

CSP-REGLA



LAURACQ 3^E EDITION 2025

**L'économie bleue dans la région des grands
lacs africains entre l'espoir et le désespoir**

RAPPORT FINAL



CSP-REGLA

**4 rue André Malraux 42000 Saint-Etienne Tél. +33605811862 E-mail : cspregla@yahoo.com,
<https://cspregla.com> Siret n° 825 230 865 00016**

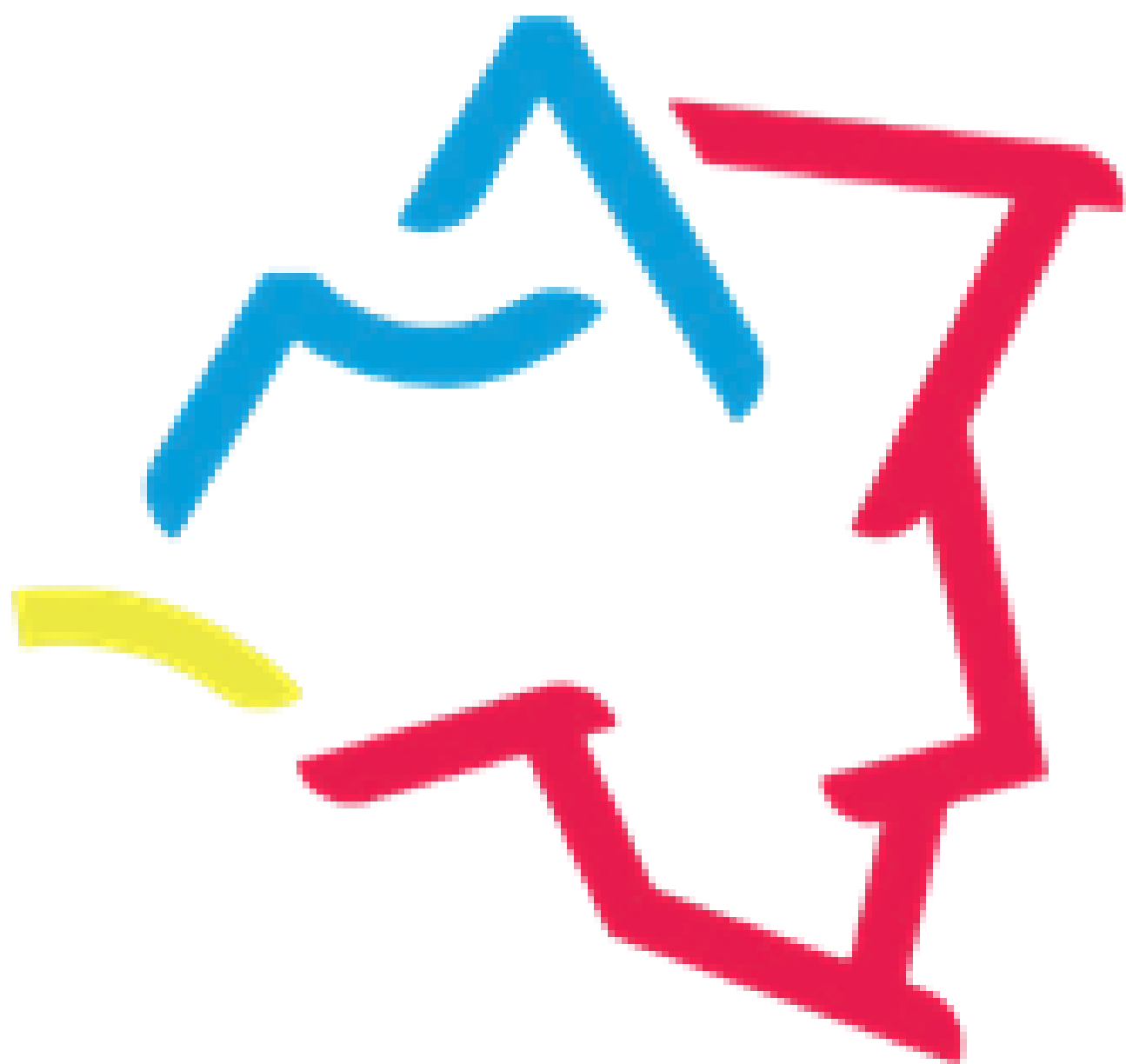


Table des matières

LISTE DES ACRONYMES	9
I. INTRODUCTION	11
A. Contexte.....	11
B. Objectifs du forum.....	11
C. Programme	11
II. DEROULEMENT DU FORUM	13
A. Jour 1 : Vendredi 17 octobre 2025 Cérémonie protocolaire d’ouverture	13
1. 17H30 : Lecture alternée de textes choisis du chapitre : le Congo, ce géant impotent du livre de David MALA KINI par Marie-Hélène MATHIEU et Benoît MAIRE	13
2. 17H45 : Chanson « A Million Dreams » interprétée par la Chanteuse Naizyra	14
3. Discours d’ouverture à la Bourse du Travail.....	15
4. 18H00 : Allocution du Président de CSP-REGLA Coordonnateur de LAURACQ M. José MULENDA ZANGELA	16
5. 18H10 : Mot d’accueil du représentant de Monsieur le Maire de Saint-Etienne, l’Adjoint Délégué Monsieur Charles DALLARA	17
6. 18H20 : Discours d’ouverture de la 3 ^e édition de LAURACQ 2025 par le Conseiller Principal du Chef de l’Etat congolais l’Ingénieur David MUKEBA KALENGAY	18
7. 18H30 : Cocktail – Fin de la journée	19
B. Jour 2 Samedi 18 octobre 2025	20
1. 15H00 : Match amical de football RDC-Saint-Etienne	20
2. Concert Miel de Son.....	21
C. Jour 3 : Dimanche Libre	21
D. Jour 4 : Lundi	21
1. 17H30 – 18H00 : Le design stéphanois un levier de développement économique et d’innovation urbaine, la force du réseau des villes créatives Unesco, Echange avec M. Marc CHASSAUBENE Adjoint au Maire Président de l’EPCC.	22
E. Jour 5	22

1.	15H00 – 16H00 : Présentation et démonstration de l’Hydrolienne Hydrax de production de l’énergie Invention de Adnan BARHOUMI	22
2.	17H00 – 18H00 : Film documentaire Protéger les gorilles de la guerre La bataille de Dian FOSSEY	23
3	18H00 – 19H00 : Le rôle des projets intégrateurs du secteur de transport dans la construction de la paix et de la cohabitation pacifique entre les peuples	23
F.	Jour 6 : Mercredi	24
3.	13H45 : Visite guidée des aménagements portuaires de la rivière Saône organisée par MEDLINK PORTS ET VNF/LYON	24
4.	18H00 – 20H00 Soirée musicale : La chanson française des années 80	25
G.	Jour 7 : Libre.....	25
H.	Jour 8	26
1.	14H45 – 15H25 : Conférence Les ressources naturelles et la protection des droits des enfants pendant la période des conflits armés Par Marc VERICEL Professeur émérite, Doyen honoraire de la faculté de Droit de l’université Jean MONNET.....	26
2.	15H30 – 17H15 : Table ronde des corridors des transports aux corridors de développement	27
III.	RESUME	29
IV.	RECOMMANDATION DU FORUM	30
A.	Thématique	30
B.	Spécifiques pour la RDC	30
V.	DECLARATION DE CLOTURE	31
A.	Allocution du Président de CSP-REGLA et Coordonnateur de LAURACQ, M. José MULENDA ZANGELA	31
B.	Maitre Bienfait MANEGABE MUSHOBORA, Membre du cabinet du Chef de l’Etat Congolais, Représentant du Conseiller Principal	31
VI.	CONCLUSION	32
VII.	ANNEXES	33
A.	Le droit du travail en Afrique et l’exploitation des enfants.....	33
B.	EXPOSESTABLERONDES	40
1.	Des corridors des transports aux corridors de développement dans le rift Albertin Quelle place pour le projet Sula Ya Amani ? PAR Me Bienfait MANEGABE Chargé d’études à la Présidence de la République.	40
C.	Retour d’expérience « MEDLINK PORTS ET VNF » Mathieu GLEIZES ET Rachid BIOUD	47
D.	Ir. Alfred LUDJWERA BAHATI Chef de service exploitation RVF.....	57
VIII.	COMITE ORGANISATEUR	64

LISTE DES ACRONYMES

AFD : Agence Française de Développement.
AURA : Auvergne-Rhône-Alpes.
B2B : Business to Business.
CEA : Commission Economique pour l'Afrique (N.U.).
CERCRID : Centre de Recherches Critiques sur le Droit.
CIER : Cadre d'Intégration Economique Régional.
CEPGL : Communauté Economique des Pays des Grands Lacs Africains.
CIRGL : Conférence Internationale pour la Région des Grands Lacs.
CM : Commission du Mékong.
CNR : Compagnie Nationale du Rhône.
COMESA : Common Market for Eastern and Southern Africa.
CSP-REGLA : Comité de Soutien et de Plaidoyer pour la Région des Grands Lacs Africains.
CVM : Congolaise des Voies Maritime.
DAOI : Direction Afrique Océan Indien du Ministère des Affaires étrangères Français.
EAC : Communauté Economique de l'Afrique de l'Est.
EPCC : Etablissement Public de Coopération Culturelle.
ESADSE : Ecole Supérieure d'Arts et de Design de Saint-Etienne.
FASEP : Fonds français, destinés à financer des études de faisabilité ou des projets démonstrateurs de technologies vertes et innovantes au bénéfice d'autorités publiques étrangères dans les pays en développement.
LAURACQ : La Quinzaine Congolaise d'Auvergne-Rhône-Alpes.
LMC : Lignes Maritimes Congolaises.
MEDLINK PORTS : Association créée en 2015 qui assure la promotion et le développement du report multimodal, fédérant les ports fluviaux et maritimes du sud de la France.
OMVS : Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal.
ONATRA : Office National des Transports.
ONG : Organisation Non Gouvernementale.
RDC : République démocratique du Congo.
REGLA : Région des Grands Lacs Africains.
RI : Relations Internationales.
RTS : Radio Télévision Suisse.
RVF : Régie des Voies Fluviales.
SADC : Secrétariat de la Communauté de Développement de l'Afrique Australe.
SCNE : Société du Canal Seine-Nord Europe.
SCTP : Société Commerciale des Transports et des Ports.
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer.
SCOP : Schéma de Cohérence Territoriale.
TRACTEBEL : Entreprise internationale d'ingénierie et conseils d'origine belge.
VNF : Voies Navigables de France.

I.INTRODUCTION

A. Contexte

La 3^e édition de LAURACQ s'est tenue du 17 au 25 octobre 2025 à Saint-Etienne et à Lyon, réunissant des experts et des professionnels de divers domaines pour discuter des enjeux et des opportunités liés au développement économique et à l'économie bleue dans la région des grands Lacs Africains.

Une haute délégation de la République démocratique du Congo, composée du Conseiller Principal du Chef de l'Etat Congolais en Charge des Infrastructures, Monsieur David MUKEBA KALENGAY, de Maître Bienfait MANEGABE, Conseiller à la Présidence de la République, de Monsieur le Directeur Général de la Régie des Voies Fluviales, Maître Daniel LWABOSHI qu'accompagnait Monsieur Alfred LUDJWERA, Chef de service Exploitation Fluviale, de Monsieur Roland KAMWAKA, Chef de Division à la Direction Europe et de Monsieur Anicet MULENDA BWANZI, Chef du Bureau des Congolais de la Diaspora, du Ministère des Affaires étrangères en RDC, a pris part aux travaux de la 3^e édition de LAURACQ.

La présence de leurs Excellences Messieurs les Professeurs Emile NGOY KASONGO, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la RDC auprès de la République Française, Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre et Pacifique Hippolyte LUABEYA, Consul Général de la RDC à Anvers, témoigne l'intérêt que revêt la Quinzaine Congolaise d'Auvergne-Rhône-Alpes, un forum international pour la paix et le développement de la REGLA.

B. Objectifs du forum

- Promouvoir le développement économique et l'économie bleue dans la REGLA
- Favoriser les échanges et la collaboration entre les acteurs de la REGLA
- Identifier les opportunités et les défis liés au développement de l'économie bleue dans la région.
- Mettre en œuvre le plan de redressement économique SULA YA AMANI

C. Programme

- Cérémonie d'ouverture
- Match amical Saint-Etienne - RDC
- Soirées musicales
- Visites guidées
- Projection films documentaires
- Conférences plénières
- Rencontres B2B
- Table Ronde

II.DEROULEMENT DU FORUM

A. Jour 1 : Vendredi 17 octobre 2025 Cérémonie protocolaire d'ouverture

1. 17H30 : Lecture alternée de textes choisis du chapitre : le Congo, ce géant impotent du livre de David MALA KINI par Marie-Hélène MATHIEU et Benoît MAIRE



« Le Congo, ce géant impotent...Mon pays est merveille, mon pays est joyau, mon pays est cocagne, mon pays est fleuve, mon pays est Eden. Quand l'Arabie des harems avait besoin d'eunuques puissants pour les faiblesses et la sécurité de ses sultans, elle en trouva au Congo. Quand le somptueux palais d'Orient avait besoin de la splendeur de l'or et de la féerie de l'ivoire, il en trouva dans les mines du roi Salomon, au Congo. Quand l'Europe et ses margoulins avaient besoin d'écouler leurs tristes pacotilles contre du bois d'ébène, ils en trouvèrent au Congo. Quand l'Amérique friche avait besoin



de bras charries pour ses plaines indiennes décimées et d'houille nègre pour ses factoreries, elle en trouva au Congo. Quand l'industrie naissante avaient besoin du caoutchouc pour ses pneus et ses joints, elle coupa des mains au Congo pour en trouver. A chaque fois que l'Europe, étranglée par l'ogre germanique, avait besoin de preux fusils pour sa libération, elle en trouva au Congo. Quand le derrick des Majors a besoin du diamant industriel pour ses forages, ils en trouvent au Congo. Quand les avions, les missiles et les missions spatiales ont besoin du cobalt pour durcir leurs alliages, ils en trouvent au Congo. C'est l'uranium du Congo qui a délivré les USA empêtrés dans le borbier nippon et offert à la Corée du Nord ses théâtrales provocations balistiques. Quand l'Extrême-Orient trahi dans sa masculinité a besoin des potions rhinocéros miracles et revigorants, il en trouve au Congo. Quand la planète polluante, asphyxiée aura besoin de respirer par un poumon autre l'Amazonie déboisée, elle en trouvera un au Congo. Quand le Sahel devenu le Sahara aura besoin d'eau douce pour se désaltérer, il en trouvera au Congo. Quand l'artisanne Afrique s'industrialisant aura besoin d'houille verte hydroélectrique, elle en trouvera au Congo. Quand l'humanité entière a besoin du coltan pour ses téléphones, elle vole, viole et tue au Congo, mais avec mes mains, des mains congolaises...Bismarck. Le Congo est la vache à lait de l'Afrique centrale. Faute de sentinelles consciencieuses, des voisins prédateurs et assassins, avec leur appétit endiablé et pantagruélique y ont trouvé une source où ils boivent sans être inquiétés. Dans le rang de ses voisins jaloux et voyous, tous le dévorent, siphonnent ses richesses et font marchandise de ses terres et de ses âmes... Ce pays comme continent, un gâchis intégral, a tout pour réussir.

2. 17H45 : Chanson « A Million Dreams » interprétée par la Chanteuse Naizyra

De son vrai nom Viviane MULAMBA, étudiante en 3^e Licence Langues à Lyon, est une chanteuse talentueuse. Elle a merveilleusement interprété la chanson « A Million Dreams » de Ibenj Pasek et Justin Paul.



Offrir aux peuples de la Région des Grands Lacs Africains une vie meilleure, colorée que ce qu'ils vivent aujourd'hui, était le message vibrant que les cordes vocales de Naizyra ont libéré pour son public, le public admirateur.

**Traduction française de la
Chanson A Million Dreams
Paroles de la chanson traduite par
Pink.**

Je ferme les yeux et je peux voir
Le monde qui m'attend
Que j'appelle moi-même
À travers le noir, à travers la porte
Par où personne n'a été avant
Mais on se sent comme à la maison
Ils peuvent dire, ils peuvent dire que tout cela semble fou
Ils peuvent dire, ils peuvent dire que j'ai perdu la tête
Je m'en fous, je m'en fous, alors appelle-moi fou
Nous pouvons vivre dans un monde que nous concevons
Les couleurs les plus vives remplissent ma tête
Un million de rêves me garde éveillé
Je pense à ce que le monde pourrait être
Une vision de celui que je vois
Un million de rêves est tout ce qu'il va falloir
Un million de rêves pour le monde que nous allons faire
Quoi que ça soit grand, mais petit
Laisse-moi faire partie de tout

Partage tes rêves avec moi
Tu as peut-être raison, tu as peut-être tort
Mais dis que tu m'amèneras
Au monde que tu vois
Au monde je ferme les yeux pour voir
Je ferme les yeux pour voir

3. Discours d'ouverture à la Bourse du Travail



De gauche à droite :
Maître Bienfait MANEGABE, Chargé d'études à la Présidence de la République RDC et Expert en politiques publiques de transport,
M. José MULENDA, Président de CSP-REGLA, Coordonnateur de LAURACQ, S.E.M.,
David MUKEBA KALENGAY, Conseiller Principal du Chef de l'Etat congolais,
M. Charles DALLARA, Adjoint Délégué au Maire de Saint-Etienne.

