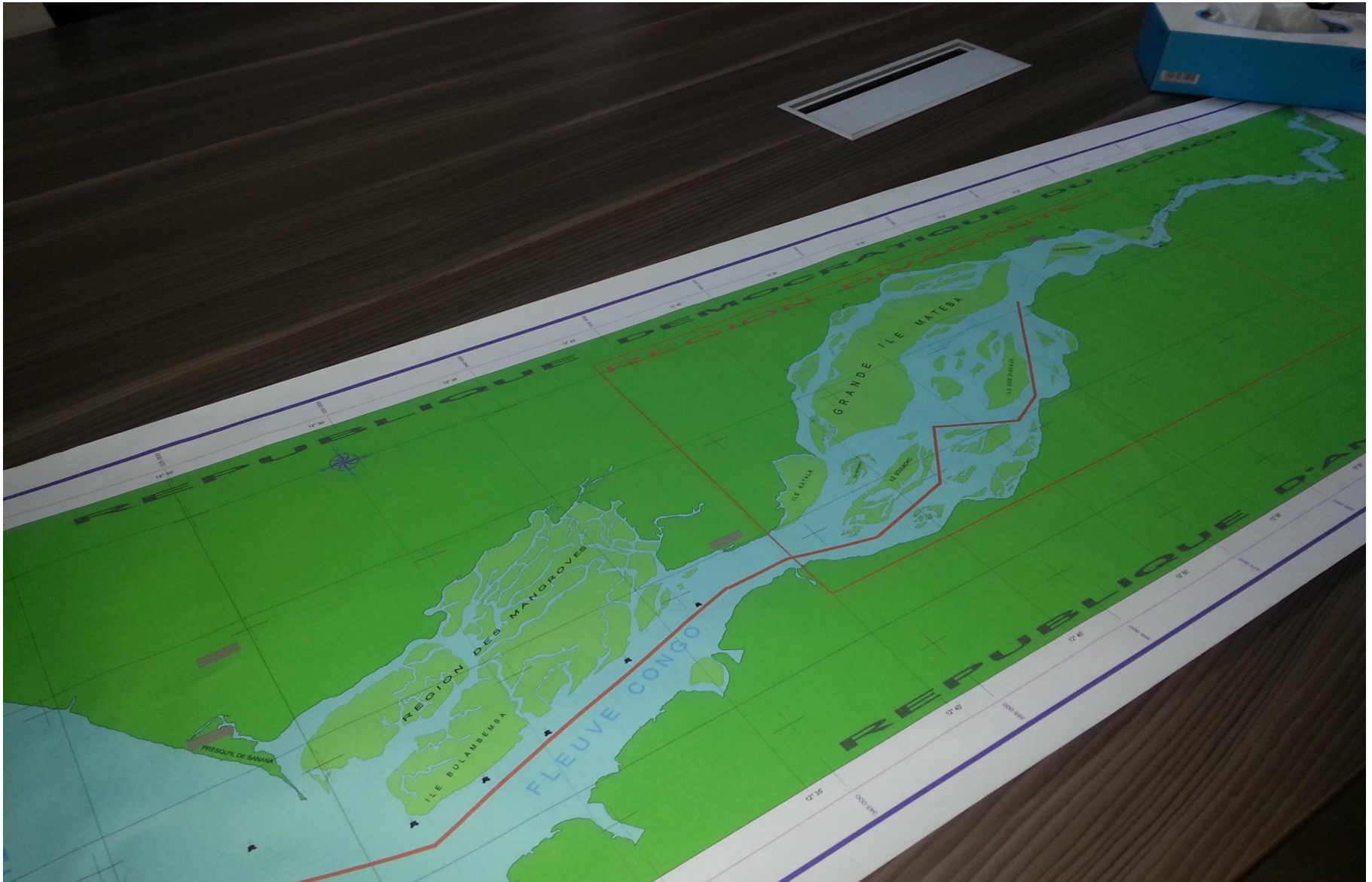
EXPOSE DE LA CVM

SUR ‘‘ L’ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES : LE BIEF MARITIME DU FLEUVE CONGO, DERNIER MAILLON AVAL DE LA VOIE NATIONALE’’.

