

MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS



Cellule d'Appui et de Suivi des
Programmes Régionaux et des
Activités des Corridors des
Transports



LA RDC ET LES ENJEUX DES CORRIDORS DES
TRANSPORTS SOUS-REGIONAUX

Présenté par
ROGER TE-BIASU
COORDONNATEUR DE LA CEPCOR

Conférence EXPO BETON du 18 au 21 Septembre 2018
Kinshasa - RD Congo

LE PLAN DE LA PRESENTATION

1. Généralités sur le transport international en RDC.
2. Facteurs à la base de l'utilisation des ports maritimes étrangers par la RDC.
3. Corridors des transports sous-régionaux.
4. Présentation de la CEPCOR.
5. Mise en place de l'Autorité de gestion du Corridor Ouest (Corridor de Bas-Congo) : Transformation en Corridor de développement Economique.
6. Conclusion



1. GÉNÉRALITÉS SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL EN RDC

- La RDC est un Etat semi-enclavé, qui n'a d'ouverture sur l'Océan Atlantique que dans le Kongo Central (Matadi, Boma et Moanda), avec un littoral de 37 Km sur une superficie de 2.345.309 Km².
- Ce littoral constitue la principale porte d'entrée au pays et le passage obligé des marchandises en transit a destination de la RCA, le Cameroun et l'Angola à travers les tronçons fluviaux du fleuve Congo et de la rivière Ubangi.



1. GÉNÉRALITÉS SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL EN RDC (SUITE 1)

- Conformément à la résolution 56/180 de l'Assemblée Générale des Nations Unies, relative au droit des pays enclavés d'accéder à la mer, la RDC recourt aux ports maritimes africains repartis en trois catégories ci-après :

i. Façade Ouest de la côte africaine :

- Kribi/Douala (Cameroun) ;
- Pointe Noire (Congo Brazza) ;
- Luanda et Lobito (Angola) ;
- Walvis Bay (Namibie).

ii. Façade Est :

- Mombasa (Kenya) et Dar-es-Salaam (Tanzanie)



INTERNATIONALEN RDC (FIN)

(iii) Façade Sud :

- Nacala, Beira et Maputo (Mozambique);
- Durban et Cape Town (Afrique du Sud).



2. LES FACTEURS À LA BASE DE L'UTILISATION DES PORTS ÉTRANGERS PAR LA RDC

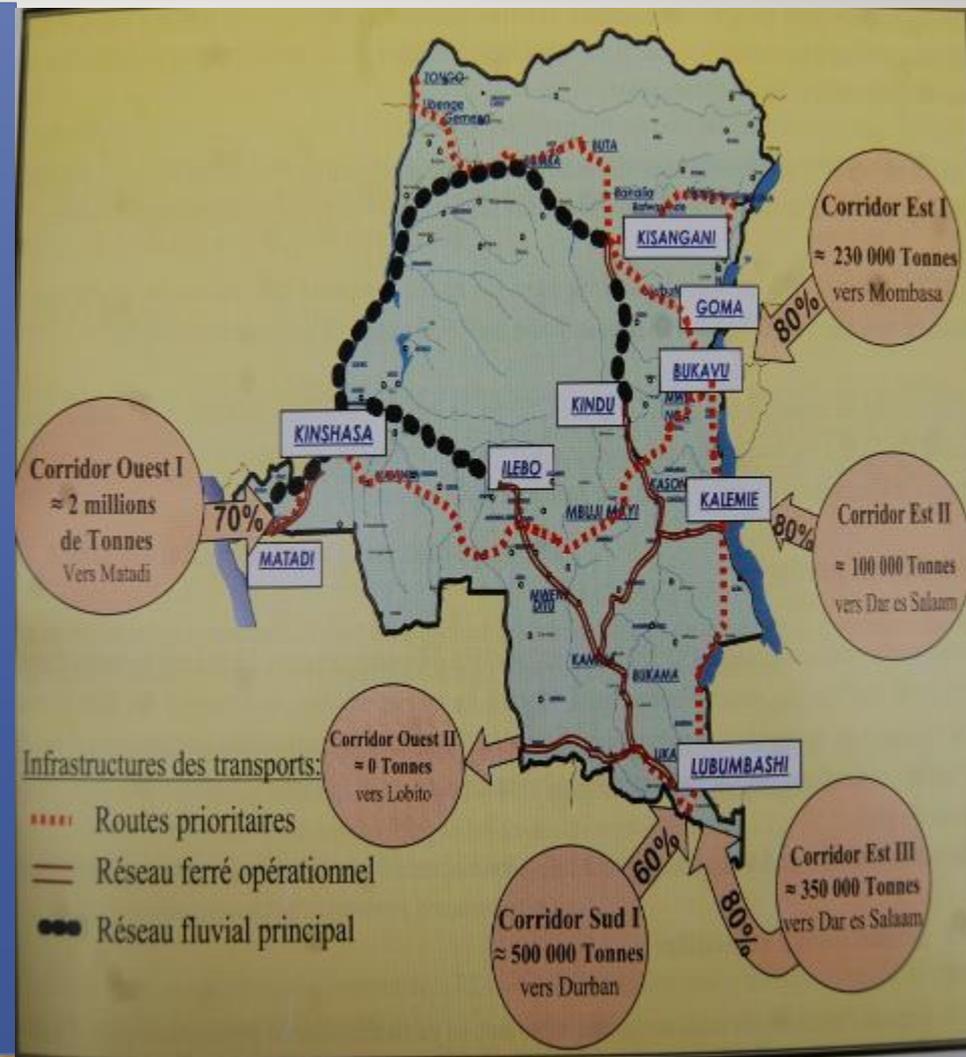
- **Facteur géostratégique**, la RDC vaste pays de 80 millions de consommateurs situé au cœur de l'Afrique Centrale, entourée de 9 voisins, ayant plusieurs possibilités et capacités de se mouvoir dans toutes les directions notamment au Nord, au Sud, à l'Est et à l'Ouest et d'avoir une économie avec un marché diversifié en produits venant de différentes régions et horizons du monde.

- **Statut de pays semi-enclavé** avec deux (2) points d'accès à l'Océan Atlantique que sont les ports maritimes de Boma et Matadi, de capacité opérationnelle réduite, d'accès difficile (90 à 150 km de l'Océan, avec besoin de dragage en période de crue).



