

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES TRANSFRONTALIERS ENTRE BRAZZAVILLE ET KINSHASA FACE AU PROJET DU PONT ROUTE-RAIL

Par

Célestin TANTU NGINAMAU

Chef de Travaux à la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion, Université de Kinshasa

RÉSUMÉ

Il existe des facteurs qui sont à la base de l'essor du commerce transfrontalier entre Kinshasa et Brazzaville parmi lesquels : la proximité géographique des deux capitales séparées seulement par le fleuve, la baisse sensible des possibilités d'emplois à Kinshasa suite aux pillages de 1990 et 1993 ayant détruit les industries et autres établissements, la guerre civile de 1997 et 1999 à Brazzaville de sa base de ravitaillement qui est Pointe-Noire ainsi que les mauvaises politiques économiques mises en place à travers entre autres les interdictions des importations de certaines marchandises (tissus asiatiques par exemple) afin de protéger l'industrie nationale de la RDC, etc.

Mots-clés : Kinshasa, Brazzaville, Pont Route-Rail, Echanges transfrontaliers.

ABSTRACT

A series of factors are at the base of the development of cross-border trade between Kinshasa and Brazzaville, including the geographical proximity of two capitals separated only by the river, the increase in following the looting of 1990 and 1993 which destroyed the industries and other establishments, the civil unrest between 1997 and 1999 cutting Brazzaville off from its supply base (Pointe-Noire) as well as the poor economic policies put in place, notably through the import bans of certain goods (Asian fabric by example) in order to protect the national industry of the republic of Congo and democratic republic of Congo maintain good commercial and beneficial relations.

Keywords: Kinshasa, Brazzaville, Road-Rail bridge, Cross-border exchanges.

INTRODUCTION

Kinshasa et Brazzaville sont les deux capitales les plus rapprochées du monde, séparées par le fleuve Congo. Ce dernier a une grande importance dans les échanges entre les deux pays.

En effet, la proximité géographique ainsi que la longueur des frontières entre les deux pays favorisent les activités commerciales. Le développement du commerce entre deux pays ne résulte pas seulement de la présence de deux facteurs susmentionnés mais aussi des autres facteurs qui conditionnent cette

activité, notamment la facilité des formalités entourant les traversées des frontières (importance et qualité des formalités douanières), l'ampleur et la connaissance des marchés et aussi de tous les autres efforts consentis, non seulement par les agents microéconomiques, mais aussi et surtout par les pouvoirs publics pour assurer le bon déroulement du commerce entre leurs pays à travers les conventions, accords, traités, etc.

Les échanges entre les deux Congo ne sont pas seulement ceux liés au commerce international ou au transit des marchandises, mais il y a aussi un important commerce transfrontalier dû à la multiplicité des ports au niveau de Kinshasa pour se rendre à Brazzaville. En outre, Kinshasa n'est pas la seule province qui commerce avec la République du Congo, il y a aussi les provinces du Kongo Central, de Bandundu et de l'Équateur contribuant ainsi à l'augmentation des échanges entre les deux pays.

En ce qui concerne Kinshasa, il y a lieu de mentionner plus ou moins une quarantaine des points de traversée ou des ports situés entre Mbenseke Mfuti et Maluku, où se pratique une importante contrebande ou commerce informel. Kinshasa dispose, en dehors du port de la SCTP, de trois ports officiels où passent les marchandises à destination de Brazzaville ou de l'intérieur du Congo-Brazzaville. Il s'agit du port Nouvelle Compagnie Africaine d'Exploitation (NOCAFEX), du port de la Société de Transport Fluvial et de Commerce de l'Équateur (T.F.C.E) ainsi que du port Groupe Lito Moboti (GLM) ex STRABAG. Ce dernier dessert l'intérieur de la République du Congo (Oho).

Dans cette étude, il ne sera examiné que les échanges officiels passant par le Beach Ngobila, les autres ne seront pas pris en compte faute des données statistiques fiables.

L'objet de cette étude est d'analyser le niveau du commerce transfrontalier entre les deux capitales ainsi que le trafic voyageurs à l'aube de la construction d'un Pont Route-Rail (PRR) entre les deux rives du fleuve et saisir ainsi l'importance du projet PRR entre les deux pays. Il existe des contraintes dans l'exercice du commerce transfrontalier formel constituées essentiellement par les coûts élevés de la traversée, la longueur et la porosité des frontières ainsi que tous leurs corollaires qui favorisent le développement du commerce transfrontalier informel. La mise en service du pont route-rail aura certainement une influence sur l'amélioration du commerce international ou de transit et sur le commerce transfrontalier formel. Ce pont permettra également la constitution d'un nouveau corridor de transport (Pointe-Noire-Brazzaville-Kinshasa) surtout pour les opérateurs économiques de Kinshasa et de son hinterland qui pourront profiter de tous les avantages qui en découleront, entre autres nautiques, du port de Pointe-Noire. Donc, l'élimination des contraintes soulevées ci-haut conduira à la réduction du

volume des échanges informels en faveur des échanges formels (international et transfrontalier).

Trois points seront abordés dans cette étude à savoir : l'analyse le commerce transfrontalier entre la RDC et la RC, l'évolution des trafics commercial et passagers entre les deux capitales et l'importance du projet de construction du PRR dans les échanges transfrontaliers.

I. COMMERCE TRANSFRONTALIER ENTRE LA RC ET LA RDC

Le commerce transfrontalier est majoritairement informel, dû au fait que souvent les commerçants ne sont pas répertoriés et ne payent pas l'impôt, et même si certains d'entre eux s'acquittent de leurs taxes à l'exportation ou l'importation et disposent généralement des documents de voyage nécessaires pour présenter aux postes de traversée des frontières.

Un certain nombre des facteurs sont à la base du développement du commerce transfrontalier entre Kinshasa et Brazzaville à savoir : la proximité géographique des deux capitales séparées seulement par le fleuve, l'augmentation du chômage à Kinshasa suite aux pillages de 1990 et 1993 ayant détruit les industries et autres établissements, la guerre civile entre 1997 et 1999 coupant Brazzaville de sa base de ravitaillement (Pointe-Noire) ainsi que les mauvaises politiques économiques mises en place, à travers notamment les interdictions d'importation de certaines marchandises (tissus asiatiques par exemple), afin de protéger l'industrie nationale de la RDC, etc.

