07 mars 2012, <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>.

Wolf G. & Lusinde F., 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.