2.LES FACTEURS À LA BASE DE L'UTILISATION PAR LA RDC DES PORTS ÉTRANGERS (FIN)

- La grande partie du pays recours aux corridors des transports sous-regionaux pour le besoin du commerce international.



3. POINTS SUR LES CORRIDORS DES TRANSPORTS SOUS-RÉGIONAUX

3.1 Définition classique

Le Corridor de transport est un ensemble des axes routiers, ferroviaires et voies d'eaux navigables, ainsi que des infrastructures des transports qui relient les zones d'activités économiques d'un ou plusieurs pays à un autre pays disposant d'un port maritime.

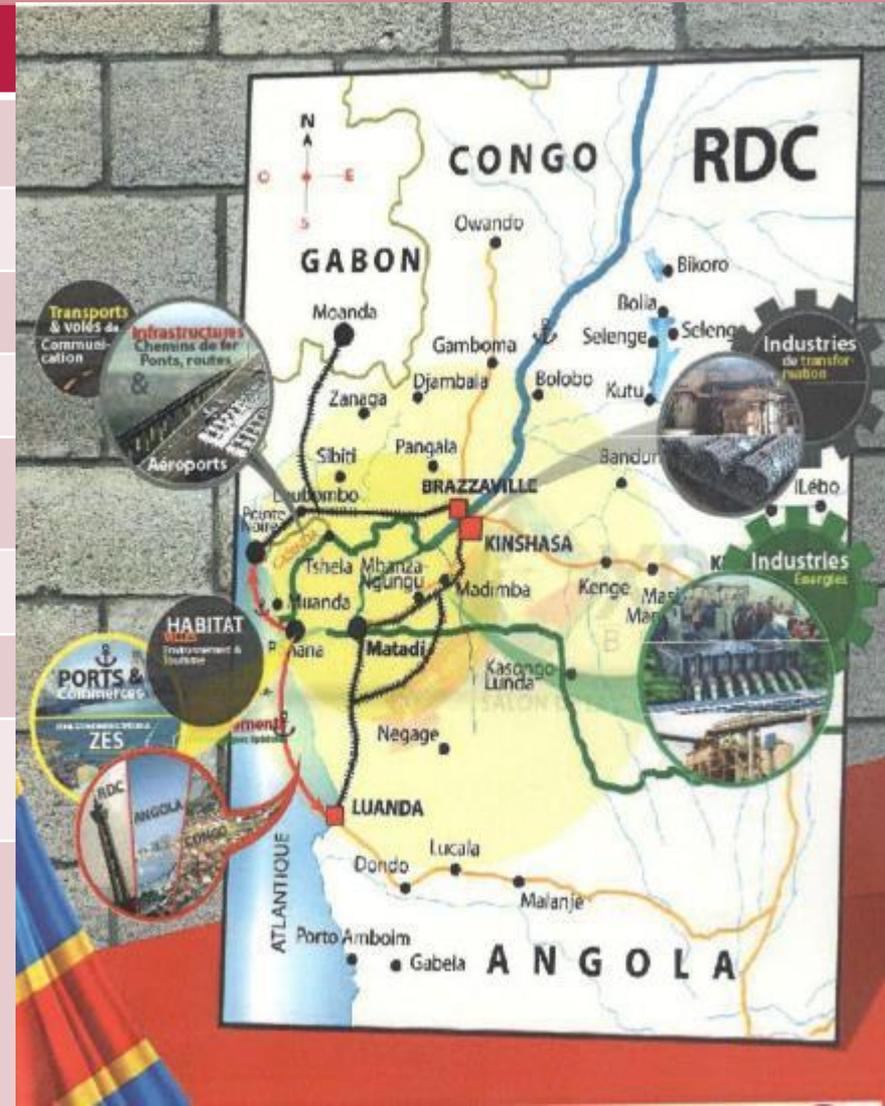


3. POINTS SUR LES CORRIDORS DES TRANSPORTS SOUS-RÉGIONAUX (SUITE I)

3.2 Les Corridors des transports utilisés par la RDC

I. Corridor du Bas Congo

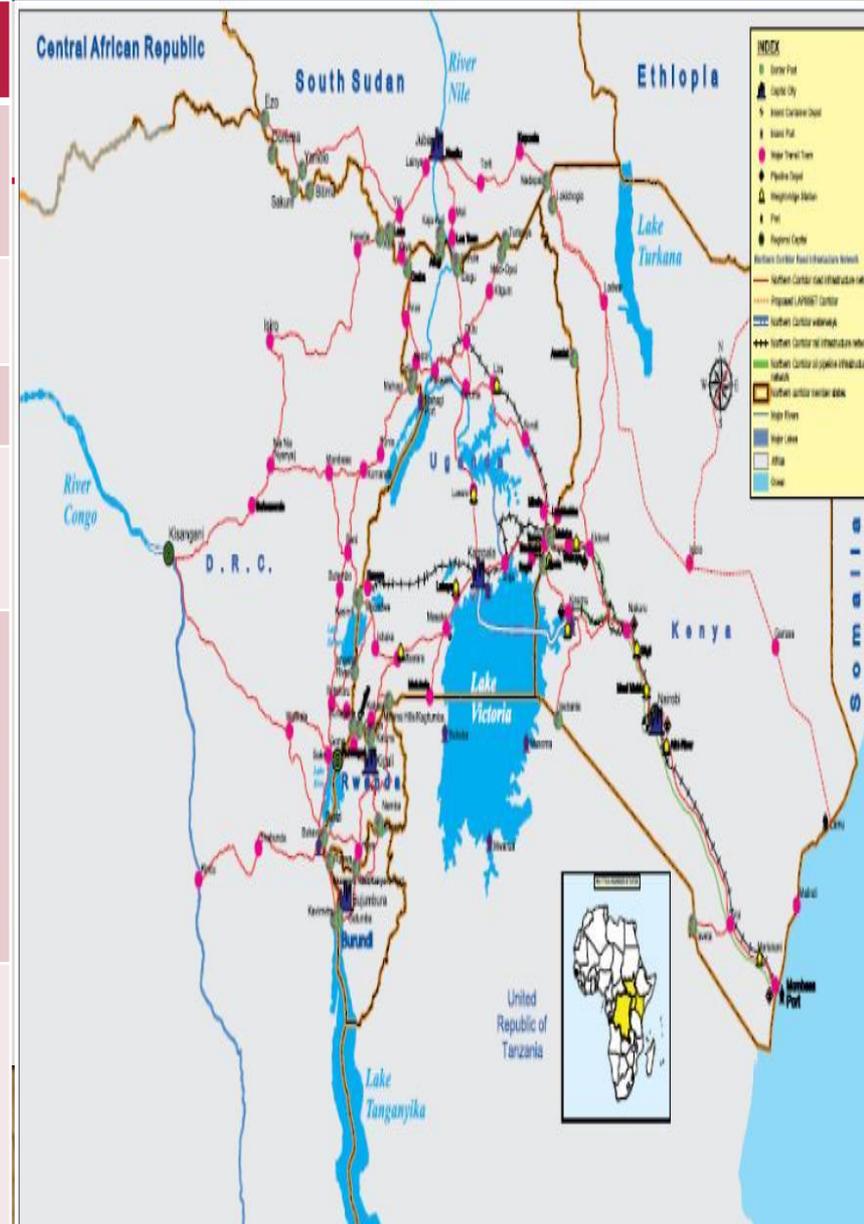
| | |
|-------------------------------------|---|
| Pays membres | Angola et RDC |
| Ports fluviaux | Matadi et Boma |
| Origine | Matadi |
| Destination | Luanda (Angola) et Kinshasa |
| Infrastructures et Facilités | Ports : Matadi, Boma (RDC) et Luanda (Angola) |
| | Réseau routier : 1171 Km |
| | Voies d'eaux navigables : Fleuve Congo |
| Cadre inst. et réglement.. | Accord en préparation au niveau de la SADC |
| Projets integrateurs | Projet du port en eau profonde de Banana, Projet de construction du chemin de fer Matadi-Boma-Banana et Projet d'extension de la voie ferrée Cabinda-Boma |



