

LE PORT EN EAU PROFONDE DE BANANA, QUELLE PLUS-VALUE ?

Par

Cyrille MFUILU MAKANDA

Chef de Travaux à l'Institut Supérieur de Commerce de Matadi

Mays MAVUEMBA LUZITUSU

Docteur en Droit Maritime

Professeur Associé à l'Institut Supérieur de Commerce de Matadi

Omer NGOMA MABIKA

Chef de Travaux à l'Institut Supérieur Pédagogique de Kangu/Tshela

RÉSUMÉ

La République Démocratique du Congo possède à Matadi, un port maritime situé, cas tout à fait extraordinaire et tout à fait exceptionnel, à quelque 150 km à l'intérieur des terres, un port qui, dans le passé, a toujours pu satisfaire aux nécessités du moment, même avec son équipement très réduit devra être fortement renforcé. Et pourtant d'aucuns ont, aujourd'hui, à la légère, semblé ignorer Matadi, nonobstant ses qualités naturelles extraordinaires, ou, pour mieux dire, de ne plus développer, en priorité, Matadi, quitte à construire, à Banana, un nouveau port, qui y prendrait les nouveaux trafics, ce qui revient au même.

La question de location portuaire en RD Congo, fait couler beaucoup d'encre et salive, trouve une réponse dans cette étude. Cette réponse réside dans le « comment concilier l'accès portuaire et l'influence de l'arrière-pays ou l'hinterland » pour minimiser les coûts d'acheminement des divers dans cet hinterland. La solution pour y remédier se trouve dans l'organisation et l'implantation d'un système portuaire sur le bief maritime. En effet, le port de Matadi doit coexister avec celui de Banana pour assurer leur compétitivité par rapport aux ports de la région mais surtout celui de Pointe-Noire (PAPN). A ce prix et à ce prix seulement que les ports de la RD Congo tiendront haut le flambeau dans cette compétition qui s'annonce très rude. Il est entendu que la plus-value du port de Matadi tient du fait du développement des activités navales et portuaires dans le monde.

Mots-clés : *Port de Banana, eau profonde, hinterland, système portuaire, navires*

SUMMARY

The Democratic Republic of Congo has a seaport in the city of Matadi, located some 150 km inland, a port which, since then, has always been able to meet the needs of people. Even with its much reduced equipment, will have to be strongly reinforced.

And yet no one today can seem to ignore the city of Matadi, even if its extraordinary natural qualities are not yet developed. Developing Matadi is a priority, even if it means building a new port in Banana, which would take new traffic there, which amounts to the same thing.

The question of port rental in DRC, has caused a lot of ink and saliva to flow in order to find an answer. And this answer lies in "how to reconcile port access and the influence of the hinterland" in order to minimize the costs of transporting the various in this hinterland.

The solution to remedy this lies in the organization and establishment of a port system on the maritime reach. Indeed, the port of Matadi must coexist with that of Banana to ensure their competitiveness compared to the ports of the region but especially that of Pointe-Noire (PAPN). Only at this price that the ports of DRC will hold high the torch in this competition which promises to be very tough.

It is understood that the added value of the port of Matadi is due to the development of naval and port activities in the world.

Keywords: Port of Banana, deep water, hinterland, port system, ships

INTRODUCTION

Les possibilités offertes par le fleuve Congo, pour la navigation en haute mer, sont telles que les frets sur le port de Matadi, au départ du nord de l'Europe, de l'Amérique, de l'Asie etc., ne sont pas plus élevés que le seraient ceux sur un port de commerce qui serait établi sur le potentiel port de Banana, ces deux ports présentant les mêmes facilités pour le transbordement des marchandises, s'entend. La situation, extraordinairement favorisée, du port de Matadi, permet de couper, de façon importante, dans les frais de transport des marchandises destinées au Congo ou provenant de celui-ci¹. Elle supprime, en effet, par rapport à un port à Banana, le coût des transports sur une distance de 150 km.

Ainsi s'applique, mais en plus fort, pour Matadi, la règle générale qui veut qu'« il faut continuer les transports, par navires de mer, aussi loin que possible à l'intérieur des terres, c'est-à-dire aussi loin que le permettent les possibilités offertes par les fleuves et, principalement, par la profondeur de ceux-ci² ».

¹ <http://www.kaowarson.be.org>, consulté le 14 janvier 2023.

