

ENJEUX ECONOMIQUES ET STRATEGIQUES ANTAGONISTES DU PORT EN EAU PROFONDE DE BANANA

Michel Diumu Omosombo¹, Bob Senker Ndimba², Ruphin Mitudukidi Kienge³, Willy Patrick Ikansha⁴

1. *Chef de Travaux /HEC-KIN, Doctorant, Université des martyrs du Congo (UNIM-DRC), Université de Ngaoundere (UN-CAMEROUN)*

2. *Chef de Travaux, Doctorant, UPN*

3. *Professeur Ordinaire, Faculté des sciences économiques, UNIKIN.*

4. *Professeur Ordinaire, HEC-Kinshasa*

Date of submission 25 April, 2025; Date of Acceptance 26 May, 2025; Date of publication 16 June, 2025

Summary

It should be noted that recent studies agree that the Banana deep-water port is a strategic project for the DRC, aimed at strengthening its economy, reducing its dependence on neighboring ports, and stimulating international trade. Both domestic and international investments demonstrate the importance of this project for the country's development. The completion of this major project constitutes a major asset essential to strengthening national cohesion due to the influx of a national workforce of all origins and backgrounds expected to work in the new economic zone. Indeed, the Banana deep-water port (PEEPB) would trigger the development of several other related activities requiring a large workforce. Furthermore, this facility could serve as a pivot for the added value of interconnecting the provinces and their communication routes downstream of the port investment. This would undoubtedly contribute to the intermingling of Congolese populations, and therefore to national cohesion and the comprehensive development of the community and independence from neighboring ports.

Keywords: port, deep water, assets, obstacles, trade.

Il convient de noter que les études récentes s'accordent à dire que le port en eau profonde de Banana est un projet stratégique pour la RDC, visant à renforcer son économie, réduire sa dépendance vis-à-vis des ports voisins et stimuler le commerce international. Les investissements tant nationaux qu'internationaux, témoignent de l'importance de ce projet pour le développement du pays. *La réalisation de ce grand projet constitue un atout majeur indispensable au renforcement de la cohésion nationale du fait de l'affluence d'une main d'œuvre nationale de toutes origines et de tous horizons appelée à travailler dans la nouvelle zone économique. En effet, le port en eau profonde de banana (PEEPB) serait un déclencheur du développement de plusieurs autres activités connexes nécessitant une main d'œuvre abondante. En outre, cet ouvrage pourrait servir de pivot sur une plus-value de l'interconnexion des provinces et leurs voies de communication en aval de l'investissement portuaire. Ce qui contribuerait indubitablement au brassage des populations Congolaises, et partant de la cohésion nationale et le développement intégral de la communauté et indépendance aux ports voisins.*

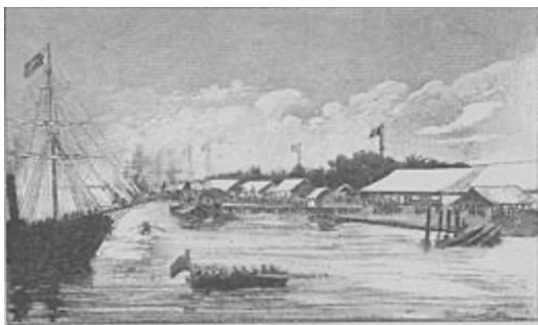
Mots clés :port, eaux profondes, atouts, entraves,commerce.

I. INTRODUCTION

La construction du « Port en Eaux profondes de Banana » est un projet qui rentre dans le cadre d'une politique générale des transports amorcées vers 1971 dans le but d'avoir un accès à l'océan, d'améliorer le système des transports par la voie nationale et entre Matadi et Banana, de recevoir les bateaux de haute mer et d'implanter des activités économiques et industrielles bénéfiques pour le pays.

Le Port de Banana est historiquement le premier port du Congo Kinshasa. A l'époque, la manutention des cargaisons déchargées, la plupart du temps sur des radeaux ou dans de petites embarcations, le navire étant ancré en rade foraine, s'effectue dans des conditions difficiles.

fig.1



Cette image montre l'arrivée de l'expédition de Stanley Stanley en 1887

Dans la crique Banana sera organisé un premier port de la République démocratique du Congo (Ouest de la province du Kongo-central) situé à Banana Creek, une entrée d'environ 1 km de large sur la rive nord de l'embouchure du fleuve Congo dans l'océan Atlantique, séparée de ce dernier par une broche de terre de 3 km de long et de 100 à 400

m de large, posée sur le côté du ruisseau de ladite broche qui l'abrite ainsi de l'Océan.



PIROGUE DANS LA CRIQUE DE BANANA

fig.2 Pirogue dans la crique de Banana en 1910

La crique de Banana est située à environ 8 km au sud-est de Muanda à laquelle il est relié par une route pavée qui longe la côte. Sans doute le plus ancien poste Colonial du Congo occupé par les Européens depuis le début du XIXe siècle. Outre cette route, des ruines de cette première implantation peuvent encore être observées de l'autre côté de la baie, au sud-est de l'actuel banana

La construction du Port de Matadi représente une remarquable performance technique, les accostages étant, au vrai sens du mot, agrafés au versant de la vallée encaissée du fleuve. C'est à coup d'explosifs qu'ont été gagnés sur la montagne et sur le fleuve, les terre-pleins indispensables au développement des installations d'accostage et d'entreposage.

2. Motivation pour la réforme portuaire et la construction d'un port en eau profonde à banana

La RDC, rappelons-le, est un pays presque enclavé avec une porte d'entrée et de sortie sur la mer qui est le Port de Matadi situé à 148 km environ en amont de l'embouchure du fleuve ; qui en raison des conditions topographiques du milieu n'offre plus des possibilités de son extension. A cela,

s'ajoutent les problèmes d'accès des bateaux de haute mer dû au sable mouvant nécessitant un dragage permanent pour atteindre la calaison de 23 pieds ou plus.

