

---

**Problématique de l'aménagement et de l'entretien des voies de navigation intérieures en République Démocratique du Congo (RDC)**
**Ruphin Ngomper Ilunga<sup>1,2</sup>, Macaire Malu Malu<sup>1</sup>, Jean Paul Kapape Imuine<sup>1</sup>, Joël Fundi Sambi<sup>1</sup>**
<sup>(1)</sup>Régie des Voies Fluviales (RVF). BP 11697 Kinshasa/Gombe (RDC). E-mail : ruphingomper@gmail.com

<sup>(2)</sup>Université de Kinshasa. Faculté des Sciences Sociales, Administratives et Politiques. BP 127 Kinshasa XI (RDC)

**Reçu** le 20 novembre 2020, **accepté** le 24 janvier 2021, **publié en ligne** le 8 mars 2021

---

**RESUME**

**Description du sujet.** En RDC, le système de transport est constitué d'un réseau multimodal dont le fleuve Congo et ses affluents (voies navigables) en sont la colonne vertébrale, autour duquel s'articulent les autres modes de transport. Le manque de moyens financiers et techniques a fait que le transport fluvial a perdu son ampleur en termes de fluidité et de volume des trafics. Ainsi, ce mode de transport ne se fait plus dans des conditions de sécurité optimales entraînant une augmentation de nombre d'accidents.

**Objectif.** L'objectif de la présente étude est d'analyser la problématique de la navigabilité des voies d'eau intérieures de la RDC et de proposer des pistes de solution.

**Méthodes.** L'étude porte sur les voies navigables dont la Régie des Voies Fluviales assure la gestion. Les données secondaires collectées auprès de la Régie des Voies Fluviales et du Secrétariat Général aux Transports et Voies de Communication ont été analysées. Ces données portent sur les travaux d'aménagement et d'entretien des voies d'eau navigables, l'état des lieux des travaux d'entretien et d'aménagement des routes de navigation intérieures de la RDC, les défis liés à l'aménagement et à l'entretien des voies de navigation intérieures, les Pistes de solution, etc. Le logiciel Excel 2013 a été utilisé pour effectuer les statistiques descriptives.

**Résultats.** La RVF réalise des interventions sur les lits des cours d'eau au travers : le mouillage des bouées, le mouillage et/ou la construction des balises flottantes et en maçonnerie, ainsi que la pose des aides à la navigation le long des berges (les alignements axiaux et limitatifs, les reconnaissifs, les signaux de rive pour le balisage mobile) afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Les défis à relever concernent les études techniques (souvent partielles), le déficit en unités flottantes, la vétusté des équipements, le sous-financement chronique des travaux d'aménagement et d'entretien des voies navigables, les ressources humaines (sous-qualifiée, mal rémunérée, ...), etc.

**Conclusion.** Pour garantir l'aménagement et l'entretien des voies de navigation intérieures de façon durable, la République Démocratique du Congo doit mettre en place un mécanisme de financement innovant (Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires « FONEFF »).

**Mots-clés :** Voies navigables, aménagement et entretien, accidents, manque de financement, RDC

**ABSTRACT**
**Problem of the development and maintenance of inland waterways in the Democratic Republic of Congo (DRC)**

**Description of the subject.** In the DRC, the transport system is made up of a multimodal network of which the Congo River and its tributaries (waterways) are the backbone, around which the other modes of transport revolve. The lack of financial and technical means has meant that river transport has lost its scope in terms of fluidity and volume of traffic. Thus, this mode of transport is no longer carried out under optimal safety conditions, leading to an increase in the number of accidents.

**Objectives.** The objective of this study is to analyze the problem of navigability of the inland waterways of the DRC and to propose possible solutions.

**Methods.** The study relates to the waterways managed by the Régie des Voies Fluviales. The secondary data collected from the Régie des Voies Fluviales and the General Secretariat for Transport and Communication were analyzed. These data relate to the development and maintenance works of navigable waterways, the inventory of maintenance and development works of inland navigation routes in the DRC, the challenges related to the

development. and maintenance of inland waterways, Solutions, etc. Excel 2013 software was used to perform the descriptive statistics.

**Results.** The RVF carries out interventions on the beds of watercourses through: the anchoring of buoys, the anchoring and / or the construction of floating and masonry beacons, as well as the installation of navigation aids along the banks (the axial and limiting alignments, markers, edge signals for mobile beaconing) in order to ensure the safety of people and goods. The challenges to be met concern the technical studies (often partial), the lack of floating units, the obsolescence of the equipment, the chronic underfunding of the development and maintenance of the waterways, human resources (underqualified, poorly paid, ...), etc.

**Conclusion.** To guarantee the development and maintenance of inland waterways in a sustainable way, the Democratic Republic of Congo must set up an innovative financing mechanism (Maintenance Fund for River and Railways "FONEFF").