4. 18H00 : Allocution du Président de CSP-REGLA Coordonnateur de LAURACQ M. José MULENDA ZANGELA



Son Excellence Monsieur le Conseiller Principal de Monsieur le Président de la République démocratique du Congo,
Monsieur le Directeur Général de la Régie des Voies Fluviales en RDC,
Monsieur le Conseiller du Chef de l'Etat congolais, Monsieur le Maire de Saint-Etienne et Président de Saint-Etienne Métropole, ici représenté,
Mesdames et messieurs, Chers invités de marque,

Je suis honoré de vous accueillir ce jour, dans la capitale ligérienne en marge de la 3e édition de LAURACQ, un événement culturel et économique dédié à la région des Grands Lacs africains. Je vous souhaite la bienvenue à Saint-Étienne et à Lyon, villes qui accueillent aujourd'hui cette manifestation importante.

Nous sommes ravis de recevoir le Conseiller Principal du Président congolais en charge des infrastructures, qui apporte son expertise et son soutien à cet événement. Nous annonçons l'arrivée de Son Excellence, le Professeur Émile NGOY KASONGO, l'Ambassadeur de la RDC en France et également la présence du Consul Général de la RDC à Anvers, le Professeur Pacifique Hippolyte LUABEYA, qui témoignent de l'importance que les autorités congolaises accordent à cette manifestation.

Je voudrais également souhaiter la bienvenue au Directeur Général de la Régie des Voies Fluviales, qui joue un rôle clé dans le développement des infrastructures de transport dans la région.

LAURACQ est devenu un rendez-vous incontournable pour les acteurs de la région des Grands Lacs africains, qu'ils soient politiques, économiques, culturels ou associatifs. C'est un espace de dialogue, d'échange et de partage d'expériences qui contribue à la construction d'un avenir meilleur pour nos communautés.

Cette année, nous explorons le thème de "l'économie bleue dans la région des grands lacs africains entre l'espoir et le désespoir". C'est un sujet crucial qui nous invite à réfléchir aux potentialités et aux défis de cette région aux ressources naturelles abondantes.

Le projet Sula Ya Amani joue un rôle important dans le cadre de l'intégration économique régionale de plusieurs manières :

1. Promotion des échanges commerciaux : il favorise les échanges commerciaux entre les pays de la région des Grands Lacs africains et d'autres régions du monde, ce qui contribue à stimuler l'économie locale et régionale.
2. Développement des infrastructures : il met en avant l'importance du développement des infrastructures, notamment les voies fluviales, pour faciliter les échanges commerciaux et économiques dans la région.
3. Diversification économique : En mettant l'accent sur l'économie bleue, ce projet encourage la diversification économique et la création de nouvelles opportunités de croissance et de développement dans la région.
4. Coopération régionale : il rassemble des acteurs de différents pays et secteurs, favorisant ainsi la coopération régionale et la coordination des efforts pour relever les défis communs.
5. Investissements et financement : LAURACQ offre une plateforme pour attirer les investissements et le financement nécessaires pour soutenir les projets de développement dans la région.

En résumé, SYA contribue à l'intégration économique régionale en promouvant les échanges commerciaux, le développement des infrastructures, la diversification économique, la coopération régionale et l'accès aux investissements et au financement.

Je tiens à remercier nos partenaires, la Ville de Saint-Etienne pour son soutien et nos bénévoles qui ont rendu possible cet événement.

Je remercie également nos invités et nos participants qui viennent de différents horizons pour partager leurs expériences et leurs connaissances.

Je vous souhaite à tous des débats enrichissants, des échanges fructueux et des rencontres mémorables.

Que LAURACQ 2025 soit un moment de découverte, de créativité et d'inspiration pour l'avenir de la Région des Grands Lacs Africains,

Je vous remercie !

5. 18H10 : Mot d'accueil du représentant de Monsieur le Maire de Saint-Etienne, l'Adjoint Délégué Monsieur Charles DALLARA



Monsieur le Conseiller Principal du Chef de l'Etat Congolais,
Monsieur le Directeur Général de la Régie des Voies Fluviales,
Monsieur le Président de CSP-REGLA et Coordonnateur de LAURACQ, cher José Distingués invités,
Mesdames et messieurs,

Au nom de Monsieur le Maire de la Ville de Saint-Etienne, Gael PERDRIAU empêché, j'ai l'honneur de vous souhaiter une bienvenue à Saint-Etienne dans le cadre de la 3^e édition de la Quinzaine de la RDC.

La Ville de Saint-Etienne suit avec une grande attention les activités de CSP-REGLA et encourage la Quinzaine Congolaise d'Auvergne-Rhône-Alpes.

La Ville de Saint-Etienne a une grande tradition d'accueil et est disposée à appuyer les efforts de CSP-REGLA et de coopérer avec les institutions congolaises dans nombre de secteurs.

Dans le domaine de l'économie bleue, thème de cette édition, l'agglomération stéphanoise dispose d'un réseau important de Barrages hydroélectriques qui fournissent de l'eau potable en plus de l'électricité.

Ville créative Unesco, nous sommes favorables à la coopération avec les villes créatives Unesco congolaises : Kinshasa et Lubumbashi, respectivement Ville Unesco de la Rumba et Ville Unesco des Arts.

La Cité du Design est le laboratoire du Design, à l'intérieur de laquelle est logée l'Ecole Supérieure d'Art et de Design.

Ce sujet important fera l'objet de l'intervention de notre collègue en charge des Relations Internationales, qui interviendra au cours de la présente session.

Plusieurs axes de coopération pourraient être développés pour le bien-être de nos populations respectives.

C'est avec un grand plaisir que nous vous accueillons dans cette ville, et vous souhaitons un bon séjour et des fructueux travaux.

Je vous remercie.

6. 18H20 : Discours d'ouverture de la 3^e édition de LAURACQ 2025 par le Conseiller Principal du Chef de l'Etat congolais
l'Ingénieur David MUKEBA KALENGAY



Excellence Monsieur l'Ambassadeur de la RDC en France ;
Monsieur le Maire de la Ville de Saint-Etienne ;
Monsieur le Président de CSP-REGLA et Coordonnateur de LAURACQ ;
Mesdames et Messieurs les Experts, panelistes et amis de la RDC ;
Distingués invités à vos titres et rangs respectifs, tout protocole respecté ;

C'est un immense honneur de me retrouver en ce lieu et y prendre parole au nom du Cabinet du Président de la République Démocratique du Congo, Chef de l'État à l'occasion de la tenue, ici à Saint-Etienne et à Lyon de la 3^{ème} édition de la semaine congolaise d'Auvergne-Rhône-Alpes « LAURACQ 2025 ».

Qu'il me soit permis d'exprimer toute ma gratitude au comité organisateur de cet événement pour la qualité de l'accueil dont ma délégation et moi-même avons fait l'objet ainsi que pour toutes les diligences assurées depuis Kinshasa jusqu'ici.

Nous sommes venus ici pour vous écouter, vous encourager et voir dans la mesure du possible comment porter vos idées auprès de la plus Haute Hiérarchie du pays, je cite Son Excellence Felix-Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO, Président de la République, Chef de l'État qui apprécie déjà l'ensemble des initiatives portées par la diaspora pour faire avancer la cause nationale partout à travers le monde.

Notre présence ici est la preuve de cet engagement à accompagner vos initiatives.

Mesdames et Messieurs, distingués invités,

Comme vous le savez tous, la 3^{ème} édition de l'AURACQ a lieu dans un contexte particulier où les piliers de la paix et du développement de la région avec son important potentiel productif est à nouveau menacé : la prise depuis le mois de janvier 2025 des villes de Goma et de Bukavu à l'Est de la République Démocratique du Congo par l'Alliance Fleuve Congo AFC/M23 appuyée par le Rwanda avec tout son cortège de désastres (plus de 4000 personnes tuées, plus de 3.800 personnes blessées, plus d'un million de déplacées en errance) ;

En leur mémoire, je vous invite à observer une minute de silence.

Merci.

En cette période où la région des grands se trouve dans une situation d'instabilité

sécuritaire qui rend difficile son essor économique d'une part et son élan de développement d'autre part, il est fort intéressant de voir les penseurs de la région multiplier des initiatives pour rendre l'espoir possible dans une perspective de paix grâce aux projets d'intégration régionale qui transcendent les conflits, tout en sensibilisant les décideurs sur l'importance de la paix en faveur des peuples de la région qui eux aspirent à la paix.

Le Comité de Soutien et de Plaidoyer pour la Région des Grands Lacs Africains avec son projet « SULA YA AMANI » consistant à canaliser les lacs régionaux à savoir les lacs Albert - Edouard - Kivu - Tanganyika - Malawi à l'océan Indien, en est une parfaite illustration de cet engagement citoyen. L'idée est de voir la prospérité réduire l'intensité des conflits, qui freinent le développement de cette région meurtrie.

Le thème choisi cette année à savoir « L'économie bleue dans la Région des Grands-Lacs Africains entre l'espoir et le désespoir » est à la fois une interpellation collective et un appel à la prise de conscience sur les atouts que représente la diversité de ses ressources naturelles et la nécessité pour les États de la région de poser des actes concrets pour leur transformation en richesses au profit des peuples.

En effet, selon la Commission Économique pour l'Afrique (CEA), « L'économie bleue décrit l'utilisation durable et la conservation des ressources aquatiques dans les environnements marins et d'eau douce. Ceci comprend les océans et les mers, les côtes et les rives, les lacs, les rivières et les eaux souterraines. Il comprend des activités qui exploitent les ressources aquatiques (pêche, exploitation minière, pétrole, biotechnologies, etc.) ou utilisent les milieux aquatiques (transport maritime, tourisme côtier, etc.), dès lors qu'elles sont réalisées de manière intégrée, équitable et circulaire ».

Oui, nous le disons avec force : du lac Albert au lac Edouard en passant par les lacs Kivu, Tanganyika et Malawi jusqu'à l'océan Indien avec toutes leurs rivières, nous n'avons que des richesses et une chaîne de valeurs à développer à travers des projets structurants tout autour, à l'image de SULA YA AMANI (le visage de la paix) le long de ces véritables mers intérieures.

Ainsi donc, sans qu'il ne soit besoin de préjuger sur la qualité des exposés à développer par des éminents Experts ici présents, nous disons qu'à l'instar de toutes les ressources minières, hydrauliques et forestières que regorge la région des grands-Lacs africains, avec en tête la République démocratique du Congo, son économie bleue est une immense richesse à exploiter et donc un ESPOIR.

C'est sur cette note d'espoir donc que je déclare ouverte la 3^{ème} Session de la Quinzaine Congolaise d'Auvergne-Rhône-Alpes « LAURACQ 2025 », tout en souhaitant plein succès pour les travaux.

Fait à Saint-Etienne, le 17 octobre 2025

Ir. David MUKEBA KALENGAY,
Conseiller Principal du Chef de l'État au Collège Infrastructures, Habitat et Affaires Foncières

7. 18H30 : Cocktail – Fin de la journée

B. Jour 2 Samedi 18 octobre 2025

1. 15H00 : Match amical de football RDC-Saint-Etienne



Au milieu entre 2 équipes : SEM Ambassadeur RDC, SEM le Conseiller Principal du Chef de l'Etat, SEM le Consul Général de la RDC à Anvers, M. le Président de CSP-REGLA, M. le Dircab de l'Ambassadeur, M. le Chargé d'études à la Pres, M. le Conseiller RFV



Le match amical entre les deux équipes s'est terminé par un score de deux buts partout.

Supporter de football lui-même, le moment était propice à Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur, Emile NGOY KASONGO, pour son premier déplacement dans la région d'Auvergne-Rhône-Alpes, d'encourager la jeunesse congolaise et africaine à exceller dans la pratique du sport et notamment du football.

La jeunesse congolaise a profité de l'occasion pour évoquer avec Son Excellence Monsieur l'ambassadeur, la situation de démarches consulaires quasi-difficiles pour légaliser les actes d'état civil ou obtenir le passeport.



Au cours de cet échange cordial, et en présence du Conseiller Principal du Chef de l'Etat congolais, du Consul Général de la RDC à Anvers et du Président de CSP-REGLA, le Coordonnateur de LAURACQ, Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur a expliqué le travail abattu depuis sa prise de fonction pour améliorer le cadre d'accueil et le bon fonctionnement de notre ambassade.

Aujourd'hui, les choses se mettent déjà en ordre, et la situation continue de s'améliorer.



LAURACQ est un forum culturel, économique et scientifique. Des infrastructures sportives, en passant par la musique, les relations mémorielles de la France avec la RDC et l'économie bleue, nos échanges ont été cordiaux et la brochure Sula Ya Amani a été remise à Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de la RDC en France, Principauté de Monaco et d'Andorre pour son soutien diplomatique.



2. Concert Miel de Son

La culture est notre tout essentiel. Elle est au début et à la fin de tout développement, tel que nous enseigne l'académicien et poète Sédar Senghor. Elle lie des peuples dans ce qu'ils ont en commun. De l'affirmation de l'identité collective au patrimoine matériel et immatériel, elle contribue à façonner un milieu favorable à la réalisation de ses objectifs sociaux et économiques.

Le Chanteur de la Rumba congolaise « Miel De SON » de son vrai nom LAMIEL KEDIEN, issu de l'école de WENGE MUSICA, a honoré la musique congolaise par la tessiture aiguë de sa voix, qui le classe parmi les producteurs de belles mélodies congolaises.

A ce concert où assistaient la délégation de la Présidence de la République démocratique du Congo et le Consul Général de la RDC à Anvers, les éloges ne se sont pas fait attendre.



Miel de Son sur le podium.
Salle Jacques Brel



Prof. Pacifique Hippolyte LUABEYA et Prés. José MULENDA



Alpha KITENGE, Alfred LUDJWERA, Me Bienfait, Miel De Son, Prof. Pacifique H. LUABEYA, Prés. José MULENDA



Maitre Bienfait MANEGABE, Chargé d'études à la Présidence de la Rép. RDC

L'édification de la paix à travers le plan de redressement économique Sula Ya Amani dans l'Est de la RDC et dans la REGLA est une œuvre collective. De la chanson à la poésie en passant par la peinture et la science dans sa globalité, le développement est un processus éminemment culturel. Miel de Son a apporté sa pierre à l'édifice.

C'est dans cette ambiance congolaise de rêve et de bonne humeur, pour un peuple qui aime danser jusqu'à l'aube que nous a entraîné Miel De Son.

C. Jour 3 : Dimanche Libre

D. Jour 4 : Lundi

1. 17H30 – 18H00 : Le design stéphanois un levier de développement économique et d'innovation urbaine, la force du réseau des villes créatives Unesco, Echange avec M. Marc CHASSAUBENE Adjoint au Maire Président de l'EPCC.

Riche de son histoire liée à la modernité industrielle, terre de créateurs et inventeurs, Saint-Etienne est une ville en constante mutation animée par une dynamique liant l'art et l'industrie.



S'appuyant sur la créativité de son territoire, sur l'engagement public et industriel, la ville se réinvente en entraînant son important tissu de petites et moyennes entreprises vers l'innovation, et en améliorant grâce au design, la qualité du cadre de vie de ses citoyens. Les recherches développées par la Cité du Design sur le nouveau mode de vie font de cet établissement, le laboratoire du design français. La Ville de Saint-Etienne son expérience et compétences avec les Villes Unesco de design pour faire face aux changements évolutifs de la société contemporaine.

E. Jour 5

1. 15H00 – 16H00 : Présentation et démonstration de l'Hydrolienne Hydrax de production de l'énergie Invention de Adnan BARHOUMI



En partenariat avec la société Hydrax, LAURACQ a invité une fois de plus le Président de cette société Adnan BARHOUMI, l'inventeur de l'hydrolienne HYDRAX de production de l'énergie pour la présentation de son produit révolutionnaire.

Créer pour capter l'énergie de liquide et de fluide qui circulent dans les canalisations, la société Hydrax produit l'électricité et vend des hydroliennes pour l'auto consommation. Cette société développe des hydroliennes de 100 mm à 3,20 m de diamètres sur la base de l'eau qui circulent dans les canalisations.

Avec une turbine de 100 mm (turbine de petite taille), elle a une puissance 1 kwh. Elle peut générer 24 kilowattheures par jour. Cette innovation dans la production de l'électricité est une opportunité pour le développement des collectivités territoriales rurales et aussi urbaines dans la région des grands lacs africains. Les producteurs de l'électricité, les gouvernements, les élus, les opérateurs d'eau, la copropriété, les collectivités locales...sont invités à découvrir ce produit de prédilection.

2. 17H00 – 18H00 : Film documentaire Protéger les gorilles de la guerre La bataille de Dian FOSSEY



Dian Fossey a réalisé un documentaire émouvant sur le parc de Kahuzi Biega dans le Sud-Kivu. La protection des gorilles contre les braconniers est un difficile et dangereux combat surtout en période de guerre.

Un travail de conscientisation de la population et de rééducation des braconniers a fait l'objet d'échange entre les participants.

3 18H00 – 19H00 : Le rôle des projets intégrateurs du secteur de transport dans la construction de la paix et de la cohabitation pacifique entre les peuples.

Deux projets réussis et duplicables dans la REGLA méritent notre attention :

a) Le projet de développement du bassin du fleuve Sénégal

Le fleuve Sénégal est un fleuve international qui traverse 4 pays d'Afrique de l'Ouest : le Mali, la Mauritanie, le Sénégal et la Guinée. Dans les années 1970, la région est confrontée à des défis importants, notamment la sécheresse, la pauvreté et les conflits liés à l'accès aux ressources en eau. En 1972, les quatre pays ont créé l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS).