Eu égard à cette problématique d'enclavement, les Gouvernements Congolais successifs, du temps colonial à ce jour, prenant en compte les différents environnements économiques, politiques et même sécuritaires, ont initié divers projets de création d'un Port en eau Profonde à Banana avec tous ses projets annexes comprenant entre autres le renforcement de la capacité des transports par route et par rail entre Banana et Matadi.

Avec la pose de la première pierre le 31 janvier 2022, la République Démocratique du Congo a lancé un projet ambitieux visant à construire et gérer un port en eaux profondes dans la ville côtière de Banana. Ce projet est le fruit d'une convention de collaboration signée avec le groupe émirati DP WORLD en 2018. Il revêt une importance stratégique pour le pays, car il permettra un accès direct aux marchés internationaux et renforcera la souveraineté commerciale de la RDC. En partenariat avec DP World, la RDC vise à créer un port moderne et efficace, capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde et de

II. METHODOLOGIE

1. MATERIELS

- **COMPOSANTES** **ET**
CARACTÉRISTIQUES DU PORT
- ❖ **COMPOSANTES**

Compte tenu de la nécessité de prioriser le projet du Port en eaux profondes, ses composantes essentiellement tournent autour de la réalisation des modules ci – après : Un port pétrolier ; Un port de pêche ; Un port à grumes ; Un port à véhicules ; Des parcs bétonnés à containers et à marchandises

simplifier les procédures logistiques. L'impact économique attendu est considérable, avec la création d'emplois directs et indirects, le développement des opportunités commerciales et l'attraction d'investissements.

Le port DP World Banana deviendra un pivot majeur pour les échanges commerciaux du pays, offrant un guichet unique pour les opérations d'import-export. La centralisation des services douaniers et logistiques contribuera à rendre les échanges plus efficaces, transparents et sécurisés. La construction du port en eau profonde de Banana devrait durer 3 ans et donc, prendre fin en 2025, pour un coût estimé à plus d'un milliard de dollars américains (DP World, 2022). Au vu de ce qui précède, notre dissertation tourne autour des préoccupations ci-après :

- La perception des enjeux économiques du port en eau profonde de Banana
- Enjeux stratégiques et géographiques du port en eau profonde de Banana
- Impacts sur les politiques publiques
- Analyse de la motivation au travail, du travail en équipe et son impact sur la performance d'une organisation.

diverses , Une jonction par route bitumée Banana – Boma ; Une jonction ferroviaire Banana- Matadi via le Pont route rail existant sur le fleuve Congo à Matadi ; Une ligne haute tension Inga – Banana ; La potabilisation de l'eau à Banana, Le dragage et les communications.

❖ **CARACTÉRISTIQUES**

D'après le scénario extraverti, le grand Port aura les caractéristiques suivantes :

- Le quai sera construit en béton armé supporté par des pieux métalliques remplis de béton armé ;

- Longueur de quai : 437,50 m (en première phase) pour un poste conteneur et un poste industriel mixte ;
- Largeur de quai : 30,42 m ;
- Nombre de plots : 7 (62,50 m de longueur chacun)

Nombre de files des pieux dans le sens transversal : 5 ;

- Entre – distance des pieux dans le sens transversal : 7,07 m ;
- Largeur minimale des terre – pleins : 25 m ;
- Entre distance des tirants d’ancrage : 4,95 m ;
- Longueur de chenal d’accès : 6,90 m ;
- Largeur de chenal au plafond : 120 m ;

Parties du chenal : 2.

- 1) Une 1^{ère} partie de 5,5 Km de long est composé de deux alignements reliés par un cercle de 1.000 m de rayon ;
- 2) Une 2^{ème} partie de 1,4 km de long qui se termine au quai.

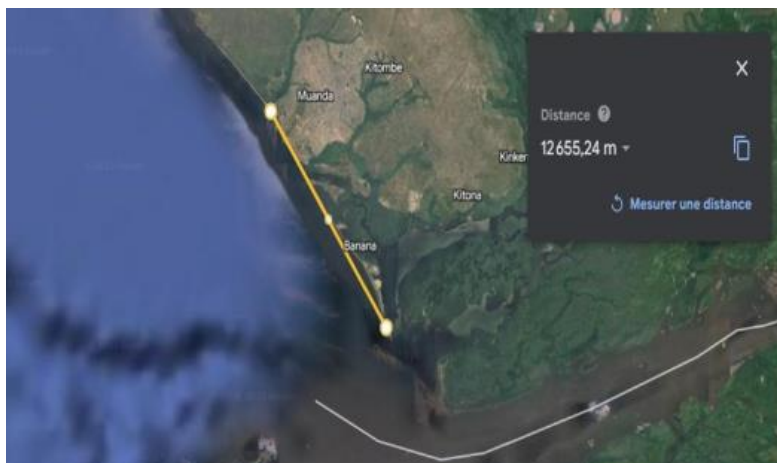
- Diamètre du cercle d’évitage reliant les deux parties : 400 m ;
- Longueur de darse : 437,50 m ;
- Largeur de darse : 260,00 m ;
- Volume de dragage à – 12 m (chenal d’accès et darse) : 11.500.000 m³

Durée des travaux de construction estimée : 4 ans.

2.3.3.5.- SITE DU PORT EN EAU PROFONDE DE BANANA

2.3.3.4.3.1.- Emplacement du site

Fig.3: Localisation du site du port en eau profonde de Banana



Source : VAN OORD

Parmi les facteurs à la base de l'emplacement des ports, il faut : le site, la situation géographique et l'hinterland. Pour le site, on voit sa facilité d'accès à l'océan, la profondeur des eaux, l'amplitude de la marée etc...

La situation du Port vis-à-vis des grandes routes maritimes et la distance le séparant des pays de destination ou de provenance de ses trafics à la mer constituent les éléments qui militent en faveur de sa situation géographique. L'hinterland désigne la région qui est normalement desservie par un port pour l'import et l'export.

Le site du Port est situé dans les marais du plateau de KIN LAO. La prospection faite en novembre 2005 par les experts de l'OEBK révèle que le site se trouve dans un état favorable à la construction du Port et remarque que ce site est couvert de mangroves.