² <http://www.kaowarson.be.org>, *Op.cit.*

Matadi est, à ce point de vue, à comparer, mais en mieux, avec Rotterdam, Hambourg, Brème et Anvers, etc. En mieux, parce qu'il est situé beaucoup plus à l'intérieur des terres que ces ports et que les avantages économiques, qui découlent pour lui de cette situation extraordinairement privilégiée, sont exceptionnellement importants³. Notons qu'Anvers, à quelque 90 km de la mer du nord, beaucoup mieux situé, à ce point de vue, que Hambourg et Brème et, surtout, que Rotterdam, trouve, en ce fait, comme port de chemin de fer, la base de son succès par rapport à ces ports concurrents⁴. Matadi se trouverait donc, en comparaison avec un port de commerce qui serait établi à Banana, dans une situation beaucoup plus privilégiée encore qu'Anvers par rapport à Flessingue. Flessingue, avec toutes ses possibilités de soi-disant port de vitesse, soutenu artificiellement par la Hollande, n'est jamais parvenu à enlever à Anvers la clientèle que la nature assure à ce port national.

Dans une étude préalable⁵ sur la localisation optimale d'un port sur le bief maritime de la cours inférieure navigable du fleuve Congo, le choix tombe de manière indubitable pour une localisation à Matadi rencontrant donc les raisons évoquées ci-haut. Cette question de location portuaire en RD Congo, faisant couler beaucoup d'encre et salive, trouve une réponse ici. De notre part Il sied, non pas d'une sage remise en question sur le choix effectué préalablement, mais bien plus de nous agripper sur la nécessité du site portuaire de Banana. Si le site portuaire de Matadi est **ce qui doit être**, le site portuaire de Banana est **ce qui est** car il présente une plus-value par le fait de son positionnement littoral d'une part et d'autre part le choix politique immuable du gouvernement Congolais et mieux, la course au gigantisme naval toujours en vitesse de croisière ne permettra toujours au port de Matadi d'accueillir des nouveaux portes conteneurs panamax et les grand pétroliers demandant des profondeurs au-delà de 65 pieds (plus de 20 m). Le site de Banana, bien que présentant le risque d'un éléphant blanc, se valorisera d'elle-même au cours du temps si le suivi sera conséquent par le tandem gouvernement – autorités portuaires.

Il s'agit ici d'une étude exploratoire⁶. Notre problème de recherche réside dans le choix opéré par le gouvernement en localisant le site portuaire à Banana

³ <http://www.kaowarson.be.org>, *Op.cit.*

⁴ <https://www.abebooks.co.uk.org>, p. 222, Consulté le 16 décembre 2022.

⁵ Mfuilu Makanda C., *Dynamique portuaire et la problématique de l'érection du port en eau profonde à Banana*, Université de Kinshasa, faculté de Sciences économiques et de Gestion, Département d'économie, 2022-2023, inédit.

⁶ Lututala Mumpasi B., *Méthodes et processus de recherche en science sociale*, notes de cours inédites du Professeur aux apprenants de DEA, Université de Kinshasa, 2020.

Notons en plus qu'une recherche exploratoire constitue un préalable essentiel à toute action sur un enjeu totalement ou partiellement nouveau. Elle permet l'émergence de l'innovation, la formulation des pistes de réflexion et d'hypothèses d'action. Une étude exploratoire est particulièrement indiquée dans un environnement complexe.

créant un conflit entre deux facteurs de localisation optimale du site portuaire sur le chenal de la cours inferieur du fleuve Congo dont les facteurs concernant la place portuaire elle-même et les facteurs se rapportant aux relations du port avec son hinterland. Il sied de signaler que suivant un ordre logique on peut dire que la localisation des ports est la résultante de trois genres de facteurs⁷ : les facteurs concernant les relatons maritimes du port, les facteurs concernant la place portuaire elle-même et les facteurs concernant les relations du port avec son hinterland. Le choix ayant déjà été opéré par le gouvernement congolais, quelle doit être les recommandations scientifiques valorisant ce choix pour une compétitivité avérée du port de Banna dans sa région subsaharienne ? Les sites de Banana et celui de Matadi, rien ne peut être négligé car chaque site présente des avantages indicibles qu'on ne peut ne pas exploiter de peur de tomber dans un péché mortel. L'objectif poursuivi dans cette étude est de recommander au gouvernement congolais et aux autorités portuaires la mise en place d'une gestion des ports du bief maritime en système en tant que sous-chaine logistique pour profiter au mieux des avantages dudit système dans cet environnement de concurrence portuaire très rude dans la région subsaharienne. Somme toute, l'hypothèse de cette étude est définie autour de la création d'un système portuaire le long du bief maritime. Système fonctionnant comme une sous-chaine logistique de la chaine logistique internationale. Cette façon de faire résoudra cet épineux problème de minimisation du fret qui est aujourd'hui l'enjeu essentiel de compétitivité portuaire dans la sous-région⁸. Cette étude est subdivisée en six points outre son introduction et sa conclusion à savoir : la position du problème, quid du port de Banana, comment le port en eau profonde acquiert sa plus-value ? Le système portuaire de la République Démocratique du Congo, la Connexion des ports du système à l'océan Atlantique, et le service d'informations des pots du bief maritime.