**Keywords:** Waterways, planning and maintenance, accidents, lack of funding, DRC

## 1. INTRODUCTION

La République Démocratique du Congo (RDC) est dotée d'un réseau des voies navigables qui couvre une longueur de 25 000 km, dont environ 15 000 km environ sont classifiés et /ou exploités et répartis de la manière suivante : le bief supérieur (Lualaba, 2000 km ; les grands lacs (1300 km) ; le bief moyen (12000 km), le bief inférieur ou maritime (160 km) ; et le littoral (37 km) (CIMA, 2013 ; Mukunda Simbwa, 2018).

De façon générale, les biefs navigables de la RDC sont constitués : (i) du bief supérieur (Lualaba, partie amont du fleuve Congo comprenant les tronçons Bukama - Kongolo ; Kindu-Ubundu) et les lacs (Albert, Edouard, Kivu et Tanganyika) ; (ii) du bief moyen (Fleuve Congo, Kinshasa-Kisangani) ainsi que les affluents du nord et du sud ; (iii) du bief maritime comprenant le tronçon Matadi-Banana, et le littoral (Mukunda Simbwa, 2018).

Le bief le plus dense est le bief moyen qui sert de voie d'échange pour toute la cuvette centrale de la RDC et relie la ville province de Kinshasa aux anciennes provinces de Bandundu, du Kasai, de l'Equateur et de la Province Orientale ainsi qu'aux pays voisins tels que le Cameroun, le Congo, et la RCA. En raison de la géographie de ces régions et de la présence d'innombrables affluents, le réseau fluvial est le seul à permettre le désenclavement des immenses zones rurales de la RDC.

En effet, le système de transport en RDC est constitué d'un réseau multimodal dont le fleuve Congo et ses affluents (voies navigables) en sont la colonne vertébrale, autour duquel s'articulent les autres modes de transport notamment ferroviaire et routier. Ils constituaient les voies de pénétration importantes pour le transport de masse (personnes) et des volumes des marchandises vers les zones de l'intérieur ne disposant pas d'infrastructures routières et ou ferroviaires ainsi que vers les pays sans façade maritime.

Depuis l'époque coloniale jusqu'aux années 1990, les réseaux fluvial et ferroviaire étaient fonctionnels et la circulation des personnes et marchandises s'effectuait dans des conditions satisfaisantes et ces modes de transport étaient efficaces et sûrs tout en jouant un rôle important sur le développement socioéconomique du pays. Cependant, faute de moyens financiers et techniques durant les périodes d'instabilité socio-politique et économique, les transports fluvial et ferroviaire ont perdu de leur ampleur en termes de fluidité et de volume des trafics avec comme corollaire la vétusté des équipements et la dégradation des infrastructures portuaires et ferroviaires. Depuis lors, ces modes de transport ne se font plus dans des conditions de sécurité optimales au point que le nombre d'accidents n'a cessé d'augmenter ces dernières années.

Le développement de la RDC doit passer par la modernisation de ces infrastructures. Et dans ce lot, les voies navigables occupent une place de choix dans le contexte actuel des objectifs de développement durable et de la création de la zone de libre-échange continentale.

Le service public en charge de l'aménagement et de l'entretien des routes de navigation intérieure est la Régie des Voies Fluviales « RVF en sigle ». La RVF revêt actuellement le statut d'un établissement public à caractère scientifique et technique, doté de la personnalité juridique à la suite de la réforme initiée par la loi n° 08/007 du 7 juillet 2008 portant dispositions générales relatives à la transformation des entreprises publiques ainsi que de la loi n° 08/009 du 7 juillet 2008, portant dispositions générales applicables aux Etablissements Publics (CIMA, 2013).

Le nouvel Etablissement Public succède ainsi à l'ancienne RVF créée par l'ordonnance-loi n° 71/004 du 26 janvier 1971 et dont les statuts ont été modifiés par l'ordonnance-loi n° 72/048 du 14 septembre 1972 portant les statuts de la Régie des Voies Fluviales, ensuite par l'ordonnance n° 78/199 du 05 mai 1978 portant statuts d'une entreprise publique dénommée Régie des Voies Fluviales.

La Régie des Voies Fluviales a pour objet l'aménagement et l'entretien des voies de navigation intérieures, et qu'à cet effet, elle est chargée (CIMA, 2013) :

- (i) Des études hydrographiques et hydrologiques ainsi que des travaux nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation et améliorer la navigabilité ;
- (ii) Des travaux de balisage comprenant la pose et l'entretien des feux, bouées, signaux, alignements limitatifs et axiaux ainsi que d'autres repères de navigation ;
- (iii) Des travaux de dragage des passes de navigation ainsi que de curage des rivages des ports ;
- (iv) De l'exécution des travaux bathymétriques indispensables à l'homologation des ports ;
- (v) De la contre-expertise du jaugeage des unités flottantes admises à la navigation intérieure ;
- (vi) Des sondages et établissement des levés, cartes hydrographiques et albums de navigation ;
- (vi) De la surveillance des mouvements des plantes aquatiques et du désherbage des bouées ;
- (vii) Du contrôle et de la surveillance de toutes les opérations de dragage ou de tous les travaux sous eaux et sur les rives de nature à perturber le lit des cours d'eau intérieurs ;
- (viii) De la publication des renseignements intéressant la navigation sur les voies fluviales et lacustres ;
- (ix) De la perception des redevances instituées par l'Etat pour l'usage des voies de navigation intérieures, etc.