Au-delà du site du Port, il existe deux plateaux, parallèles à la côte atlantique, respectivement de 7 à 8 km de large avec une altitude de 25 à 35 m et de 5 à 6 km ayant 110 m d'altitude, très sablonneux. Il existe en effet, de sables fins à graviers parfois agglomérés par un ciment argileux plastiques, mais aussi de blocs de latérite rouge à brune, à la base un niveau d'argile violette. A une distance 12 ou 13 km de la côte, il existe une vallée formant une profonde entaille de ± 110 m parallèle aussi au rivage.

2. METHODES

Cette étude axée sur enjeux économiques et stratégiques antagonistes du port en eau profonde de banana a fait l'objet d'une combinaison méthodologique. C'est une étude mixte, qualitative et quantitative. Elle est descriptive et analytique. La méthode d'analyse. Les entretiens semi-directifs ou approfondis avec les acteurs gouvernementaux (Ministres, autorités

portuaires), les représentants d'entreprises impliquées (logistiques, BTP, Commerce), Les ONG, associations locales, syndicats, habitants de la région de Banana et experts en économie, géopolitique et environnement pour recueillir les points de vue divergents, identifier les enjeux ressentis, comprendre les intérêts en jeu.

Il convient de noter que nous avons utilisé le focus groupe, visant ici, à regrouper les différentes parties prenantes (pêcheurs, commerçants locaux, jeunes, femmes) pour discuter des effets perçus du projet. L'analyse documentaire nous a servi pour étudier les documents officiels (plans de développement, contrats, lois), rapports des ONG, articles de presse, discours politiques etc.

En ce qui concerne les techniques de collecte des données, nous avons fait recours à la prise de notes pendant les entretiens, les observations et les discussions. La photographie, le carnet de terrain pour noter les impressions et les ressentis. Le guide d'entretien et le dictaphone (téléphone) nous ont servi comme instrument de collecte des données.

III. RESULTATS

➤ *La perception des enjeux économiques du port en eau profonde de Banana*

1. Intérêt et influence du port en eau profonde de banana sur la côte

➤ Intérêt

Au regard de ses conditions hydrologiques favorables, la crique de Banana a été choisie pour abriter le Port de Banana et pour envisager son extension sur la rive opposée. La réalisation du Port en Eaux profondes, concomitamment avec la relance des secteurs agro – forestier, minier et de transformation interne, devra accroître d'une part,

les courants imports – exports et d'autres part les échanges intercommunautaires SADC, CEEAC (CEMAC) et CEPGL) pour permettre à la République Démocratique du Congo de :

- Faire face à la compétition portuaire jusqu'ici inégalé dans la bande atlantique ;
- Favoriser le trafic République Démocratique du Congo sur l'estuaire du fleuve Congo en accroissant la capacité du pays à y faire face ;
- Créer un répondant efficace au corridor émergeant sur les flancs Nord- Est de la République Démocratique du Congo via Bangui et sud –est via Tshikapa ;
- Susciter des incidences sur la voie nationale à la liaison inter- océanique Mombassa/Dar-es - Salam – Banana via Kisangani de manière à conjurer le risque pesant sur la République Démocratique du Congo d'être pris en tenaille face aux puissants corridors de Kribi – Douala-Ndjamena à Bangui, de Luanda à Matadi via Nokin, de Douala via Uige et Maquela do zombo, de Luanda à TSHIKAPA pour Kananga et récemment celui de Lobito;
- Améliorer les conditions socio-économiques de ses populations en tirant profit des enjeux économiques, géographiques et sécuritaires liés à l'intégration sous – régionale.
- Favoriser la relance des secteurs productifs (agro – forestier et minier en tête) en appui à la rentabilisation de lourds investissements du cadre multimodal des transports de transit interne et international.

➤ **Influence**

- ✓ Les deux ports proches de la République Démocratique du Congo à partir de

l'Atlantique sont les ports de Lobito et de Pointe Noire. Plus loin au sud, on a le port du Cap en Afrique du Sud.

- ✓ La construction d'un port en eau profonde de la République démocratique du Congo à Banana, près de Moanda dans la province du Kongo Central, revêt une importance capitale pour renforcer l'accès du pays aux marchés internationaux et aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Il va décongestionner l'encombrement au niveau des ports cités, même au port de Matadi. Le trafic venant de l'arrière – pays se fera grâce aux infrastructures complémentaires (chemin de fer Ilebo – Kinshasa et Matadi – Banana) qui éliminent le goulot d'étranglement, tout en diminuant le trafic congolais en direction des Ports de l'Est Africain (assuré par dérivation sur Dar – Es – Salaam, Mombassa ou Beira) et les difficultés tarifaires dues à la traversée de la production nationale vers le Port d'embarquement situé en dehors de notre pays.
- ✓ Ce port permettra à la RDC de disposer de ses propres installations en eau profonde, à l'instar de ses voisins, et lui confèrera la souveraineté sur ses échanges commerciaux. Les avantages du port et de la zone industrielle, réalisés par DP World, sont multiples : création d'emplois directs et indirects, nouvelles opportunités pour les opérateurs et les entreprises, accès plus facile et plus rapide aux denrées, augmentation des exportations et attraction de nouveaux investissements. Ainsi, la RDC deviendra un acteur commercial majeur dans la région.

- ✓ *La modernisation de la route principale entre Boma et Moanda, entreprise par le gouvernement, contribuera également de manière significative au développement économique. Elle permettra aux communautés situées le long de ce corridor, ainsi qu'à la région dans son ensemble, de prospérer. De plus, un grand nombre d'entreprises locales seront impliquées dans les travaux de construction du port et bénéficieront des retombées économiques du projet.*
- ✓ *Une fois achevé, le port Banana disposera dans sa première phase un quai de 600 mètres avec un tirant d'eau de 18 mètres, capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs en circulation dans le monde et d'augmenter le nombre d'escales directes pour ces navires en provenance d'Asie et d'Europe.*

2. IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PORT DE BANANA

Il est important de noter que les impacts économiques sociaux peuvent varier en fonction des divers facteurs tels que la planification, la gestion, l'implication des parties prenantes et la durabilité des initiatives de développement portuaire tant à Banana que dans les environs.