1. POSITION DU PROBLEME

L'une des caractéristiques majeures de la mondialisation apparues au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle dans le domaine des échanges aura été la maritimisation⁹ accrue de l'économie mondiale¹⁰. Les transports maritimes ont capté la quasi-totalité des frets intercontinentaux grâce à des innovations qui ont ouvert une nouvelle phase du gigantisme naval. Ces phénomènes,

⁷ Baudez L., *Economie portuaire*, Ed. Lloyd Anversois, Anvers, 1975, pp.15-26.

⁸ Marcadon J., « La maîtrise des transports terrestres conteneurisés en Europe au cœur des enjeux portuaires », in *L'Europe en mouvement*, n°56, 2003.

⁹ C'est-à-dire le processus marqué par l'augmentation et la concentration des échanges par la voie maritime. Le gigantisme des navires et la révolution du conteneur en sont les outils techniques et décisifs

¹⁰ Marnot B., *Les villes portuaires maritimes en France XIXe - XXe Siècle*, Ed. Armand Colin, Paris, 2015, P. 143.

disons-le, ont en même temps, accentué la littoralisation¹¹ des activités économiques, exigeant de plus en plus un glissement vers l'aval.

Ceci dit, le port de Banana est un indicible projet pour la RD Congo. Il représente la nouvelle porte d'entrée pour l'Afrique centrale et s'établira comme un hub remplissant le rôle d'un port de concentration et d'éclatement des flux pour le corridor ouest.

En outre, le port de Banana donnera tout le sens à la réalisation de l'unité nationale commerciale et économique car ce projet est directement lié à celui du transport dit de bout en bout du pays (Ouest-Est) par le chemin de fer et par l'autoroute. L'effectivité de ce projet va impacter non pas seulement sur l'unité nationale mais aussi et surtout le niveau général de prix en RD Congo.

Figure n°1 : Image de la maquette du port en eau profonde de Banana



¹¹ Marnot B., *Idid*.

Figure n°2 : Image d'une vue aérienne du port en eau profonde de Banana



2. QUID DU PORT DE BANANA

Le port en eau profonde de Banana, n'est pas seulement un choix politique, il s'agit, bien plus, d'un choix perpétuel du commun de mortel, effectué sur des bases qualitatives. Depuis 1930, le choix d'un site portuaire principal a toujours fait couler beaucoup d'encre et de salives. En effet, un port sur le littoral est plus attrayant qu'un port plus éloigné de la mer¹². La tendance à l'accroissement des dimensions pour certaines catégories de navires spécialisés, comme les pétroliers et les porte-conteneurs, conduisent à un « glissement » vers l'aval des installations portuaires¹³. Pour ces très grandes unités en effet, sauf conditions exceptionnelles, la navigation dans un long chenal d'accès reste toujours difficile et entraîne souvent de délais forts onéreux¹⁴. Les ports situés trop loin à l'intérieur devront dès lors ou bien renoncer à recevoir ces géants ou bien équiper plus en aval des avant ports ayant les profondeurs requises¹⁵.

¹² Kanga Maurice K., *Délimitation maritime sur la côte atlantique Africaine*, éditions Bruylant Bruxelles, 2006, pp. 7-8.

¹³ Baudez L., *op. cit.*, p. 36

¹⁴ *Idem*, p. 52.

¹⁵ *Ibid.*

Les facteurs qui motivent le choix pour la localisation géographique d'un port ont été évoqués ci-haut. Ils ont été à la base de notre analyse. Ces facteurs sont au nombre de trois, à savoir :

- les relations maritimes du port ;
- la place portuaire elle-même et enfin ;
- les relations du port avec l'arrière-pays.

Si le premier facteur met les ports de Matadi et de Banana au même diapason, les deux derniers facteurs mettent les deux ports aux antipodes. En effet, le site de Banana semble être plus favorisé par la nature ; il bénéficie de grandes profondeurs. Il faut dire néanmoins que cet atout avait plus d'importance auparavant que de nos jours. Actuellement, les progrès de la technique permettent de vaincre les difficultés et les inconvénients que connaissent les ports n'ayant pas cet atout, ayant de faibles profondeurs. Le troisième facteur est plus avantageux pour Matadi, car il s'agit de la distance par rapport à l'hinterland et les coûts d'acheminement du port à la destination de la marchandise. Aujourd'hui l'hinterland est devenu la conquête de tous les opérateurs portuaires voire-même des armateurs dans le cadre de l'intermodalité¹⁶.