3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILIZES PAR LA RDC (SUITE II)

II. CORRIDOR NORD

| | |
|-------------------------------------|--|
| Pays membres | Burundi, RDC, Kenya, Rwanda, Ouganda, et Sud-Soudan |
| Pays de transit | Burundi, Rwanda, Ouganda |
| Origine | Mombasa (Kenya) |
| Destination | Kisangani (RDC), Bujumbura (Burundi), Kigali (Rwanda), Kampala (Ouganda), Juba (Sud-Soudan) |
| Infrastructures et facilités | <p>Port maritime : Mombasa (Kenya) : 19, 95 millions de tonne de 1995 à 26,7 millions de tonne en 2015</p> <p>Ports lacustres : Kisumu (Kenya), Bell et Jinja (Ouganda), Mahagi (RDC)</p> <p>Port Fluvial : Kisangani (RDC)</p> <p>Réseau routier total : 13.211 Km dont Burundi: 463 Km, RDC: 4279 Km, Kenya: 1710 Km, Rwanda: 781 Km et Sud Soudan: 3691 Km.</p> |



3.2. Les Corridors utilisés par la RDC (SUITE III)

II. CORRIDOR NORD (SUITE ET FIN)

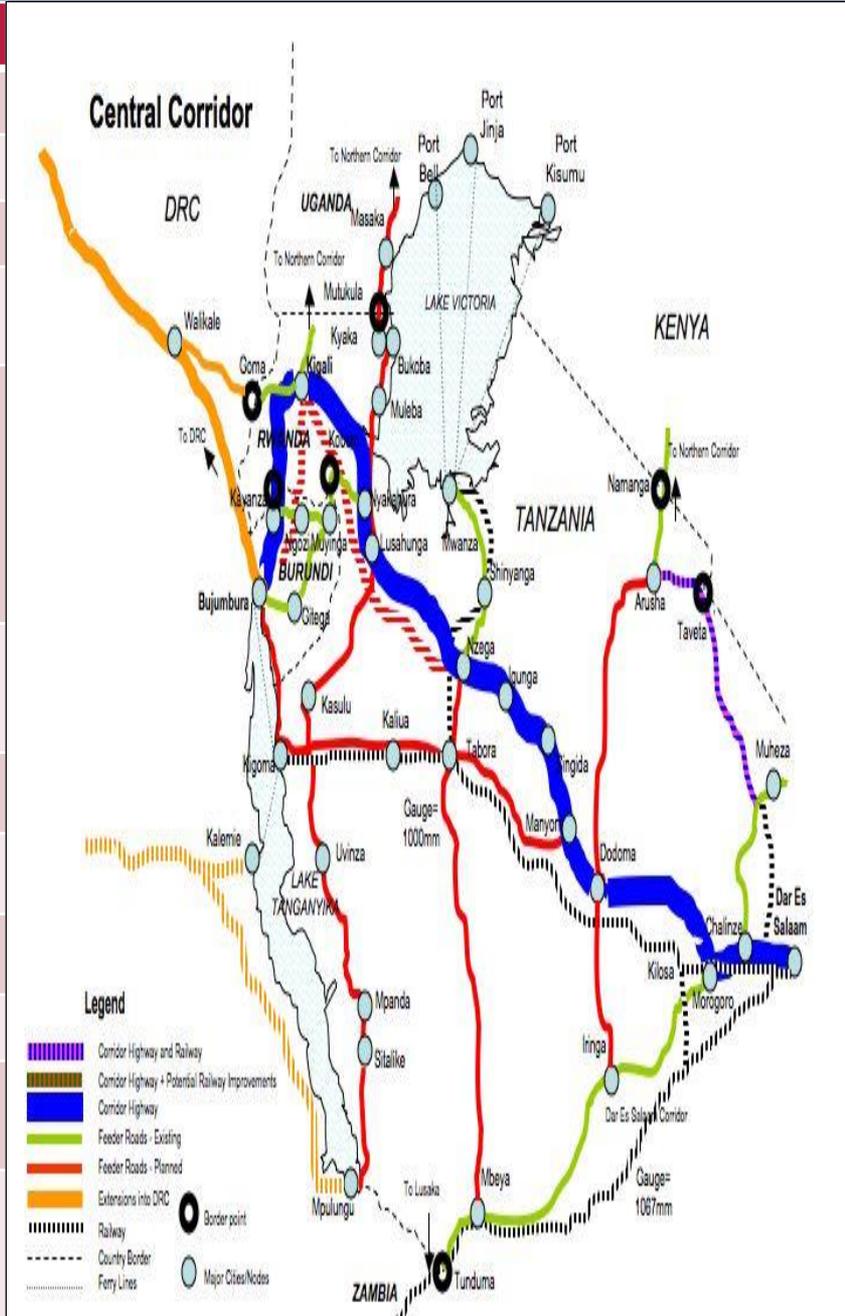
| | |
|---------------------------------------|--|
| ■ Infrastructures et facilités | Réseau ferroviaire total : 3980 Km dont RDC: 1474 Km (SCUF et Kinshasa-Matadi), Kenya: 1302 Km et Ouganda :1204 Km |
| | Voies d'eaux navigables : Lacs Victoria, Albert, Edouard, Kivu, ainsi que les fleuves Congo et Kagera |
| | Oléoduc : 1000 Km (Kenya) |
| | Postes frontières : 26 dont 20 partagés par la RDC avec les autres pays membres |
| ■ Cadre inst et réglementaire | Accord signé en 1985 et révisé en 2007, ratifié par la RDC en 2015 . ACTT-CN |
| ■ Projets intégrateurs | Projet du chemin de fer à écartement standard, Projet de mise en place des Stations d'Arrêt et de Repos (RSS), Projet de construction des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) |