Au regard des moyens limités dont dispose la RVF pour l'aménagement et l'entretien des voies navigables, la mise en place d'un mécanisme de mobilisation des ressources financières adéquates et pérennes est d'une importance capitale pour le développement du secteur de transport en République Démocratique du Congo.

L'objectif de la présente étude est d'analyser la problématique de la navigabilité des voies d'eau intérieures de la RDC et de proposer des pistes de solution. Cette recherche donne des informations scientifiques sur les contraintes d'aménagement et d'entretien des voies navigables et peut servir à la mise en place d'une politique cohérente du secteur de transport multimodal et interconnecté en République Démocratique du Congo.

## 2. MATERIEL ET METHODES

L'étude porte sur les voies navigables (Figure 1) dont la Régie des Voies Fluviales assure la gestion. Ces voies comprennent : (i) Le bief moyen du fleuve Congo avec ses affluents et sous-affluents, dont les principaux axes sont : Kinshasa-Kisangani sur le fleuve Congo (1734 km) ; Kwamouth-Ilebo

sur la rivière Kasai (607 km) ; (ii) le bief supérieur du fleuve Congo avec ses affluents, dont les principaux axes sont : Kongolo - Bukama sur Lualaba (646 km), Kindu - Ubundu sur Lualaba (308 km) ; (iii) les accès portuaires, notamment ceux des ports de Kinshasa, Mbandaka, Lisala, Bumba, Kisangani, sur le fleuve Congo ; de Ubundu et Kindu sur Lualaba, d'Ilebo sur la rivière Kasai et de Kalemie à Kalundu sur le lac Tanganyika (RVF, 2020).

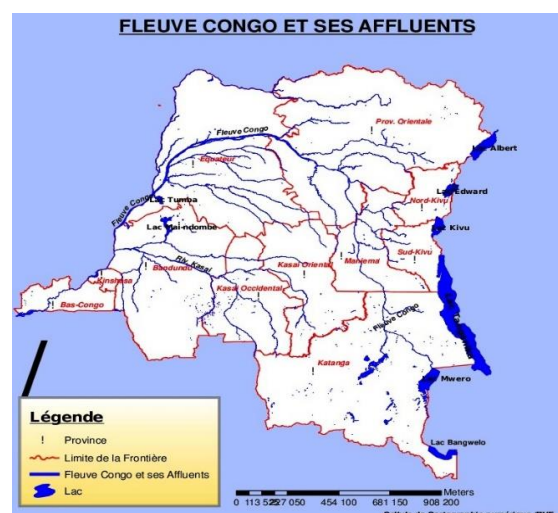


Figure 1. Les voies navigables de la RDC

Les données secondaires collectées auprès de la Régie des Voies Fluviales et du Secrétariat Général aux Transports et Voies de Communication ont été analysées. Ces données portent sur les travaux d'aménagement et d'entretien des voies d'eau navigables, l'état des lieux des travaux d'entretien et d'aménagement des routes de navigation intérieures de la RDC, les réalisations dans le cadre du PANAV (Projet d'Appui à la Navigabilité des Voies Fluviales et Lacustres) et du PTM (Projet de Transport Multimodal), les défis liés à l'aménagement et à l'entretien des voies de navigation intérieures, le délabrement des voies de navigation intérieure de la RDC, et les Pistes de solution. Le logiciel Excel 2013 a été utilisé pour effectuer les statistiques descriptives.

## 3. RESULTATS ET DISCUSSION

### 3.1. Travaux d'aménagement et d'entretien des voies d'eau navigables

#### Aménagement

La RVF réalise des interventions importantes sur les lits des cours d'eau au travers : le mouillage des bouées, le mouillage et/ou la construction des balises flottantes et en maçonnerie, ainsi que la pose des aides à la navigation le long des berges (les alignements axiaux et limitatifs, les reconnaissifs, les

signaux de rive pour le balisage mobile) afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

Les types de balisage en usage en RDC sont le balisage fixe, le balisage mobile et les signaux de balisage utilisés dans le balisage fixe et mobile. Les signaux utilisés pendant les campagnes de balisage fixe sont les alignements axiaux et limitatifs, les reconnaissances, les balises flottantes et en maçonnerie, les feux d'atterrissage dans les lacs. Les signaux utilisés lors des campagnes de balisage mobile sont les bouées, les balises et les feux d'atterrissage.

### **Entretien**

Dans le volet entretien, la RVF procède à l'évacuation des embâcles et de la végétation présente sur le long des cours d'eau susceptibles d'obstruer la navigation. En effet, la jacinthe d'eau est l'espèce végétale la plus présente sur le fleuve Congo, la rivière Kasai et bien d'autres voies navigables de la RDC.