La plus-value du port en eau profonde de Banana réside dans la conciliation entre l'accès portuaire très favorable pour le port de Banana et l'influence de l'arrière-pays plus favorable pour le port de Matadi.

3. COMMENT LE PORT EN EAU PROFONDE ACQUIERT SA PLUS-VALUE ?

L'amélioration des profondeurs, l'attraction des navires au tirant d'eau exceptionnel ne pouvant atteindre Matadi quel que soit le dragage du chenal, le prolongement du chemin fer de la bretelle Matadi – Banana étant donné qu'il n'y a pas de port sans chemin de fer et permettre au pont maréchal Mobutu¹⁷ d'assurer sa fonction de route et de rail, en plus dans la perspective de la construction du pont route rail entre les capitales Kinshasa – Brazzaville assuré à banana (la tête du groupe du système) de tenir haut le flambeau de la compétitivité dans la sous-région, surtout avec le PAPN¹⁸ et enfin assuré la fonction de hub dans la région subsaharienne en captant et en distribuant les flux des produits divers dans toute la région, etc.

¹⁶ L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des modalités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement. Voir <http://geoconfluences.ens-lyon.fr> > i... 7 mars 2022

¹⁷ Actuellement Pont de l'Organisation pour l'Équipement de Banana – Kinshasa, OEBK en sigle.

¹⁸ Port Autonome de Pointe-Noire.

En sus, cette plus-value indiquée ci-haut, est une réponse au questionnement du « comment concilier l'accès portuaire et l'influence de l'arrière-pays ou l'hinterland ». La solution pour y remédier se trouverait dans l'organisation ou l'implantation d'un **système portuaire** sur le bief maritime. Un système entendu, comme un ensemble d'éléments organisés en une structure. Le bief maritime du fleuve est un instrument du commerce extérieur appelé à accueillir plusieurs ports tant publics que privés ; bien structuré, il sera un instrument efficace du commerce extérieur de la RD Congo. Ainsi, quel que soit l'emplacement du site choisi pour l'implantation d'un port moderne, son inefficacité se dévoilera au plus vite s'il n'est pas dans un système portuaire intégré dans la chaîne logistique internationale. Celle-ci nécessite de mettre en place une sous-chaîne logistique dans le système. Pour y arriver, il faut donner à chaque élément du système une fonction sinon une mission ou un rôle bien déterminé à jouer dans ledit système.

L'objectif d'un système portuaire dans le bief maritime est d'optimiser et d'automatiser l'ensemble de la chaîne logistique¹⁹ (supply chain en anglais), et qui introduit par ce fait un environnement collaboratif pour les intervenants des secteurs public et privé. Cet objectif vise à améliorer leur productivité et à réduire le délai de séjour des marchandises pour tout mode.

Le **Supply Chain (chaîne logistique)** est le processus qui est généré lorsqu'un **client passe une commande jusqu'à ce que le produit ou le service soit livré et payé**²⁰. Elle comprend la planification, l'exécution et le contrôle de toutes les activités liées aux flux de matériaux et d'information, à l'achat de matières premières, à la transformation intermédiaire du produit ainsi qu'à la livraison au client final.

De ce qui précède, nous pouvons définir le Supply Chain comme étant l'ensemble des étapes et des réseaux utilisés par un produit, depuis sa fabrication jusqu'à son arrivée au client final²¹. Elle se compose de plusieurs **fournisseurs et entreprises qui alimentent chaque maillon de la chaîne**. De nos jours, les Supply Chains sont devenues **très complexes** en raison de **l'internationalisation**, de l'augmentation des **types de flux** et de **l'évolution des modes de consommation mondiaux**.

Bien que peu structuré, le bief maritime congolais est aujourd'hui constitué de trois ports publics et un port privé dont Banana, Boma et Matadi. En ce qui concerne les ports publics sous la gestion de la SCTP, chacun de ces ports

¹⁹ La chaîne logistique ou supply chain désigne l'ensemble des étapes et réseaux utiles à la conception et la livraison d'un produit, de sa fabrication à son arrivée chez le client final. Voir <https://www.urby.fr>actualité> de...>

²⁰ <https://www.mecalux.fr/blog/supply-chain-definition.org>, Consulté le 12 octobre 2022.