L'OMVS a lancé plusieurs projets intégrateurs qui ont apporté le développement économique, la cohésion sociale et la protection de l'environnement : la construction des barrages hydroélectriques (Manantali au Mali et Diama pour le Sénégal et le Mauritanie), l'irrigation et l'agriculture (les projets d'irrigation ont permis de développer l'agriculture et d'améliorer la sécurité alimentaire dans la région), la navigation et les transports (le fleuve Sénégal est devenu une voie navigable importante pour le transport de marchandises et de personnes), la gestion des ressources en eau : l'OMVS a mis en place un système de gestion des ressources en eau pour garantir l'accès équitables pour les 4 pays.

b) Le projet du développement de la région du Mékong

Le Mékong est un fleuve qui traverse 6 pays d'Asie du Sud-Est : la Chine, le Myanmar, le Laos, la Thaïlande, le Cambodge et le Vietnam. La région est riche en ressources naturelles, mais elle est également confrontée à des défis importants : la pauvreté, les inondations et les conflits liés à l'accès aux ressources en eau.

En 1995, les 6 pays créent la Commission du Mékong (CM), et lancent les projets intégrateurs, considérés aujourd'hui comme un modèle de réussite en matière de coopération régionale et de développement intégré.

La CM avait mis en place un système de gestion des ressources en eau, le projet de prévention des inondations, le développement de l'hydroélectricité, l'amélioration de la productivité agricole et de la pêche et le développement du tourisme.

F. Jour 6 : Mercredi

1. 13H45 : Visite guidée des aménagements portuaires de la rivière Saône organisée par MEDLINK PORTS ET VNF/LYON

La visite des aménagements portuaires sur la Saône était un moment crucial pour la 3^{ème} édition de LAURACQ. Une visite enrichissante, à laquelle le Directeur Général de la RVF, le Conseiller Principal à la Présidence de la République en RDC et les membres de CSP-REGLA étaient cordialement conviés.

Dans la région lyonnaise, le sujet du transport de fret par le mode fluvial fait l'objet d'un travail continu d'intégration dans les politiques publiques des acteurs clés, notamment l'État et les collectivités locales et pour ces dernières à travers les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) du Val de Saône-Dombes, du Pays Beaujolais, de l'Agglomération lyonnaise et des Rives du Rhône.

Madame Audrey PORTEFAIX, Déléguée Adjointe de Medlink Ports et Monsieur Vincent ZURBACH de VNF ont accueilli notre délégation à l'entrée du Centre Commercial de Confluence à cinq minutes de l'embarquement du Navigone.

La visite nous a permis de comprendre le schéma de desserte fluviale de proximité et les schémas logistiques innovants mis en place pour l'évacuation et la collecte par voie fluviale des déchets de chantiers (déblais, terres, matériaux inertes) qui ont nécessité la disponibilité de quais en milieu urbain. VNF et le Grand Lyon avaient étudié les possibilités de préserver et remettre en service, sans usage exclusif, certains quais sur la Saône pour permettre la réalisation d'opérations de chargement et de déchargements ponctuelles. L'adaptation du système portuaire lyonnais aux besoins de l'agglomération en mettant en exergue le rôle du port de Lyon Édouard Herriot pour les besoins de l'agglomération lyonnaise. Ce travail a été rendu possible dans le cadre d'une charte de partenariat officialisant les engagements de l'État, de VNF, de la CNR, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Grand Lyon. Les perspectives de croissance du transport fluvial nécessitent d'engager une réflexion globale évaluant les besoins à venir en termes d'offre portuaire sur l'agglomération lyonnaise.



Nous remercions Mme Audrey PORTEFAIX et M. Vincent ZURBACH pour leur disponibilité et explications fournies

2. 18H00 – 20H00 Soirée musicale : La chanson française des années 80



Amoureux de leur plus belle époque musicale, Jean-Paul et Gaby ont livré un spectacle vibrant, célébrant les plus grands tubes de la chanson française des années 80.

Chanteurs talentueux tous deux, et meilleur soliste-guitariste Gaby, ils ont rendu hommage à des artistes emblématiques comme Salvatore Adamo, Michel Sardou, Hugues Aufray, Joe Dassin, Jean-Jacques Goldman, Téléphone, Indochine ou encore Mylène Farmer.

Ce répertoire fabuleux de la musique des années 80 était un moment de détente mérité pour la délégation congolaise, qui a eu un après-midi très chargé.

Au-delà du spectacle, l'événement avait une portée solidaire et participative au combat mené par CSP-REGLA à travers LAURACQ. La musique adoucit les mœurs dit-on !

Nous saluons le dévouement et la passion de ces artistes exceptionnels qui ont su dégager et partager leur créativité à l'assistance.

G. Jour 7 : Libre

H. Jour 8

1. 14H45 – 15H25 : Conférence Les ressources naturelles et la protection des droits des enfants pendant la période des conflits armés Par Marc VERICEL Professeur émérite, Doyen honoraire de la faculté de Droit de l'université Jean MONNET

- Modérateur : M. José MULENDA ZANGELA, Président de CSP-REGLA, Chercheur-écrivain



Doyen honoraire de la Faculté de Droit de Saint-Etienne, Membre associé au CERCRID Equipe "Décisions et activités décisionnelles", Marc VÉRICEL est Professeur émérite à l'Université de Saint-Étienne. Il est agrégé des facultés de droit depuis 1998.

Il a été directeur de l'Institut du travail de l'Université de Saint-Étienne de 1994 à 2004 puis de 2007 à 2012 Il a exercé parallèlement diverses responsabilités pédagogiques au sein de la faculté de Droit de cette université. Il a également écrit plusieurs articles dans des ouvrages d'hommage à plusieurs de ses collègues... ceux en l'honneur du doyen de la faculté de droit de Kinshasa Grégoire Bakandjea (le droit du travail dans le système économique).

Il a encadré et dirigé les travaux de doctorat de Maître Jean-Pierre MBOTO.

Il a effectué deux voyages en RDC et initié un partenariat entre la faculté de droit de l'Université de Kinshasa et celle de l'Université Jean Monnet de Saint-Etienne.

La République démocratique du Congo fait l'objet depuis plusieurs années d'un conflit armé enchevêtré intermittent, aux conséquences les plus meurtrières après celles de la seconde guerre mondiale. Différentes causes sont à la base d'un tel conflit. Les plus essentielles à retenir seraient celles liées à l'internationalisation des tensions politico-ethniques de la région des Grands lacs et à la recherche et l'exploitation des ressources naturelles de la République démocratique du Congo.



Sujet préoccupant et d'actualité, le Professeur Marc Véricel a brossé la genèse de droit du travail en Afrique colonial, calqué sur le modèle des pays colonisateurs dans un contexte social et économique différent de l'histoire de ces derniers.

Le droit du travail dans les pays en développement, notamment en Afrique où l'économie informelle fait vivre la majorité de la population se révèle inadapté aux réalités africaines.

Le droit applicable au travail des enfants résulte essentiellement des conventions Internationales, notamment l'OIT. Les pays africains fournissent un effort mais devront davantage travailler. Les estimations récentes de l'OIT démontrent que 246 millions d'enfants à travers le monde sont astreints au travail dont 41% en Afrique. En 2018 plus de 200 000 enfants en RDC travaillaient dans les mines. Annabelle Durand, RTS. Le débat très animé a tourné autour des enfants soldats « Kadogo » et autres dans les mines en RDC.

L'intégralité de la conférence en annexe.

2. 15H30 – 17H15 : Table ronde des corridors des transports aux corridors de développement

Intervenants :

1. Me Bienfait MANEGABE, Expert des questions de politiques de transports, membre du Cabinet du Chef de l'Etat Congolais.
 2. M. Mathieu GLEIZES, Délégué Général de Medlink Ports Lyon
 3. M. Rachid BLOUD, Chef du Bureau Economie Transport et Prospective VNF/Lyon
 4. Alfred LUDJWERA BAHATI, Chef de service Exploitation Fluviale, Représentant du DG de la RVF
- Modérateur : M. José MULENDA ZANGELA, Président de CSP-REGLA, Chercheur-écrivain



Un retour d'expérience avec les hommes de terrain, issus de différents horizons, ont démontré le rôle primordial de corridors de transport pour le développement d'un pays ou d'une région. Favorisée par sa position médiane entre l'océan Atlantique et l'océan Indien, géante de 2.345.410 km² partagés avec 9 pays voisins, dotée de 15 000 km de voies navigable, la RDC avec le projet SULA YA AMANI constitue un corridor centrifuge où les différents modes de transport auront l'avantage de converger vers les terminaux situés sur les deux océans.

Maître Bienfait MANEGABE a démontré qu'avec plus de 1800 km de frontières partagées avec ses voisins : Soudan du Sud, Ouganda, Rwanda, Burundi, Tanzanie, Zambie, Angola, Congo-Brazzaville et Centrafrique, les voies d'échanges routières, ferroviaires, mais aussi fluviales et lacustres nécessitent pour la REGLA, un faisceau d'infrastructures, d'architecture linéaire en faveur de modes de transport fluvial et lacustre.

La position de CFRAN jouxtant les corridors Nord, Central et Sud, une infrastructure innovante, censée devenir le 11^{ème} corridor multimodal est d'ambition régionale pour la conquête de la paix et du développement tant souhaité. Le développement du transport fluvial et lacustre est une option fondamentale dans la REGLA, l'expertise de la France est requise.



Mathieu GLEIZES nous a livré son expérience à la tête de Medlink Ports. Une association créée en 2015 pour assurer la promotion et le développement du report multimodal sur la partie sud de la France. Il comprend l'hinterland méditerranéen et fédère les ports fluviaux et maritimes de l'axe Rhône-Saône en s'appuyant sur l'expertise de ses trois gestionnaires d'infrastructures : CNR, VNF et SNCF Réseau.

Medlink Ports est un réseau agile constitué de membres permanents dont 9 ports fluviaux, 3 ports maritimes et 3 gestionnaires d'infrastructures. L'association travaille avec une équipe permanente qui travaille avec les services opérationnels de ses membres pour prospecter, conseiller, apporter un appui technique sur la décarbonation du trafic de fret sur le fer et le fleuve. Le travail en synergie a eu pour effet, l'augmentation du trafic multimodal plus respectueux de l'environnement. L'axe Rhône Saône peut accueillir désormais jusqu'à plus de trois trafics.



M. Rachid BLOUD, Chef du Bureau Economie Transport et Prospective à VNF a pour sa part présenté cet établissement public, responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de 6700 km de fleuves, canaux et rivières qui irriguent la France et la relient avec ses pays voisins.

La mission essentielle de l'entreprise est de transformer ce réseau séculaire en un véritable moteur de développement économique, écologique et social au service de tous.

Forte de ses 4000 collaborateurs à travers la France, VNF assure une gestion fine de la ressource en conciliant les différents usages dans le respect de l'environnement. Elle exploite et modernise les infrastructures en renforçant la performance du réseau fluvial. Elle crée des opportunités de développement économiques pour les acteurs économiques au service des territoires.

Alfred LUDJWERA BAHATI, Chef de service Exploitation Fluviale à la RVF, une entreprise publique de l'Etat congolais à l'image de VNF en France, a axé son intervention sur la position géographique de la RDC, un Etat charnière entre l'océan Atlantique et l'océan Indien.

Chargée de la gestion, de l'entretien et du développement des voies navigables intérieures du pays, et en raison de l'étendue du réseau hydrographique congolais, qui comprend le fleuve Congo et ses nombreux affluents, la RVF joue un rôle central dans le transport fluvial pour faciliter le transport des biens et des personnes.

En dépit de son importance, la RVF est confrontée à plusieurs défis : insuffisance des financements, vieillissement des équipements, manque de coordination entre les services opérationnels et ses partenaires institutionnels.

Le fluvial reste un atout certain pour la RDC et ses transports. Le fleuve Congo et ses affluents constituent la colonne vertébrale de l'économie bleue dans la REGLA. Les corridors de transport s'imposent comme une thématique fédératrice au centre des préoccupations et des problématiques de nombreux acteurs des chaînes de transport à travers le monde. Premier fournisseur des matières premières dans le monde, le cadre d'intégration économique régionale repose sur des stratégies, notamment des corridors.



III.RESUME

La 3^{ème} édition de LAURACQ a réuni des experts et des professionnels pour discuter de l'économie bleue dans la REGLA, dans le cadre du projet Sula Ya Amani. Les débats ont porté sur les sujets suivants :

- Présentation de la Région des Grands Lacs Africains : La région est riche en ressources naturelles, mais elle est également confrontée à des défis sécuritaires, politiques et économiques.
- Economie bleue : L'économie bleue offre des opportunités pour le développement de la région, notamment dans les secteurs de la pêche, de l'électricité, du tourisme et des transports.
- Situation hydrographique de la RDC : La RDC dispose d'un potentiel hydrographique important mais elle est confrontée à des défis liés à la gestion des ressources en eau et à la protection de l'environnement.
- Rôle des projets intégrateurs du secteur des infrastructures dans la construction de la paix et de la cohésion pacifique nationale et régionale : Les projets de transport peuvent jouer un rôle clé dans la promotion de la paix, du développement intégré et de la stabilité tant sur le plan national que régional.
- Place de la jeunesse : La jeunesse est acteur déterminant pour le développement de la région, mais elle est confrontée à des défis liés à l'emploi et à l'accès aux ressources.
- Ressources naturelles et protection des droits des enfants pendant la période des conflits : Les conflits dans la REGLA ont un impact négatif sur les droits des enfants et la protection de l'environnement.
- Des corridors de transport aux corridors de développement : Les corridors de transport peuvent être des leviers pour le développement économique et la réduction de la pauvreté dans la région.

L'occasion était propice à CSP-REGLA de rappeler les efforts entrepris en France auprès des institutions publiques et privées : DAOI, AURA, VNF, CNR, TRACTEBEL, SCSNE, MEDLINK PORTS, EPCC Cité du Design, ESADSE...pour l'aboutissement heureux de la paix dans la REGLA.

IV.RECOMMANDATION DU FORUM

Aux termes de la 3^{ème} édition de LAURACQ 2025, tenue du 17 au 25 octobre 2025 à Saint-Etienne et à Lyon, les experts et panélistes ont émis un certain nombre de recommandations visant à promouvoir un développement durable et inclusif dans la région des grands lacs africains, en tirant parti des opportunités offertes par l'économie bleue.

Les recommandations suivantes ont été faites à deux volets :

A. Thématique

1. Renforcer la coopération régionale pour promouvoir l'économie bleue et le développement durable dans la région.
2. Investir dans les infrastructures de transport pour améliorer la connectivité et la compétitivité de la région.
3. Promouvoir la participation de la jeunesse et des femmes dans le processus de décision et de développement.
4. Renforcer la protection des droits de l'homme et de l'environnement dans la région.
5. Développer des partenariats publics privés pour soutenir le développement de l'économie bleue dans la région.
6. Soutenir le projet SULA YA AMANI sur le plan régional

B. Spécifiques pour la RDC

7. LAURACQ sollicite auprès du Gouvernement de la République démocratique du Congo, notamment le Ministre des Infrastructures et Travaux Publics, la signature d'un Mémorandum d'entente avec CSP-REGLA au profit du projet SULA YA AMANI.
8. LAURACQ sollicite le soutien diplomatique de la RDC pour soutenir les efforts entrepris par CSP-REGLA sur le plan régional et international.
9. LAURACQ sollicite la création d'une association « RDC-LINK » à l'image de Medlink Ports pour assurer la promotion et le développement du report multimodal en fédérant les gestionnaires d'infrastructures traditionnels et tous les services opérationnels pour prospecter, conseiller et apporter un appui technique pour le développement du fluvial en RDC.
10. LAURACQ annonce la connexion en 2026 du port de Lyon en France au port de Matadi en RDC.
11. LAURACQ recommande l'établissement de la coopération entre la Ville de Saint-Etienne, ville Unesco créative design avec les villes de Kinshasa et de Lubumbashi, respectivement ville Unesco créative de la Rumba et Ville Unesco créative des Arts.
12. LAURACQ recommande la coopération entre l'EPCC Cité du Design -Esadse et l'Académie des Beaux-Arts de Kinshasa.
13. LAURACQ sollicite l'ouverture d'un consulat général de la RDC dans la région AURA (Lyon ou Saint-Etienne), 2^{ème} région économique de France et 8^e d'Europe.
14. LAURACQ encourage le Gouvernement de la RDC d'expérimenter l'hydrolenne HYDRAX, comme une solution révolutionnaire pour la fourniture de l'énergie dans les milieux ruraux dans le cadre du programme de 145 territoires du Chef de l'Etat congolais.

V.DECLARATION DE CLOTURE



A. Allocution du Président de CSP-REGLA et Coordonnateur de LAURACQ, M. José MULENDA ZANGELA

Monsieur le Représentant de la Présidence de la RDC, Monsieur le Délégué Général de Medlink Ports Monsieur le Professeur Emérite, Mesdames, Messieurs, Chers invités,

Nous voici arrivés à la fin de la 3^{ème} édition de LAURACQ. Je voudrais prendre un moment pour remercier chacun d'entre vous pour votre participation à cet événement.

Ces derniers jours nous avons eu des discussions passionnantes, des débats enrichissants et des échanges fructueux sur l'avenir de la Région des Grands Lacs Africains. Nous avons exploré les potentialités et les défis de l'économie bleue, et nous avons identifié des pistes pour promouvoir le développement durable et la coopération régionale.

Je tiens à saluer Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de la RDC en France, Principauté de Monaco et d'Andorre, le Professeur Emile NGOY KASONGO pour s'être personnellement déplacé, la haute délégation gouvernementale de la RDC, Son Excellence Monsieur le Conseiller Principal du Chef de l'Etat Congolais, l'Ingénieur David MUKEBA et son collaborateur, Monsieur le Directeur Général de la Régie des voies Fluviales et sa suite, Monsieur le Consul Général de la RDC à Anvers, le Professeur Pacifique Hippolyte LUABEYA, la délégation du ministère des Affaires étrangères de la RDC, Monsieur le Chef de Division, Pasteur Roland KAMWAKA, Monsieur le Chef du Bureau des Congolais de la Diaspora, Anicet MULENDA BWANZI.