3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILISÉS PAR LA RDC (SUITE IV)

III. CORRIDOR CENTRAL

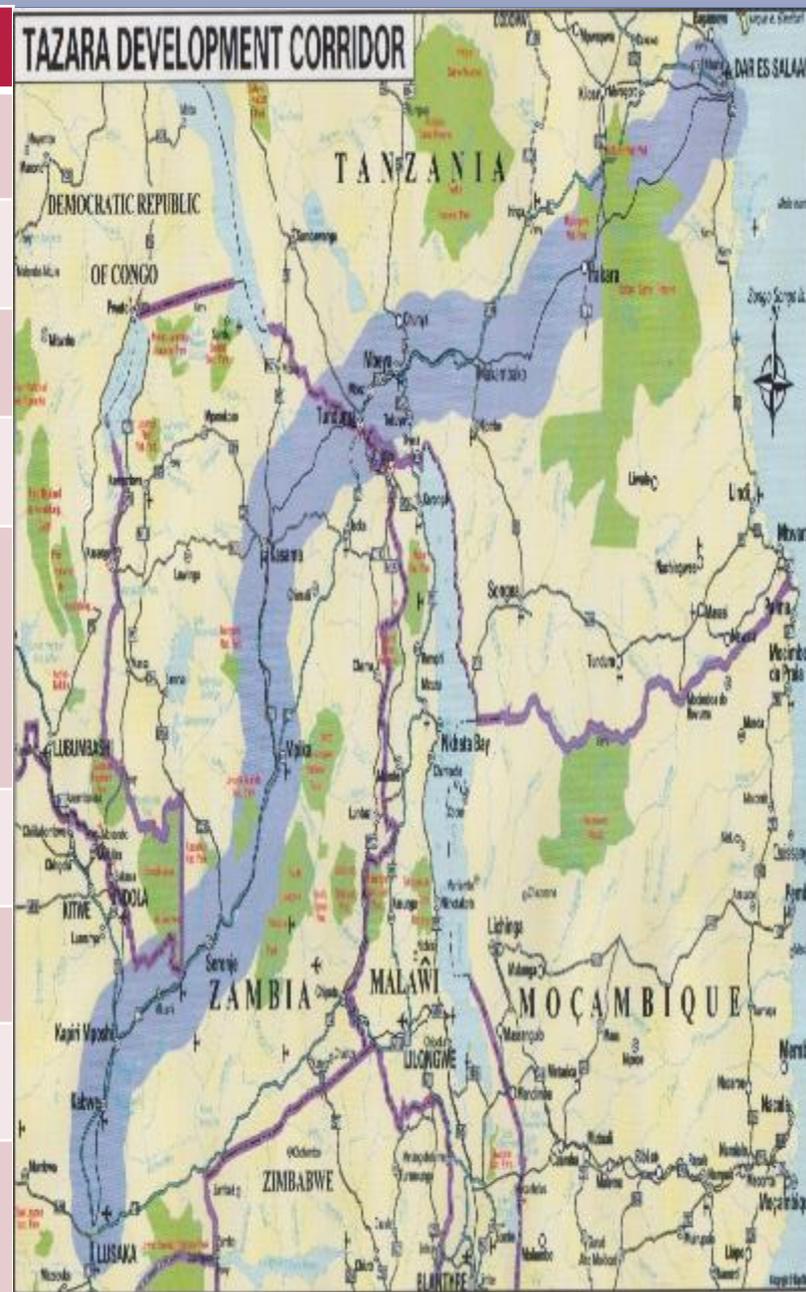
| | |
|--|---|
| Pays membres | Burundi, RDC, Rwanda, Ouganda, Tanzanie |
| Pays de transit | Burundi, Rwanda, Ouganda |
| Origine | Dar-es-Salaam (Tanzanie) |
| Destination | Bukavu, Kindu et Kisangani (RDC), Bujumbura (Burundi), Kigali (Rwanda), Kampala (Ouganda) |
| Infrastructures et facilités | <p>Port maritime : Dar-es-Salaam (Tanzanie)-14.093.474 million de tonne en 2015 à 13.299.594 million de tonnes en 2016</p> <p>Ports lacustres : Kigoma et Mwanza en Tanzanie, Bujumbura/Burundi, Bell/Ouganda, Kalundu, Baraka, Kalemie et Moba en RDC</p> <p>Réseau routier total : 3.147 Km dont 245 Km: Burundi, 797 Km: RDC, 352 Km: Rwanda, 223 Km: Ouganda et 1530 Km pour la Tanzanie)</p> <p>Réseau ferroviaire total : 3.393 Km dont 1.632 Km pour la Tanzanie et 1.761 Km pour la RDC</p> <p>Voies d'eaux navigables : Lacs Victoria et Tanganyika</p> <p>Ponts bascules : 10 (9 pour la Tanzanie et 1 pour l'Ouganda)</p> <p>Potes de contrôle : 3 pour la Tanzanie</p> |
| Cadre institutionnel et réglementaire | Accord signé en 2006 et ratifié par la RDC en 2015 AFTT-CC |
| Projets intégrateurs | Projet du chemin de fer à écartement standard, Projet de construction des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) Projet de réhabilitation des ports |