²¹ Idem.

remplit une mission précise. Matadi remplit sa fonction de port principal, Banana accueille sous une certaine forme les navires pétroliers d'un certain tonnage et approvisionne les installations de SEP/Congo pour l'approvisionnement par pipeline de la ville de Kinshasa. Le port de Boma accueille principalement les navires rouliers²².

4. LE SYSTÈME PORTUAIRE DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

4.1. Généralités

Le système congolais des ports maritimes compte présentement trois ports publics et un port privé (Matadi Gate Way Terminus ; MGT en sigle)²³ situés sur le bief maritime du fleuve Congo long de plus ou moins 150 km. Les trois ports publics font partie intégrante du Département des Ports Maritimes (DPM), qui est l'un des cinq départements opérationnels de la Société Commerciale des Transports et des Ports (SCTP sarl) et qui a pour missions :

- De réaliser, pour le compte de ses clients, moyennant paiement d'un prix, toutes les opérations de manutention et opérations accessoires au transit des marchandises selon leurs différents modes de conditionnement, dans les ports de Matadi, Boma et Banana ;
- L'exploitation du trafic fluvial sur le bief maritime du fleuve Congo.

C'est le format actuel d'un système non structuré est non hiérarchisé pour lequel tout est dicté par Pointe-Noire dans le cadre des relations de complémentarité avec un niveau de commerce extérieur dont la pression ne se fait pas encore sentir sur le trafic.

4.2. Missions des ports dans le système modernisé

Le système modernisé qui doit prendre place sur l'existant est celui intégré sur la chaîne logistique internationale en tant que sous-chaîne de celui-ci, nous pouvons lire dans le même sens Bonassies P. et Scapel C.²⁴. Ceci entraîne l'implantation d'un portail informatique gérant toutes les informations des navires demandant la visite du bief maritime reparti entre les ports de Banana et celui de Matadi. Cette gestion s'inscrit dans le cadre d'une surveillance de la file d'attente informatisée. Le système informatisé en portail internet lie la chaîne logistique internationale et la sous-chaîne logistique du bief maritime. Ce système fera en sorte que quel que soit le point de chargement ou de

²² Un roulier est un navire utilisé pour transporter des véhicules chargés montant à bord grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.

²³ Matadi Gate Way Terminus (MGT) est une société portuaire faisant partie du groupe international Container Terminal Services Inc. (ICTSI).

²⁴ Bonassies p. & Scapel C., *Droit maritime*, 3^{ème} édition, LGDJ, Paris, 2016, pp. 77-79.

déchargement de la marchandise jusqu'à son acheminement vers l'hinterland, il ne présente pas beaucoup d'écarts sur le coût.

Ainsi donc, il ne devrait pas s'agir de se limiter à construire un port spécifique, mais plutôt trois ports publics structurés et hiérarchisés avec des fonctions et des missions bien déterminées. Le port de Banana accueillant les grands pétroliers et les grands porte-conteneurs exigeant des profondeurs dépassant 18 m et servant de port de concentration, de distribution et d'avant-garde, le port de Boma accueillant les navires ro-ro²⁵ et le port de Matadi pour accueillir les navires de haute mer exigeant une profondeur de moins de 15.5 m et servant de port principal aménagé d'un grand parc conteneurs et de grands magasins pour les conventionnels. Bien évidemment, la passe divagante devra permettre le passage de tels navires. Et la capacité de dragage de la CVM²⁶ devra s'y adapter. En plus le chenal devra être équipé des chalands ou des feeders spécifiques (commandés spécialement pour répondre à la mission de mouvements des flux entre les deux extrêmes du bief maritime).

Ainsi la plus-value du port en eau profonde de Banana se dévoilera dans la concurrence avec les ports de la région ou la sous-région. En effet, il ne peut y avoir une concurrence que si le site de Banana est valorisé de manière continue, c'est-à-dire s'il y a abandon des relations de complémentarité développées depuis entre les ports de la RDC et celui de Pointe-Noire. En effet, dans le réseau des ports, les ports de la RDC sont secondaires aux ports principaux de la région, notamment à celui de Pointe-Noire par le fait du transbordement au PPN et du cabotage. Ce fait double le coût de transport du conteneur de l'origine aux ports de destination en RDC.

Pour le professeur Ferdinand KIMWANGA²⁷, expert en économie industrielle, la construction du port en eau profonde de Banana offre plusieurs avantages. Il s'agit d'éviter une perte de revenus aux ports de Matadi et de Boma ; de palier au problème de compétitivité du commerce extérieur par l'augmentation de flux de l'import-export ; de permettre l'augmentation de grands navires, car le port de Matadi n'a pas cette capacité ; d'occasionner une incidence positive sur le volume du trafic, c'est-à-dire l'interconnexion des échanges avec d'autres pays ; d'augmenter le chiffre d'affaires dans la mesure où le port de Matadi n'est plus rentable à cause du manque d'autofinancement, etc.