La réussite de la 3^{ème} édition de LAURACQ, c'est sans doute, la qualité des interventions et des exposés. Je viens ici remercier nos chers intervenants pour leur expertise et leur partage de connaissance. Merci également à la Ville de Saint-Etienne, à nos partenaires, et plus précisément à l'association NDUDI AIDE, à NYOTA et à nos bénévoles pour leur soutien sans faille.

Une mention spéciale pour l'équipe en charge de la restauration conduite par Madame Adélaïde MULENDA.

La 3^{ème} édition de LAURACQ a été un succès, et nous sommes convaincus que les échanges et les rencontres que nous avons eus ici vont porter leurs fruits dans les jours et les mois à venir.

Avant de nous quitter, je voudrais vous inviter à rejoindre la 4^{ème} édition de LAURACQ, qui aura lieu dans un an. Nous sommes déjà en train de préparer cet événement, et nous sommes impatients de vous retrouver pour continuer les discussions et les échanges.

Merci encore pour votre participation.
Je vous souhaite un bon retour et un bel avenir.

B. Maître Bienfait MANEGABE MUSHOBORA, Membre du cabinet du Chef de l'Etat Congolais, Représentant du Conseiller Principal

Monsieur le Président de CSP-REGLA et Coordonnateur de LAURACQ ; Mesdames et Messieurs les Experts, panelistes et amis de la RDC ; Distingués invités à vos titres et rangs respectifs, tout protocole respecté ;

Tout est bien qui finit bien. Nous avons fait un déplacement de Kinshasa à Saint-Etienne et à Lyon pour nous enquérir du projet SULA YA AMANI et de tenir informé, le cas échéant, Son Excellence Monsieur le Président de la République démocratique du Congo, qui encourage les initiatives des fils du pays partout où ils se trouvent.

Nous remercions le comité organisateur et vous tous pour votre participation active à cette 3^{ème} édition de LAURACQ. Au nom du Conseiller Principal du Chef de l'Etat, je déclare close la 3^{ème} édition de LAURACQ.

VI.CONCLUSION

Aux grands maux les grands remèdes. CSP-REGLA milite depuis plusieurs années comme d'autres structures et institutions pour la recherche d'une paix durable dans la Région des Grands Lacs Africains. Et comme partout ailleurs, la sortie d'une grande crise a souvent été motivée par des projets intégrateurs favorables pour les parties belligérantes, le projet SULA YA AMANI, mettant l'eau au centre pour un développement inclusif dans la REGLA a fait l'objet de nos études et concertations avec nos partenaires à l'instar de CNR et de TRACTEBEL, deux grandes entreprises de renommée internationale dans le génie civil.

Le fluvial est atout principal pour la RDC et ses transports. Conforter la place du transport fluvial pour créer des chaînes logistiques multimodales au service de l'économie et de l'aménagement du territoire en RDC et dans la REGLA est le cheval de bataille de CSP-REGLA depuis plus de dix ans. Le déploiement de ce projet dans les zones économiques des pays membres de l'EAC, de la CEPGL, la CIRGL, le COMESA et la SADC est un maillon essentiel de la renaissance du panafricanisme économique et social.

L'expérience de Medlink Ports et de VNF en France dans un cadre de concertation et de coopération avec la RVF, pourrait être porteur de grands espoirs pour l'économie bleue dans la REGLA.

VII.ANNEXES

A. Le droit du travail en Afrique et l'exploitation des enfants.

Par **Marc Véricel, professeur université de Saint-Étienne**
La quinzaine congolaise d'Auvergne Rhône-Alpes, 24 octobre 2025

Le modèle de développement colonial et postcolonial imposé par les puissances occidentales au reste du monde, et notamment aux pays d'Afrique, basé sur l'économie libérale, a abouti à l'adoption par les pays africains d'un système de droit social calqué sur celui des anciens colonisateurs. Ainsi, à leur accession à l'indépendance en 1960, les pays d'Afrique francophone se sont dotés de codes du travail qui étaient des copies plus ou moins fidèles de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires relevant de la France d'Outre-mer (CTOM). Ils ont également repris dans leurs arsenaux juridiques les conventions collectives coloniales.

Dans les années 70, certains pays ont intégré, dans leur législation du travail, diverses règles issues du droit de l'URSS (le Mali par exemple). Mais, dans la plupart des pays d'Afrique francophone, le droit du travail codifié n'a guère évolué que par intégration, à l'avènement des politiques néolibérales dans les pays occidentaux, des règles nouvelles inspirées de la philosophie de la flexibilité des relations de travail, prônée par ces doctrines néolibérales (développement des formes de travail précaires, flexibilisation du temps et des conditions de travail, etc.). Le droit du travail a été mis au service de la nouvelle doctrine économique et s'est réduit à la juridisation des règles de gestion issues de cette doctrine. Cela, alors même que le modèle économique sur lequel sont fondés les droits du travail des pays occidentaux révèle toutes ses failles et notamment sa totale incapacité à assurer une protection minimale des travailleurs.

Cependant, dans les pays dits en voie de développement et notamment en Afrique, c'est l'économie informelle qui fait vivre la majorité des populations car le modèle des relations sociales des pays industrialisés, lié à l'histoire et au système économique de ces pays, se révèle inadapté aux réalités africaines actuelles. Du coup, c'est le travail informel qui recouvre en réalité le sort d'une large partie des travailleurs africains, laquelle se trouve malheureusement privée de quasiment tout encadrement légal.

Je vous propose de vous parler, dans la première partie de mon intervention, des grandes lignes du droit du travail des pays africains, mais aussi de l'inadaptation des codes officiels du travail à la situation socio-économique et administrative des pays africains. Dans une seconde partie, nous nous intéresserons au cas du travail des enfants en Afrique, lequel illustre particulièrement les problèmes posés par ce décalage entre droit officiel et réalité du monde du travail.

INADAPTATION DES CODES OFFICIELS DU TRAVAIL AUX SPECIFICITES AFRICAINES

a) Les codes du travail des anciennes colonies françaises et belges ont adopté la notion de contrat de travail avec les conditions de formation, de modification et de rupture du droit français. Ce contrat de travail peut être soit un contrat à durée indéterminée, soit un contrat à durée déterminée lorsqu'il a un objet autre que de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise (notamment permettre le

remplacement temporaire d'un salarié ou en cas d'accroissement temporaire de l'activité de l'entreprise ou d'un emploi saisonnier). Il peut être encore un contrat de travail temporaire, conclu avec une entreprise de travail temporaire qui loue le salarié à une entreprise utilisatrice. Les contrats à durée déterminée, de même que les contrats de travail temporaire, prennent fin automatiquement à l'issue de la durée pour laquelle ils sont conclus. Quant au contrat de travail à durée indéterminée, il peut prendre fin soit par la démission du salarié, soit par un licenciement, soit encore par une transaction négociée entre les deux parties. Le licenciement peut intervenir pour motif personnel : il est alors soumis à l'exigence d'une cause réelle et sérieuse et à une procédure d'entretien avec le salarié. Il peut aussi intervenir pour une raison économique, il est alors exigé que tous les efforts d'adaptation ou de reclassement du salarié dans l'entreprise s'avèrent impossibles, et un plan social, contenant des mesures de reclassement, est imposé dans les entreprises d'au moins 50 salariés, lorsque les licenciements envisagés concernent au moins 10 personnes dans une même période de 30 jours. Lorsque l'employeur entend apporter des modifications substantielles au contrat de travail, il doit recueillir l'assentiment du salarié. L'accès à l'emploi et l'exécution du contrat de travail, notamment la rémunération, doivent respecter le principe d'égalité et celui de non-discrimination.

Selon la loi n° 015/2002 du 16 octobre 2002 portant nouveau code du travail en RDC, la durée légale du travail au Congo ne peut excéder 45 heures par semaine et 9 heures par jour. Mais, en vue de faire face à des surcroûts extraordinaires de travail, la durée du travail effectif journalier peut être prolongée, à titre exceptionnel et temporaire, dans les limites maxima de 12 heures par semaine et 144 heures par an. Les heures effectuées au-delà de la durée légale sont considérées comme heures supplémentaires et donnent droit à une majoration de salaire. Tout travailleur doit jouir, au cours de chaque période de 7 jours, d'un repos d'au minimum 48 heures consécutives. La durée du congé annuel payé est d'au moins un jour ouvrable par mois entier de service. La rémunération est fixée par le contrat individuel ou par voie de conventions collectives, mais un arrêté ministériel fixe des salaires minima interprofessionnels garantis.

Cependant, dans les pays dits en voie de développement, l'État n'est pas encore parvenu à soumettre tous les espaces normatifs à son ordre juridique, c'est notamment vrai du droit régissant les relations de travail. C'est que le modèle du droit du travail occidental, a été forgé dans les pays industriels pour le travail salarié au tournant des XIX^e et XX^e siècles. Il a mobilisé les concepts de liberté contractuelle et de propriété pour établir juridiquement la fiction d'un travail-marchandise basée sur la conclusion formalisée d'un contrat de travail entre l'entreprise et chacun de ses salariés et obéissant à un certain nombre de règles codifiées dans un code du travail. Tout ce qui ne répond pas à cette définition normée du travail se trouve renvoyé à ce qu'on appelle le « travail informel », inconnu de la réglementation légale.

Or, cette sophistication du modèle du droit du travail occidental constitue un obstacle à sa réception dans les économies de pays encore insuffisamment développés, marqués par un analphabétisme massif et une sous-organisation administrative et économique récurrente. L'affaiblissement de la mission de contrôle des inspections du travail, surtout cantonnées en fait dans la recherche de la conciliation à l'occasion des conflits du travail et l'accompagnement de la négociation d'accords collectifs, ne facilite certes pas la transition vers une meilleure application du droit du travail officiel. Par ailleurs, la grande faiblesse du droit social officiel en Afrique réside dans la non-prise en compte de l'esprit du travail propre aux sociétés africaines, moins inspiré par le productivisme et plus orienté vers le collectif.

Ainsi en est-il notamment des normes qui concernent les horaires et les cadences de travail et des techniques de management telles que l'individualisation des primes et indemnités. En conséquence, en Afrique (*et aussi d'ailleurs en Asie*) existe une économie informelle dans laquelle les systèmes juridiques étatiques cèdent la place à d'autres réseaux normatifs constituant un *infra droit* du travail : des usages locaux ou professionnels, dont les dispositions sont parfois basées sur les traditions et coutumes de l'ère précoloniale, mais il s'agit le plus souvent de principes du droit du travail officiel « décolorés », plus ou moins dénaturés : par exemple le paiement d'un salaire minimal nettement inférieur au minimum légal, un âge d'emploi des enfants très en dessous de celui des conventions internationales, un statut de la femme au travail très discriminatoire, un droit syndical et un droit de grève assortis de règles très restrictives, d'indemnités et dommages-intérêts très limités en matière de licenciement etc.

Il convient cependant de noter que cela n'empêche nullement le droit du travail informel d'être inspiré des valeurs traditionnelles africaines : esprit moins productiviste et solidarité et entraide. Ainsi par exemple, dans les entreprises informelles, le temps de travail est toujours très flexible ; notamment les travailleurs ne jouissent pas de congés annuels, mais ils bénéficient facilement de nombreux jours d'absence pour des raisons sociales (maladie ou mariage d'un proche).

b) Si la doctrine s'intéresse peu à la question, il n'en demeure pas moins que l'économie informelle pose un véritable défi au droit du travail, car bien que les codes du travail aient vocation à régir toutes les relations de travail, leur champ d'action réel ne va guère au-delà des entreprises de l'économie officielle. Ils sont correctement appliqués, en général, par les entreprises d'une certaine importance et par celles situées dans les centres urbains. Mais ils sont beaucoup moins bien appliqués dès que l'on s'éloigne de ces centres ou lorsqu'il s'agit de petites entreprises, notamment celles à caractère familial : dans ce cadre-là, les activités informelles constituent la forme dominante de l'emploi et ignorent largement le droit de l'État qui est normalement applicable.

Il en résulte qu'étudier les codes du travail et la jurisprudence ne permet de cerner qu'une partie de la réalité juridique, celle en vigueur dans les entreprises formelles.

L'OIT a pris certaines initiatives, notamment la recommandation n° 204 relative à la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, adoptée en juin 2015, qui reconnaît que la protection juridique des travailleurs de l'économie informelle est une condition pour garantir un travail décent et qui propose des orientations concrètes sur les voies et moyens pour promouvoir et faire respecter les principes et droits fondamentaux au travail dans cette économie informelle. Il n'empêche qu'à ce jour encore, l'application effective de l'arsenal juridique classique (conventions internationales, codes du travail et conventions collectives) reste un mirage pour des centaines de millions de travailleurs, relégués du coup dans la précarité et le non droit, ce qui constitue un important problème.

On a tendance à considérer l'économie informelle comme un phénomène pathologique, une économie qu'il est possible de moderniser, qui finira par se formaliser et être couverte par le droit moderne. Or, de nombreux pays ne sont pas encore sur une trajectoire de développement basé sur des entreprises formelles capables d'absorber une partie importante des activités économiques et une part significative de la main-d'œuvre.

L'économie informelle concerne en moyenne plus de la moitié de la main-d'œuvre mondiale.

Les spécialistes qui se sont penchés sur la question (voir *not Ousmane Oumarou Sidibé Repenser le statut du travail, Une contribution africaine, Éditions de l'Atelier 2023 – P*

Auvergnon, Mythe d'un autre droit et nécessité d'adaptations des droits du travail en Afrique subsaharienne, Mélanges en l'honneur d'Antoine Lyon Caen éditions Dalloz 2018 - V aussi : Laurent Gamet. Introduction au(x) droit(s) du travail d'Afrique noire d'expression française. Droit Social, 2018, 01, pp.90. <halshs-02200317> considèrent aujourd'hui que, pour juridicaliser les relations de travail dans l'économie informelle, la bonne méthode n'est pas de chercher désespérément à y transposer en l'état les législations du travail, mais au contraire de valoriser les usages qui y sont en vigueur, avec l'idée de les faire converger vers l'arsenal juridique étatique, qui doit rester un référentiel à atteindre à long terme. Une telle démarche implique de faire preuve de pragmatisme dans les approches et reconnaître, temporairement en tout cas, la réalité du pluralisme juridique.

Il est possible de classer les entreprises informelles en trois catégories.

La première concerne des entreprises plus ou moins florissantes, qui cherchent à se soustraire délibérément aux lois applicables, notamment fiscales et sociales, dans le but de maximiser leurs profits. Pour celles-ci, une forte volonté politique est nécessaire pour s'assurer de l'application effective des lois et règlements à des acteurs qui usent de tous les moyens pour s'y soustraire.

Mais, une autre catégorie englobe un certain nombre de micro-entrepreneurs qui se réfugient dans l'économie souterraine pour échapper à des régulations publiques jugées asphyxiantes et à une prédation insupportable de fonctionnaires véreux. Afin d'éviter d'inciter les acteurs à chercher à contourner la législation applicable, les États devraient donc veiller à ce que les dispositions légales ne soient pas trop rigides et qu'elles évitent un formalisme excessif (procédures de recrutement, pourcentage de personnes admises à l'apprentissage, classification des travailleurs, grilles de salaire, etc.). Et les textes d'application pourraient contenir des dispositions d'adaptation pour les travailleurs de l'économie informelle. On pourrait aussi réfléchir à des conventions collectives interprofessionnelles spécifiques regroupant certains secteurs de l'économie informelle.

Par ailleurs existent de grandes entreprises prospères nées dans l'économie informelle qui cherchent à se développer et à se formaliser, mais qui ne peuvent compter que sur leurs propres forces pour se développer, faute d'aides publiques. Pour les aider, il faudrait mettre en place des politiques de crédit (pas seulement de microcrédit) et d'accompagnement dans les domaines du financement, de l'organisation, et de la formation.

Enfin une dernière catégorie d'acteurs de l'économie informelle, sans doute les plus nombreux, est constituée de travailleurs indépendants non déclarés. Ils sont particulièrement présents dans les périphéries urbaines défavorisées où les populations pauvres cherchent à survivre par l'auto-emploi, en faisant preuve de créativité et de débrouillardise (notamment dans le recyclage de matériaux usagés). Les approches répressives déployées contre ces personnes sont inefficaces dans la mesure où ce type d'activités informelles est une réponse à l'exclusion des couches populaires des emplois stables de l'économie formelle. La réponse doit être autre et être axée sur une politique d'aide publique car ces activités demeureront tant que l'économie formelle n'aura pas généré suffisamment d'emplois décents pour intégrer toutes les populations en quête d'un emploi leur assurant une vie digne.

LE TRAVAIL DES ENFANTS EN AFRIQUE ET SA REGLEMENTATION

Selon des estimations récentes de l'OIT, 246 millions d'enfants âgés de 5 à 17 ans seraient astreints au travail dans le monde, dont 48 millions en Afrique. En moyenne, 41 % des enfants de ce continent travaillent, 30% de ces enfants entre 10 et 14 ans sont des

travailleurs agricoles.

Or ces enfants sont exposés à des dangers particuliers. Ainsi, en Tanzanie, on estime à 4 600 le nombre d'enfants travaillant dans la petite industrie extractive. Des enfants de 8 ans creusent dans des mines de 30 mètres de profondeur pendant 8 heures par jour, sans lumière ni ventilation appropriée, et sont constamment exposés à des risques d'affaissement de terrains mettant en danger leur santé et leur vie. Au Kenya, pendant la pleine saison de la récolte du café, il a été estimé que jusqu'à 30% des récolteurs étaient des enfants de moins de 15 ans. A Madagascar une enquête de l'OIT sur les enfants travaillant dans la petite industrie extractive a révélé que 58% ne dépassaient pas 12 ans et que seulement un tiers avaient la possibilité d'acquérir des compétences

179 millions d'enfants dans le monde exercent les pires formes du travail des enfants selon la définition donnée par l'OIT, c'est-à-dire l'esclavage, la servitude pour dettes, la prostitution, la pornographie, le recrutement forcé dans des conflits armés ou pour le trafic de stupéfiants et autres activités illicites et autres formes de travaux susceptibles de nuire à la santé, à la sécurité ou à la moralité des filles et des garçons de moins de dix-huit ans.