Mon exposé de ce jour s'articule autour des points suivants :

- Une Présentation succincte du bief maritime du fleuve Congo.
- La Mission confiée à la CVM.
- Les Principales Activités déployées pour l'aménagement, l'entretien et la navigation dans le bief maritime.
- L'Etat des lieux du bief maritime.
- Les Projets à développer et les opportunités d'affaires.

A. LE BIEF MARITIME DU FLEUVE CONGO



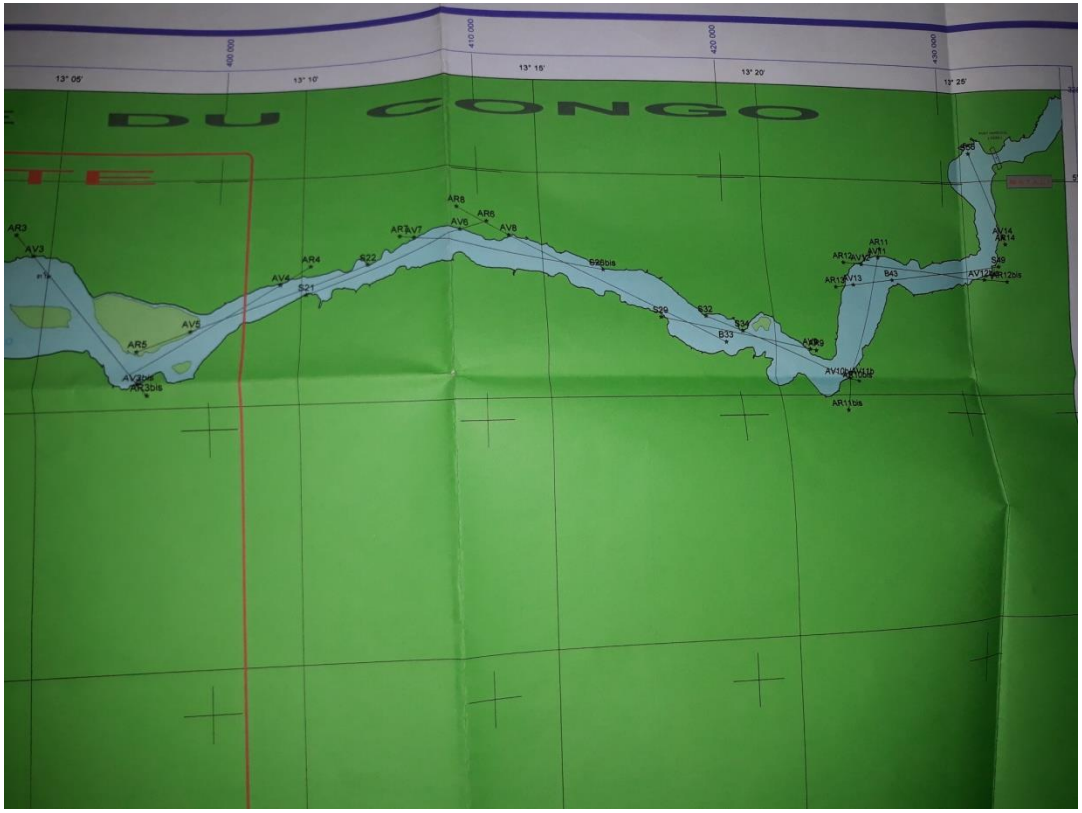
I. PRÉSENTATION SUCCINCTE DU BIEF MARITIME DU FLEUVE CONGO

Le bief maritime du fleuve Congo est le tronçon du fleuve situé entre Matadi et l'embouchure du fleuve Congo. Il est le dernier maillon aval de la voie nationale composée d'un réseau multimodal de transport. Comme vous le savez, la RDC dispose de plusieurs corridors pour l'exercice de son commerce extérieur. Le bief maritime du fleuve Congo, situé sur le corridor sud-ouest, constitue non seulement le principal champ d'activités de la CVM mais aussi la seule voie d'accès à la mer (vers le monde extérieur) par laquelle passe un volume significatif du trafic import-export.