### **Hydrologie**

Les études hydrologiques effectuées par la RVF sont essentiellement axées sur l'hydrologie fluviale particulièrement dans sa branche d'hydrométrie. Pour ce faire, elle réalise les mesures débitométriques, limnimétriques et courantométriques.

### **Hydrographie**

Avant les travaux de balisage, dans la recherche des hauts fonds, il se réalise un relevé bathymétrique permettant d'identifier la route de navigation qui est ensuite matérialisée au travers les aides à la navigation (bouées et signaux).

### **3.2. Etat des lieux des travaux d'entretien et d'aménagement des routes de navigation intérieures de la RDC**

Selon Ngomper (2012), l'Etat des lieux des travaux d'entretien et d'aménagement des voies de navigation intérieures en RDC peut être appréhendé en trois périodes ou phases principales, à savoir : (i) la première est celle consacrée aux travaux réalisés avant la création de la RVF en 1971 ; (ii) La seconde phase concerne les travaux réalisés depuis la création de la RVF jusqu'aux années 1990, et (iii) La troisième phase concerne les travaux exécutés avant les années 1990 jusqu'à ce jour.

#### **Première phase (Avant la création de la RVF en 1971)**

En tant que section des services des voies navigables (SVN), la RVF avait hérité des moyens conséquents et une flotte importante qui lui ont permis d'intervenir sur l'ensemble du réseau (bief supérieur, moyen et inférieur). A titre illustratif, en

ce qui concerne les unités flottantes pendant cette période, la RVF disposait d'une flottille comprenant plus ou moins 49 unités, dont 24 baliseurs, 8 remorqueurs pousseurs, 4 dragues, etc. Ainsi, pour mieux répondre aux besoins d'entretien, il avait été instauré le système de balisage dit « en secteurs » qui consistait à affecter les unités flottantes de servitude pour entretenir et surveiller un tronçon donné, dont la longueur n'excédait pas 500 km.

Tous ces travaux ont contribué à l'amélioration de l'Etat de navigabilité du réseau, grâce à l'appui de l'Etat sous forme des subventions et interventions économiques.

#### **Deuxième phase (de 1971 aux années 1990)**

Pendant cette période, des projets de grande envergure ont été mis en œuvre pour améliorer l'Etat de navigabilité du réseau des voies navigables et renforcer la capacité d'intervention de la RVF. Il s'agit, notamment de : (i) de la réhabilitation du balisage fixe sur la rivière Kasai (9 balises) financée par la Banque Mondiale ; (ii) de la réalisation des études hydrographiques des ports de Kalemie, de Kalundu et de Bujumbura (République du Burundi) sur le lac Tanganyika pour leur désensablement (projet MULPOC : Multinational Programming Operating Center) ; (iii) des travaux de balisage sur le lac Kivu dans le cadre du même projet (MULPOC) financés par la CEPGL (Communauté économique des Pays des Grands Lacs), (iv) du balisage de Lualaba ; et (v) de la réhabilitation du balisage fixe sur le fleuve Congo, travaux financés par la Banque Mondiale.

En bref, les travaux d'entretien et d'aménagement étaient réguliers avec l'appui, non seulement des partenaires au développement (Banque Mondiale, etc.), mais aussi du Gouvernement Congolais et sur fonds propres. Toutefois, il est impérieux de préciser que l'intermède de 1990 à 2000, a été marqué par la crise économique et la rupture de la Coopération structurelle, renforcée par les pillages de 1991-1993, d'une part, et d'autre part, par de nombreuses rébellions, lesquels événements ont eu un impact fâcheux sur l'entretien du réseau hydrographique congolais.

Ainsi, le réseau a connu une détérioration et son exploitation risquée par les armateurs, caractérisée par les accidents et incidents récurrents sur ses axes principaux (le fleuve Congo et la rivière Kasai).

#### **Troisième phase (de 2000 à ce jour)**

Cette période a été marquée en ses débuts, c'est-à-dire, de 2000 aux années 2012, malgré quelques travaux de balisage de manière ponctuelle, par des incidents et accidents de navigation, comme vers les années 1990, sur les axes principaux du réseau

hydrographique, en raison du sous-financement chronique des travaux d'entretien et d'aménagement des voies de navigation intérieures. En effet, la flottille est passée de 49 unités en 1960 à 17 en 2012, dont 3 baliseurs opérationnels au lieu de 24, zéro drague opérationnelle au lieu de 4, aucun remorqueur pousseur opérationnel au lieu de 8 (huit) comme ce fut le cas en 1960, etc.

Avec la reprise de la coopération structurelle et grâce à l'appui des partenaires au développement, à savoir la Banque Mondiale, dans le cadre du Projet de Transport Multimodal (PTM) qui a pris fin depuis le 30 juin 2018, et l'Union Européenne, à travers le Projet d'Appui à la Navigabilité des Voies Fluviales et Lacustres en RDC (PANAV) qui a pris fin en janvier 2020, que plusieurs travaux ont été exécutés pour l'entretien et l'aménagement des voies de navigation intérieures de la République Démocratique du Congo.