En outre, la RC et la RDC entretiennent de bonnes relations commerciales et bénéfiques. Selon Jean-Christophe BOUNGOU BAZIKA et al., les relations commerciales entre les deux pays tendent à s'intensifier, car de 2003 à 2009, les échanges de la RC avec la RDC ont été multipliés par 10.¹

Malgré cette performance, le volume des échanges entre Kinshasa et Brazzaville demeure encore faible, pour des raisons suivantes : le niveau des obstacles tarifaires et non tarifaires, l'importance du commerce informel dans les échanges entre les deux rives, la léthargie constatée dans l'application des accords commerciaux signés librement entre les deux pays pour moderniser leurs rapports commerciaux conformément aux dispositions de l'Organisation Mondiale du Commerce ainsi que les guerres civiles qui ont émaillé les deux pays et l'instabilité politique qui les caractérise.

¹ J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., « L'incidence du commerce avec la Chine sur l'intégration régionale dans la CEEAC : une analyse comparative des échanges de la RC avec la RDC et le Cameroun », in *Centre d'Etudes et de Recherche sur les Analyses et Politiques Economiques (CERAPED)*, Rapport de recherche, Réseau de Recherche comparative du CODESRIA, Brazzaville, septembre 2012, p.3.

1.1. Caractéristiques du commerce transfrontalier entre la RC et la RDC

1.1.1. Fleuve Congo, réseaux et associations

En dehors de la proximité géographique entre Brazzaville et Kinshasa, l'existence de bons circuits de commercialisation et de distribution, il faut associer tous les autres éléments qui soutiennent les échanges frontaliers notamment la facilité de la traversée des frontières (importance et qualité des formalités douanières), l'ampleur et la connaissance des marchés (facilitent le choix des produits, leur orientation ainsi que leur écoulement rapide), les efforts consentis, non seulement par les agents microéconomiques, mais aussi et surtout par les pouvoirs publics pour assurer un bon déroulement du commerce entre les deux pays suivant les conventions, accords, traités signés.

Ces échanges entre les deux nations ont engendré des circuits et des associations de part et d'autre du fleuve dont les plus importants fonctionnent à la rive gauche du fleuve et sont installés au Beach Ngobila à savoir :

- Association de Manutentionnaires du Beach Ngobila (AMBEANG) : créée en 1971 avec pour objet d'organiser et d'amener les bagagistes. L'association joue le rôle d'une caisse de mutualité ou de solidarité. Elle regroupe des hommes et quelques femmes.
- Association des Cambistes du Beach Ngobila (ACBN) : créée en 2003. Elle regroupe tous les cambistes œuvrant au Beach Ngobila. L'association joue aussi le rôle de caisse de mutualité ou de solidarité. Le nombre des membres diminue à cause des tracasseries policières et administratives.
- Union des Personnes avec Handicap pour les Actions de Développement (UPHAD) : créée en 1987. Elle assure le bon déroulement des activités des personnes vivant avec handicap au pool Malebo. L'association UPHAD vit de cotisations de ses membres. Les membres de l'UPHAD se répartissent en 3 catégories :
 - personnes avec handicap utilisant leurs tricycles propres et qui ne peuvent pas se déplacer sans vélos. Ils n'ont pas de capital propre et jouent le rôle de simples passeurs ou d'intermédiaires,
 - femmes commerçantes qui ont le capital propre,
 - personnes avec handicap sans tricycles. Ils sont commerçants ou passeurs.

LUEMBA explique qu'un autre aspect de ce commerce est le rôle joué par les petits commerçants migrants de la RDC. Ils sont des dizaines de milliers à exercer ce commerce pour subvenir à leurs besoins et tenter de sortir du cercle vicieux de la pauvreté. Les commerçants kinois par exemple se rendent à Brazzaville surtout pour vendre des pagnes (Utex, Sotexki, etc.) imprimés en RDC, du ciment, des produits cosmétiques, de l'essence et de pneus. Les

brazzavillois proposent des pagnes « super soso » très recherchés par les kinois, et une grande variété d'articles vestimentaires.²

1.1.2. Types de commerce et importance de la contrebande

Deux types de commerce sont pratiqués entre la RC et la RDC. Il s'agit du gros commerce dont les importations et les exportations sont régies par une série des conditions en l'occurrence par une licence et le commerce dit transfrontalier.

Le commerce transfrontalier peut revêtir deux formes à savoir le commerce transfrontalier formel et le commerce transfrontalier informel :

- le commerce frontalier formel est régi par les accords internationaux (OMC) et répond en principe aux mêmes normes que tout commerce extérieur. Il est caractérisé par un circuit officiel où passe tout le commerce formel à travers le paiement des documents officiels et l'accomplissement de toutes les formalités douanières. Le port public de Kinshasa plus précisément le Beach Ngobila ainsi qu'un certain nombre des ports privés, comme la Société TFCE et la NOCAFEX sont utilisés pour ce type de commerce ;
- le commerce frontalier informel se pratique entre les gens parlant souvent la même langue, et/ou appartenant à la même ethnie mais résidant de part et d'autre de la frontière. Il est caractérisé par le troc, qualifié de clandestin et regorge d'un grand nombre des petits commerçants qui payent moins des coûts mais qui sont soumis à d'importants risques. Ce commerce informel est exercé essentiellement dans les ports privés disséminés, ci et là, mais aussi dans le Beach Ngobila.

Ainsi, le commerce transfrontalier qu'il soit formel ou informel est aussi caractérisé par le colportage à petite échelle. De façon générale, le micro-commerce et le colportage des marchandises entre Kinshasa et Brazzaville sont effectués par des femmes, chez qui on observe d'ailleurs une certaine identité culturelle et linguistique, et qui sont pour la plupart originaires des ethnies riveraines du bassin du fleuve Congo. Trois catégories d'acteurs interviennent dans l'exercice de ce commerce : les vrais commerçants, les passeurs (constitués essentiellement des personnes vivant avec handicap et des « romains ») et les agents de services de l'Etat, chacun jouant son rôle pour contourner les règles de passage des voyageurs et des marchandises.³

La contrebande s'organise en réseaux transfrontaliers et les acteurs stratégiques qui y participent sont nombreux : il y a les grands commerçants

² J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op. cit.*, p.4.