Long de 150 km, il comporte trois sections aux caractéristiques hydrauliques, morphologiques et topographiques très différentes :

PREMIERE SECTION : DE MATADI A BOMA

Longue de 60 km, à courants forts et grandes profondeurs variant de 20 à 50 m sur l'axe de navigation.



DEUXIEME SECTION DU BIEF : DE BOMA A MALELA

Longue de 60 km présentant des profondeurs faibles d'à peine 4 à 5 m à l'état naturel ; présence de nombreux îles et îlots ainsi que de bancs de sable. L'axe de navigation subit régulièrement de modification ; les phénomènes d'ensablement se situent dans cette section appelée « REGION DIVAGANTE» ; les profondeurs naturelles du fleuve ne permettent pas le passage des bateaux de haute mer. Cette zone constitue donc une contrainte technique majeure et un goulot d'étranglement à la navigation.

TROISIEME SECTION DU BIEF : DE MALELA A BANANA

Proche de l'océan, distante de 30 km et présentant des profondeurs importantes, supérieures à 100 m.

Les ports maritimes du Congo (BOMA et MATADI) étant localisés en amont de la zone divagante, d'importantes et régulières opérations de dragage doivent être exécutées dans cette partie du fleuve et des travaux de balisage et d'hydrographie doivent être assurés sur l'ensemble du bief maritime afin de le rendre accessible aux navires.

B. Mission de la CVM

C'est à la CVM qu'incombe la lourde responsabilité d'aménager et d'entretenir le chenal de navigation sur le bief maritime et la mer territoriale en vue d'assurer le pilotage des navires à destination ou en provenance d'un des ports maritimes congolais.

C. PRINCIPALES ACTIVITES

Les principales opérations qui permettent d'accomplir cette mission sont :

- **LES ETUDES HYDROGRAPHIQUES**
  - **Mieux connaître l'état et le comportement du fleuve**
  - **Mieux orienter le balisage**
  - **Mieux diriger le dragage**
  - **Mieux sécuriser la navigation**
- **LE BALISAGE**
  - **Matérialisation du chenal avec des signaux flottants et fixes**
- **LE DRAGAGE**
  - **Approfondissement du chenal de navigation et son entretien ainsi que le curage des quais**
- **LE PILOTAGE**
  - **Guidage des navires dans le bief**

Le résultat de l'ensemble de ses activités, menées chaque jour dans le bief maritime permet d'offrir les calaisons de plus de 7 mètres de profondeur dans les passes navigables dont les profondeurs naturelles restent inférieures à 5 mètres dans la zone divagante.

La vedette hydrographique Tonde exécutant le sondage bathymétrique

La drague Banana sur le fleuve

Opération mouillage d'une bouée rouge

Le baliseur Congo en manœuvre pour mouiller une bouée rouge

Fin de l'opération, la bouée rouge en place et le baliseur s'éloigne

D. ETAT DES LIEUX DU BIEF MARITIME DU FLEUVE CONGO

L'état de la route de navigation du fleuve Congo dépend essentiellement du régime hydrologique du fleuve et de l'état opérationnel de l'outil de production (dragues et unités flottantes de servitude).

Jusqu'en 1990, la CVM possédait 5 dragues opérationnelles, lesquelles dragues permettaient d'offrir des calaisons satisfaisantes pour la sécurité de navigation. Le recours à la location d'une drague étrangère intervenait seulement tous les 20 ans en cas de débâcle hydrographique sur le fleuve.