➤ LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Le trafic d'approvisionnement de Kinshasa depuis la façade maritime est appelé à croître très fortement : 14,8 millions de tonnes en 2025, 42 millions de tonnes en 2040 ; compte tenu du volume de la demande de l'agglomération de Kinshasa, la construction d'un port en eaux profondes en RDC est une impérieuse nécessité à moyen terme. Le corridor Matadi-Kinshasa reprendrait alors progressivement

des parts de marché sur le corridor Pointe Noire-Brazzaville –Kinshasa (Etudes APD du PRR. déc.2016).

Cependant, il convient de remarquer que la présence d'une telle infrastructure portuaire dont le trafic relierait la RDC au reste du monde induira plus d'un aspect de l'économie nationale. La réhabilitation et l'amélioration préalables des voies de communication et de transport ferroviaires et routières entre Kinshasa et Banana produiront des bénéfices certains sur l'intégration de l'hinterland économique qui est la province du Kongo Central autant que sur l'ensemble des provinces de la RDC dans leur grande majorité à savoir entre autres :

- *l'amélioration et l'accroissement de la production agricole en vue de son exportation ;*
- *la reprise effective de l'industrie agro-alimentaire locale ;*
- *l'installation réelle des industries lourdes dans la zone franche d'Inga - etc...*

La RDC pourra reprendre à son compte la vision claire de se garantir une voie nationale de souveraineté avec le port en eau profonde de banana (PEEB) comme porte de sortie pour ses exportations et porte d'entrée pour ses approvisionnements en biens de consommations et équipements divers.

Le port de Banana peut entraîner la création d'emplois direct et indirect dans les secteurs portuaires, logistique, transport, et autres, activités connexes. Cela peut contribuer à réduire le chômage et stimuler l'économie locale.

Le port peut servir de moteur du développement économique, en favorisant un commerce international, en facilitant l'importation et l'exportation des marchandises et en renforçant les échanges commerciaux avec d'autres pays.

L'expansion et la modernisation du port de banana peuvent nécessiter des investissements importants dans les infrastructures portuaires routières et autres, ce qui peut stimuler le développement économique provincial

L'activité économique du port pourrait générer des recettes fiscales importantes et procurer à l'État des revenus à travers les taxes, redevances portuaires et autres sources de revenus contribuant ainsi au budget national de l'État.

➤ **IMPACTS SOCIAUX**

La reprise de la production agricole, l'installation de nouvelles unités industrielles lourdes ou agro-industrielles et agro-alimentaires demandeuses de la main d'œuvre locale, nationale et étrangère, implique l'amélioration des conditions décentes des populations:

- *l'accès à l'eau et à l'électricité ;*
- *L'accès aux soins de santé décents ;*
- *L'accès aux services financiers de base;*
- *L'accès des populations à des emplois sécurisés ;*
- *La scolarisation spécialisée de la jeunesse dans les filières techniques spécialisées, etc.....*

L'amélioration de l'accessibilité au port peut faciliter l'accès à des biens essentiels, au marché et aux services pour les communautés locales, en offrant un point d'entrée et de sortie pour les marchandises.

L'exploitation du port peut offrir des opportunités de formation et de développement des compétences pour les travailleurs locaux contribuant ainsi au renforcement des capacités et à l'amélioration des perspectives d'emploi. Le développement du port de banana peut entraîner des investissements dans les infrastructures locales telles que les routes, les

écoles, les hôpitaux, et autres installations publiques améliorant ainsi la qualité de vie des populations environnantes.

L'activité portuaire peut stimuler le développement de la province et de zones environnantes en attirant des investissements, en favorisant la croissance économique locale, et renforçant les liens commerciaux et économiques avec d'autres provinces de la RDC et des pays voisins.

➤ **LES IMPACTS SÉCURITAIRES ET POLITIQUES**

- ✓ *La construction en cours du port en eau profonde de banana (PEEPB) libérera la RDC de la dépendance des ports étrangers pour l'approvisionnement des biens de consommation et des équipements divers indispensables au développement du pays d'une part, et les biens et divers équipements militaires indispensables à la sécurité nationale.*
- ✓ *La réalisation de ce grand projet constitue un atout majeur indispensable au renforcement de la cohésion nationale du fait de l'affluence d'une main d'œuvre nationale de toutes origines et de tous horizons appelée à travailler dans la nouvelle zone économique. En effet, le port en eau profonde de banana (PEEPB) serait un déclencheur du développement de plusieurs autres activités connexes nécessitant une main d'œuvre abondante. En outre, cet ouvrage pourrait servir de pivot sur une plus-value de l'interconnexion des provinces et leurs voies de communication en aval de l'investissement portuaire. Ce qui contribuerait indubitablement au brassage des populations Congolaises, et partant de la cohésion nationale.*

➤ *Coût des investissements de la 1^{ère} phase du port en Eaux Profondes*

Tableau 1 : Évaluation et réévaluation du coût.

N°	INVESTISSEMENTS	MONTANTS EN USD		Evaluation actuelle 2022
		En Septembre 1984	En Janvier 2006	
1.	Travaux Portuaires	91.100.000	169.472.835,33	
2.	Appontement pétrolier	16.200.000	30.126.772,03	
3.	Voirie, réseau et drainage	42.600.000	79.248.548,68	
4.	Alimentation en eau potable et industrielle	11.700.000	21.765.44647	
5.	Ligne aériennes électriques, Réseaux électrique et téléphonique	85.600.000	159.241.215,19	
6.	Route Boma – Banana	34.000.000	63.250.015,38	
7.	Bâtiments administratifs et sociaux	2.400.000	4.464.706,97	
8.	Etudes et Supervision	5.300.000	9.859.561,22	
	COÛT TOTAL	(1) 288.900.000	(2) 537.439.101,27	

(1) Source : Étude d'actualisation économique et financière du projet de Port de Muanda – Banana

(2) Source : Banque Centrale du Congo (B.C.C)

Après plusieurs années, le projet Port en eaux profondes de Banana n'a pas connu un début d'exécution, c'est pourquoi il est indispensable de continuer à faire l'évaluation pour connaître le coût réel des investissements.