³ S. AYIMPAM, chercheur associé au Centre d'études des mondes africains, cemafr-umr8171 cnrs-Université de Provence, <https://www.caim.info/revue-espace-et-sociétés-2013>, consulté le 13 novembre 2017.

importateurs de deux côtés de la frontière, les petits commerçants détaillants qui s'approvisionnent chez eux, il y a les agents de l'État chargés du contrôle des passagers et des marchandises (services de police, des renseignements, d'immigration, de douane, de santé et d'hygiène, etc.) au port fluvial, et les passeurs qui essaient d'éviter les contrôles de ces mêmes agents. À Kinshasa, les réseaux transfrontaliers d'importation sont composés de deux catégories principales de commerçants qui ont tous leurs points de vente installés dans le secteur du Grand marché de la ville. Il y a d'une part des commerçants ouest-africains dont les boutiques sont installées dans les environs du Grand marché. Il y a d'autre part, les commerçantes congolaises de Kinshasa dont les activités se répartissent entre le Grand marché et le port fluvial. Ces deux catégories de commerçants sont aujourd'hui les têtes de réseaux de la contrebande des tissus imprimés. A Brazzaville, le point de départ du trafic de contrebande est constitué du marché de Poto-Poto tandis que le point d'arrivée à Kinshasa est le Grand marché de Kinshasa.⁴

Les langues couramment parlées et les mêmes tribus dans les deux rives rapprochent les populations riveraines et favorisent les échanges transfrontaliers.

La prolifération des ports fluviaux (plus ou moins 30 ports entre SICOTRA et MAYI NGALU exclus ceux en aval de SICOTRA et ceux situés en amont vers Kinkole, N'sele et Maluku) traduit à suffisance l'ampleur que prend ou peut prendre le commerce transfrontalier clandestin ou la contrebande entre les deux pays, renforcée aussi et surtout par le comportement de la police fluviale des deux pays qui est caractérisée par le manque des moyens mais aussi corrompue et facilite même cette situation sans pour autant oublier le rôle de certaines îles comme point de chute des contrebandiers venant y opérer leurs échanges (Île Mbamu par exemple).⁵

Selon Sylvie AYIMPAM, ce port-frontière est devenu en une dizaine d'années un espace notoire de trafic dans lequel une vaste activité de contrebande s'est organisée pour l'importation des textiles imprimés d'origine asiatique transitant par Brazzaville. Ce développement récent est surprenant à divers égards. En effet, plutôt que de passer par la frontière officielle de ce port-fluvial, on aurait pu penser que les trafiquants de tissus auraient choisi les nombreux autres points de passage clandestins qui existent sur le fleuve entre Brazzaville et Kinshasa. Il s'agit de débarcadères de fortune, établis en des lieux d'accostage clandestins, qui changent au gré de leur repérage par les autorités

⁴ *Idem.*

⁵ En dehors des ports situés en aval de Kinkole et selon les informations de l'IPMEA/N'sele, les ports suivants sont situés à N'sele : Congo Futur, Soexforco, Safricas, Sebo, J.V.L, Manoutrans, Scibois, ITB, Parc Afrique, port de pêcheurs de Kinkole, port de Nganda Yala et port de Mumbele.

frontalières et où accostent les pirogues et les petites embarcations du trafic contrebandier. Par ces débarcadères clandestins passe en effet la « grande » contrebande qui concerne le trafic du coltan, du diamant ou de l'or, mais aussi du kérosène et de l'essence, ou encore du café et du cacao.⁶

Kinshasa et Brazzaville ne sont pas les seuls points d'ancrage du commerce transfrontalier entre les deux pays, car il existe des échanges entre les deux pays et qui s'effectuent à travers l'intérieur de leur territoire notamment dans le cas de la RDC par certains territoires de la province du Bandundu, de l'Equateur et celle du Kongo Central.

Certains chercheurs africains sont d'accord sur le fait que le commerce transfrontalier demeure de loin le système d'échange important et institutionnellement enraciné en Afrique et, qu'en conséquence, toute modification sans une compréhension approfondie de la portée de ce type d'interaction pourrait avoir des conséquences économiques, sociales et environnementales considérables.⁷

Cette situation trouve son explication du fait que ce commerce est basé sur des relations de proximité (ethnique, culturelle, professionnelle, spatiale) qui structurent les échanges transfrontaliers entre Brazzaville et Kinshasa. Il faut aussi reconnaître que la plupart des régions transfrontalières sont occupées par les mêmes tribus. L'exercice du commerce entre populations riveraines qui ont ainsi des affinités linguistiques, tribales ou religieuses facilitent de ce fait les échanges et donc l'amélioration des revenus de ces populations.

Ainsi, le développement des échanges transfrontaliers permet aux populations riveraines, directement ou indirectement, à se retrouver dans l'amélioration de leur bien-être et constitue au même moment un tampon contre les conflits et les tensions probables qui peuvent déborder les frontières. Ainsi, la bonne gestion des frontières suivie du développement des zones ou régions transfrontalières pourrait constituer une panacée à ces situations d'insécurité.

Le Professeur DZAKA explique que ce cadre social d'appartenance, l'ethnie est l'une des institutions les plus cohérentes et les plus anciennes du continent africain. Outre ces réseaux de solidarité ethnique entre populations transfrontalières, d'autres réseaux de solidarité tenant à la proximité économique (divers partenariats fonctionnent entre syndicats des hommes d'affaires des deux Congo, entre les institutions publiques, ou entre les ONGD des deux capitales, comme le partenariat entre la FEC et l'UNOC, l'accord de Jumelage entre Brazzaville et Kinshasa via le FESPECO, la Zone de libre échange de la CEEAC... etc.) ; intellectuelle (accord de partenariat entre

⁶ *Idem.*

⁷ MEAGHER cité par J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op.cit.*, p.6.

l'Université de Kinshasa et l'Université M. Ngouabi de Brazzaville, accord de partenariat entre l'École Supérieure de Gestion et d'Administration des Entreprises (ESGAE) de Brazzaville et l'Université Kongo de Mbanza-Ngungu, accord de partenariat entre l'Académie des beaux-arts de Kinshasa et sa correspondante à Brazzaville etc..) ; et culturelle (cas du FESPAM co-organisé, à l'initiative de la RC, tous les deux ans depuis 1999 en Juillet, à Brazzaville et Kinshasa par les deux Etats et qui impliquent les artistes musiciens des deux Congo et du reste de l'Afrique y compris ceux de la diaspora antillaise et afro-américaine ; ou du FESCAL qui est organisé par la Communauté Evangélique du Congo en RDC et qui rassemble tous les deux ans depuis 2002, en Août, à Luozi une localité située à 300 Km de Kinshasa, dans la province du Bas Congo, les artistes musiciens et autres, artisans, exposants, conférenciers et chercheurs, venant de la Province du Bas Congo, de Kinshasa, de Brazzaville, ainsi que de la diaspora Kongo d'Afrique, d'Europe et d'Amérique ; ou en outre citer dans ce registre, le cas rencontres sportives et culturelles qui ont lieu chaque année depuis 2004 entre les étudiants de l'Université M. Ngouabi de Brazzaville et leurs homologues de l'Université de Kinshasa).⁸