²⁵ Navires rouliers spécialisé dans le transport des véhicules.

²⁶ Compagnie de Voie Maritime implantée dans la ville historique de Boma à mi-distance entre Banana et Matadi.

²⁷ <https://zoom-eco.net/developpement/rdc-projet-port-de-banana-sengage-dans-le-reglement-des-points-litigieux-avec-dp-world/.org>, Consulté le 10 décembre 2022.

Notons que les transbordements²⁸ au sens strict consistent dans le transfert de tout ou partie de la cargaison d'un navire à bord d'un autre, par suite d'un arrêt inopiné, accidentel ou non du voyage maritime.

Dans le contrat de transport maritime des marchandises, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages - intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination, lorsque le voyage se trouve interrompu. Cette obligation pèse sur le transporteur, quelle que soit la cause de l'interruption du voyage.

Il sied de signaler que ces transbordements constituent 75% des activités au PAPN pour les divers²⁹ (conteneurs). En plus, la RDC bénéficie de 60% de ce transbordement, de sorte qu'éteindre cette activité apportera un coût de massue au PAPN, mais un réel bonus pour les opérateurs économiques de la RD Congo, et un motif de relance du commerce extérieur qui désormais se fera en ligne directe. Nous donnons ci-dessous le bonus qu'aurait réalisé la RD Congo en usant du commerce en ligne direct c'est-à-dire avec le port de Banana comme port de destination. Nous partons des données disponibles récoltées au PAPN pour la période 2013 à 2015.

Tableau n°1 : Transbordement des conteneurs aux PAPN en EVP

Années	2013	2014	2015	Total
EVP	137.430	149.471	121.114	408.015

Source : Rapports annuels de PAPN 2014 et 2015

Tableau n°2 : Transbordement en faveur de la RDC

Années	2013	2014	2015	Total
EVP	82.458	89.683	72.668	244.809

Source : Rapports annuels de PAPN 2014 et 2015

Nous pouvons retenir que 408.015 EVP ont été transbordés au PAPN (Port Autonome de Pointe-Noire et la part de la République Démocratique du Congo revient à 244.809 EVP et ce de 2013 à 2015. Sachant que le fret, depuis la Chine jusqu'au PAPN, pour un conteneur de 40', c'est-à-dire deux EVP en unité conteneurisé, vaut 2.250\$ et que le fret de cabotage PAPN - Matadi vaut 2.213\$, le bonus à générer vaut exactement le coût de cabotage qui sera supprimé par le fait de l'existence du port de Banana valant le même coût du fret que le PAPN.

²⁸ Bayon L., *Dictionnaire de droit maritime*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004, p. 249.

²⁹https://unctad.org/system/files/non-official-document/CNUCED_BRAZZAVILLE_Doing_Business_mai2017.pdf Consulté le 05 février 2023.

Ceci dit le bonus pour les trois années serait égal à $(244.809 \times 2.213\$)/2 = 270.881.158.5\$$. Ce montant n'est pas modique ; il montre qu'en exerçant son commerce en ligne directe, la République Démocratique du Congo pourrait, dès la mise en œuvre du port en eau profonde de Banana, augmenter considérablement le volume de son trafic maritime. Le port de Banana aurait un effet multiplicateur (comme le dit J.M Keynes³⁰) du trafic maritime et de surcroît du commerce extérieur de la RDC.

Pour compléter notre analyse sur la plus-value du port en eau profonde de Banana (lisant dans le même sens, Mavuemba Luzitusu Kinkela³¹, il sied de noter également que Banana est un point nodal entre le fleuve et l'océan Atlantique. Il génère par ce fait tous les points nodaux sur le bief maritime constituant des sites portuaires comme Boma, Matadi et tout autre point pouvant être valorisé en tant que tel.

Banana est également l'entrée du réseau et jouera un rôle déterminant de générateur de flux de la sous-chaine logistique du bief maritime pour la conquête de l'hinterland national et régional.

Mais bâtir le port à Banana ou moderniser le port de Matadi ne vaudrait pas mieux que bâtir un système des ports publics et privés dont le fonctionnement devra reposer sur un service d'informations du bief maritime ou portail internet du bief maritime.