L'évaluation actuelle a été faite en tenant compte du taux d'accroissement de la monnaie de référence (USD) qui, à coup sûr, a subi depuis toutes ces années quelques dévaluations au regard de l'écart de coût total entre (1) et (2), ainsi, cet

écart est exprimé par le coefficient d majoration de ±1,86, communiqué par la BCC, pris en compte pour l'actualisation du coût des investissements.

Si l'on y ajoute l'estimation des coûts entre autres :

1. Matériel portuaire y compris Balisage-
Dragage USD 21 000 000 ,00
2. Pipe-line Banana-
Matadi 23 000
000 ,00
3. Chemin de fer Matadi –
Banana 300 000 000 ,00

NB. Selon les recherches plus récentes, le cout total estimé pour la construction du port en eau

profonde de Banana, en République Démocratique du Congo et d'environ 1,2 milliard de dollars américains.

Une fois achevé, le port en eau profonde de Banana devrait permettre à la RDC de réduire sa dépendance vis-à-vis des ports voisins tels que pointe -noire, (République du Congo), Dar es salaam (Tanzanie) ou Lobito(Angola), en offrant une nouvelle porte d'entrée maritime pour l'approvisionnement et le commerce international.

Des contraintes géophysique et une solution géotechnique pour le port de banana

➤ Quelles sont les contraintes géophysiques ?

Selon l'étude in-situ de la société hollandaise VAN OORD spécialisée dans l'ingénierie marine qui a porté sur « L'Érosion costale à l'embouchure du fleuve Congo », les handicaps suivants ont été relevés dans ses conclusions :

- ✓ À l'extrémité MOANDA de la zone, une haute falaise – qui serait d'origine volcanique – fait office de point fixe. Le fleuve Congo a creusé un profond canyon à l'autre extrémité de la zone du projet. Le canyon agit comme un puits permanent pour le courant du littoral ;
- ✓ La zone du projet est sujette à une érosion progressive qui est aggravée par des structures disparates artificielles le long du littoral, qui réfléchissent l'énergie des vagues vers le large et provoquent une action non naturelle des vagues vers le littoral ;
- ✓ D'où l'érosion affecte les moyens de subsistance des pêcheurs actifs dans la zone située immédiatement au sud de Moanda, car ils manquent d'espace pour

échouer leurs bateaux de pêche artisanale (pirogues) ;

- ✓ L'érosion menace également de couper la connexion vitale avec l'arrière-pays de deux grandes activités économiques situées/développées sur la flèche de Banana : la base d'approvisionnement offshore existante de PERENCO et le nouveau terminal à conteneurs de DP World qui doit être construit à l'extrémité de la flèche.

A un problème géophysique, une solution géotechnique intégrée

- ✓ L'érosion induite par le courant littoral devrait typiquement être contrée soit par remblayage de la plage, soit par la construction d'un système de haut de plage le long de la zone du projet, soit par une combinaison des deux (hauts de plage et remblayage).
- ✓ L'étude estime à \$ 70, 000, 000 (septante millions) "le coût de la construction d'un système de têtes de plage ou d'épis comprenant une quantité limitée de rechargement de plage pour la zone du projet allant de Moanda à l'extrémité de Banana;
- ✓ L'étude pour la réalisation de ces préalables géotechniques conclut à la proposition d'un partenariat de financement bilatéral gouvernement hollandais/gouvernement congolais, pour fournir une solution à long terme à l'érosion côtière dans la zone du projet port en eau profonde à Banana;
- ✓ Les discussions seraient en cours pour identifier le maître d'ouvrage viable du côté du gouvernement congolais;

- ✓ *Il est clair et évident que le gouvernement congolais accorde une grande importance à la résolution du problème de l'érosion côtière, étant donné l'importance stratégique de la ville de Moanda pour la RDC (la seule façade maritime du pays);*
- ✓ *Il est également évident que la protection de la route reliant la base de PERENCO et le futur terminal de DP World est d'une importance cruciale pour les deux sociétés privées. Logiquement, les deux entreprises intéressées sont appelées à participer à la recherche du financement adéquat pour une solution durable.*

➤ **Quels sont les acteurs et partenaires impliqués**

Le port en eau profonde de Banana est une installation maritime clé pour le pays, bien qu'au stade actuel, il soit moins développé que d'autres ports de la région. Plusieurs acteurs nationaux et internationaux sont impliqués dans sa gestion et son développement, ainsi que dans l'établissement de partenariats stratégiques. Voici une vue d'ensemble des principaux acteurs et partenaires concernés :

- ✓ **Au niveau national: le gouvernement et services connexes**
- ❖ *Le Ministère des Transports et Voies de Communication est responsable des infrastructures de transport en RDC, y compris les ports, à ce titre :*
- ❖ *L'Autorité Maritime Congolaise (AMAC) : L'AMAC régule les activités maritimes et supervise l'ensemble des opérations portuaires à Banana mais aussi à Boma et Matadi. Elle joue un rôle central dans la coordination entre différents acteurs et assure la conformité avec les réglementations nationales et internationales.*

- ❖ **Les Services des douanes et accises:** *L'administration douanière est un acteur essentiel qui affecte directement l'efficacité du port à travers la gestion des procédures d'importation et d'exportation.*
- ❖ **Les Compagnies Maritimes:** *Des compagnies maritimes internationales font escale au port de Banana, reliant le pays aux principales routes de transport maritime mondial.*
- ❖ **La Communauté Locale :** *Les communautés locales bénéficient des activités économiques du port tout en étant impactées par son développement environnemental et social. Elle s'organise pour être consulté sur les décisions importantes de l'exploitation portuaire.*
- ✓ **Partenaires privés et internationaux**
- ❖ **Le Contrat avec Dubaï Port World (DP World) :** *DP World, est l'un des plus grands opérateurs portuaires mondiaux, qui a signé des accords pour développer les infrastructures portuaires en RDC. Ce partenariat permet d'importants apports en investissements, en expertise technique et en efficacité opérationnelle ('exploitation).*
- ❖ *DP World s'engage à développer et moderniser les infrastructures du port de Banana. Il devra améliorer les équipements et augmenter la capacité opérationnelle du port. Il s'engage aussi à prendre les mesures pour engager et former la main-d'œuvre locale, ainsi que pour respecter les normes de travail et le droit des travailleurs congolais, et enfin, il s'engage à protéger l'environnement, y compris les pratiques durables et les mesures de gestion des risques environnementaux.*