Le commerce transfrontalier informel est une activité qui représente d'une part, un poids important dans les échanges et d'autre part, une activité génératrice de revenus permettant aux familles de lutter contre la pauvreté. A cet effet, toute analyse de l'intégration et du commerce régional en Afrique serait partielle si elle n'examinait pas la pertinence de ce que l'on désigne à présent par commerce informel transfrontalier (et parfois taxé d'illicite).⁹

Dans le cas de la RDC et de la RC, il se dégage trois facteurs essentiels d'aggravation ou d'accroissement du commerce informel :

- 30 et 150 km des frontières entre Brazzaville et Kinshasa et entre la RC et la RDC avec une frontière terrestre et une frontière fluviale conduisant à la porosité, la perméabilité des frontières ;
- les faiblesses des services de sécurité mal équipés et souvent moins motivés et qui deviennent de fois des acteurs favorisant le passage clandestin des contrebandiers vers certains points de chute (Îlots) ;
- les différentes crises politiques et économiques qui ont émaillé les deux pays ont favorisé l'émergence et surtout le recours aux ports privés essentiellement informels, à Brazzaville et ses environs, outre le Beach de Brazzaville, le port fluvial de Yoro, les ports de Djiri, Kintelé, Chacona, Koreya, Score et de la Mairie centrale. Du côté de Kinshasa, on observe entre l'Hôtel du Fleuve (Ex CCIZ) et Chanimétal (Gombe/Kintambo), plus ou moins une trentaine de ports disséminés le long du fleuve, jusqu'au port

⁸ T. DZAKA-KIKOUTA, *Rapport final sur les échanges transfrontaliers entre Brazzaville et Kinshasa*, INICA, Brazzaville, mars 2005, pp.8-9.

⁹ FAO 2008 cité par J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op.cit.*, pp.6-7.

Mayi Ngalu (Limete/Kingabwa) : SICOTRA, RAFI ex PLC, EPK, Beach NGOBILA, SEP, NOCAFEX, SAC, TOYOTA, AMATO FRERES, TFCE, Beach MBASSA, ENTRIAC, CELCEO, SICO (LOMATA), Beach CDI BWAMANDA, DOKOLO, LIAKI, BRALIMA, SOKINEX, CHEZ Mr JOSE, GLM (ex STRABAG), SCIBE, OCC, MOKONZI NGWAKA, BARAMOTO, NZIMBI, SOCOBELAM, MAYI NGALU.

II. ÉVOLUTION DU TRAFIC COMMERCIAL ENTRE BRAZZAVILLE ET KINSHASA

L'essentiel du trafic entre Brazzaville et Kinshasa passe par le Beach Ngobila mais certains opérateurs économiques qui fuient les tracasseries et les divers dommages causés sur les marchandises utilisent certains ports privés, notamment TFCE et NOCAFEX, directement pour Brazzaville et le Groupe LITO MOBOTI GLM (Ex STRABAG), via l'intérieur de la RDC, Mongama et Bolobo, pour Makotipoko en République du Congo.

Ainsi, les formalités à remplir pour les traversées interrives des marchandises entre Kinshasa et Brazzaville sont les suivantes :

- obtenir l'autorisation spéciale d'entrée et de sortie des territoriales congolaises délivrée par le Ministère des Transports et de l'Aviation Civile du Congo-Brazzaville au niveau de la Direction Générale de la Navigation Fluviale dont le montant est fixé à 100.000 FCFA pour des raisons commerciales. La durée de l'autorisation est d'un mois et cela pour le bateau ;
- beach ou au port de Brazzaville (ports autonomes et ports secondaires), il faut obtenir la fiche de réception de navire qui reprend les caractéristiques de navire :
 - ❑ bateau ;
 - ❑ société ;
 - ❑ date d'arrivée ;
 - ❑ port de provenance ;
 - ❑ commandant de bord ;
 - ❑ nombre des barges ;
 - ❑ tirant d'eau maximum, tonnage de convoi ;
 - ❑ taxation des droits d'accostage : accostage selon le tonnage, TVA 18% de l'accostage, CA des TVA, somme à payer plus ou moins 118.900 FCFA .
- Feuille de droits de séjour à quai au port de Brazzaville :
 - ❑ tonnage ;
 - ❑ taxe durée de séjours.

TFCE paye tous ces frais et taxes résultant des marchandises à transporter au profit d'un client qu'il récupère dans le prix de transport qu'il fait payer à l'exportateur.¹⁰

Toutes ces informations sont obtenues au bureau de Brazzaville situé au Beach Ngobila et où on y accomplit presque toutes les formalités moyennant reçus ou quittances. Les marchandises concernées sont surtout le ciment CILU ainsi que les produits en provenance du port de Matadi constitués essentiellement de bitume et de ciment portugais.

Dans ce sous-point, l'évolution du commerce transfrontalier entre les deux pays concerne seulement les flux des marchandises et des passagers qui passent par ce Beach qui est géré par les Ports et Transports Fluviaux P.T.F, l'un des Départements d'exploitation de la SCTP.

L'observation du tableau n°1 relatif à l'évolution des tonnages PTF et de son graphique n°1 ci-dessous montre que ce sont les trafics inter-rives, c'est-à-dire le commerce transfrontalier Kinshasa-Brazzaville, qui contribuent de façon significative à l'activité de ce Département d'exploitation.