3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILISÉS PAR LA RDC (SUITE V)

IV. CORRIDOR DE DAR ES SALAAM

| | |
|-------------------------------------|--|
| Pays membres | Malawi, RDC, Tanzanie et Zambie |
| Pays de transit | Zambie |
| Origine | Dar-es-Salaam (Tanzanie) |
| Destination | Kolwezi (RDC) et Lilongwe (Malawi) |
| Infrastructures et facilités | Port maritime : Dar-es-Salaam (Tanzanie) -14.093.474 million de tonne en 2015 à 13.299.594 million de tonnes en 2016 |
| | Réseau routier : 2850 Km |
| | Réseau ferroviaire : 2268 Km |
| | Nombre de Postes frontières : 3 |
| Cadre inst et réglementaire | Accord en préparation |



3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILISÉS PAR LA RDC (SUITE VI)

V. CORRIDOR DE BEIRA

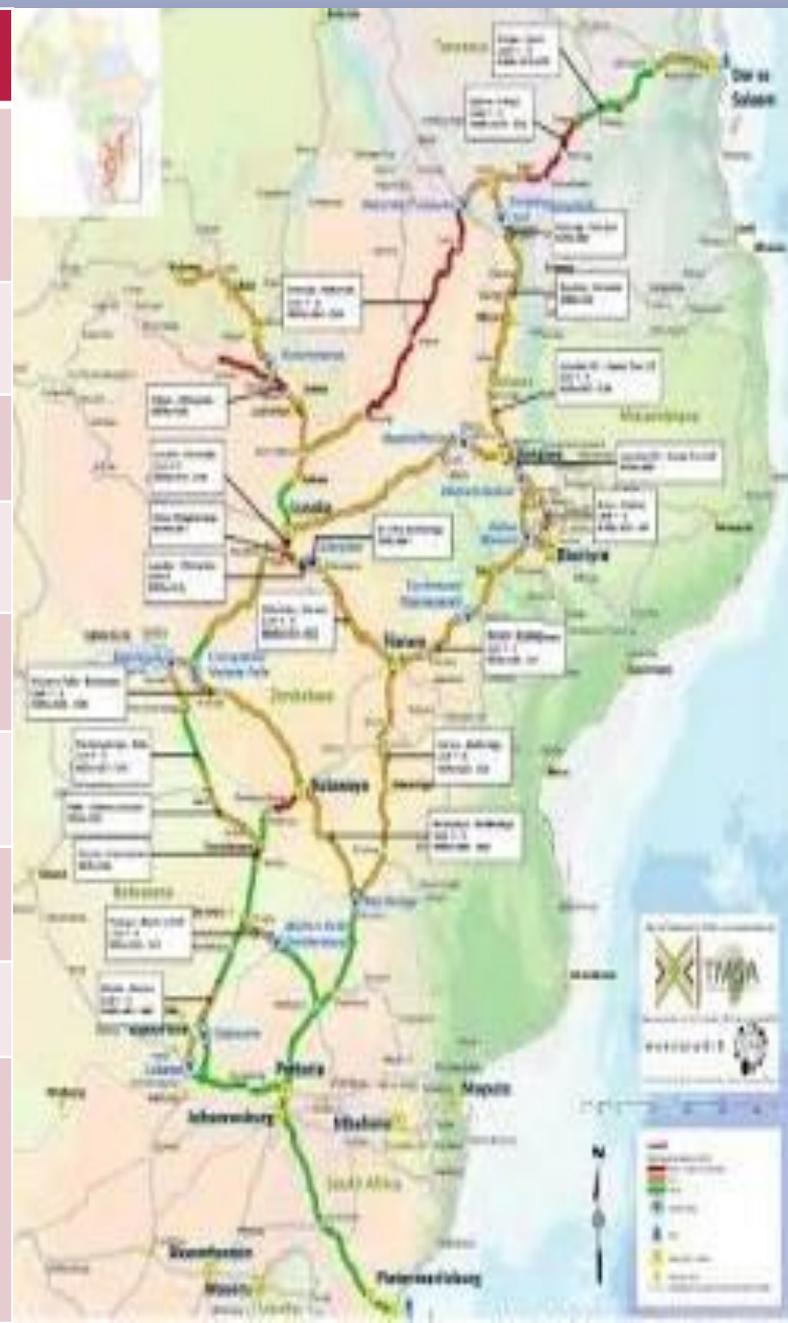
| | |
|--|---|
| ■ Pays membres | Malawi, Mozambique, RDC, Zimbabwe et Zambie |
| ■ Origine | Beira (Mozambique) |
| ■ Destination | Kolwezi (RDC) et Lilongwe (Malawi) |
| ■ Infrastructures et facilités | Port maritime : Beira (Mozambique) |
| | Réseau routier : 1600 Km (Beira-Lubumbashi), 950 Km (Beira-Lilongwe) |
| | Réseau ferroviaire : 2.652 Km |
| | Postes frontières : 4 |
| Cadre institutionnel et réglementaire | Accord en préparation |