- ❖ **Les Organisations Internationales :**
Diverses organisations, telles que la Banque Mondiale et l'Union Européenne, ont engagé des projets pour le développement durable des infrastructures portuaires à travers des financements et des initiatives de renforcement des capacités.
- ❖ **Les Partenariats Public-Privé (PPP) :**
Ces partenariats sont essentiels pour attirer des investissements privés tout en assurant que les initiatives de développement sont alignées avec les objectifs publics. Cela inclut potentiellement des réhabilitations du port, ainsi que l'amélioration de la connectivité et des services logistiques le cas sw DP WORLD a Banana et MCSTC à Matadi.

3. LE PORT DE BANANA AU CŒUR DES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET STRATÉGIQUES ANTAGONISTES

✓ Les accords DP WORLD-RDC

C'est en 2019 que l'actuel Gouvernement de la RDC a repris le dossier de partenariat au départ privé/privé laissé par le gouvernement précédent et a conclu un nouveau protocole d'accord public/privé avec la même firme émiratie, Dubai Port World » en sigle « DPW ». La République Démocratique du Congo entend, à travers ce partenariat public/privé, renforcer la coopération bilatérale avec la République des Emirats Arabes Unis en matière de gestion des ports maritimes, de transfert de technologie, des compétences et de gestion des frets maritimes. Le montant total de l'investissement a été estimé à 600 millions USD. En décembre 2021, les négociations relancées entre le gouvernement de la RDC et la firme DPW a fait passer le montant de l'investissement initial de 600 millions à 1,3

milliards USD pour une durée des travaux de deux ans.

L'opérateur Émirati est le troisième plus grand opérateur mondial de terminaux à conteneurs et gère aujourd'hui plus de 60 terminaux dans le monde. Le terminal à conteneurs de Banana aura une capacité de 332 000 containers et plus de 1,3 million de tonnes/an. À moyen terme, il est prévu la construction du chemin de fer de 142 km entre Matadi et Banana. Le type de navire prévu d'accoster au futur port de Banana sera de 12 500 EVP, avec respectivement une longueur de 390 m, une largeur de 56 m et un tirant d'eau de 15,5 m.

✓ Les accords MSC-RDC

Le partenariat entre le Gouvernement de la RDC et le groupe Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), associé au Fonds d'investissement qatari Maha Capital Partners, rentre dans le cadre du programme d'amélioration de la croissance économique par l'ouverture du pays au monde. Ce projet vise entre autres à permettre à la Société Congolaise des Transports et de Ports (SCTP) à faire face à la concurrence et à favoriser la baisse des prix tant à l'importation qu'à l'exportation par la réduction des différents coûts y relatifs. Pour une première phase évaluée à 150 millions d'euros, le projet global entend exécuter les travaux d'aménagement et d'exploitation du terminal de Matadi dédié au traitement des conteneurs. Au sujet de cet accord, la question récurrente est celle de savoir comment en assurer la mise en œuvre au regard des dispositions de l'accord RDC- DP World qui impose à la RDC d'orienter toutes les formalités douanières, tant à l'import qu'à l'export, vers un guichet unique devant fonctionner dans la concession de celui-ci à installer à Banana.

✓ les risques envisageables

Aujourd'hui la RDC a signé deux accords importants dans le cadre de l'amélioration de ses infrastructures de transports, particulièrement celui lié à l'aménagement du port en eaux profondes de Banana ainsi que celui visant la modernisation du terminal dédié aux conteneurs à Matadi. Ces deux accords sont portés par deux grands opérateurs du secteur maritime à savoir DP World et MDC S.A. Il est démontré qu'un contrat vertueux de partenariat à long terme doit offrir un équilibre entre les intérêts du concessionnaire et ceux du pays partenaire. Les partenaires sont dès lors invités à éviter des différends qui entraînent parfois des gels des investissements et des performances dégradées. Au regard de ces deux accords, le CES a évalué les éventuels risques qui peuvent survenir dans leur mise en œuvre et ce en défaveur des intérêts stratégiques du de la RDC :

✓ **Risque de collusion des intérêts**

*Aujourd'hui, les acteurs historiques du secteur et les nouveaux entrants se livrent une bataille acharnée pour mieux desservir l'intérieur des terres du continent en général, et particulièrement de la RDC qui représente un immense marché de consommateurs. Selon des observateurs avertis, la pandémie du Covid-19 a non seulement mis en lumière la fragilité d'une économie internationale plus que jamais ouverte aux quatre vents de la mondialisation, mais a aussi souligné le rôle fondamental des secteurs du transport maritime et de la logistique y afférente. Dans cette perspective, la recherche de gains substantiels et supplémentaires consécutifs au contrôle des marchés constitue l'objectif de ces grands groupes. DP World est concessionnaire du **terminal polyvalent du Port de Luanda** par où passent une partie du fret congolais ainsi que **du Port sec de Kigali**.*

Avec son accord signé avec la RDC, ce groupe est concessionnaire éventuel du Port de Banana sur base d'un accord assorti des clauses de garanties, au titre de retour en investissement, de la mise en place d'un guichet de centralisation de tous les droits de douanes des marchandises à destination de la RDC par la voie atlantique.

MSC est partenaire de la SCPT qui dispose des ports internationaux en voie de modernisation de Matadi et de Boma, ainsi que de la seule voie ferrée reliant la Province du Kongo Central à Kinshasa. Ce groupe qui dispose de quais au port fluvial de Brazzaville, est également depuis 2012, propriétaire de la filiale Bolloré AFRICA LOGISTICS dont le Port de Pointe-Noire.