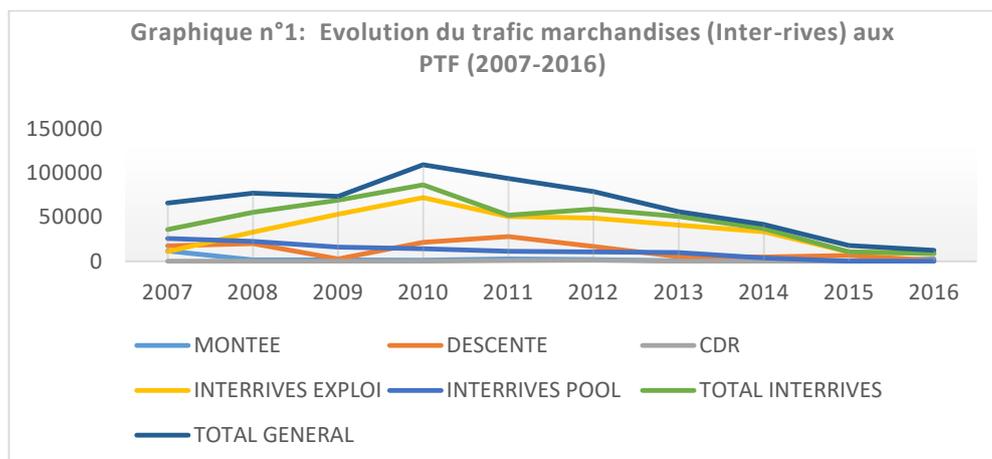
Tableau n°1 : Évolution des tonnages aux PTF de 2007 à 2016

RUBRIQUE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
MONTEE	11.642	1.704	1.633	1.237	2.764	1.812	308	12	150	2.510
DESCENTE	17.338	20.158	2.647	21.460	28.136	16.853	5.007	4.847	6.624	808
C.D.R		-	-	156	807	1.225	224	17	502	183
INTER-RIVES EXPLOIT.	11.004	32.894	53.227	72.134	50.907	48.796	40.916	33.352	10.528	8.903
INTER-RIVES POOL	25.838	22.505	15.983	14.330	11.224	10.441	9.709	3.568	3	4
TOTAL INTER-RIVES	35.842	55.399	69.210	86.464	52.131	59.237	50.622	36.920	10.531	8.907
INTER-ZONES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GENERAL	65.822	77.261	73.490	109.317	93.836	79.127	56.164	41.796	17.807	12.408

Source : Bureau statistiques PTF/SCTP

N.B. : Montée concerne le trafic entre Kinshasa et Mbandaka ou Kisangani, Descente concerne le trafic contraire tandis que CDR (Cours de route) est constitué de tout trafic qui exclue Kinshasa et Mbandaka ou Kisangani.

¹⁰ Informations fournies par la Direction Commerciale de TFCE.



Source : Auteur, sur base du tableau n°1.

Durant la période sous-revue, le total inter-rives a atteint 476.266 T sur un total PTF de 627.028 T entre 2007 et 2016 représentant une contribution de 76%. Par inter-rives, c'est le trafic inter-rives exploitation qui occupe la première position de tous les trafics organisés par les PTF en s'octroyant 362.661 T, soit 58% sur l'ensemble des tonnages ayant transité aux PTF contre 113.605 T pour inter-rives Pool équivalant à 18%. Inter-rives exploitation s'octroient une part de 76% du Total inter-rives contre 24% pour inter-rives Pool. En ce qui concerne les autres trafics, ce sont les lignes directes qui viennent en deuxième position en atteignant une contribution des 147.650 T équivalant à 20% du total des tonnages transités aux PTF. Dans ces lignes directes, les descentes équivalent à 84% tandis que les montées correspondent à 16%.

Comme on peut le constater à travers ce tableau et ce graphique relatifs à l'évolution des tonnages PTF, le commerce inter-rive constitue le premier contributeur des tonnages PTF et donc des recettes de ce département suivis des lignes directes.

L'évolution du trafic marchandises au niveau du Département Ports et Transports Fluviaux assurant aussi le trafic transfrontalier connaît une baisse considérable de l'activité entre 2011 et 2016, baisse qui se situe à hauteur de 87% montrant par-là la détérioration considérable et successive d'année en année de cette activité génératrice des revenus.

Les facteurs imputables à la baisse de l'activité sont entre autres :

- le ralentissement de la production à l'intérieur du pays ;
- la non réalisation du programme d'exploitation prévu ;
- le manque ou la faiblesse des tonnages à transporter à la montée ou la diminution du portefeuille clients à cause, entre autres, de la concurrence des privés ;

- les taux élevés des frais RVF et Marine à payer pour toute embarcation SCTP qui prend le fleuve ;
- la carence des unités de petite taille pouvant concurrencer les privés ;
- la mauvaise politique commerciale de l'entreprise ;
- le durcissement des conditions de traversée, surtout depuis l'apparition du COVID-19 et l'abandon du laisser-passer en faveur du visa d'entrée ;
- le refoulement massif des RD congolais de grandes villes de la RC lors de l'opération MBATA YA MOKOLO en mai 2014, etc.

Pour BOUNGU BAZIKA, les échanges intracommunautaires connaissent une baisse à cause notamment de l'absence d'un secteur industriel bien assis dans les pays membres mais aussi et surtout par le détournement du commerce au profit des importations extrarégionales suite à la concurrence des produits provenant d'autres marchés comme les produits asiatiques principalement les produits chinois, indiens, etc., les produits turcs, ceux provenant de Dubaï, etc.

En ce qui concerne les produits faisant l'objet des échanges transfrontaliers entre la RC et la RDC, une étude portant sur l'incidence du commerce avec la Chine sur l'intégration régionale dans la CEEAC : une analyse comparative des échanges de la RC avec la RDC et le Cameroun¹¹, cinq catégories des produits faisant l'objet des échanges ont été identifiées et qui sont :

- 1) produits agricoles, agro-industriels et chimiques ;
- 2) produits agro-alimentaires transformés, les textiles et les matériaux de construction ;
- 3) divers produits chimiques ;
- 4) cahiers, matériels de transport, articles en bois, huiles, etc. ;
- 5) produits alimentaires transformés et non, les allumettes...

Ces auteurs ont donc identifié un ensemble des produits faisant l'objet des transactions commerciales de la RDC vers la RC mais qui sont concurrencés particulièrement par des produits chinois et qui sont :

- oignons échalotes ;
- pastilles et bonbons contre la toux ;
- dentifrices ;
- savons de toilette ;
- sacs et sachets en plastique ;
- papiers hygiéniques ;
- bougies, chandeliers, cierges ;
- pneumatiques usagés ;
- articles de vaisselles de table ;
- pâtes alimentaires ;
- the-shirt et maillots de corps ;

¹¹ J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op.cit.*, p.4.