En Afrique, on estime à 120 000 le nombre d'enfants de moins de 18 ans ayant été contraints à devenir des enfants soldats, des aides militaires (messagers-cuisiniers) ou des esclaves sexuels. En Afrique occidentale, 5 000 enfants seraient soumis à une exploitation sexuelle à des fins commerciales.

1/ Le droit applicable au travail des enfants résulte essentiellement des conventions internationales. Il existe d'abord, en la matière, deux conventions de l'OIT (l'organisation internationale du travail) : la convention n° 138 sur l'âge minimum d'admission à l'emploi et la convention n° 182 sur les pires formes du travail des enfants. Ces conventions sont des conventions "fondamentales". Cela signifie que, conformément à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux, tous les Etats membres de l'OIT ont l'obligation de réaliser l'abolition du travail des enfants, même s'ils n'ont pas ratifié les conventions en question.

La Convention de l'OIT sur l'âge minimum (convention n° 138) date de juin 1973 et est entrée en vigueur le 19 juin 1976. Elle prévoit un âge minimum d'entrée à l'emploi, que les parties sont tenues de respecter. Cet âge est fixé à 15 ans en principe, ce seuil se calque sur l'âge auquel le développement (croissance, etc.) et l'éducation de base de l'enfant sont estimés achevés. Il est porté à 13 ans pour les travaux légers et 18 ans pour les travaux dangereux (16 ans sous certaines conditions). Les pays en voie de développement, qui connaissent des difficultés de développement quant à leur économie et leurs institutions scolaires, peuvent, temporairement, fixer le seuil minimal de l'admission à l'emploi à 14 ans, à condition de justifier rigoureusement ce choix. Cette convention 138 a été ratifiée à ce jour par 156 Etats, mais certains États, pourtant très touchés par la problématique de l'exploitation infantile, ne l'ont pas ratifiée ; notamment l'Inde. Il existe un mécanisme de contrôle. Ainsi, des commissions d'experts surveillent la mise en œuvre de la convention et examinent les rapports périodiques que les États sont tenus de leur transmettre.

La recommandation n° 146, qui accompagne cette convention n° 138, propose la mise en place de plans nationaux prévoyant la réduction de la pauvreté et la promotion d'emplois décents pour les adultes, de sorte que les parents n'aient pas besoin de recourir au travail des enfants, d'un enseignement gratuit et obligatoire et de la formation professionnelle, ainsi que des installations appropriées pour la protection des enfants et des adolescents qui travaillent.

La Convention de l'OIT sur les pires formes de travail des enfants (convention n°182) a été adoptée en 1999. Elle a été signée par tous les États membres de l'OIT. C'est devenu l'accord ratifié le plus rapidement en 101 ans d'histoire de l'ONU. Son objet est l'élimination des pires formes de travail des personnes de moins de 18 ans, y compris l'esclavage, le travail forcé et la traite des êtres humains. Elle interdit l'utilisation d'enfants dans les conflits armés, la prostitution et la pornographie, le trafic de drogue et les travaux dangereux. Elle requiert des États qui l'ont ratifiée qu'ils prennent des mesures immédiates, efficaces et assorties de délais pour abolir les pires formes de travail des enfants et ce, de toute urgence.

La recommandation n° 190, qui l'accompagne, donne une définition du terme "travail dangereux" : *il comprend les travaux qui exposent les enfants à des sévices physiques, psychologiques ou sexuels, les travaux qui s'effectuent sous terre, sous l'eau, à des hauteurs dangereuses ou dans des espaces confinés, ceux qui s'effectuent avec des machines ou des outils dangereux, ceux qui impliquent de porter de lourdes charges, l'exposition à des substances ou des procédés dangereux, à des conditions de température, de bruit ou de vibrations préjudiciables à leur santé, -ainsi que le travail pendant de longues heures ou la nuit et le confinement injustifié dans les locaux de l'employeur* Il faut citer aussi la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant (CRC), énonçant les droits économiques, civils, culturels et sociaux des enfants, dont l'application est contrôlée par le Comité des droits de l'enfant. Elle a été ratifiée par quasiment tous les membres des Nations Unies. En 2000, elle a été assortie de protocoles additionnels élargissant les obligations de la Convention à la vente des enfants, la prostitution des enfants, la pornographie infantile et le recrutement forcé des enfants en vue de leur utilisation dans des conflits armés.

L'OIT a mis en place un Programme international pour l'abolition du travail des enfants (IPEC) qui est le plus grand programme de coopération technique au monde sur le travail des enfants. Depuis la création de l'IPEC en 1992, les programmes mis en œuvre dans plus de 70 pays ont eu un impact considérable en parvenant à sortir des centaines d'enfants de leur lieu de travail, mais aussi en sensibilisant le public à ce problème et en renforçant les capacités d'action des institutions à lutter contre le travail des enfants. En Afrique sub-saharienne, 10 programmes nationaux ont été lancés ou développés en 2000-2001, *notamment au Ghana, au Nigéria, en Ouganda, en Zambie, au Mali, au Niger, au Burkina Faso, au Sénégal. Au Togo et au Bénin*. L'objectif de ces programmes est l'abolition des pires formes du travail des enfants, essentiellement dans l'agriculture et dans le secteur non structuré.

Une majorité de pays ont désormais adopté une législation qui interdit ou restreint sévèrement l'emploi et le travail des enfants, dont une grande partie après la ratification des conventions sur le travail des enfants. Selon l'OIT, la proportion de travail des enfants a chuté de près de 40 % entre 2000 et 2016, à mesure que le taux de ratification augmentait et que les pays adoptaient des lois et des politiques de lutte. En dépit de ces actions, le travail des enfants continue à exister à grande échelle dans les pays en développement, parfois dans des conditions épouvantables. Ceci parce que le travail des enfants est une question extrêmement complexe. On ne peut pas le faire disparaître d'un simple trait de plume.

2/ Concernant spécialement les pays africains, il faut citer la charte africaine des droits et du bien-être de l'enfant, qui est une convention adoptée par des pays africains dans le cadre de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), lors de la 26^{ème} conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Organisation de l'OUA, en juillet 1990, à Addis-Abeba. Elle est entrée en vigueur le 29 novembre 1999. Elle s'inspire de la Convention des Nations unies sur

les droits de l'enfant, ainsi que de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples. Certains des droits déclinés dans cette charte sont identiques à ceux de la Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant, mais sont interprétés dans le contexte africain.

Cette convention s'applique à tout enfant de moins de 18 ans et lui garantit des droits, sans distinction aucune, notamment de groupe ethnique, de religion, d'origine nationale et sociale ou de naissance (Article 3). Elle garantit à tout enfant le droit imprescriptible à la vie (article 5), à l'éducation (article 11), à la culture (article 12), à la protection contre l'exploitation et les mauvais traitements (articles 15, 26, 27, 29) et à la santé (article 14). Elle reconnaît à l'enfant le droit d'expression, d'association, la liberté de pensée (articles 7 à 9) et à la protection de la vie privée (article 10).

L'article 15 concerne le travail des enfants. Il prévoit que l'enfant est protégé de toute forme d'exploitation économique et de l'exercice de tout travail qui comporterait probablement des dangers ou qui risquerait de perturber son éducation ou de compromettre sa santé ou son développement physique, mental et social. Les Etats parties à la Charte doivent prendre toutes les mesures législatives et administratives appropriées pour assurer la pleine application de cet article, qui vise aussi bien le secteur officiel et que le secteur parallèle informel de l'emploi. Les parties s'engagent notamment a) à fixer, par une loi à cet effet, l'âge minimal requis pour être admis à exercer tel ou tel emploi, b) à adopter des règlements appropriés concernant les heures de travail et les conditions d'emploi, c) à prévoir des pénalités appropriées ou autres sanctions pour garantir l'application effective de cet article, d) à favoriser la diffusion à tous les secteurs de la communauté d'informations sur les risques que comporte l'emploi d'une main d'œuvre infantile.

La charte protège aussi les enfants en cas de conflits armés. Elle interdit leur enrôlement dans l'armée (article 22) et les protège s'ils sont réfugiés (article 23).

L'article 31 énonce les « responsabilités de l'enfant envers sa famille, la société, l'État et toute autre communauté reconnue légalement. Ceci est une innovation par rapport à la plupart des textes internationaux sur les droits de l'homme en général, et les droits de l'enfant en particulier, où il n'y a que des droits et pas d'obligations (ou alors des obligations implicites). Cet article montre également la particularité de la société africaine où les enfants sont conçus, non pas en tant qu'individu isolé, mais comme appartenant à une communauté.

La charte (dans un deuxième chapitre) crée un Comité africain d'experts sur les droits et le bien-être de l'enfant auprès de l'Organisation de l'unité africaine et définit sa composition.

En conclusion de cet exposé on peut dire que la protection des droits des travailleurs subordonnés en Afrique, y compris celle des enfants, même si elle a progressé depuis la décolonisation grâce à l'intervention de diverses chartes internationales et aussi des législations nationales, demeure un combat toujours actuel, en raison de l'insuffisante application, en pratique, des dispositions de ces textes dans des états encore insuffisamment structurés sur le plan économique social et politique.

B. EXPOSES TABLE RONDES

1. Des corridors des transports aux corridors de développement dans le rift Albertin Quelle place pour le projet Sula Ya Amani ? PAR Me Bienfait
MANEGABE Chargé d'études à la Présidence de la République.

a) Introduction sommaire sur la RDC, le secteur de transport, potentialités et climat des affaires Le secteur de transport constitue la clé de l'évolution et de la prospérité de la société moderne. Relier les personnes et les lieux, les biens et les services de manière sûre, efficace et durable est essentiel pour créer et maintenir une croissance durable et inclusive de la société et de l'économie.

De nos jours, il est établi une corrélation directe entre l'enclavement et la pauvreté si bien qu'il est impossible de prétendre sortir du sous-développement ou encore d'envisager une croissance économique d'un pays sans s'appuyer sur le grand levier économique que représente le secteur ;

La construction des infrastructures de transports pour soutenir le commerce et la communication entre les personnes et les pays améliore le niveau de vie et l'activité économique ;

Fort de son réseau routier de 153.209 km, 16.238km de réseau maritime, fluvial et lacustre, 5 033 km de voies ferrées, plus de 40 ports aménagés dont trois ports maritimes : Banana, Boma et Matadi, et 54 aéroport et aérodromes, la RDC dispose d'un potentiel de transport important, qu'elle est appelée à développer ;

Située au cœur de l'Afrique, 2.345.309 Km², 26 Provinces et 145 Territoires avec une population de plus de 100.000.000 d'habitants, la RDC est un pays semi enclavé qui n'a d'ouverture sur l'océan Atlantique que dans la Province du Kongo central, où elle dispose d'une littorale de 37 Km. Sur ces 37 Km de littorale, elle n'a qu'une petite ouverture de 3 km sur l'océan atlantique située à Banana dans les eaux profondes de l'embouchure du fleuve Congo.

La RDC dispose d'une dizaine de lacs et d'un boulevard nature qui est le majestueux fleuve Congo. Long de 4 700 km avec un bassin collecteur d'une superficie de 3 680 000 km² qui se jette dans l'Océan Atlantique avec un débit le plus puissant du monde estimé 50 000 m³/s à travers son embouchure se trouvant dans la ville côtière de Banana dans la Province du Kongo Central.

Le pays partage 10 744 km de frontières avec 9 pays limitrophes, dont :

- 2 635 km à l'ouest avec la République du Congo (2 410 km) et l'Enclave de Cabinda de l'Angola (225 km) ;
- 2 205 km au nord avec la République Centrafricaine (1 577 km) et le Soudan (628 km) ;
- 1 688 km à l'est avec l'Ouganda (765 km), le Rwanda (217 km), le Burundi (233 km) et la Tanzanie (473 km) ;
- 4 216 km au sud avec l'Angola (2 286 km) et la Zambie (1 930 km).

Comme dit ci-dessus en introduction, revenant sur le réseau routier, la RDC comprend au total 153.209 km de routes répartis comme suit :

- 58.509 km de routes d'intérêt général, à charge du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics placés sous la gestion de l'Office des Routes « OR » en sigle, dont environ 3.000 km sont revêtus. Il comprend les ouvrages de franchissement suivants :
- 3.500 ponts de portée de 4 à 750 mètres pour une longueur totale de 68.000 mètres,
- 175 bacs (à moteur, à traîlle et à pirogues)
- 7.400 km de voiries urbaines sous la gestion de l'Office des Voiries et Drainage « OVD » en sigle ;

- 87.300 km de routes d'intérêt local ou de desserte agricole à charge du Ministère du Développement Rural, sous la gestion de la Direction des Voies de Desserte Agricole « DVDA » en sigle. Le réseau des routes d'intérêt général se répartit en 3 catégories selon leur importance :
- 21.140 km des routes nationales (RN),
- 20.124 km des routes provinciales prioritaires (RPP),
- 17.245 km des routes provinciales secondaires (RPS).

Réseau prioritaire

Le Ministère des Infrastructures et Travaux Publics a défini un réseau prioritaire de 23.140 km, qui présente les caractéristiques principales suivantes :

- il s'articule sur les 3 principaux corridors de transport - Ouest/Nord-Est, Nord/Sud, Ouest/Sud-Est - qui relient les chefs-lieux des Provinces et les principaux centres administratifs ;
- il draine à lui seul 91% du trafic routier ;
- il fait jonction avec le réseau ferré et fluvial ;
- il dessert toutes les zones à fortes potentialités économiques et densité de population ;
- il comprend les principales voies d'intégration régionale.

De ce réseau prioritaire, il a été extrait un réseau ultra-prioritaire de 15.836 km à rouvrir d'urgence pour contribuer à la réunification et à la relance économique du pays.

Cependant, pour un développement harmonieux du secteur des transports, il importe que le Gouvernement mette en place des politiques publiques cohérentes qui visent non seulement à adapter le service public de transport aux exigences modernes et au besoin du marché mais également à adapter sa législation à travers des réformes conséquentes pour attirer les investissements dans le secteur et de garantir ainsi sa compétitivité dans la région. Défis de financement du secteur

Cependant, en dépit des besoins énormes en termes de construction, de réhabilitation et /ou d'entretien des infrastructures pour faciliter le désenclavement du pays par voie routière, maritime, aérienne, fluviale et même ferroviaire, il est à noter des obstacles majeurs ci-après :

1. L'insuffisance et l'irrégularité chronique des budgets nationaux alloués au secteur comme cause majeure de la dégradation généralisée des routes et leur délabrement très avancé rend malaisée la circulation des personnes, ce qui restreint, à coup sûr, le droit des Congolais de jouir effectivement de leur patrimoine commun, à savoir la route ;
2. Le caractère notoirement dérisoires et insignifiants des budgets nationaux consacrés à l'entretien des routes en RD Congo (notamment en raison des crises multiformes et récurrentes qui ont émaillé l'environnement socio-politique et économique du pays) met les pouvoirs publics dans l'incapacité d'entretenir les infrastructures existantes et dans l'impossibilité d'en créer des nouvelles ;

Pour faire face à ces défis auxquels il y lieu d'ajouter au manque d'investisseurs privés intéressés par le secteur, le Gouvernement de la République a imaginé plusieurs moyens de financement alternatifs et extrabudgétaire dont deux parmi eux méritent d'être abordées dans ce cadre :

1. La création d'un Fonds National d'entretien Routier « FONER » en sigle dont la mission est la mobilisation des ressources internes pour le financement de l'entretien et de la protection des infrastructures routières de la République Démocratique du Congo. A travers cet Établissement Public l'Etat est appelé à remplir le devoir que lui imposent les dispositions de l'article 59 de la Constitution, celui de faciliter à tous les Congolais la jouissance de ce patrimoine commun qu'est

- la route ;
2. La création en cours du Fonds National d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires (FONEFF) en sigle. Le but de cette initiative est de mettre en place un mécanisme de mobilisation des ressources financières adéquates, autonomes et pérennes pour l'aménagement et l'entretien des Voies Navigables et Ferroviaires en République Démocratique du Congo. Les outils de mise en place de ces Fonds ont déjà été préparés par le Gouvernement avec la participation de la Fédération des Entreprises du Congo (FEC), la Congolaise des Voies Maritimes (CVM), la Société Nationale de Chemins de Fer du Congo (SNCC), l'Office national des Transports (ONATRA), la Régie des Voies Fluviales (RVF) et l'Office des Voiries et Drainage (OVD) ;
 3. La mutualisation des efforts par l'adhésion aux différents corridors d'intégration régionale qui permettent aux États membres de collecter de l'argent sur le tonnage des marchandises en circulation d'un pays à un autre. L'argent ainsi collecté est affecté aux différents projets de développement des infrastructures de transports ;

Différents corridors de transport existants

A ce jour la République Démocratique du Congo fait partie de dix (10) différents corridors régionaux qui assurent l'ouverture du pays au monde soit via les ports de l'Afrique australe : Walvis Bay, Lobito, Captown, Durban, Beira etc., soit de l'Afrique centrale : Kribi et Duala, ou encore via les ports de l'Afrique de l'Est : Mombasa et Dar - es - Salaam ;

Il s'agit plus précisément de :

A. Quatre (4) corridors avec cadre juridique déjà signé et ratifié par les États

- Corridor Nord (RDC, Burundi, Kenya, Rwanda Ouganda, et Sud-Soudan)
- Corridor Central (Burundi, RDC, Rwanda, Ouganda, Tanzanie, Zambie, Malawi)
- Corridor de Lobito (Angola, RDC et Zambie) ;
- Corridor de Walvis-Bay (Namibie, RDC et Zambie)

B. Six (6) corridors dont les accords sont encore en préparation

- Corridor du Bas-Congo (Angola et RDC)
- Corridor de Dar-Es- Salaam (Malawi, RDC, Tanzanie et Zambie : Accord en préparation)
- Corridor de Beira (Malawi, Mozambique, RDC, Zimbabwe et Zambie)
- Corridor Nord-Sud (Afrique du Sud, Botswana, Malawi, Mozambique, RDC, Zimbabwe et Zambie)
- Corridor de Kribi/Duala (Cameroun, RCA et RDC)
- Corridor de Malange (Angola et RDC)

Dans le cadre de cette présentation, nous avons choisi de parler particulièrement d'un Corridor important qui parle aux occidentaux. Il s'agit du Corridor de Lobito

III. Le Corridor de Lobito, un enjeu géostratégique mondial

L'accord de création de l'Agence de Facilitation du Transport en Transit du Corridor de Lobito (LCTTFA) signé à Lobito, le 27 janvier 2023 par les États membres représentés par leurs Ministres de transports respectifs sous l'égide et la coordination du Secrétariat de la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC), conformément aux dispositions du Traité de la SADC, des protocoles et des cadres de développement dont le Plan stratégique indicatif de développement régional de la SADC (RISDP) 2020-2030, le Plan directeur régional de développement des infrastructures de la SADC (RIDMP) 2020-027, et la Stratégie et feuille de route de la SADC pour l'industrialisation (SISR) 2015-2063.