Par le port de Pointe Noire passent 67% du fret destiné à la RDC et qui atteignent le Port de Matadi par transbordement. Ici, il est à constater la prise en étau des ports congolais par ce groupe : de Pointe Noire à Matadi et de Pointe Noire à Kinshasa via Brazzaville. De manière claire, les intérêts de ces deux groupes DP WORLD et MSC sont antagonistes, chacun d'eux voudra sécuriser sa part de marché. Le risque serait alors une bataille rangée des deux pouvant entraîner le retard dans la mise en œuvre des programmes de développement et des politiques publiques sociales de la RDC.

✓ **Risques d'une entente conduisant à l'étouffement des intérêts de la RDC**

Face à la rude concurrence pour le contrôle des marchés et surtout aux exigences de souveraineté dans le chef des Etats africains, il a été constaté que les acteurs du secteur des transports ont tendance à mutualiser leurs stratégies pour consolider les acquis respectifs dans une approche de partage des trafics et donc de profits. Dans l'hypothèse où ces deux groupes contrôlent les deux ports (Luanda et Pointe

Noire) par où transitent les frets congolais, une entente pour le partage du marché ne serait pas exclue ; avec la conséquence logique de l'étouffement des intérêts stratégiques économiques de la RDC. Un tel trust constituerait dès lors un monopole préjudiciable aux intérêts du peuple congolais (avis du CES, avril 2024).

✓ **Risques majeurs et suicidaires encourus par la RDC**

Au regard de l'incidence évidente de l'Accord RDC-DP World et RDC-MSC, il s'avère nécessaire de relever les observations soulevées par la Direction de l'ONATRA relativement à ce dossier. Dans sa lettre N°45/ONATRA/MINT /CD/DG/2023 datée du 26 octobre 2023, adressée à son Ministre de tutelle, le Ministre des Transports, en réaction à une lettre de ce dernier, lettre lui transmettant les instructions du Premier Ministre et donc du gouvernement congolais, se rapportant à la cession de l'exclusivité du terminal à conteneurs des quais de l'ONATRA au port de Matadi, le Directeur Général de l'ONATRA épingle l'ampleur des risques auxquels le Gouvernement congolais expose le pays : Le DG de l'ONATRA SA (SCTP) conclut sa lettre au Ministre des Transports en ces termes :

"Eu égard à ce qui précède et à défaut d'une évaluation objective des conditions préalables à la mise en œuvre du contrat tel que préconisé dans votre production sous examen, l'ONATRA SA trouve précipitée l'entrée dans le Port de Matadi de la Société MCTC à la date du 31 octobre 2023 et sollicite en conséquence, la reconsidération, le cas échéant, de l'option de la mise en concession du Terminal à conteneurs du Port de Matadi, au mieux de la sauvegarde

des intérêts socio-économiques de la République Démocratique du Congo".

- ❖ *"La souveraineté, la sécurité et l'économie nationales de la République Démocratique du Congo sont mises à mal, pour la simple raison que le Port de Matadi reçoit un grand volume d'importations et exportations d'ordre stratégique" ;*
- ❖ *"Le risque sur le plan juridique de superposition de la concession à allouer à MCTC sur celle de l'ONATRA SA, Concessionnaire du Port de Matadi" ;*
- ❖ *"la modicité du financement prévu par MSC dans son plan d'affaires, soit 167.609.000 USD, somme ne nécessitant pas l'octroi d'une concession, est en violation de la Loi N 018-016 du 09 juillet 2018, relative au partenariat public-privé" ;*
- ❖ *"par ailleurs, en guise d'alternative, grâce aux recettes du Port de Matadi, l'ONATRA SA présente actuellement un chiffre d'affaires mensuel de 8.000.000 USD (dollars américains huit millions) en moyenne et serait en mesure de produire cette somme en plus ou moins un an et quatre mois, au regard des investissements importants consentis au Port de Matadi dans le cadre de l'ambitieux programme de la relance de ses activités qui prévoit notamment, la rénovation sur fonds propres des quais 1 et 2, l'acquisition des engins de manutention, à livrer en juin 2024 et l'élargissement du parc à conteneurs ; ce qui laisse entrevoir un accroissement significatif des recettes attendues au niveau de ce Port ;*
- ❖ *L'absence de compromis sur le périmètre concédé déterminé unilatéralement par MSC ;*

- ❖ *L'absence d'une détermination claire et nette des redevances (fixes et variables), à allouer à l'ONATRA SA pour la compensation de la perte de son activité principale au Port de Matadi qui lui permet d'assurer actuellement, la prise en charge de l'ensemble de son réseau d'exploitation étendu sur 17 (dix-sept) Provinces de la République Démocratique du Congo, entraînant ainsi le risque de la rupture de la chaîne logistique de transport multimodal, épine dorsale de l'économie nationale ;*
- ❖ *L'absence de validation du plan d'affaires présenté par le concessionnaire ;*
- ❖ *L'absence d'un Appel d'offre International pour l'attribution en bonne et due forme, de la concession du Terminal à conteneurs du Port de Matadi, en violation de la Loi N°10/010 du 27 avril 2010, relative aux marchés publics avec comme inconvénient majeur, l'exclusion de la compétition d'autres opérateurs portuaires plus outillés dans l'exploitation des terminaux à conteneurs ;*
- ❖ *L'absence de réaction de MSC à l'option levée de l'exclusivité de traitement de conteneurs décrétée dans la convention de concession, excluant ainsi toute possibilité de traitement de conteneurs en dehors du périmètre de la concession au Port de Matadi;*
- ❖ *Le risque majeur de suppression de nombreux emplois, en défaveur de la population entraînant de graves conséquences sur le plan social ;*
- ❖ *Le risque de perte du bénéfice du Don Japonais, à travers son agence de coopération JICA, évalué à +/- 21.000.000 USD (Dollars américains Vingt et Un*

Million), destinés à financer en grande partie, la réhabilitation du parc à conteneurs du Port de Matadi ;