- chemises et chemisettes en coton ;
- linge de lit en coton ;
- tissus fibres synthétiques polyester ;
- carreaux cubés ;
- colles ou adhésifs pour la vente au détail d'un poids de 1 kg ;
- jus d'orange ;
- chaussures en caoutchouc ou en plastique ;
- préparation pour l'ondulation ou le défrisage permanent ;
- peintures ;
- articles de table argentés, dorés ou en platines ;
- cahiers ;
- brouettes ;
- meubles en bois pour bureaux ;
- articles en bois pour la table et la cuisine ;
- huiles et lubrifiants ;
- fongicides ;
- album ou livre d'images et album à dessiner ou à colorier, pour enfants ;
- tapis d'autres matières textiles, à points noués ou enroulés ;
- t-shirt et maillots de corps en bonnet, autre que coton pour femmes/fillettes ;
- carreaux, cubes, en céramique non vernissés ni émaillés ;
- allumettes autres que les articles de pyrotechnie ;
- viandes bovines congelées, en carcasse ou demi-carcasse ;
- lait, crème de lait en poudre ou granulé ;
- préparation pour alimentation des enfants ;
- jus de fruits ou de légumes ;
- mélanges odoriférants, pour industries alimentaires ou des boissons.¹²

En comparant le gain obtenu du commerce avec les deux pays africains de la zone CEEAC, la RDC et le Cameroun, les auteurs sont arrivés au constat que le gain est nettement plus élevé en se référant aux importations similaires du Cameroun que celles de la RDC, soit 7,9 fois.

Cette divergence tient à deux raisons selon BOUNGOU BAZIKA :

- le volume des échanges des produits similaires est plus élevé avec le Cameroun qu'avec la RDC. En effet, selon les données du Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques (CNSEE), les importations du Congo en provenance du Cameroun s'élevaient à près de 30 milliards de FCFA alors que celles en provenance de la RDC se situaient en dessous de 10 milliards de FCFA, malgré le rapprochement géographique des deux

¹² J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op.cit.*, pp.20-21.

viles. Cette situation peut s'expliquer par la nature des produits échangés, leur qualité et leur disponibilité en termes de quantité ;

- la grande différence des coûts unitaires et des taux de compétitivité entre les deux pays comparés à la Chine. Les produits importés de Chine ont un coût unitaire moyen inférieur de 47,27% comparé au coût unitaire moyen pour le Cameroun et de 54,32% pour la RDC, soit 7 points de différence.¹³

La grande conclusion à laquelle sont arrivés ces auteurs est cette incidence négative qui se dégage du fait de l'accroissement du commerce extrarégional au détriment du commerce intra-régional. Le commerce extrarégional exerce un effet de détournement du commerce en défaveur du commerce intra-régional.¹⁴

2.1 Évolution du trafic passagers entre Kinshasa et Brazzaville

Tableau n°2 : Évolution du trafic passagers entre Brazzaville et Kinshasa de 2011 et 2016.

RUBRIQUES		2011	2012	2013	2014	2015	2016
MONTEE	FLEUVE	724	625	173	102	681	431
	KASAI	0	0	0	0	0	200
	S/T.1	724	625	173	102	681	631
DESCENTE	FLEUVE	441	587	81	105	1.086	404
	KASAI	115	0	0	0	0	84
	S/T.2	556	587	81	105	1.086	488
COURS DE ROUTE		625	395	147	64	629	315
TOTAL LIGNES DIRECTES		1.905	1.607	401	271	2.396	1.434
INTER-RIVES POOL	MONTEE	84.271	118.750	158.741	50.103	22.760	26.713
	DESCENTE	33.685	34.496	34.025	129.832	979	1.353
	S/T.3	117.956	153.246	192.766	179.935	23.739	28.066
TOTAL GENERAL		119.861	154.853	193.167	180.206	26.135	29.500

Source : Bureau statistiques PTF/SCIP

L'observation du tableau n°2 relatif à l'évolution du trafic passagers entre Brazzaville et Kinshasa montre une prépondérance de Kinshasa ou Montées par rapport à Brazzaville ou Descentes entre 2011 et 2013, situation qui connaît un renversement de tendance en 2014, suivie d'une grande baisse en 2015 et 2016 suite aux événements qui se sont déroulés à Brazzaville dans le cadre de l'opération « MBATA YA MUKOLO » en mai 2014 consistant dans l'expulsion des Congolais de la RDC en situation irrégulière à Brazzaville et de la réponse de la RDC par rapport à cet événement (50.103 passagers de Kinshasa pour Brazzaville ou Montées contre 129.832 pour Brazzaville vers Kinshasa ou Descentes). Le durcissement des conditions et de contrôle de traversée (il fallait un visa pendant cette période pour traverser vers Brazzaville), l'ouverture, la

¹³ J-C. BOUNGOU BAZIKA et al., *op.cit.*, p.10

¹⁴ *Idem.*

découverte et le développement de certains autres marchés transfrontaliers comme ceux de Lufu et Yema permettant les échanges transfrontaliers entre le Kongo Central et l'Angola constituent autant des causes qui conduisent au détournement du commerce inter-rive Brazzaville-Kinshasa vers ces autres marchés.

Par rubriques, le Total Montées, c'est-à-dire les passagers traversant de Kinshasa pour Brazzaville atteint 461.338 passagers, soit 66% contre un Total Descentes de 234.370, soit 34% du Total Inter-rives Pool passagers qui atteint 695.708 passagers pour la période 2011-2016. Cette tendance des passagers au profit de Kinshasa montre que tous les passagers qui traversent pour Brazzaville ne rentrent pas aussitôt mais qu'un certain nombre de ces personnes restent à Brazzaville pour y travailler et gagner leur vie par des petits métiers généralement non exercés par les congolais de Brazzaville. Il y a aussi ceux qui travaillent dans des entreprises ou sociétés et dans l'enseignement (primaire et secondaire). Tous recherchent une seule chose, un travail qu'on ne sait trouver ici à Kinshasa.

Entre les années 2011 et 2016, le trafic passagers a connu une baisse respectivement de l'ordre de 68 et 96% pour les Montées et les Descentes, tandis que le Total inter-rives et le Total Trafic passagers ont connu respectivement pour la même période une baisse de 76 et 75%, montrant par-là la forte détérioration de ce trafic inter-rives et du total général des passagers.

La contribution du Total inter-rives Pool passagers par rapport au Total général passagers que les PTF ont transporté montre que cette contribution des voyageurs traversant de part et d'autre se situe au-dessus de 90% pendant la période sous-revue. En effet, le Total inter-rives pool passagers a contribué pour respectivement 98% en 2011, 99 en 2012, 99,5 soit plus ou moins 100% en 2013, 99,8 soit plus ou moins 100% en 2014, 91 en 2015 et 95% en 2016.

Comme on peut le constater, c'est le fleuve Congo, boulevard entre les deux capitales qui avantage ce commerce. En effet, les infrastructures de transport permettent et facilitent la localisation des activités économiques, industrielles, commerciales et favorisent l'abaissement des coûts de transport.