Moins d'une année plus tard, le sommet sur le Corridor de Lobito a réuni le 4 décembre 2024 le Chef d'État des 3 pays membres dont la RDC, la Zambie et l'Angola autour de l'ancien Président américain Joe Biden en présence d'une forte délégation de l'Union Européenne. Ceci est preuve, sinon la démonstration d'un intérêt géostratégique que représente ce méga projet qui ambitionne de construire 1739 km de voie ferrée reliés aux réseaux routiers et ferroviaires régionaux, et jouer ainsi un rôle clé dans l'intégration régionale et continentale ;

Le projet vise donc à libérer l'énorme potentiel de la région, améliorer les possibilités d'exportation, stimuler la circulation régionale des marchandises et favoriser la mobilité des citoyens, de baisser les coûts logistiques en réduisant considérablement le temps de transport moyen et l'empreinte carbone pour l'exportation de métaux, de produits agricoles et d'autres produits de la RDC de la Zambie et de l'Angola pour l'Europe occidentale à partir du port angolais de Lobito sur l'océan pacifique ;

Les États-Unis et l'Union Européenne sont les principaux soutiens du corridor de Lobito. A ce stade, ils ont déjà mobilisé 6 milliards de Dollars Américains d'investissement dans la construction des infrastructures, les mesures non contraignantes pour la facilitation du commerce et du transit, en même temps que les investissements dans les secteurs connexes pour favoriser une croissance durable et inclusive, y compris en capital (chaînes de valeur agricoles, énergie, transport/logistique, enseignement et formation techniques et professionnels etc.) le long du corridor en Angola, en RDC et en Zambie ;

Des enjeux socioéconomique et géostratégiques du projet pour la RDC

Le corridor de Lobito est bien plus qu'un axe de transport. C'est une opportunité unique d'intégration régionale, de transformation économique et d'amélioration des conditions de vie de nos concitoyens, car ce réseau ferroviaire reliant des régions minières de la RDC et de la Zambie au port de Lobito est conçu pour transporter jusqu'à 20 millions de tonnes de marchandises par an jusqu'en 2030.

Pour la RDC, « le corridor de Lobito représente une opportunité stratégique pour valoriser nos ressources naturelles en particulier le cuivre et le cobalt qui constituent 70% de la demande mondiale dans le cadre de la transition énergétique avec une production combinée de 3 millions de tonnes par an, entre la RDC et la Zambie »

En sus de ce qui est dit supra, ce projet représente entre autres les intérêts sociaux économiques et géostratégiques ci-après :

- 1 Réduire significativement le coût logistique et le temps de transit de marchandises actuellement de plus de 30 jours à moins de 10 jours, en augmentant nos recettes d'exportation notre compétitivité sur le marché international ;
- 2 Accéder directement aux marchés mondiaux via le port de Lobito en offrant une alternative stratégique aux autres corridors d'exportation existants ;
- 3 Catalysera la création de plus de 30 000 emplois directs et indirects réduisant la pauvreté et favorisant le commerce intra africain en ligne avec l'agenda 2063 de l'UA.

Quelle place pour le projet SULA YA AMANI dans l'aménagements et la transformation des simples corridors des transports en corridors de développement dans le rift Albertin ?

Apparu dans les années 1970 dans les projets d'aménagement du territoire des agences gouvernementales, le concept de « corridors de développement » désigne des territoires devenus attractifs pour l'implantation d'activités grâce à la construction d'infrastructures de transports performants. Un simple axe de transport ne peut être qualifié de corridor de développement.

En effet, comme vous le savez, les corridors ne se limitent pas à leur capacité de

relier des pôles, mais participent au développement d'activités de transformation locale et à leur insertion dans la mondialisation. Ils induisent une dynamique de croissance économique, attirent les investissements et voient l'émergence de nouvelles formes de gouvernance et d'intégration spatiale. Conçus dans un contexte d'ouverture des marchés, ils résultent d'initiatives étatiques, de projets supranationaux géostratégiques et/ou s'inscrivent dans des stratégies d'intégration régionales. Si les corridors de transport (ou logistiques) actuels sont pensés comme des outils politiques d'intégration régionale visant à fluidifier et intensifier les échanges entre les espaces nationaux et capables, à terme, d'engager une dynamique de développement, peu d'axes de transport dans le monde répondent aujourd'hui à cette définition.

Tel qu'il vient de nous être développé par le Président du CSP REGLA sur cet ambitieux projet de création d'un canal de navigation dans le rift Albertin en tant qu'instrument de paix au service de l'intégration et de développement économique et culturel des peuples de la Région des Grands-Lacs Africains.

Au regard de toutes ces opportunités qu'offre la République Démocratique du Congo dans ses potentialités multisectorielles, particulièrement dans le secteur de transport et de désenclavement, le CSP REGLA en tant que comité de soutien et de plaidoyer doit être en avant plan dans la mobilisation des entreprises publiques et privées des différents secteurs en général, et du secteur minier et agricole en particulier saisisent les opportunités qui s'offrent afin d'investir sur le long terme et de manière durable dans les infrastructures d'intégration régionale et continentale que sont les Corridors.

Bien au-delà, le CSP REGLA doit initier des projets et les porter auprès des pouvoirs publics en RDC comme c'est le cas avec Sula ya Amani qui vise à créer un canal de navigation reliant la rivière Simuliki aux différents lacs de l'Est de la RDC à l'océan indien.

La mise en place de ce méga projet trouvera déjà des facilités prévues notamment par :

- a) La loi n° 14/022 du 07 juillet 2014 sur les Zones économiques spéciales (ZES) en République démocratique du Congo dont l'objectif est de « promouvoir les investissements par la création des zones économiques spéciales ;
- b) Loi n° 10/010 du 27 avril 2010 relative aux Marchés Publics sur les marchés publics ;
- c) La loi n°88-2022 du 30 décembre 2022 relative aux contrats de PPP

Ainsi que par les organismes gouvernementaux spécialement dédiés à l'accompagnement des politiques publiques dans le cadre de l'assainissement et l'amélioration du climat des affaires en République Démocratique du Congo ci-après :

- 1 L'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements « ANAPI » (Loi n° 004/2002 du 21 février 2002 portant Code des Investissements et Décret n° 09/33 du 08 août 2009) I Conseil du Gouvernement Central et des Gouvernements Provinciaux en matière de promotion des investissements et de l'amélioration du climat des affaires,

Les missions assignées à cette Agence sont les suivantes :

- Promotion de l'image positive de la République Démocratique du Congo ;
- Promotion des opportunités spécifiques d'investissement ;
- Plaidoyer en vue de l'amélioration du climat des affaires au pays (after-care) ;
- Accompagnement administratif des investisseurs qui décident d'établir ou d'étendre leurs activités économiques sur le territoire national.

L'Autorité de Régulation des Marchés Publics « ARMP » en sigle (Décret n° 10/21 du 02 juin 2010) dont la mission est de réguler les marchés publics et de veiller à leur bon fonctionnement, notamment en termes de transparence et d'équité. L'ARMP a également un rôle de contrôle à posteriori des marchés publics.

- 2 La Direction Générale du Contrôle des Marchés Publics « DGCMMP » en sigle (Décret

n°10/27 du 28/06/2010) dont la mission est de contrôler a priori la procédure de passation des marchés publics conformément aux articles 15 et 16 du Décret n° 10/22 du 02 juin 2010 portant Manuel de Procédures de la Loi relative aux marchés publics.

- 3 L'Agence des Zones Économiques Spéciales (AZES) (créée par Décret n° 15/007 du 14 avril 2015 avec pour mission d'assurer l'administration, la régulation, le contrôle ainsi que le suivi des activités ayant trait à l'aménagement et à la gestion des zones économiques spéciales en RDC. Elle a la plénitude de compétence pour assurer la mission de développement des ZES.

A ce sujet, le Décret n° 20/004 du 5 mars 2020, fixant les avantages et facilités à accorder aux investisseurs opérant dans les Zones Économiques Spéciales en RDC qui prévoit notamment :

Pour les aménageurs

- Exonération totale de l'impôt foncier, mobilier et professionnel sur les bénéfices pendant 10 ans renouvelables une fois après évaluation ;
- Réduction de 50% du taux d'imposition fixé dès la 21ème année ;
- Exonération totale de droits et taxes à l'importation sur les machines, l'outillage et les matériels neufs ou d'occasion, les biens d'équipements... pendant 10 ans,

Pour les entreprises

- Exonération totale de l'impôt foncier, mobilier et professionnel sur les bénéfices pendant 5 ans renouvelable une fois après évaluation ;
- Réduction de 50% du taux d'imposition fixé dès la 11ème année ;
- Application du système d'amortissement exceptionnel ;
- Exonération totale de droits et taxes à l'importation sur les machines, l'outillage et les matériels neufs ou d'occasion, les biens d'équipements... pendant 10 ans ;
- Exonération de droits et taxes à l'exportation sur les produits finis pendant 10 ans ;

- 4 La Direction Générale des Corridors de développement industriel (créée par Décret n° 20/001 du 05 mars 2020 en tant qu'organe de gestion des corridors de développement industriel dans le cadre de la mise en œuvre l'Accord Cadre de Coopération Générale du 04 janvier 2004 et de l'Accord de Coopération Économique entre la République Démocratique du Congo et la République d'Afrique du Sud du 31 août 2004 ;

- 5 La DGCDI a notamment pour mission de :

- Créer, d'administrer, de réguler, de contrôler et de gérer les corridors de développement industriel ;
- Assurer le suivi des activités liées à l'aménagement et à la gestion des corridors de développement industriel en République Démocratique du Congo en collaboration avec les Gouvernements des pays impliqués ;
- Mobiliser les financements pour la viabilisation des corridors de développement industriel en collaboration avec le Ministre ayant les Finances dans ses attributions ;
- Cibler et promouvoir les activités au sein des corridors de développement industriel en collaboration avec les Ministres ayant les Transports, l'Énergie, les Petites et Moyennes Entreprises et Classes Moyennes, l'Agriculture, le Tourisme, le Développement Rural, l'Économie Nationale et le Commerce Extérieur dans leurs attributions ;
- Réaliser les études de préféabilité et de faisabilité pour la matérialisation des projets dans les corridors de développement industriel ;
- Réaliser les études de cadrage pour la mise en place des nouveaux corridors de

développement industriel ;

6. L'Agence de Pilotage de Coordination et de Suivi des Conventions de Collaboration signées entre la RDC et les Partenaires Privés « APCSC » (créée par Décret n° 22/03 du 1er mars 2022) pour remplacer le Bureau de Coordination et de Suivi du Programme Sino-Congolais (créé par Décret n° 08/018 du 26 août 2008) suite à des problèmes d'exécution du contrat initial. Son objectif est d'éviter les retards et les pertes dans la mise en œuvre des projets, notamment ceux financés par des ressources naturelles en échange d'infrastructures.

Sa mission principale de superviser la mise en œuvre des accords entre le Gouvernement Congolais et ses partenaires privés. Son rôle principal est d'assurer la bonne exécution de ces conventions, notamment dans les domaines des infrastructures de base et des ressources naturelles.

Cellule d'Appui et de Suivi de Programmes Régionaux et des Activités des Corridors des Transports « CEPCOR » en sigle. Créée par Décret n° 14/032 du 21/11/2014, la CEPCOR est une interface nationale et point focal des organisations sous-régionales des Corridors, et Représentant autorisé de la RDC dans les assises -sous-régionales, régionales et internationales.

NB. Les questions des corridors des transports sous-régionaux 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 à travers la Direction Générale des Corridors de Développement Industriel

CONCLUSION

Pour terminer, je formule les vœux de voir le Canal Frontalier du rift africain navigable, « Sula Ya Amani » soit le onzième Corridor auquel la République Démocratique du Congo fera partie et surtout le tout premier corridor de développement pensé et mis en place par le Gouvernement et son partenaire CSP-REGLA pour faire adhérer tous les pays traversés par ce canal artificiel, source de paix et de développement des peuples des pays des Grands-Lacs africains.

Fait à Saint-Etienne, le 24 octobre 2025

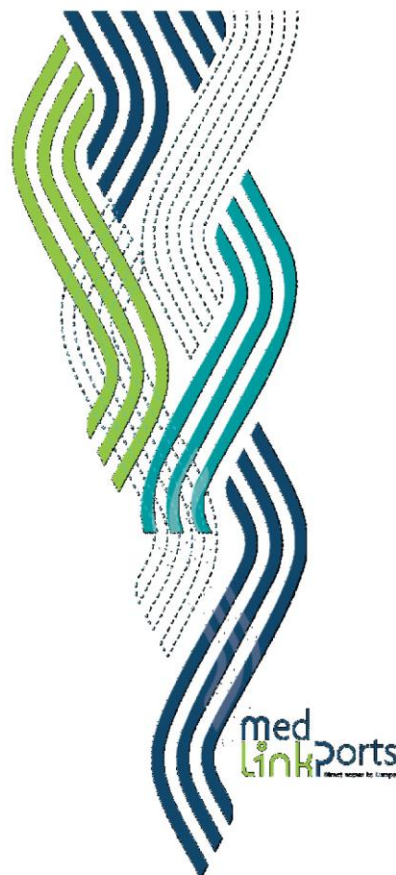
=: Me Bienfait MANEGABE MUSHOBORA :=

Experts des questions des politiques publiques des Transports en RD. Congo Membre du Cabinet du Président de la République/Collège Infrastructures.

C. Retour d'expérience « MEDLINK PORTS ET VNF » Mathieu GLEIZES ET Rachid BIOUD



Membres partenaires



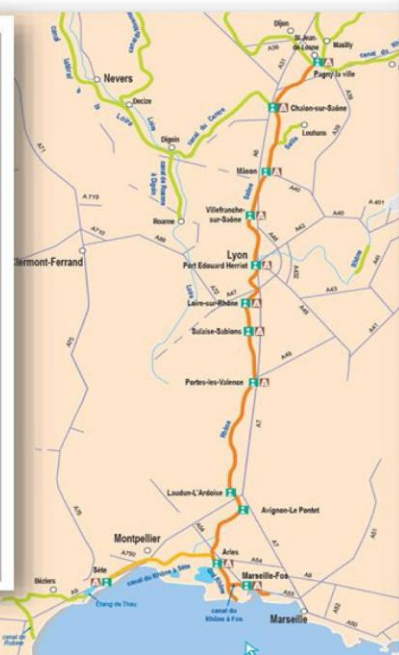
Un axe fluvial en capacité

ROMÂNIA
Country
Capitale
Port
Ouvrage d'art remarquable
Remarkable water crossing reference

LEGENDA
LEGEND

Classes de voies navigables (CEMT)
Classes of navigable waterways (ECMT)

Classe VII : bateaux de 14500 tonnes à 27000 tonnes Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons
Classe VI : bateaux de 3200 tonnes à 18000 tonnes Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons
Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons
Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1250 à 1450 tonnes Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,250 to 1,450 tons
Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes Class III : vessels from 650 to 1,000 tons
Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes Class II : vessels from 400 to 650 tons
Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes Class I : vessels from 250 to 400 tons
Voie non dédiée au transport ou non navigable Waterway non-dedicated to transport or unnavigable





ReMove 
 Report Modal et Verdissement des flottes de transport massif

Introduction

Voies navigables de France (VNF)

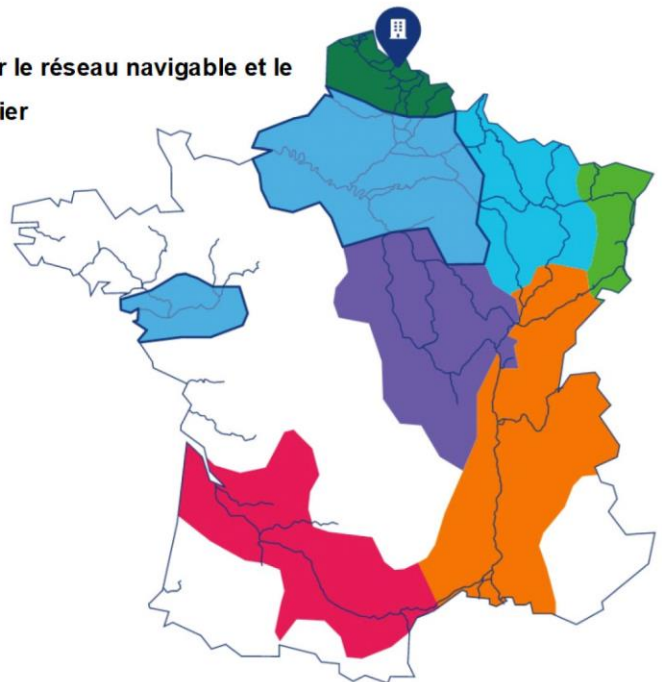
■ Opérateur national de l'ambition du transport fluvial

- Etablissement public administratif
- Entretien et exploite 6700 kms de voies dont 2000 km à grand gabarit
- Assure l'**exploitation**, la **maintenance** et l'**entretien** du réseau
- **Modernise et développe** ce réseau
- Développe les activités **transport & tourisme**
- Valorise le domaine public confié

■ **Des ressources** (environ 4300 agents VNF, fonctionnaires ou de droit privé)

Sept directions territoriales chargées de :

- **Exploiter,**
- **Entretenir**
- **Et promouvoir le réseau navigable et le domaine foncier**



7 | 16/11/2025

02

Le réseau fluvial européen et français

Le réseau européen

28 000 km de voies navigables

Principaux réseaux		Part Modale
France :	6 800 km	3%
Allemagne :	7 300 km	14%
Pays Bas :	5 000 km	31%
Belgique :	1 500 km	13%



02/03

FRET FLUVIAL : LE RÉSEAU ET SES GABARITS DE VOIE

Le réseau des voies navigables dédié au fret fluvial peut être scindé en 3 types de gabarit (grand/intermédiaire/petit), définis selon la taille des plus gros bateaux qui peuvent l'emprunter (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air) et donc leur capacité d'export des marchandises.