### **3.3. Réalisations dans le cadre du Projet d'Appui à la Navigabilité des Voies Fluviales et Lacustres (PANAV)**

Réalisation dans le cadre du PANAV en rapport avec l'hydrographie et l'hydrologie (volet I) sont les campagnes bathymétriques du fleuve Congo et de la rivière Kasai ; l'implantation d'un nouveau canevas géodésique le long du fleuve Congo, de la rivière Kasai et du lac Tanganyika, constitué de 450 bouées géoréférencées ; l'installation de 57 échelles limnimétriques ; la création d'un Centre de Traitement des Données (CTD) ; l'acquisition des matériels et équipements hydrographiques, topographiques, hydrométriques, hydrologiques ; la numérisation des anciens albums de navigation sur papiers pour le fleuve Congo et la rivière Kasai ; la production des cartes de base avec des couches d'images satellitaires spot 6/7 et des cartes bathymétriques générales ; la modélisation hydraulique monodimensionnelle du fleuve Congo et de la rivière Kasai ainsi que tridimensionnelle de la réalisation des mesures des courants et de jaugeage sur le fleuve Congo et la rivière Kasai, etc.

En rapport avec l'aménagement et l'entretien des voies navigables (volet II), les réalisations effectuées sont : (i) les travaux de balisage fixe sur le fleuve Congo et la rivière Kasai (installation de 121 alignements, 88 signaux des points kilométriques, 140 signaux indiquant les passes difficiles ou critiques et les balises flottantes couvrant les bans de roche, zones dangereuses, balises flottantes,...), (ii) l'installation du balisage lumineux des accès aux ports de Kalundu et de Kalemie sur le lac Tanganyika ; (iii) la campagne de balisage mobile sur le fleuve Congo et la rivière Kasai ; (iv) l'acquisition de 13 canots hydrographiques ; (v) la réhabilitation des baliseurs Kauka, Lomela et Congo ; (vi) l'acquisition de 2

baliseurs multifonctions ; (vii) la réhabilitation de la darse, de la plateforme et ateliers de la RVF.

S'agissant de renforcement des capacités des agents (volet IV), il faut noter la formation théorique et pratique de 18 hydrographes, 12 hydrologues, 13 cartographes et 10 chefs de bord et barreaux profileurs ; la formation du personnel de la RVF (202 agents et cadres) en micro-informatique, bureautique et en amarinage pour les hydrographes, hydrologues et personnel navigant (Blaise, 2019).

### **3.4. Réalisations dans le cadre du Projet de Transport Multimodal (PTM)**

Dans le cadre du Projet de Transport Multimodal (PTM), les réalisations faites sont : (i) des études techniques pour la réhabilitation des rivières Kwilu (329 km), Sankuru (575 km), Lua (141km), Mongala (329 km), Haut Kasai (180 km) en phase 1, et Lukenie (792 km) et M'fimi (166 km) en phase 2 ; Ruki (103 km), Busira (202 km) et Tshuapa (520 km) en phase 3 ; (ii) la mise à la retraite de 88 agents et cadres ; (iii) la réhabilitation du baliseur Mongala ; (iv) l'acquisition de 2 canots hydrographiques affectés à Kindu et à BUKAMA ; (v) l'acquisition des équipements topographiques ; (vi) l'acquisition de deux baliseurs d'affluents (en cours de finition) affectés à Kindu et Lualaba ; (vii) la réhabilitation des échelles d'étiage sur les rivières Mongala (4) et Lua (4) ; (viii) les campagnes de balisage sur Lualaba (kindu-Ubundu, Bukamakongolo), sur les rivières Mongala (329 km), Lua (141 Km) ; (ix) la formation des hydrologues et hydrographes ; (x) l'étude sur le diagnostic institutionnel de la RVF ; et (xi) l'étude pour la création du Fonds d'Entretien des Voies Navigables, etc. (RVF, 2020).

En effet, avec l'appui des partenaires, la flottille de la RVF a été renforcée avec l'acquisition des nouvelles unités flottantes, notamment : 16 canots hydrographiques au lieu de 3 en 1960 ; 4 baliseurs, dont 2 multifonctions, 2 baliseurs d'affluents et la réhabilitation de 4 baliseurs ainsi qu'un autre qui attend la réhabilitation, pour un total de 8 baliseurs.

### **3.5. Défis liés à l'aménagement et entretien des voies de navigation intérieures**

#### **Défis**

Au regard des acquis repris ci-haut, lesquels sont la résultante des appuis des partenaires au désenclavement des zones rurales dans le cadre du PTM et PANAV, les défis à relever sont les suivants : (i) La pérennisation desdits acquis pour l'entretien permanent des voies principales de navigation intérieures en RDC ; (ii) Le financement des travaux d'entretien et d'aménagement des autres catégories du réseau en dehors du fleuve Congo et de la rivière Kasai.

