Ministère des Transports de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande

«PROGRAMME D'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES CONGOLAISES ET DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, CONFRONTÉES À L'ENSABLEMENT ET À LA POLLUTION DES EAUX»

(Document Synthèse)

FICHE SYNTHESE DU PROGRAMME	Date d'élaboration du document 27 Novembre 2019
TITRE	ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES CONGOLAISES ET DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, CONFRONTÉES À L'ENSABLEMENT ET À LA POLUTION DES EAUX
SECTEURS	Voies navigables maritime et continentale
LOCALISATIONS	VOIES NAVIGABLES MARTIME ET CONTINETALES DES DEPARTEMENTS (Kouilou, Pointe Noire, la Likouala, la Cuvette centre, la Sangha, les plateaux et Brazzaville)
PROMOTEUR	Ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande
PARTENAIRES TECHNIQUES	SCVEN, VIAFCO, GROUPE COLLEGIA CANADA
BAILLEURS DE FONDS	ETAT CONGOLAIS, BDEAC, BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT
RESPONSABLE DU DOSSIER	Monsieur **MOKIMA Gabriel Joseph**, chargé de missions au Ministère de Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME	L'initiative consiste à mettre en place une série d'activités, pouvant permettre à ces voies de communication, d'être propres et navigables toutes les saisons. A cet effet, le programme est structuré en deux volets, cités ci-dessous : • **Volet 1** : Recherche et identification des écueils gênant la navigation sur des plans de cours du pays et autres voies navigables, utilisées par les petites embarcations. • **Volet 2** : Installation d'un système de collecte et de traitement des déchets solides
PRÉSENTATION DES VOIES NAVIGABLES	**1. Les voies navigables continentales** Les voies navigables congolaises sont innombrables et très sollicitées par les populations rurales. Plus de la moitié du territoire national est irriguée par des eaux. La plus grande de ces voies est le fleuve Congo, connectée à des affluents, tels que : l'Oubangui, la Sangha, la Likouala aux Herbes, l'Alima, la Likouala Mossaka et le Kassaï en RDC. D'après les données de la CICOS, le cours moyen du fleuve Congo, qui s'étend sur 1.700 km et qui a une largeur atteignant par endroits 16 km forme, avec ses affluents les plus importants (l'Oubangui et le Kasaï), les trois axes principaux utilisables pour le trafic commercial, ce dernier a fortement diminué au cours des dernières années. **2. La côte atlantique** La côte atlantique congolaise s'étend sur 170 km, elle limite deux départements, à savoir les départements du Kouilou et de Pointe Noire. Elle est employée par les pêcheurs artisanaux, qui pratiquent la pêche côtière artisanale, cet espace connait beaucoup de pollutions depuis plusieurs années à cause de l'exploitation pétrolière.

CONTEXTE	Le cours moyen du fleuve Congo, qui s'étend sur 1.700 km et qui a une largeur atteignant par endroits 16 km forme, avec ses affluents les plus importants (l'Oubangui et le Kasaï), les trois axes principaux utilisables pour le trafic commercial, lequel a fortement diminué au cours des dernières années. Cette situation découle non seulement de l'instabilité politique dans la sous-région, mais aussi du fait que les affluents au nord de l'équateur (comme l'Oubangui et la Sangha) connaissent des étiages sévères consécutifs à une variabilité climatique dans cette partie du bassin, entraînant un arrêt total de la navigation durant 3 à 4 mois pendant l'année. C'est ainsi que les hautes eaux de l'Oubangui, de la Lobaye, de la Sangha et de la N'Goko se situent principalement de juillet à mi-novembre, alors que les basses eaux du fleuve du Congo sont enregistrées principalement de juin à septembre avec une décrue secondaire moins importante en février et mars. En pratique, le transport fluvial est encore loin de tenir ses promesses en termes de contribution au développement économique général. 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 médiocrité de son cadre réglementaire ainsi que des nombreux obstacles non physiques entravant les déplacements.
JUSTIFICATION	Les populations des villes riveraines du fleuve Congo et ses affluents dépendent de ceux-ci, elles les utilisent comme source de nourriture, d'eau douce et pour le transport des biens et des personnes entre les localités. Le limon, les sédiments et autres dépôts qui s'accumulent au fil de temps, entravent de manière négative le flux naturel, la vitalité et la profondeur des cours d'eau d'une part, la pollution due aux activités des sociétés pétrolières, Et les déchets plastiques sont néfastes pour les écosystèmes, qui sont une source de nourriture pour les populations des localités côtières. La république du Congo qui a lancé sa politique de diversification économique a une possibilité de le faire à travers une économie fluviale qui regroupe, tout l'ensemble des activités d'échanges économiques liés à l'eau. Afin de réussir à installer une économie fluviale dynamique et prospère, il faudra un réseau fluvial qui, afin de garantir des trafics intensifs et réguliés. C'est pourquoi, il est très urgent de procéder au dragage de toutes les voies navigables, utilisées par les hommes pour le transport des biens et de personnes et introduire des nouveaux moyens de transport, léger, sécurisé et moins polluant, pour le transport sur le fleuve, rivière et autres cours d'eau. Eliminer déchets solides, dans la partie côtière de la république du Congo et du fleuve et des rivières., va contribuer à améliorer l'économie nationale.
OBJECTIFS	• Rendre praticable les voies navigables durant toute l'année ; • Introduire des nouveaux modèles d'embarcations en bois, normées et sécurisées ; • Résoudre durablement la problématique de pollution des eaux, provoquée par les déchets solides au niveau de mer et de l'océan d'une part, et par les embarcations de fortune d'autre part.

ACTIVITÉS À MENER	• Réalisation des études bathymétriques des toutes les voies navigables en vue d'identifier tous les sites à draguer ; • Réalisation des études sur la pollution des eaux de la côte maritime ; • Introduction d'un nouveau système de transport des biens, et des personnes sur les eaux continentales (barques en bois)
PARTENAIRES TECHNIQUES	Les expertises identifiées sont variées, celles-ci sont reparties dans les différentes tâches, et ceci de la manière suivante : 1) **GIE - SCVEN :** Bathymétrie des cours d'eau, identification des ecueils. 2) **VIAFCO** : Fabrication des barques en bois moderne 3) **Groupe Collegia Canada** : Etude de la pollution des eaux et l'installation d'un système de collecte et de traitement des déchets solides de l'océan, de mer et des cours d'eau. Il convient de signaler qu'en dehors du Groupe Collegia Canada qui n'a pas encore des assises au Congo, le **GIE – SCVEN** (Groupement d'intérêt Economique et de Sécurité en Navigation) est opérationnel sur le sol congolais, en outre **VIAFCO**, firme d'origine vietnamienne avait déjà réalisé, des études techniques d'installation d'un chantier naval vers Ollombo, en vue de construire de barques en bois.
BAILLEURS DE FONDS	Le principal bailleur de fonds dans cette initiative est l'Etat congolais à travers son budget d'investissement, les autres à savoir : la Banque Africaine de Développement (**BAD**), ainsi que la Banque de Développement des Etats d'Afrique Centrale **(BDEAC)** seront contactés, après la validation et le lancement du programme.
MISE EN ŒUVRE DU PROJET	La mise en œuvre du programme passe par : • La mise en place d'une équipe de pilotage, structurée; • Les rencontres avec les partenaires techniques et la signature des documents de différentes ententes ; • Les identifications des différents sites des activités ; • La réalisation des études de faisabilité ;

Fait à Brazzaville, le 27 Novembre 2019

Le Chargé de missions au MTACMM

Mr. MOKIMA Gabriel Joseph