*Réseau géré ou non par VNF

Grand gabarit
Bateaux de 90 m et plus
Gabarit maximal allant de 1 000 à 5 000 t
La Seine entre Le Havre et Rouen : gabarit maximal de 27 000 t

Gabarit intermédiaire
Bateaux de plus de 38,5 m et de moins de 90 m
Gabarit maximal allant de 400 à 1 000 t

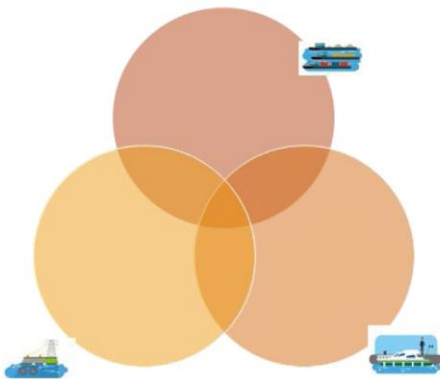
Petit gabarit
Bateaux de 38,5 m et moins
Gabarit maximal allant de 250 à 400 t



6 700 km
de canaux, fleuves et
rivières canalisées
gérés par Voies
navigables de France

40 000 hectares
de domaine public fluvial

4 000 ouvrages



Le bassin Rhône Saône

Le bassin territoriale Rhône-Saône couvre 4 régions : BFC-AURA- OCCITANIE-REGION SUD

Réseau navigable bassin Rhône-Saône: près de 1 000 km de voies navigables dont **600 km à grand gabarit** et **350 km à petit gabarit**

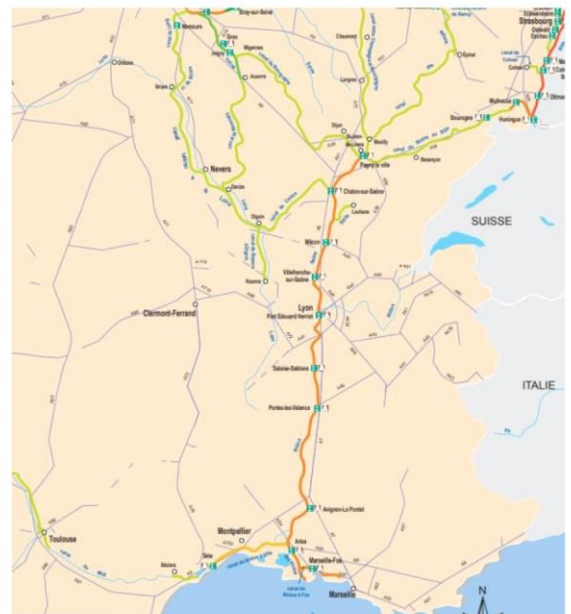
Le Rhône : concédé à la CNR

Réseau opérationnel sans grands travaux à venir

Centralisation du pilotage des écluses du Rhône à Châteauneuf du Rhône

Centralisation du pilotage des écluses de la Saône en cours.

Une réserve de capacité du réseau fluvial



10 | 16/11/2025

13

Les gestionnaires portuaires



Gestionnaire de la majorité des quais



CNR : Gestionnaire de quelques quais sur le Rhône

Entreprises privées :

- Amodiataires
- Propriétaires

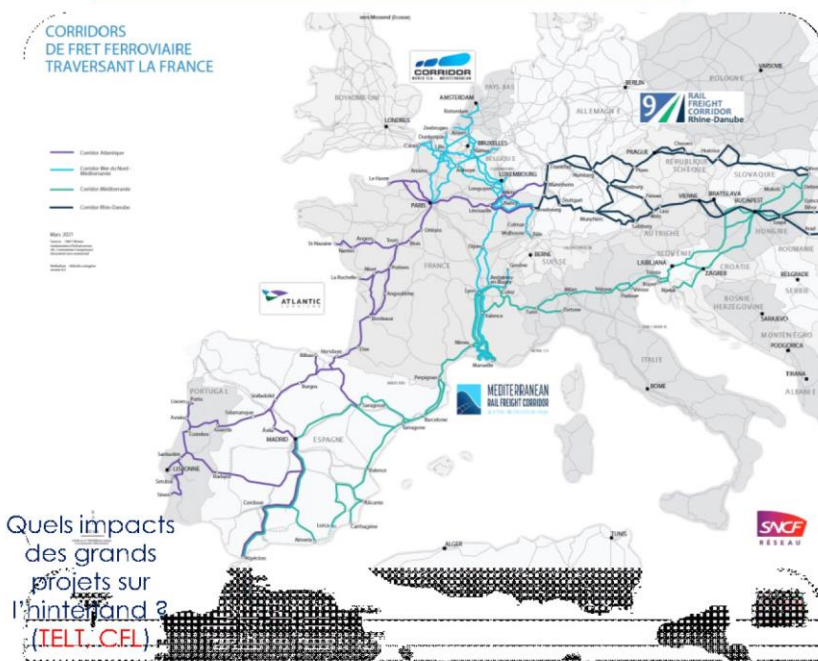


Concessions CCI



- **Les ports d'Etat :**
Port autonome de Paris - Ports de Paris - Haropa Port Autonome de Strasbourg
- **Les ports concédés :** des ports régionaux, départementaux ou locaux mis en concession, généralement aux chambres de commerce
- **Les ports privés** - concessions d'occupation temporaire - les investissements sur un terrain qui n'appartient pas à l'amodiateur

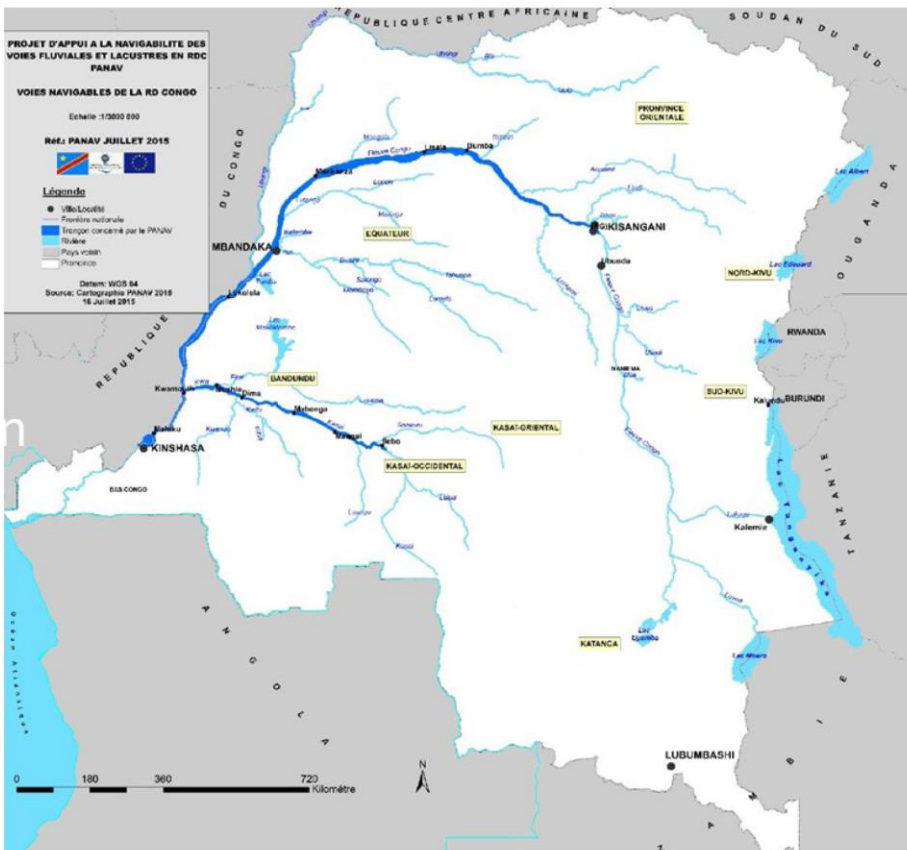
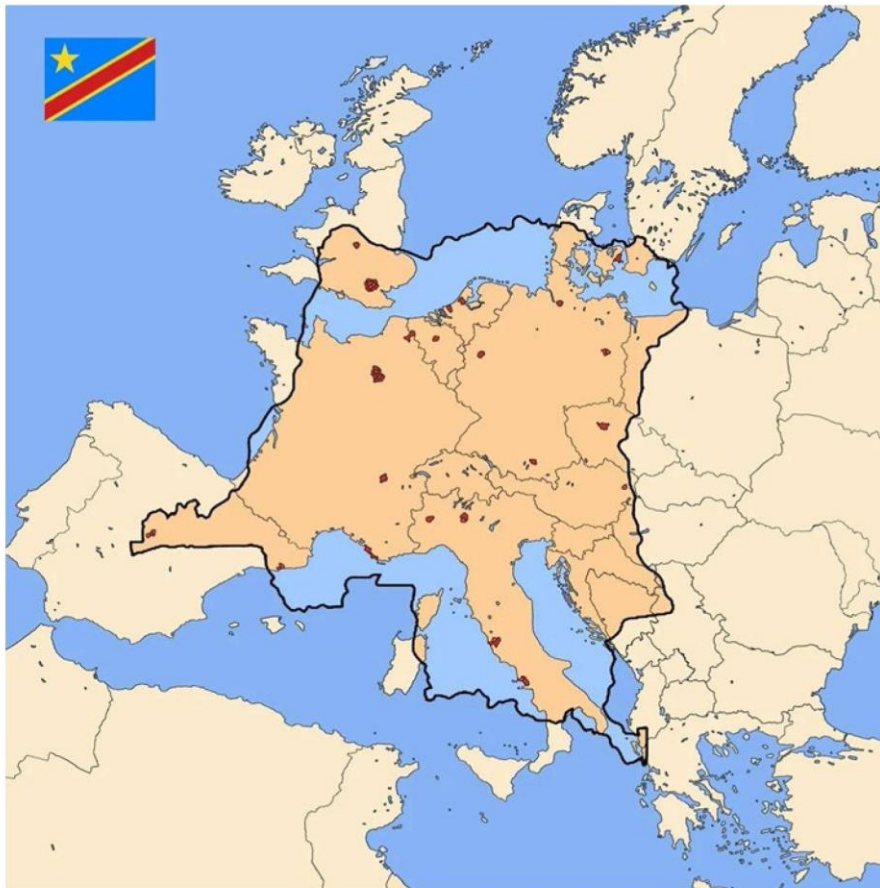
LES DEFIS : Les corridors de transport européens, R-TET & RFC



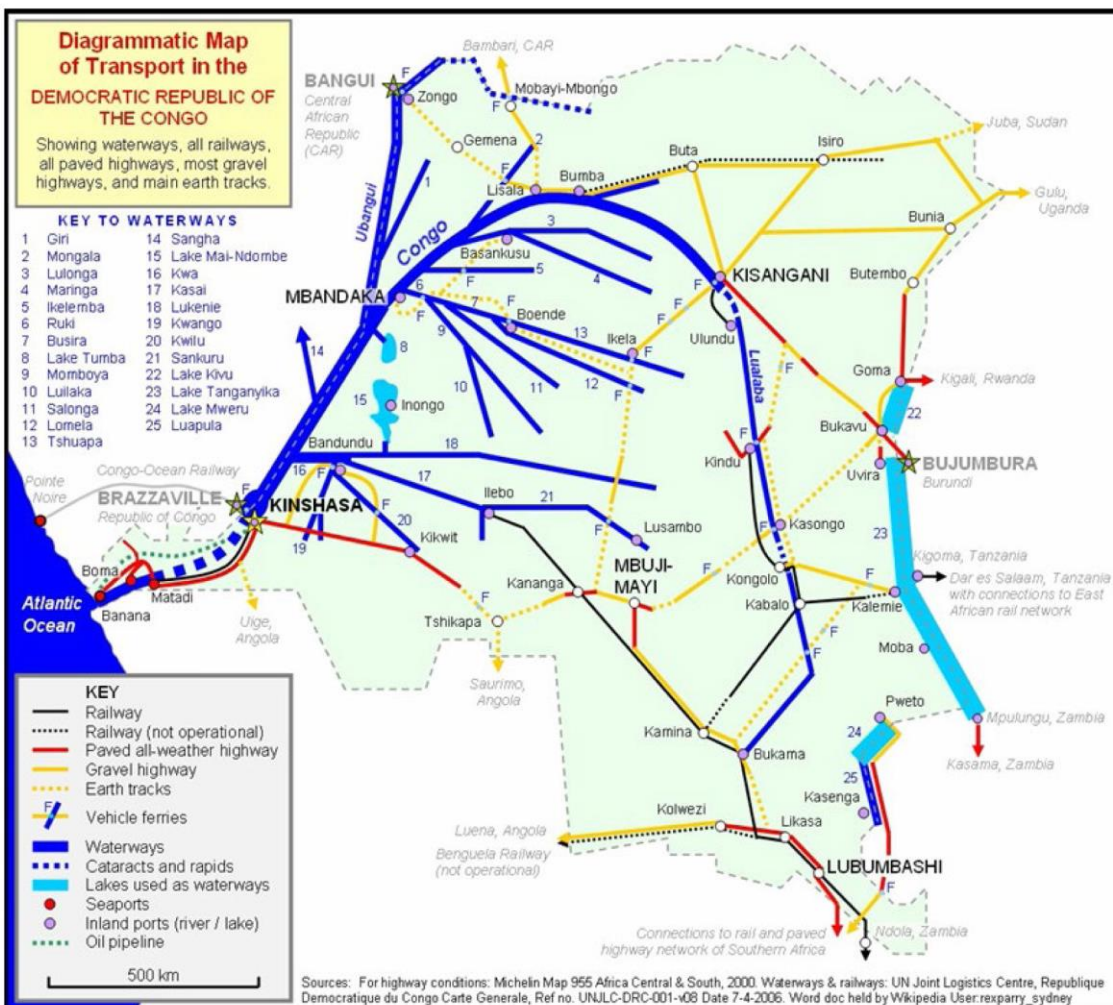
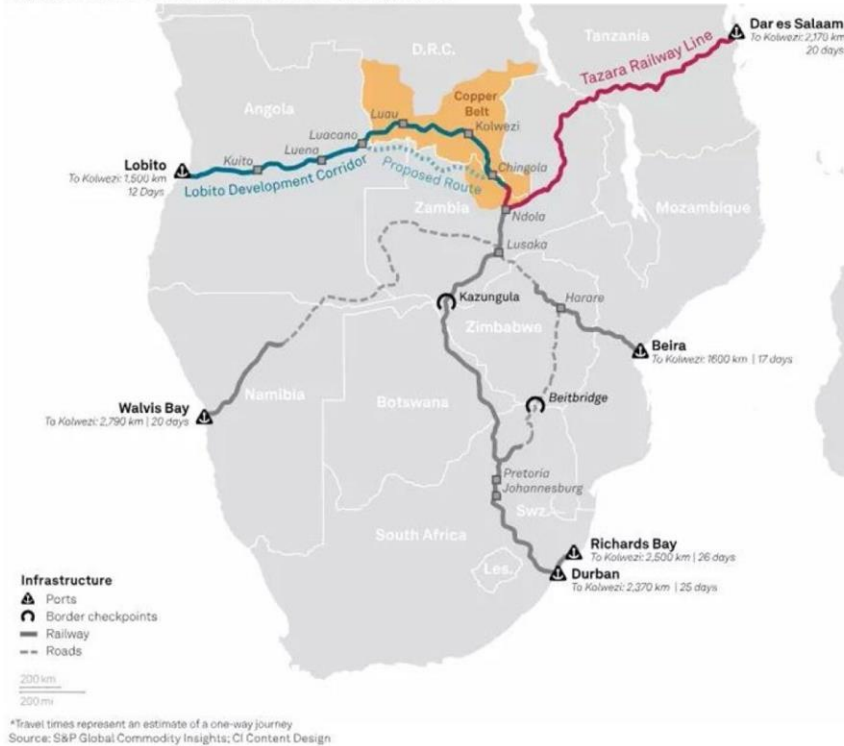
Nos outils