A partir de 2011, la CVM ne disposait plus que de 3 dragues vétustes et sujettes à des pannes récurrentes et fréquentes, avec comme conséquence la baisse de la capacité de dragage à moins de 5.000 m³/jour contre 25.000 m³/jour auparavant. Le déficit en capacité de dragage a été comblé de 2011 à 2014 par des locations annuelles des dragues étrangères. La calaison offerte tombait régulièrement à des niveaux bas jugés économiquement non rentables pour les opérateurs portuaires avec comme conséquence notamment :

- **l' accroissement des transbordements dans les ports voisins.**
- **un manque à gagner pour tous les opérateurs portuaires.**
- **des surcoûts pour les Armateurs (transbordement et allègement non programmés, chargement en deçà des capacités de navires) qui se répercutent au finish sur le taux de fret et renchérissent par conséquent les prix intérieurs à la consommation.**

Tirant d'eau offert et besoin en dragage dans le bief maritime du fleuve Congo et comparaison aux ports voisins

Sous l'impulsion du Gouvernement Congolais a conclu avec la Société Dredging International un contrat de partenariat public privé confiant le dragage complémentaire à DI, tandis que le dragage de base est assuré par la CVM pour un objectif de 26 pieds pendant toute la durée du contrat pour remédier à l'instabilité de la calaison offerte et son impact négatif sur l'économie du pays.
Depuis le 26 janvier 2017, la CVM offre la calaison officielle de 26 pieds marée haute à la descente comme à la montée.

Port	Tirant d'eau	Besoin en dragage	Fréquence dragage
Matadi & Boma	26 pieds	5.000.000 m^3	Annuelle Activité quotidienne
Pointe-Noire	36 pieds	2.000.000 m^3	Une fois /2 ans
Abidjan	44 pieds	2.000.000 m^3	Une fois /5 ans
Luanda	33 pieds	3.000.000 m^3	Une fois/10 ans

Besoin en balisage et comparaison avec les autres ports

Port	Etendue du balisage	Nombre des signaux
Matadi	150 km	67 bouées/81 signaux de rive
Pointe-Noire	1,5 km	6 bouées
Abidjan	4 km	6 bouées
Luanda	2 km	6 bouées

La CVM dispose de deux baliseurs et deux canots pour les travaux de balisage. Les bouées qui sont déployées sur le fleuve sont produites par la CVM elle-même dans son chantier naval. Pendant certaines grandes crues du fleuve Congo, il arrive que l'on enregistre des pertes de bouées pouvant aller jusqu'à une vingtaine.

E. Projets à développer et Opportunités d'affaires

La CVM, nonobstant le PPP avec DI, a l'obligation de renouveler sa flotte de dragage avec au moins trois dragues traînantes selon la programmation suivante :

1) à très cout terme : 1 drague d'occasion
2) à moyen terme : 2 nouvelles dragues.

Ce besoin devient plus pressant lorsque l'on considère le développement des ports privés dans le bief maritime et la demande d'un tirant d'eau supérieur ou égal à 30 pieds exprimé par ces opérateurs maritimes et portuaires pour rentabiliser et amortir leurs investissements.

- **Les autres projets pour la CVM sont notamment l'acquisition :**
  - **d'un dock-flottant pour la mise à sec de ses propres engins et aussi des navires ;**
  - **Des vedettes d'hydrographiques et de balisage**
  - **Des matériels pour le balisage de nuit pour l'ouverture de la navigation de nuit sur l'ensemble du bief maritime.**

- **Le coût de ces besoins avoisine 200.000.000 $us. Les ressources propres de la CVM qui ont fortement chutées ne peuvent soutenir un tel niveau d'investissement. L'apport financier extérieur est requis pour la réalisation de ces projets.**

Pour terminer notre exposé, tout en remerciant et félicitant les organisateurs de ce forum, qu'il nous soit permis de souligner que la RDC, tout en profitant et développant son commerce extérieur sur les autres corridors notamment Sud Est et à l'Est du pays, la CVM considère néanmoins que le corridor Sud Ouest avec le bief maritime en aval devra faire l'objet de plus d'attention des dirigeants du pays du fait qu'il offre l'accès libre à la mer.

Je vous remercie