3.2. LES CORRIDORS UTILISÉS PAR LA RDC (SUITE VII)

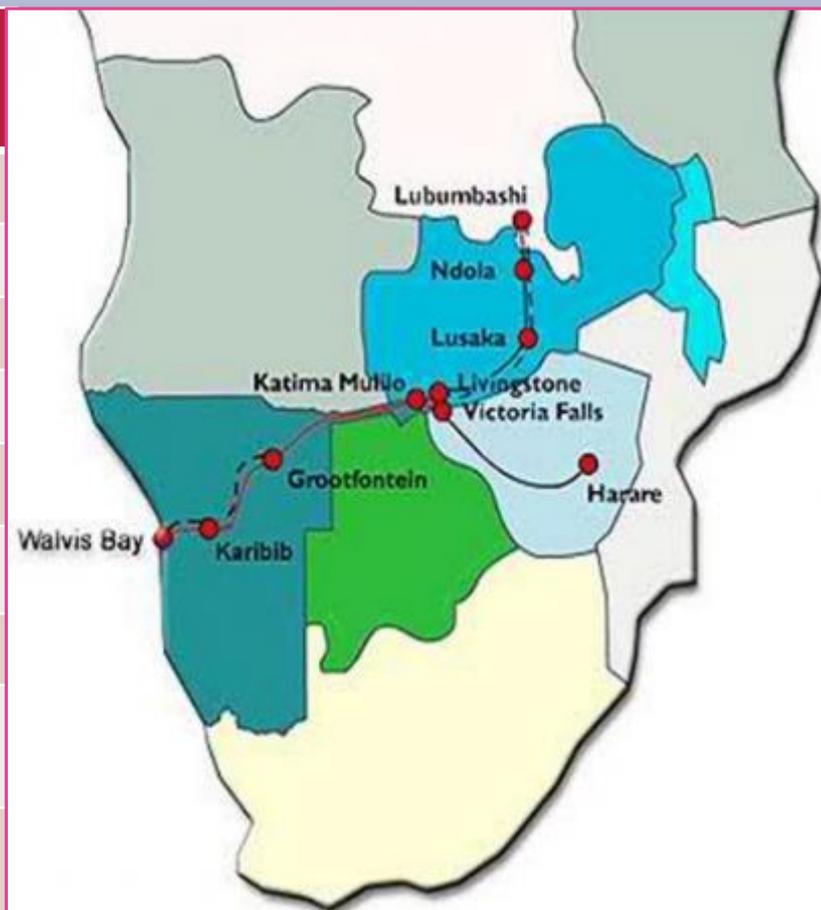
VI. CORRIDOR NORD-SUD

| | |
|---|---|
| ■ Pays membres | Afrique du Sud, Botswana, Malawi, Mozambique, RDC, Zimbabwe et Zambie |
| ■ Pays de transit | Botswana, Mozambique, Zimbabwe et Zambie |
| ■ Origine | Durban (Afrique du Sud), |
| ■ Destination | Kolwezi (RDC), Lilongwe (Malawi), Blantyre, |
| ■ Infrastructures et facilités | Port maritime : Durban (Afrique du Sud) |
| | Réseau routier : 2.933 Km |
| | Réseau ferroviaire : 3.276 Km |
| | Postes frontières : 7 |
| ■ Cadre institutionnel et réglementaire | Accord en préparation |



VII. CORRIDOR WALVIS BAY

| | |
|---|--|
| ■ Pays membres | Namibie, RDC et Zambie |
| ■ Pays de transit | Zambie |
| ■ Origine | Walvis Bay (Namibie) |
| ■ Destination | Kolwezi (RDC) |
| ■ Infrastructures et facilités | Port maritime : Walvis Bay (Namibie) |
| | Réseau routier : 2.690 Km |
| | Réseau ferroviaire : |
| ■ Cadre institutionnel et réglementaire | Accord signé en 2010 et ratifié en 2015 par la RDC Group Walvis Bay |
| ■ Projets intégrat | Projet du chemin de fer de l'Ouest/EPINSAN |



VIII. CORRIDOR DE LOBITO

| | |
|--------------------------------|--|
| ■ Pays | Angola, RDC et Zambie |
| ■ Pays de transit | RDC/ Kolwezi |
| ■ Origine | Lobito (Angola) |
| ■ Destination | Kapiri Mpochi (Zambie) |
| ■ Infrastructures et facilités | Port maritime : Lobito (Angola) |

3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILISÉS PAR LA RDC (SUITE IX)

VIII. CORRIDOR DE LOBITO (SUITE I)

| | |
|--|---|
| ■ Infrastructures et facilités | Réseau routier : 2.156 Km |
| | Réseau ferroviaire : 2.304 Km |
| | Postes frontières : 2 |
| ■ Cadre inst. et réglementaires | Accord en préparation |
| ■ Projets intég | Projet de réhabilitation de la route Lobito-Kolwezi Projet de réhabilitation du tronçon ferroviaire du Corridor Projet de construction du poste frontière de Dilolo |



IX. CORRIDOR DE KRIBI/ DOUALA

| | |
|-------------------|--------------------|
| ▪ Pays | Cameroun, RCA, RDC |
| ▪ Pays de transit | RCA |
| ▪ Origine | Kribi (Cameroun) |



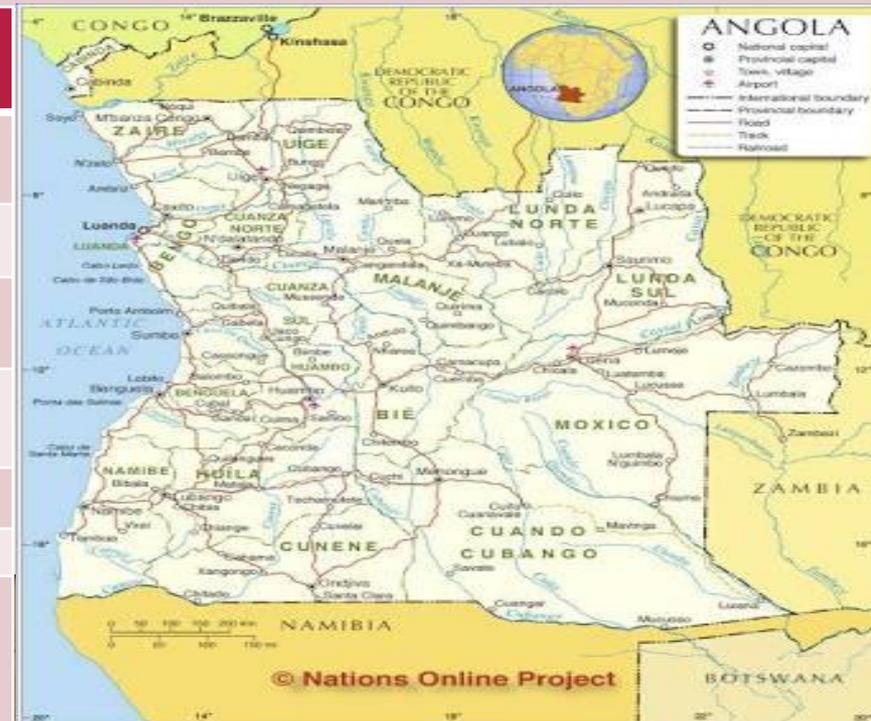
3.2. LES CORRIDORS DES TRANSPORTS UTILISÉS PAR LA RDC (FIN)