Export corridors from the copperbelt to Africa's major ports





THEME

**« L'économie bleue dans la région des Grands Lacs
africains : entre espoir et désespoir »**

Sous-thème

**« LA SITUATION HYDROGRAPHIQUE DE LA RDC, UN PAYS CHARNIERE ENTRE
L'OCEAN INDIEN ET L'OCEAN PACIFIQUE »**

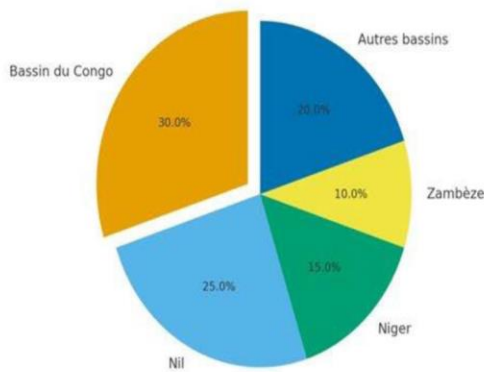
Présenté par : Ir. Alfred LUDJWERA BAHATI
Chef de service Exploitation Fluviale et Représentant du
Directeur Général de la Régie des Voies Fluviales (RVF)



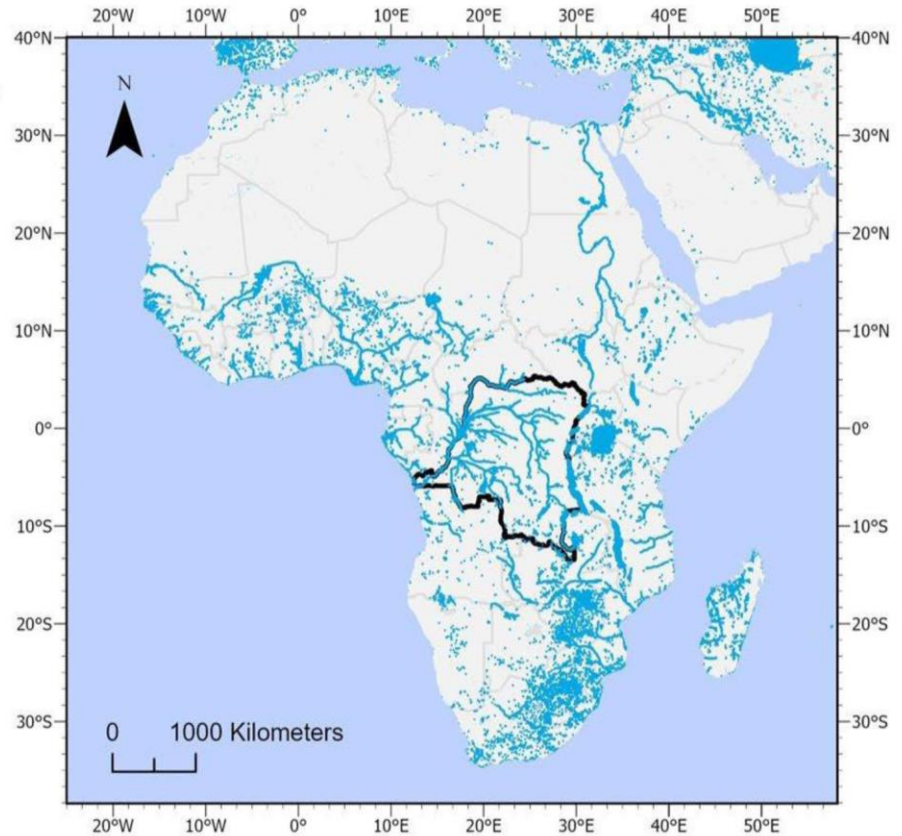
Citation et Contexte général

« L'eau unit ce que la terre sépare : là où elle circule, naissent les échanges, la paix et le développement. » — Proverbe africain

Part du Bassin du Congo dans les ressources hydrauliques africaines



- La RDC abrite le deuxième plus grand bassin fluvial du monde
- Plus de 3,7 millions km², partagés entre 9 pays



Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Pourquoi l'hydrographie de RDC ?

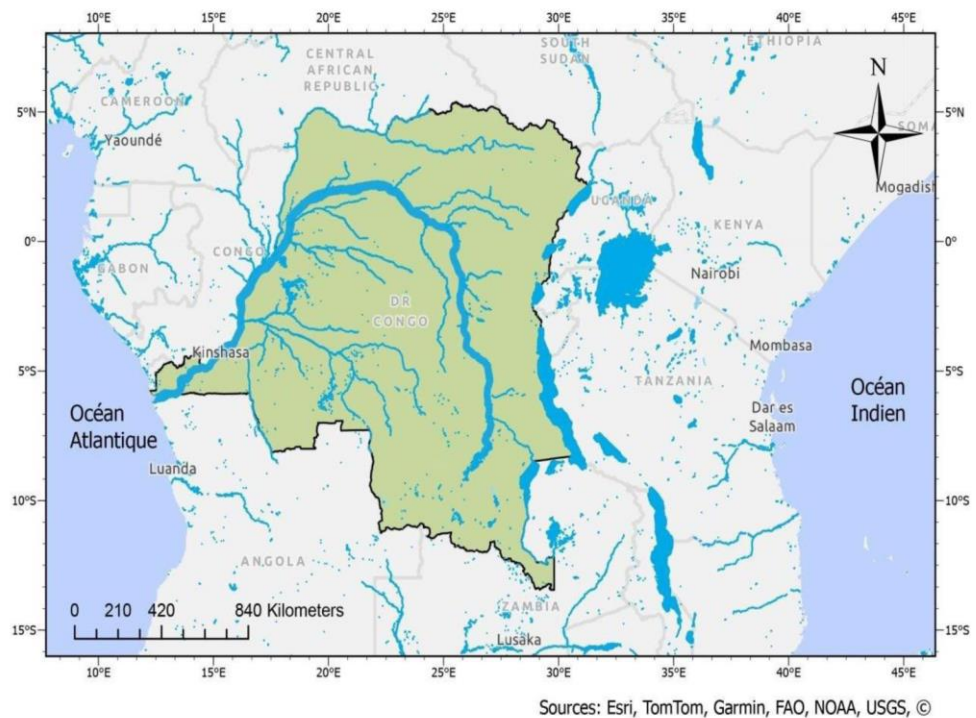
- Position centrale au cœur du continent.
- Carrefour naturel entre l'océan Atlantique et Indien.
- Réseau fluvial dense et interconnecté.
- Pivot stratégique de l'économie bleue africaine.
- Le Fleuve Congo est la seule voie naturelle pour relier l'océan Atlantique aux lacs du REGLA et indirectement à la façade de l'océan Indien via les corridors multimodaux.

Le Bassin du Congo : Fleuve Congo, colonne vertébrale de l'économie bleue dans la REGLA

- Avec Kasai, Ubangi, Lomani, Tshumpa comme affluents principaux qui forment un réseau



- Plus de 15 000 km de voies navigables.



Tronçons non-navigables et zones terrestres : défis et solutions

Défis :

Certains tronçons du fleuve sont non navigables

Manque d'infrastructures terrestre et ferroviaires pouvant relier les lacs à océan Indien

Solutions :

Aménager de passes navigables (écluses et contournement)

Dragage cible pour maintenir profondeur et largeur suffisantes

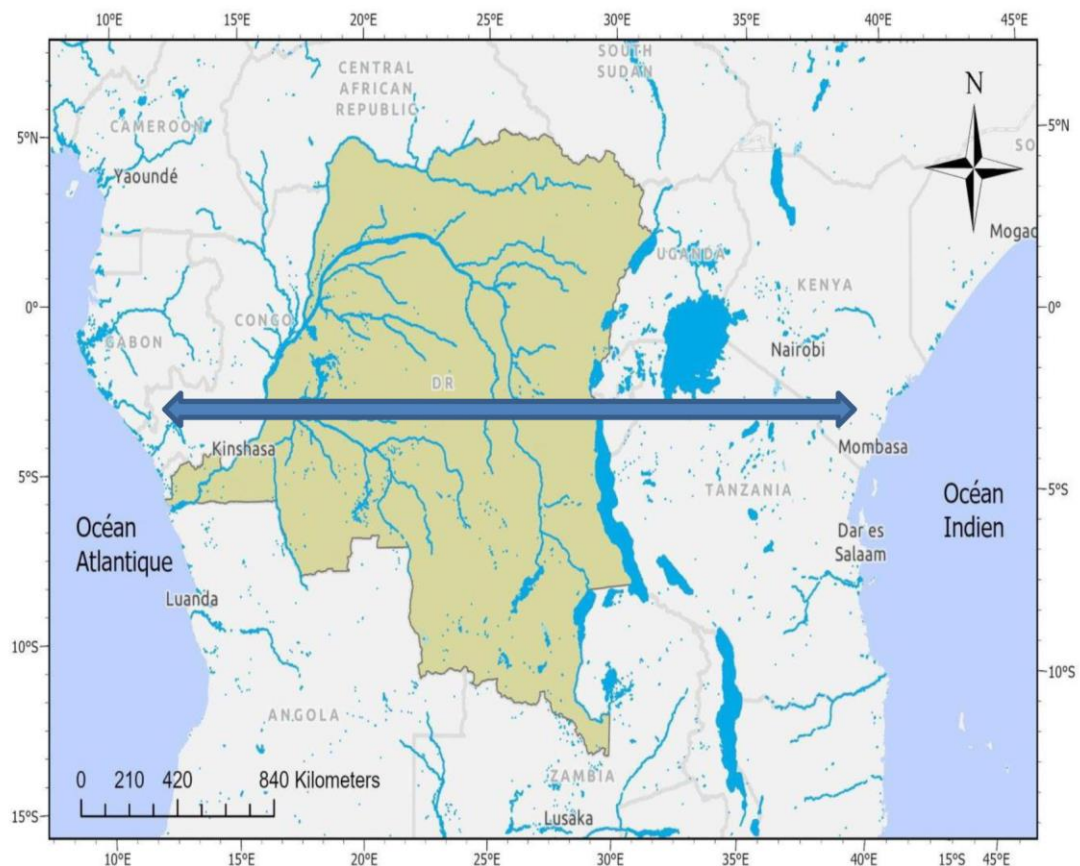
Intégration du transport multimodal ports (maritimes, fluviales et lacustres) + transport terrestre ou ferroviaire.



La RDC : carrefour entre deux océans

- À l'ouest : l'océan Atlantique.
- À l'est : les Grands Lacs reliant l'océan Indien.
- La RDC, à travers l'immense Fleuve Congo est un pont logistique et économique interocéanique.

Océan Atlantique  Fleuve-Congo  corridors routiers/ferroviaires
 ports lacustres  océan Indien



Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, ©

L'apport technique et scientifique de la RVF

La Régie des Voies Fluviales se positionne comme un acteur favorable à cette grande vision par son rôle d'aménager, entretenir et sécuriser les voies fluviales de la RDC.

Avec une expertise fluviale régionale exceptionnelle dans:

- Le dragage écologique et durable.
- Le Balisage responsable.
- La Cartographie bathymétrique numérique.
- Le Suivi hydrologique et entretien préventif.



Pour un engagement collectif

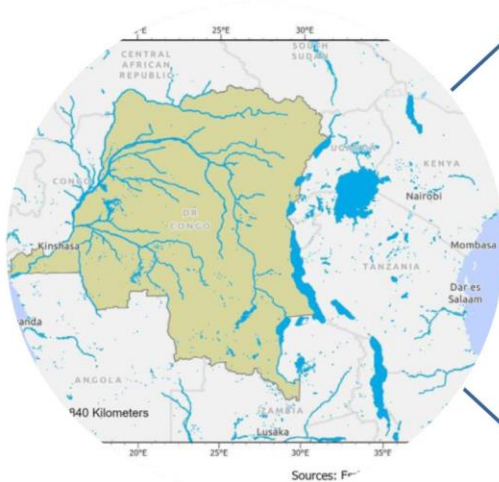
1 ☐ Moderniser les infrastructures fluviales.

2 ☐ Créer un Fonds Bleu pour la navigation et la recherche pour la région des grands Lacs.

3 ☐ Renforcer la coopération interrégionale.

Perspectives d'avenir

- Axes stratégiques :



Technologie

- Optimiser la navigabilité des tronçons non navigable par des solutions techniques adaptés

Transition
verts

Valoriser le fleuve Congo et les grands lacs comme vecteur technique principal de l'économie bleue

Développer des corridors multimodaux intelligents ses reliant aux lacs et au Fleuve- Congo pour relier les deux océans.

Conclusion – Appel à l'action

« La RDC possède les eaux, le savoir et la position. Ce qu'il lui faut maintenant, c'est la volonté commune de transformer ces atouts en puissance. »

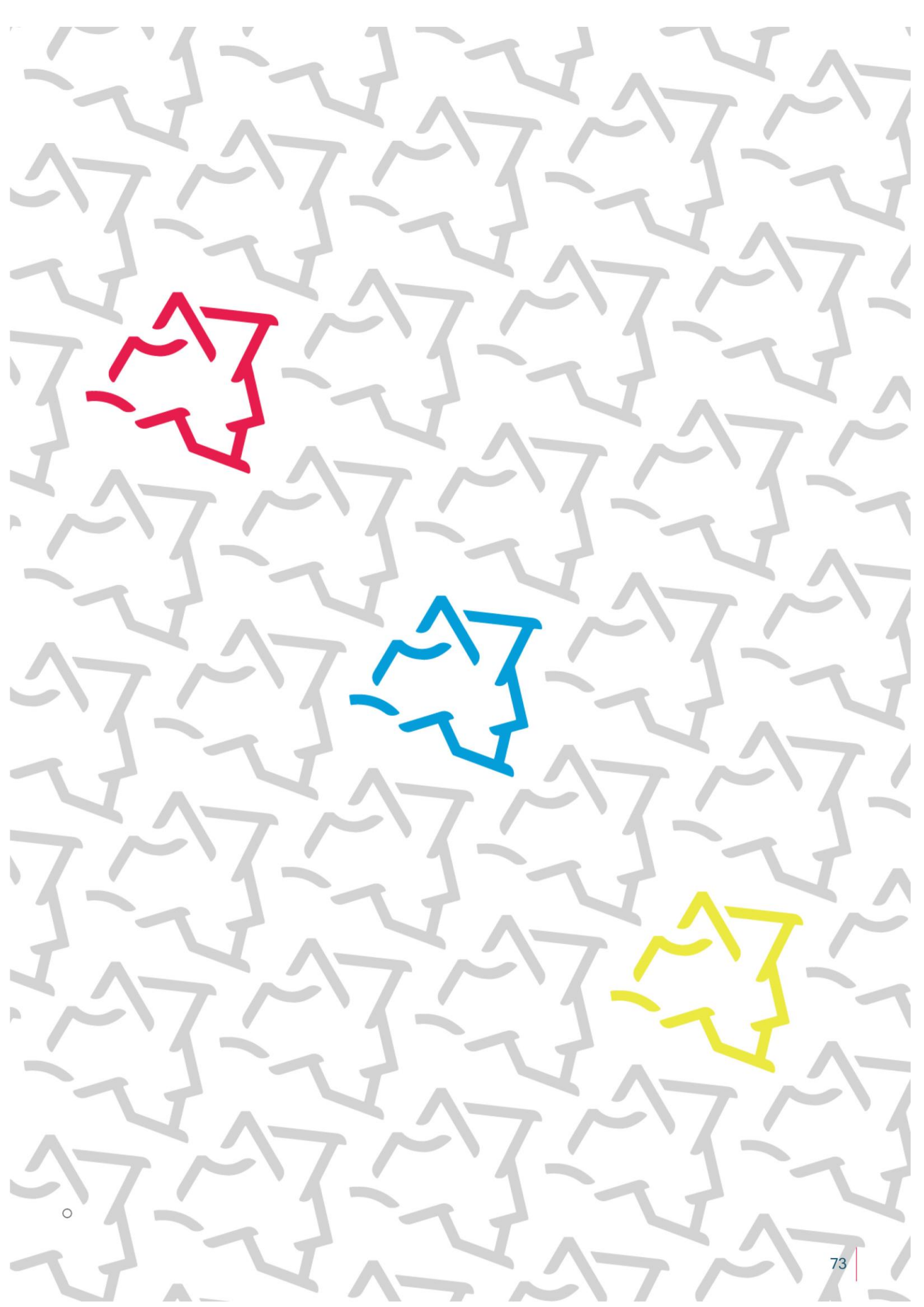
- Investir dans l'eau, c'est investir dans la paix et la prospérité.

- Ensemble, faisons du Bassin du Congo le poumon bleu du continent africain.



VIII.COMITE ORGANISATEUR

M. José MULENDA ZANGELA
Coordonnateur
Mme Jetou MBIDI MULAMBA
Assistante 1
Mme Marie-Hélène MATHIEU
Assistante 2
Mme Deborah MADIKA
Secrétariat
M. Alpha KITENGE
Logistique/Transport
M. Alain DUPUY
Logistique/Transport
Mlle Josette Joviane GAMBANDA MULENDA
Relations Publiques
M. Richard MULAMBA
Intendance
M. Junior MADIKA
Décoration
Mme Adélaïde MULENDA
Restauration
Mme Marie MULAMBA
Restauration
Mme Laurence MAMPINI
Restauration
M. Martens
Photographe
M. YAMATIYA
Caméramen
Jordy MULENDA
Service d'appoint
Prof. Kennedy KIHANGI BINDU
Conseiller





LAURACQ

LA QUINZAINE CONGOLAISE
D'Auvergne-Rhône-Alpes