Selon l'enquête menée par Jean-Christophe BOUNGOU BAZIKA et al. concernant l'incidence du commerce avec la Chine sur l'intégration dans la CEEAC, il se dégage de la répartition de l'échantillon selon la nationalité du commerçant migrant que ce sont les Congolais de la RDC qui sont les plus nombreux à pratiquer le commerce transfrontalier entre Brazzaville et Kinshasa avec 61% de l'échantillon contre 37% pour les ressortissants brazzavillois, le reste (1,5%) étant composés d'autres nationalités comme les ouest africains, les centrafricains et autres. La raison se trouve dans le poids démographique de la RDC qui compte plus de 60 millions d'habitants

comparativement à la République du Congo dont la population est estimée à 3,8 millions d'habitants.¹⁵

Comme on peut le constater, le commerce transfrontalier entre la RDC et la RC est basé sur des origines historiques et culturelles profondes et lointaines mais également soutenu et développé sur base des langues, ethnies, religions et professions des populations se trouvant de part et d'autre du fleuve. C'est qui permet, non seulement aux populations riveraines de lutter contre la pauvreté mais aussi ce commerce touche un grand nombre des personnes à travers son rayonnement qui va au-delà des rivages du fleuve.

III. IMPORTANCE DU PONT ROUTE-RAIL DANS LES ECHANGES TRANSFRONTALIERS ENTRE BRAZZAVILLE ET KINSHASA

C'est vrai, le niveau de commerce officiel entre les deux villes les plus proches du monde est assez faible à cause entre autres du coût de la traversée incluant les coûts de transport, des formalités administratives et de diverses tracasseries imposées au voyageur ou à la marchandise. Il y a également la grande place que prend le commerce informel au détriment du commerce formel.

Maillon manquant dans le fonctionnement du corridor Tripoli-Windhoek, la construction du pont route-rail permettra, non seulement la continuité des trafics entre Tripoli et Windhoek, mais aussi la réduction des coûts de la traversée (coûts de transport, des formalités et des tracasseries) ainsi que la réduction des délais de transport. Cette infrastructure occasionnera également la réduction du commerce informel et le développement du commerce formel et du transit suite à la réduction des coûts de la traversée. Il serait également évident que les opérateurs économiques des provinces du Kongo Central, de Bandundu, de l'Équateur et d'autres provinces se trouveront devant une autre alternative de transport à travers le nouveau corridor constitué par le pont route-rail. Ils pourront directement importer ou exporter leurs marchandises via le pont route-rail pour Brazzaville ou les confins de la RC et vers le port de Pointe-Noire disposant des avantages nautiques indéniables, mais également vers d'autres pays surtout ceux enclavés de l'Afrique centrale. Donc, la mise en service du pont route-rail conduira assurément à l'augmentation de la mobilité, donc à l'augmentation et à la diversification des échanges transfrontaliers et de transit.

Les infrastructures de transport dépassant les frontières nationales ont démontré leur importance dans l'accroissement et la diversification des échanges transfrontaliers à travers la réduction des coûts de transport, de la

¹⁵ J-C. BOUNGOU BAZIKA, *op.cit.*, pp.11-12

distance et de la pénibilité ou de l'insécurité. C'est le cas des ponts de Kazungula, de Sénégalie et de Chirundu.

A cet effet, Emile QUINET dit à que : « en ce qui concerne les biens, leurs coûts de production et leurs prix sont réduits, les quantités échangées augmentent ; pour les déplacements de personnes, la diminution de leur coût change les structures de consommation et de déplacement ainsi que les revenus distribués(...) ». Les transports ont sur la croissance un effet allant au-delà de ce qu'impliquerait un facteur de production banal, des raisons techniques et expérimentales permettent de le considérer : les transports et leurs améliorations autorisent le développement des contacts, une meilleure information et communication, l'accroissement des aires de marché, un meilleur appariement des besoins avec les moyens de les satisfaire.¹⁶

¹⁶ E. QUINET, *Principes d'économie des transports*, Edition Economica, Paris, 1998, p.37.

CONCLUSION

L'exercice du commerce transfrontalier entre la RDC et la RC connaît à ce jour un avantage en termes des frets et passagers à destination de Brazzaville plus importants que les frets et passagers en provenance de Brazzaville pour Kinshasa. Ce commerce est caractérisé, pour la RDC essentiellement des produits agricoles et pour Brazzaville essentiellement des produits de réexportation. Le commerce transfrontalier est essentiellement dominé par le commerce informel à cause de la longueur des frontières, de la faiblesse des services de police et de sécurité ainsi que des crises politiques et économiques qui émaillent les deux pays. Ce commerce est d'une grande importance directement et indirectement pour les populations transfrontalières et les autres commerçants à travers les revenus obtenus et distribués.

L'avantage en termes de trafics frets et passagers en faveur de la RDC est aujourd'hui à la base d'une certaine inquiétude quant à la construction du Pont Route-Rail entre les deux villes, même si la RC pourrait tirer plus des bénéfices par rapport à son port de Pointe-Noire, mieux placé et jouissant de tous les avantages nautiques par rapport aux ports maritimes de Boma et Matadi. En effet, cette crainte de la RC pourrait tirer ses origines de la dimension géographique et démographique de la RDC qui pourrait « envahir » Brazzaville et même la RC.

La RC est en train de travailler surtout dans l'amélioration de ses infrastructures de transport, notamment sa route nationale n°1 Brazzaville-Pointe-Noire est à ce jour totalement réhabilitée avec dans certains de ses tronçons de 2X2 bandes, de même des efforts sont consentis pour la modernisation du Chemin de fer Congo Océan CFCO (dans son tronçon Pointe-Noire-Loutete déjà réhabilité). Mais ces efforts ne sont pas observés au niveau de la RDC et c'est cela qui risquerait dans l'avenir de faire la différence entre les deux pays.

La construction du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa conduira certainement à l'augmentation de ces échanges et des échanges liés au transit du fait de la lourdeur observée actuellement lors de la traversée des frontières (Beach Ngobila).