L'étude sur le diagnostic institutionnel de la RVF a dénombré plusieurs contraintes qui l'empêchent de réaliser sa mission, à savoir l'entretien et l'aménagement des voies de navigation intérieures en RDC, lesquelles, pour la plupart, sont d'ordre structurel. Il s'agit des problèmes d'ordre technique, financier et humain. S'agissant des contraintes d'ordre technique, il est question des problèmes liés aux études techniques (hydrologiques et hydrographiques), de déficit en unités flottantes, au Chantier Naval, aux travaux de balisage et de dragage.

### Problèmes liés aux études techniques

Malgré l'appui des partenaires au développement dans le cadres des projets PTM et PANAV, à travers le financement des études hydrologiques et hydrographiques, il convient de relever ce qui suit : (i) La réalisation des campagnes bathymétriques uniquement sur les axes fluviaux de première catégorie (Fleuve Congo et rivière Kasai) sur l'ensemble du réseau ; (ii) L'insuffisance de stations d'observation limnimétriques (55 sur 350 en 1960), réparties comme suit : Fleuve Congo (40), Rivière Kasai (18) et Lac Tanganyika (02) (Tableau 1).

**Tableau 1.** Evolution du réseau de suivi hydrologique (Stations hydrologiques) gérée par la RVF avant 1960 à 2020

Période	Nombre de stations	Observations
Avant 1960	350	Période coloniale
1960-1985	120	Après l'indépendance
1985-2013	10	Restructuration de la RVF par la Banque Mondiale avec conséquence la mise en congé technique des observateurs en 1985
2013 à ce jour	70	PTM et PANAV

La gestion des Stations hydrologiques après les années 1960, notamment la période allant de 1985 à 2013 a été marquée par une réduction drastique du réseau d'observation de 120 à 10 Stations. Ce réseau est remonté partiellement à 70 Stations grâce à l'appui de deux partenaires financiers, la Banque Mondiale (PTM) et l'Union Européenne (PANAV).

### Déficit en unités flottantes

Il est important de préciser que la RVF a connu une réduction systématique de nombre d'unités flottantes (tableau 2), malgré les nouvelles

acquisitions dans le cadre des projets PTM et PANAV. Par exemple, le nombre de baliseurs est passé de 24 à 8, dont 2 en cours de finition, entre 1960 et l'année 2020 ; le nombre de dragues est passé de 4 en 1960 à 0 en 2020.

**Tableau 2.** Evolution des unités flottantes de la RVF de 1960 à 2020

Unités	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2020	Observation
Baliseurs	24	12	11	8	7	7	7	2	9	1 non opérationnel
Dragues	4	4	1	0	0	0	1	0	0	Aucune
Remorqueurs	8	6	6	5	2	3	3	0	0	Aucun
pousseurs										
Chalands	3	3	3	3	3	2	1	1	1	Non opérationnel
Barges	5	5	5	4	5	5	2	2	2	Non opérationnelles
Vedettes et canots	3	3	3	4	1	2	2	0	16	Inon opérationnel
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>28</b>	

Ce tableau renseigne qu'avec l'appui des partenaires au développement, le nombre de vedettes hydrographiques a été largement renforcé, passant de 3 en 1960 à 16, et celui de baliseurs également s'est vu légèrement augmenté.

Toutefois, au regard de l'étendue du réseau hydrographique congolais, 25 000 km, les unités flottantes sont insuffisantes, 28 unités au total (donc une unité pour 3125 km), contre 47 en 1960.

Il convient de stigmatiser également l'absence de dragues en RDC pouvant permettre à la RVF de curer les accès portuaires, tant sur les lacs que dans le bief moyen, dont certaines passes, sont souvent ensablées.

Le déficit en unités flottantes empêche la RVF de viabiliser les bases hydrographiques nouvellement installées, lesquelles devraient être dotées, chacune d'un baliseur en permanence, d'une vedette hydrographique et des équipements divers pour intervenir efficacement sur leurs passes respectives (Mbandaka, Kisangani sur le fleuve Congo ; Bandundu sur la rivière Kasai ; Bukama et Kindu sur le Lualaba). Enfin, on peut stigmatiser également la vétusté très avancée des outils du Chantier Naval (machines, outils, slip-way).

### Problème lié au sous-financement chronique des travaux d'entretien et d'aménagement des voies de navigation intérieures

Malgré l'appui des Bailleurs de Fonds extérieurs (l'Union Européenne et la Banque Mondiale), les ressources financières allouées à ce sous-secteur sont insuffisantes et ne permettent pas la prise en charge des travaux d'entretien et d'aménagement des routes de navigation intérieures.