4.3. Connexion des ports du système à l'océan Atlantique

Ces ports s'inscrivent comme acteurs essentiels des chaînes logistiques dont l'efficacité et la fiabilité sont indispensables au développement du commerce extérieur et à la vitalité des territoires. Connectés par des infrastructures routières, fluviales et ferroviaires, ces ports constitueront également des pôles industriels et participeront à la compétitivité nationale. La RD Congo doit être demain l'une des grandes portes de la région, et c'est grâce à l'ambition de ces ports qui devra reposer sur une stratégie en trois axes³² :

- La complémentarité : il devra exister pour la métropole Kinshasa un système portuaire (l'axe Banana - Boma - Matadi - Kinshasa, l'axe Boma - Matadi - Kinshasa et l'axe Matadi - Kinshasa), qui ont clairement un intérêt régional et international. L'articulation entre les ports au sein de ce système est essentielle.

³⁰ Un effet multiplicateur résulte de la constatation de ce que, dans un système donné, une variation initiale d'un élément situé à l'entrée provoque par l'intermédiaire d'entraînements successifs, une variation finale plus importante d'un ou de plusieurs autres situés à la sortie.

³¹ Mavuemba Luzitusu K., *Des mécanismes de protection des créances maritimes en droit congolais*, Edition Lomami Kinshasa, 2022, pp. 6-7.

³² Ministère de la Transition écologique et solidaire - Ministère chargé des Transports, le système portuaire, collection expertise Française, Paris, 2018, p.13.

- La compétitivité : les ports ne sont pas seulement des gestionnaires des infrastructures, mais aussi des écosystèmes et centres de services à même d'attirer les investisseurs. Ils savent aussi innover : développement de solutions utilisant les énergies renouvelables, diversification des filières en réponse à la diminution des trafics de produits pétroliers.
- L'amélioration de la fluidité du passage portuaire, par le développement des moyens de transports massifiés pour desservir l'hinterland et la recherche de l'innovation pour favoriser l'avènement du port connecté, réactif et adapté aux besoins des clients.

Face aux défis du XXI^{ème} siècle, cette ambition s'inscrit aussi dans une dynamique plus large, la croissance bleue³³ de la sous-région pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Elle se traduit aussi par le choix d'une croissance verte et d'un développement économique qui préserve les ressources naturelles indispensables à sa propre perpétuation. Enfin, par le choix d'une économie circulaire pour allier croissance économique et préservation du patrimoine naturel via de nouveaux modes de conception, de production et de consommation.

5. LE SERVICE D'INFORMATIONS DU BIEF MARITIME

Celui-ci est un portail qui rassemblera et articulera les informations nécessaires aux usagers du bief maritime afin d'optimiser l'exploitation des ouvrages et d'améliorer les services rendus aux navigants. Il sera issu d'un partenariat entre la CVM, le service qui se chargera du portail internet et le gestionnaire de la sous-chaine logistique sur le bief maritime. Comparativement en droit français, la gestion d'un navire est connectée à la gestion des infrastructures portuaires à travers un site internet. Mais la gestion commerciale proprement dite comprend toutes les opérations relatives à l'exploitation commerciale du navire : dépenses d'escales et de port, pilotage, approvisionnement³⁴.

5.1. Le dispositif

Le site internet à créer permettra d'accéder à plusieurs types d'informations :

- sur la voie d'eau : niveaux d'eau réels et prévisionnels jusqu'à 14 jours, crues, événements ;
- sur la navigation : position des bateaux, encombrement ou régulation du trafic, géolocalisation des éléments sur la voie d'eau, identification des services disponibles et des contraintes ;

³³ Ministère de la Transition écologique et solidaire, *op.cit.*, p. 16.

³⁴ Montas A., *Droit maritime*, Edition Vuibert, Paris, 2015, p. 170.

- logistiques : calcul de l'estimation du temps d'arrivée (ETA) des bateaux à destination et mise à jour en temps réel.

5.2. La gestion

L'accès aux informations fournies par ledit site internet devra être différencié selon quatre types de profils :

- accès libre : informations neutres sur les bateaux ;
- gestionnaires de flotte : visibilité sur leurs bateaux avec affichage du nom ;
- ports : visibilité sur les bateaux attendus avec affichage du nom ;

En plus :

- Cet outil qui devra être développé pour les ports du système (publics et privés), devra être accessible aux usagers et à tous ports du bief maritime.
- Ce portail sera interfacé à un outil de gestion portuaire de tous les ports du système. Les ports pourront transmettre les informations sur les voyages et la durée de l'arrêt au quai, les heures d'arrivée et prévisionnelles.
- Une application pour smart phone, e-mobil devra être disponible sous Androïde en version bilingue français et anglais.