IX. CORRIDOR DE KRIBI/ DOUALA (SUITE I)

| | |
|---|--|
| ▪ Destination | Akula et Businga (RDC) |
| ▪ Infrastructures et facilités | Ports maritimes : Kribi et Douala (Cameroun) |
| | Réseau routier : 3.464 Km (815 Km/Cameroun, 1074 Km/RCA, 1575 Km/RDC) |
| | Voies d’eaux navigables : rivière Ubangi |
| ▪ Cadre institutionnel et réglementaire | Accord en préparation |

X. CORRIDOR DE MALANGE

| | |
|---|--|
| ▪ Pays | Angola et RDC |
| ▪ Origine | Luanda (Angola) |
| ▪ Destination | Tshikapa et Mbuji-Mayi (RDC) |
| ▪ Infrastructures et facilités | Port maritime : Luanda (Angola) |
| | Réseau routier : a évaluer |
| ▪ Cadre institutionnel et réglementaire | Accord en préparation |



3.3. STRUCTURES DE GESTION DES CORRIDORS

- CONFORMÉMENT AUX ACCORDS SIGNÉS, LES PARTIES CONTRACTANTES CONFIENT LA GESTION DES CORRIDORS AUX SECRÉTARIATS PERMANENTS MISES EN PLACE POUR COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DE CES ACCORDS ET DE TOUTES LES AUTRES DÉCISIONS ET RÉOLUTIONS PRISES PAR LES ORGANES DIRIGEANTS AU NIVEAU SOUS-RÉGIONAL.
- AU NIVEAU NATIONAL, LES MINISTÈRES AYANT LES TRANSPORTS DANS LEURS ATTRIBUTIONS DANS LES ETAS CONTRACTANTS COORDONNENT LA MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES ET ACTIVITÉS DES CORRIDORS EN COLLABORATION AVEC LES SECRÉTARIATS PERMANENTS.
- AU REGARD DE L'IMPORTANCE QUE REVÊT LES QUESTIONS DES CORRIDORS DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE DE NOTRE PAYS ET DE LEURS CARACTÈRES TRANSVERSAUX, NOTAMMENT LA MULTIPLICITÉ DE SERVICES PUBLICS ET PRIVÉS IMPLIQUÉS, LE GOUVERNEMENT A RÉSOLU DE METTRE UN ORGANE TECHNIQUE DE GESTION PLACE SOUS LA TUTELLE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS, DÉNOMMÉ LA CELLULE D'APPUI ET DE SUIVI DES PROGRAMMES RÉGIONAUX ET DES ACTIVITÉS DES CORRIDORS DES TRANSPORTS « CEPCOR, EN SIGLE.»



43rd MEETING OF THE EXECUTIVE COMMITTEE OF NCTTCA
SAROVA WHITESANDS BEACH RESORT & SPA, MOMBASA, KENYA 10th - 14th JULY 2017



43rd MEETING OF THE EXECUTIVE COMMITTEE OF NCTTCA
SAROVA WHITESANDS BEACH RESORT & SPA, MOMBASA, KENYA 10th - 13th JULY 2017

3.4 LES AVANTAGES LIES A L'APPARTENANCE AUX ORGANISATIONS DES CORRIDORS

LES AVANTAGES QUE LA RDC TIRE SONT NOTAMMENT :

- La gratuité du droit de passage de marchandises en transit en provenance et à destination de la RDC ;
- La réduction des coûts de transport qui impactent les coûts de biens et services dans la région.
- L'harmonisation des procédures administratives, douanières, d'immigration et autres facilités de transit ;
- L'harmonisation des réglementations de transport et des politiques de transport avec les pays voisins ;
- La réduction des barrières non tarifaires : réduction des délais de dédouanement, délais aux frontières ; réduction de multiples inspections sur la route, au Port et sur les routes de transit ;
- La compétitivité des exportations et, partant, de l'économie nationale : les débouchés commerciaux,....
- L'accès aisé à la mer;
- L'harmonisation des normes de construction de routes et autres infrastructures ;
- Les requêtes de financement conjointes des projets d'infrastructures de transport;
- L'échange de données et informations douanières.
- La traçabilité de marchandises, etc.

4. Missions de la CEPCOR

- Créée par Décret n°14/032 du 21 Novembre 2014, la CEPCOR est un :
- Interface national et point focal des organisations sous-régionales des Corridors;
- Représente la RDC dans les assises sous-régionales, régionales et internationales.

assister le Gouvernement dans la définition de la politique de transport de transit et interconnexion des réseaux des transports

suivre la mise en œuvre des projets intégrateurs

réaliser des études sur la facilitation du transports et commerce



5. LA MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DE GESTION DU CORRIDOR OUEST (CORRIDOR DE BAS-CONGO)

5.1. HISTORIQUE

- ❖ Lors des réunions tenues respectivement à Windhoek (Namibie) et Maseru (Lesotho), en juin et juillet 2008, les Ministres en charge des Transports de la SADC avaient adopté le concept de «Corridor des Groupes Agrégés»
- ❖ Dans cette optique, quatre (4) groupes agrégés (Occidental, Oriental, Austral et Nord Sud) constitués des 18 corridors ont été établis dans la région SADC, dont le Corridor du Bas Congo qui fait parti de six (6) Corridors du Groupe Occidental
- ❖ En outre, les Ministres avaient décidé que les structures de gestion de différents corridors soient mises en place.
- ❖ A ce jour, il faut noter que les Accords portant création des Corridors du Bas-Congo, Trans Kalahari et Walvis Bay-Ndola-Lubumbashi, ont été formellement signés.