Le recouvrement des redevances de navigation et autres taxes atteignent à peine 10 % des prévisions budgétaires. En effet, il existe une inadéquation accentuée entre les ressources et les charges

d'exploitation en ces termes : (i) L'absence des subventions de l'Etat aux travaux d'entretien et d'aménagement des voies navigables ; (ii) La suspension de la parafiscalité sur les produits pétroliers ; (iii) La non-éligibilité de la RVF au FONER ; (iv) La diminution drastique de la flotte sur laquelle reposait jadis la taxe de navigation (Exemple : la SCTP, qui était facturée en 1990 à concurrence de 1 823 718 \$ par an, n'a payé récemment que 130 188 \$, soit 7 % et de ce fait, et est actuellement en cessation de paiement ; tel est le cas également de la SNCC qui est aussi en cessation de paiement) ; (v) La faillite de plusieurs armateurs, surtout ceux du secteur du bois ; (vi) La rébellion fiscale des armateurs du lac Kivu, membres d'ASSALAK (Association des Armateurs du Lac Kivu), refusant de payer la taxe de navigation ; (vii) La dominance de l'informel dans l'exploitation de transport fluvial, notamment les baleinières dont le paiement de la taxe est un casse-tête.

### Problèmes liés aux ressources humaines

Malgré le rajeunissement du personnel et quelques formations organisées, l'application du plan social par le départ de quelques agents et cadres à la retraite, résultante de la mise en œuvre des projets (PTM et PANAV), il existe des contraintes, voire des faiblesses, ne permettant pas à la RVF d'assurer réellement sa mission. Il s'agit des problèmes liés à l'effectif du personnel, à sa sous-qualification et aux conditions sociales des agents ainsi qu'au déficit de gouvernance de la communication.

Depuis sa création en 1971, la RVF avait un effectif du personnel de 1500 agents et cadres répartis sur l'ensemble du réseau hydrographique Congolais. Actuellement, son effectif est de 500 agents et cadres actifs, dont 386 hommes, soit 77 % et 114 femmes, soit 23 %, celles-ci réparties de la manière ci-après : bief Moyen 10 et bief Supérieur 7, c'est-à-dire Kalemie (03), Uvira (01), Goma (01), Kindu (02) et Lubumbashi (00).

En effet, il s'observe une faible présence d'agents de la RVF sur les grands axes du réseau : Mbandaka (2), Kisangani (1) sur le fleuve Congo ; Bandundu (1), Dibaya (0), Mangai (0), Ilebo (0) sur la rivière Kasai ; Bukama (2), Kongolo (21), Kindu (3), Ubundu (0) sur le Lualaba.

Sur les axes de deuxième, troisième et quatrième catégories, pratiquement, la présence de la RVF est quasi inexistante ainsi que sur certains lacs (Maï-ndombe, Albert, etc.).

**Tableau 3.** Evolution du Personnel de la RVF de 2010 – 2020

Année	Genre		Total	%	
	M	F		H	F
2010	494	82	576	86	14
2011	454	82	536	85	15
2012	433	88	521	83	17
2013	425	87	512	83	17
2014	333	69	402	83	17
2015	262	61	323	81	19
2016	249	56	305	82	18
2017	256	53	309	83	17
2018	287	87	374	77	23
2019	372	91	463	80	20
2020	386	114	500	77	23

### De la sous-qualification du personnel technique

Malgré l'appui des partenaires en matière de renforcement des capacités et de renouvellement du personnel, il se pose entre autres un problème sérieux de compétence et/ou d'expertise, spécialement du personnel navigant, faute de formations spécialisées répétées en hydrographie, cartographie, hydrologie, topographie et en techniques de balisage (mobile et fixe). Ceci est aussi l'une des causes d'accidents (naufrages des unités flottantes) et autres incidents observés sur les voies navigables de la RDC. A titre indicatif, avec l'acquisition et la réhabilitation de 8 baliseurs et 16 canots hydrographiques ainsi que la création d'un Centre de Traitement des Données hydrologiques, voire l'installation des bases hydrographiques, la RVF n'a qu'à ce jour que 4 Commandants, 10 Barreurs profileurs, 19 Cartographes (Séniors et Juniors) formés et qualifiés, auxquels il faut ajouter les 14 Capitaines stagiaires fraîchement sortis de l'Ecole Régionale de Formation aux Métiers de Navigation Intérieure (ERFMNI).

### De l'existence d'une politique salariale de survie

La politique salariale actuelle de la RVF est ancrée sur la subvention de l'Etat, appelée EX-BPO (Budget pour Ordre), qui ne relève pas d'une dépense contraignante de l'Etat, à l'instar d'un budget de rémunération. Cette politique n'incite pas les agents et cadres doués et responsables à mieux performer, mais au contraire, elle ne peut être que source de démotivation. La détérioration des conditions salariales est la source principale des conflits sociaux à répétition observés au sein de la RVF.

### Du déficit de gouvernance de la communication

L'existence d'une stratégie de communication à sens unique, au lieu d'être multilatérale est aussi parmi les défis à relever. Ainsi, à l'exception des avis aux navigateurs, très peu de rencontres sont organisées avec les partenaires tant publics (SCTP,



SNCC, etc.) que privés réunis au sein de leurs corporations : CPTF (Comité des Professionnels de Transport Fluvial), ASSALAK (Association des Armateurs du Lac Kivu) et UCAB (Union Congolaise des Armateurs des Baleinières). Aussi, la non-tenu régulière des rencontres avec les gouvernements provinciaux et locaux et les services impliqués dans la gestion et l'entretien des voies fluviales et lacustres constitue aussi un défi à relever.