CONCLUSION

La création des ports fonctionnant en système aura l'avantage sur la concurrence du point de vue de la quantité et du prix. En effet, les compagnies maritimes, les transitaires et les chargeurs recherchent la chaîne la meilleure et le port capable de s'intégrer dans la chaîne la moins chère et la plus fiable qui pourra arracher des clients à d'autres ports. Ce constat a été fait par Notteboom³⁵ qui affirme que « le choix d'un port est aujourd'hui davantage fonction des coûts de réseau et les critères de sélection d'un port portent sur l'ensemble du réseau dont le port n'est qu'un point nodal ». Les responsables politiques ont en outre pris conscience du problème de l'amélioration des maillons intermodaux des chaînes de transport et, dans le contexte des transports entre les ports et leur hinterland, de l'adéquation des liaisons terrestres avec les ports.

Dans le système des ports, ce n'est pas par exemple Banana qui entrera en concurrence avec Pointe-Noire mais plutôt le système.

Le port de Banana tirera sa plus-value par la valorisation du bief maritime qui consiste, pour la RD Congo, à profiter de la chance que la nature lui a offerte. La gestion de la sous-chaîne logistique ferait que partir de n'importe quel point du réseau le coût d'acheminement de la marchandise vers le grand centre principal de destination (Kinshasa) s'égalise et avantageux sur celui du PAPN étant donné la localisation de la ville de Kinshasa, la construction du pont route rail entre Kinshasa- Brazzaville, entendu.

³⁵ Notteboom, T.E., "Strategic Challenges to Container Ports in a Changing Market Environment", in: Brooks, M.R. et Cullinane, K. (Eds.), *Devolution, Port Governance and Port Performance: Research in Transportation Economics*, Vol. 17, 2007, Elsevier JAI Press, Oxford, Royaume-Uni, pp. 1-10.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

- Baudez L., *Economie portuaire*, Ed. Lloyd Anversois, Anvers, 1975.
- Bayon L., *Dictionnaire de droit maritime*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004
- Bonassies p. & Scapel C., *Droit maritime*, 3^{ème} édition, LGDJ, Paris, 2016.
- Kanga Maurice K., *Délimitation maritime sur la côte Atlantique Africaine*, éditions Bruylant, Bruxelles, 2006.
- Marnot B., *Les villes portuaires maritimes en France XIXe – XXIe Siècle*, Ed. Armand Colin, Paris, 2015.
- Mavuemba Luzitusu K., *Des mécanismes de protection des créances maritimes en droit congolais*, Edition Lomami Kinshasa, 2022.
- Veuillot G., "Participation of the Private Sector in Infrastructure Projects", in *DRC – Legal and Regulatory Issues*, World Bank, ebauche April, Washington, DC, 2009.

II. ARTICLES

- Ministère de la Transition écologique et solidaire - Ministère chargé des Transports, *Le système portuaire*, collection expertise française, Paris, 2018.
- Marcadon J., « La maîtrise des transports terrestres conteneurisés en Europe au cœur des enjeux portuaires », in *L'Europe en mouvement*, n°56, 2003.
- Marnot B., « L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle : les bifurcations d'une trajectoire d'innovation », Université de Bordeaux, décembre 2012, n°12.
- Notteboom, T.E. (2007), "Strategic Challenges to Container Ports in a Changing Market Environment", in: *Brooks, M.R. et Cullinane, K. (Eds.), Devolution, Port Governance and Port Performance: Research in Transportation Economics*, Vol. 17, Elsevier JAI Press, Oxford, Royaume-Uni, 2007, pp. 1-10.

III. NOTES DE COURS ET MÉMOIRE

- Lopez Ponton E., *Les porte-conteneurs géants : mythe ou réalité*, Synthèse ISEMAR, 52, 2003.
- Lututala Mumpasi B., *Méthodes et processus de recherche en science sociale*, notes de cours inédites du Professeur aux apprenants de DEA, Université de Kinshasa, 2020.
- Mfuiu Makanda C., *Dynamique portuaire et la problématique de l'érection du port en eau profonde à Banana*, Université de Kinshasa, faculté de Sciences économiques et de Gestion, Département d'économie, 2022-2023.

IV. WEBOGRAPHIE

- <http://www.kaowarson.be.org>.
- <https://www.abebooks.co.uk.org>
- <https://www.mecalux.fr/blog/supply-chain-definition.org>
- <https://zoom-eco.net/developpement/rdc-projet-port-de-banana-sengage-dans-le-reglement-des-points-litigieux-avec-dp-world/.org>.
- https://unctad.org/system/files/non-official-document/CNUCED_BRAZZAVILLE_Doing_Business_mai2017.pdf.