5. LA MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DE GESTION DU CORRIDOR OUEST (CORRIDOR DE BAS-CONGO) - SUITE I

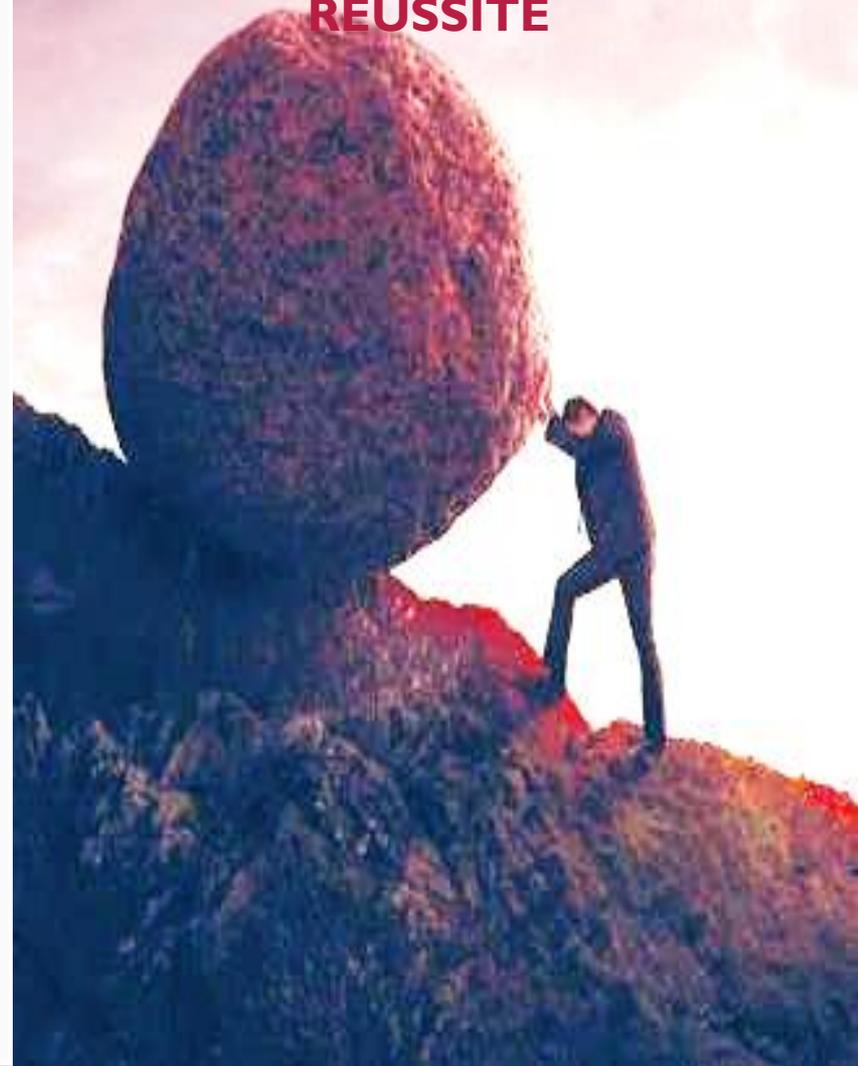
5.2. FORMALISATION

1. Etant donné que le cadre légal et institutionnel dudit Corridor existe, il y a nécessité de mettre en application, les dispositions relatives à l'installation du Secrétariat Permanent à l'instar des autres Autorités des Corridors de la sous-région (Corridor Nord et Corridor Central).

2. Le recrutement des experts techniques chargés de piloter les différents programmes (Infrastructures, Politique de transport, Douane et Facilitation du Commerce, Promotion du secteur privé.

3. La convocation des réunions des organes dirigeants des pays membres (Angola et RDC) et non membres utilisateurs dudit Corridor (Gabon, Congo-Brazzaville, RCA) afin de prendre des décisions et résolutions en rapport avec les programmes susmentionnés.

**PEU IMPORTE LE PROBLEME,
LA DETERMINATION EST
FONDAMENTALE POUR LA
REUSSITE**



5. LA MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DE GESTION DU CORRIDOR OUEST (CORRIDOR DE BAS-CONGO) - SUITE II

5.3. PROCESSUS DE TRANSFORMATION DU CORRIDOR DE BAS-CONGO EN CORRIDOR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Le concept de « Corridor de Développement Economique » est né en Afrique du Sud sous le vocable « Initiative en faveur de l'aménagement de l'espace (Spatial Development Initiative — SDI) »
- Il désigne l'idée d'utiliser les corridors de transport comme moyen de développer les régions environnantes.
- Selon cette approche, les voies de transport régionales ne sont plus considérées comme devant servir uniquement à acheminer des marchandises et des services, mais aussi comme un moyen de stimuler le développement social et économique.
- Il permet de créer des infrastructures industrielles et sociales aux côtés des infrastructures de transport.



5. LA MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DE GESTION DU CORRIDOR OUEST (CORRIDOR DE BAS-CONGO) - SUITE III ET FIN

5.3. PROCESSUS DE TRANSFORMATION DU CORRIDOR DE BAS-CONGO EN CORRIDOR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (SUITE ET FIN)

1. La Province du Kongo Central répond aux standards pour sa transformation en un corridor de développement économique.

2. Elle regorge des potentialités énergétiques (Barrage d'Inga et Central de Zongo), les terres agricoles fertiles, les forêts et de vastes étendues d'eaux, les productions industrielles (raffinerie du pétrole de Moanda, sucrière de Kwilungongo, Minoterie Midema, Cimenterie de Lukala, ainsi que les productions artisanales et minières non encore exploitées.

3. Ces ressources économiques offre a la Province une opportunité pour la planification du développement spatial où les investissements dans l'exploitation de ces ressources conduisent à l'expansion du commerce et à l'amélioration des infrastructures du Corridor de Bas-Congo.



6. CONCLUSIONS

- Les questions des corridors des transports sous-regionaux auxquels la RD Congo a souscrit, sont coordonnées par la CEPCOR, à l'exception du Corridor de Bas-Congo qui relève de la compétence du Ministère de l'Industrie.
- L'invitation est adressée au Coordonnateur du Corridor de Bas-Congo de se rapprocher de la CEPCOR en vue de s'imprégner des meilleures pratiques des autres autorités de gestion des Corridors et des stratégies pour la transformation du Corridor de Bas-Congo en value Corridor.

JE VOUS REMERCIE