### **3.6. Délabrement des voies navigables intérieures de la RDC**

Les conséquences entraînées par l'absence des travaux réguliers de balisage et de dragage sont : (i) Les voies de navigation fluviale et lacustre, à l'exception de celles qui ont bénéficié de l'appui des partenaires (fleuve Congo, Kasai, Mongala, Lua,...), sont dans un état d'abandon, entraînant un nombre élevé de passes difficiles, la quasi-inexistence d'échelles d'étiage ; (ii) Les accès de certains ports sont soit ensablés, soit encombrés par des épaves des unités flottantes ; (iii) Malgré quelques campagnes de balisage mobile et fixe sur le fleuve Congo et la rivière Kasai, grâce au PTM et PANAV, il se pose un sérieux problème d'exécution régulière des travaux de balisage sur les axes de première catégorie (fleuve Congo et rivière Kasai) et d'absence de balisage sur les autres axes (2è, 3è et 4è catégories), en particulier, les rivières dont les études techniques ont été financées par le PTM (Kwilu, Sankuru, Lukenie, Mfimi, Haut-Kasai, Ruki et Busira) ; (iv) Le déficit de travaux de balisage est l'une des causes des incidents et accidents sur les voies de navigation Fluviale et Lacustre.

En effet, les chiffres collectés par la CICOS (Commission Internationale du Bassin Congo – Oubangui – Sangha), de 2008 à 2011, indiquent que la RDC a enregistré 153 cas de naufrages déclarés, soit une moyenne de 38 cas par an (RVF, 2019). Ces naufrages ont causé des pertes en vies humaines estimées à 4 770 personnes durant les quatre années, soit une moyenne annuelle de 1193 personnes décédées. Ce qui représente près de 100 personnes par mois qui perdent la vie sur les voies navigables de la RDC. Cette étude a relevé trois observations importantes : (i) 50 % d'accidents et incidents enregistrés sont constitués des naufrages d'unités flottantes, pour la plupart, des baleinières, embarcations en bois (sans respect des normes de fabrication) ; (ii) 34 % sont la conséquence de l'échouement des unités sur des bancs de sable, principalement à cause de l'insuffisance de balisage des voies de navigation ; (iii) 16 % d'accidents et incidents sont dus à l'absence de qualification du personnel navigant.

## **4. CONCLUSION ET PISTES DE SOLUTION**

Les voies navigables intérieures de la RDC constituent l'épine dorsale du développement socioéconomique de la République Démocratique du Congo. L'absence d'aménagement et d'entretien de ces voies reste l'une des causes de la faible performance économique du pays.

Dans le cadre du processus de la transition écologique dont le pays est engagé et au regard de la réalisation des objectifs du développement durable, la mise en place d'un mécanisme de financement innovant et durable pour l'entretien des voies navigables de la RDC s'avère donc indispensable.

Aussi, pour garantir l'entretien des voies de navigation intérieures, rendre performantes et régulières les interventions sur le terrain, maintenir l'état des unités flottantes acquises et réhabilitées, il y a lieu de : (i) Pérenniser et réapproprier les acquis du PANAV et PTM grâce à l'appui financier du Gouvernement et d'autres bailleurs ; (ii) Emerger la RVF au budget de l'Etat, au titre de subvention d'équilibre ; (iii) Assurer la mise en place effective et progressive des bases hydrographiques à travers le réseau hydrographique Congolais ; (iv) Subventionner les travaux d'entretien des autres axes fluviaux non couverts par les partenaires au développement (Kwilu, Kwango, Ruki, Busira, Tshuapa, Lulonga, Sankuru, Mfimi, Lukenie, Lomami, Itimbiri,...) ; (v) Financer le plan de recrutement et de formation du personnel de la RVF, et (vi) Assurer la stratégie de communication multilatérale avec tous les partenaires tant institutionnels que non institutionnels.

Les armateurs et autres opérateurs économiques doivent participer activement au processus de création du Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires en vue de mettre fin au sous-financement chronique des travaux d'entretien et d'aménagement des voies d'eau.

### **Remerciements**

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

### **Références**

Blaise F., 2019. *Appui à la navigation des voies fluviales et lacustres en RDC : Acquis et réalisation, communication faite à la quatrième réunion du comité de pilotage du PANAV, compte rendu, Ministère des Transport et Voies de Communication, Kinshasa.*

CIMA, 2013. *Projet de Transport Multimodal (PTM), Etude sur la mise en place des Fonds d'entretien des*



*voies navigables de la RDC : Rapport final.* CIMA INTERNATIONAL, LAVAL.

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>.

Ngomper Ilunga R., 2012. *La problématique de l'entretien des routes de la navigation intérieure en RDC.* Ministère des Transports et voies de communication, Etats généraux des voies navigables en RDC. Rapport Final, Kinshasa.

RVF (Régie des Voies Fluviales), 2020. *Etat des lieux des voies de navigation intérieure de la RDC et Actions prioritaires à réaliser.*