La RDC pourrait améliorer le niveau de son commerce transfrontalier si elle relance ses activités économiques et modernise son système des transports.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

1. BAUCHET, P., *Le transport international dans l'économie mondiale*, éditions Economica, Paris, 1988.
2. BERNADET, M. et JOLY, G., *Le secteur des transports*, Economica/Presses universitaires de Lyon, 1978, 336 pages.
3. BROT, J. et GERARDIN, H., *Infrastructures et développement*, Harmattan, Paris, 2002.
4. Centre Régional et d'éditions Techniques, *Les manutentions*, collection Techniques américaines, France, février 1953, 40 pages.
5. Commission Economique pour l'Afrique, *Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique centrale*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2005.
6. CROZET, Y., *Le temps et les transports des voyageurs*, Laboratoire d'Economie des Transports (LET), Université Lumière Lyon, Lyon, 2005.
7. HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo, étude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, Mouton et IRES, 1970, 418 pages.
8. JOSSE, P., *Aspects économiques du marché des transports*, Edition Eyrolles, Paris, 1977.
9. QUINET, E., *Principes d'économie des transports*, édition Economica, Paris, 1998, 377 pages.
10. TANTU NGINAMAU, C., *L'activité portuaire dans la ville de Kinshasa*, édition CARI, Kinshasa, septembre 2005, 118 pages.
11. TEFRA, M., *Economie des transports*, ellipses/éditions Marketing, Paris, 1996, 192 pages.

II. RAPPORTS, REVUES, MEMOIRES ET THESES

1. ADZIGBEY, Y., KUMAKA, C. et TEFAMICHAEL NAHUSENAY MITIKA, « Mécanismes institutionnels de gestion des corridors en Afrique subsaharienne », Document de travail SSATP n°86F, octobre 2007.
2. AHMIDOU OULD ABDALLAH, « L'Afrique à l'ère de la mondialisation, une nouvelle initiative pour le développement en Afrique », *Revue Internationale et Stratégique*, n°46, été 2006.
3. BAD, *Perspectives économiques en Afrique centrale en 2018*, Evolution macroéconomique et pauvreté, inégalité et emploi, Gérer le potentiel du secteur forestier, 2018.
4. Banque africaine de développement, *Fond Africain de développement, Projet : Etude de la route Ouesso-Bangui-N'Djamena et de la navigation fluviale sur le Congo, l'Oubangui et la Shanga*, 1^{er} septembre 2010.
5. Banque africaine de développement, *Politique en matière de coopération et d'intégration régionale*, Février 2009.
6. Banque Centrale du Congo, Rapport BCC 2010-2011.

7. Banque Mondiale, *Rapport d'évaluation, 1^{er} projet de réhabilitation des infrastructures des transports (ONATRA/SNCC)*, Département des Grands Lacs et de l'Océan indien, Division Opérations-Infrastructures, 17 février 1988.
8. BLANQUART, C., JOIGNAUX, G. et VAILLANT, L. *Infrastructure de transport et développement économique : Quelles dynamiques d'appropriation par les secteurs productifs ? L'apprentissage du transport fluvial par les opérateurs logistiques*, Université des Antilles et de la Guyane
9. BONGOY MPEKESA, Y., *Impact des politiques de reformes dans le secteur des transports : cas de quelques pays en Afrique*, C.E.A, Addis-Abeba, Décembre 1999.
10. BOUNGOU BAZIKA J-C. et al., *L'incidence du commerce avec la Chine sur l'intégration régionale dans la CEEAC : une analyse comparative des échanges de la République du Congo avec la RDC et le Cameroun*, Centre d'Etudes et de Recherche sur les Analyses et Politiques Economiques (CERAPED), rapport de recherche, Réseau de Recherche Comparative du CODESRIA, Brazzaville, septembre 2012.
11. BOUSSETTA, M., « Espace euro-méditerranéen et coûts de la non intégration sud-sud : le cas des pays du Maghreb », Research n°FEM21-43, FEMISERESEARCH PROGRAMME, CES Rabat, Maroc, août 2004.
12. CATIN, M., GHIO, S. et VAN HUFFEL, C., *Infrastructures de transport et intégration européenne : efficacité économique versus équité régionale*, CRERI, Université de Toulon et du Var, *Revue d'Economie Politique*, 112, 3, 2002
13. DIDIER, M. et PRUD'HOMME, R., *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Rapport, Documentation française, Paris, 2007.
14. DZAKA KIKOUTA, T., *Incidences de la guerre de la RDC sur les réseaux des échanges parallèles transfrontaliers en Afrique centrale : un défi de la mafia internationale à l'intégration régionale ?*
15. DZAKA-KIKOUTA, T., République du Congo, Ministère du Commerce et des Approvisionnements, PNUD: *Stratégie de développement du commerce en République du Congo*, décembre 2009.
16. DZAKA-KIKOUTA, T., *Rapport final sur les échanges transfrontaliers entre Brazzaville et Kinshasa*, INICA, Brazzaville, mars 2005.
17. EGOUME, P., *Bonne gouvernance et croissance économique*, FMI Côte d'Ivoire
18. *Forum pour le commerce en Afrique 2012*, Union Africaine, Commission Economique, Groupe de la Banque pour l'Afrique : *L'Afrique peut-elle s'affranchir de la pauvreté ? Développer les infrastructures pour promouvoir le commerce.*

19. FOSTER, V. et BRICENO-GARMEDIA, C., Infrastructures africaines : une transformation impérative.
20. LOUIS VERGER INTERNATIONAL INC, Projet de développement de la conteneurisation locale, Etude de faisabilité, Rapport final, Direction des Ports, ONATRA, R.D.C, décembre 1991.
21. MBUYAMBA MADIMBA Laurent, Intégration régionale et facilitation du commerce transfrontalier, exposé fait à l'atelier sur le commerce et la paix dans la région des grands lacs, Béatrice Hôtel, Kinshasa, 10-11 octobre 2016.
22. TANTU NGINAMAU et LELO NZUZI, Les atouts et limites du Fleuve Congo face à la relance de l'économie post-conflit en RDC, Economie-Culture-Vie sociale in Congo-Afrique n°436 de juin-juillet-août 2009
23. TANTU NGINAMAU, C., L'étude de l'indice du trafic au Port de Matadi : incidence du Port de Matadi sur l'économie de la RDC, mémoire de DEA, FASEG, UNIKIN, 2009
24. TANTU NGINAMAU, C., Le recours aux moyens de transport intermédiaires (MIT) et la réduction de la pauvreté en RDC, cas de l'utilisation du vélo. Revue Mouvements et Enjeux Sociaux (MES) n°34 des mois de juillet/août 2006, Faculté des SSPA, UNIKIN.
25. TANTU NGINAMAU, C., Les réseaux Eau-Rail Ilebo-Kinshasa-Matadi de 1970 à 2002, Lettre de l'IRES n° 14-15/2004, IRES, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, UNIKIN, janvier 2004.

III. WEBOGRAPHIE

1. AYIMPAM, S., <http://www.caim.info/revue-espace-et-societes>