- ❖ *Les recommandations de la Commission Interinstitutionnelle, instituée au niveau de la Présidence de la République, afin d'examiner la problématique de la relance de l'ONATRA SA, proposant la résiliation du contrat de concession pour l'aménagement, l'équipement et l'exploitation d'un Terminal à conteneurs dans le Port de Matadi, à raison notamment, de son impact négatif sur le contrat conclu entre la République Démocratique du Congo et la Société DP WORLD, relatif à la construction du Port en eaux profondes de Banana.*

4. PRÉALABLES À LA CONNEXION A LA VOIE NATIONALE

La construction du « Port en Eaux profondes de Banana » est un projet qui rentre dans le cadre d'une politique générale des transports amorcée vers 1971 dans le but d'avoir un accès à l'océan, d'améliorer le système des transports par la voie nationale et entre Matadi et Banana, de recevoir les bateaux de haute mer et d'implanter des activités économiques et industrielles bénéfiques pour le pays. il y a de tenir compte de :

- *L'impérieuse nécessité d'investir sur la réhabilitation et même la construction des nouveaux tronçons des voies reliant Kinshasa à Banana en investissant sur le chaînon manquant du chemin de fer banana - Matadi avec pont sur le fleuve Congo à Matadi;*
- *La réhabilitation avec correction du tracé, de la voie ferrée Matadi Kinshasa ;*
- *La réhabilitation, avec correction du tracé, de la route Matadi-Kinshasa ;*

- Une autoroute Banana-Matadi ;
- L'élaboration d'un nouveau plan général d'aménagement des voies des transports en tenant compte du chaînon manquant du chemin de fer Kinshasa -Ilebo;
- L'ossature globale et multimodale de la voie nationale dont le Port de Banana est l'aboutissement et constitue le maillon essentiel pour le développement de son commerce extérieur;
- L'État congolais devra éviter d'accorder des situations de monopole de gestion de ses trafics à un seul opérateur, situations qui comportent des risques réels de contrôle total de l'économie extérieure du pays. Dès lors, la RDC devrait encourager la mutualisation des ressources de plusieurs opérateurs, en exigeant l'implication des opérateurs locaux, nationaux ou étatiques;
- L'État congolais devra veiller à préserver les intérêts nationaux dans la mise en œuvre des accords RDC-DP World et RDC-MSC, en se disposant des marges de manœuvre sensées de sortie des clauses contractuelles étouffantes;
- Veiller à conclure la clause de réciprocité douanière multilatérale avec les pays des Communautés Économiques sous Régionales (CER) : CEEAC, CEMAC, EAC, SADC, afin d'éviter un double dédouanement au départ de leurs ports respectifs;
- Veiller au renforcement des capacités des nationaux impliqués dans la gestion des négociations dans le secteur maritime pour une maîtrise des enjeux qui tiennent comptent d'une part des intérêts stratégiques nationaux, et d'autre part de la dimension sous régionale et régionale d'ensemble;
- Anticiper l'explosion attendue de la démographie, qui entraîne l'explosion des volumes de frets en envisageant l'installation des équipements portuaires, surtout des terminaux, loin des agglomérations engorgées;
- Veiller à développer le commerce intérieur pour se protéger des chocs provenant de l'extérieur. Cela passe par le développement d'une industrie de transformation dont la valeur ajoutée créée justifiera les investissements substantiels à réaliser. Selon les experts de l'Afreximbank, le développement du commerce intérieur constitue pour l'Afrique le moyen le plus sûr de se protéger des chocs économiques extérieurs;
- Intégrer dans les programmes éducatifs et particulièrement universitaires et spécialisés, les filières de formation liées au domaine maritime (droit maritime, économie maritime, armement, navigation, mécanique des engins et moteurs marins, balisage et dragage, hydrologie, etc...);

IV.DISCUSSION

Selon une étude récente menée par Trésor Mutombo en République Démocratique du Congo, sur le port en eau profonde de BANANA, le projet vise à accueillir les grands porte-conteneurs avec une première phase comprenant un quai de 600m et 25hectares d'espace de stockage pour 350 millions de dollars américains. L'investissement global est estimé à 1,3 milliard des USA, reparti en quatre phases. Le projet est perçu comme un atout pour renforcer l'intégration africaine de la RDC, SahunAfrica.net, (2022). Les résultats de notre étude confirment partiellement ceux trouvés par l'auteur ci-haut cité cependant, elle s'écarte

totallement par de celui-ci, par rapport au coût global estimé en milliard des dollars américains.

Selon une étude scientifique menée par Fatshimetric le 12 septembre 2024 en RDC, La révision de la convention avec DP World en 2021 a permis d'adapter le projet aux besoins actuels. Le port devrait renforcer la souveraineté commerciale du pays et stimuler l'économie locale. La première pierre a été posée en 2022 avec finalisation en 2025. Les résultats de notre étude confirment totalement ceux de cet auteur. La difficulté d'exécution de ce projet est réelle. Alors que avec l'exécution et finalisation de ce projet, il y'aurait le commerce international assuré, la création d'emplois, l'industrialisation locale, l'amélioration des infrastructures et la réduction de la dépendance de la République Démocratique du Congo aux ports des uns et des autres.

Selon le rapport Bankable.africa du 19 août 2024, du Royaume-Uni, la British International Investment a annoncé un investissement de 35 millions de dollars pour accélérer la construction. La première phase comprend un quai de 600m et 25 hectares de stockage avec une capacité de 322000 conteneurs par an. Le port vise à réduire la dépendance de la RDC vis-à-vis des ports voisins. Les résultats de notre étude se mettent en parallèle avec ceux de cette étude du fait que l'investissement annoncé ne pas à en faire confiance totalement. Ils confirment cependant les nôtres et ceux de Fatshimetric, (2024) qui stipulent qu'avec l'exécution et finalisation de ce projet, il y'aurait le commerce international assuré, la création d'emplois, l'industrialisation locale, l'amélioration des infrastructures et la réduction de la dépendance de la République Démocratique du Congo aux ports voisins.

Selon une étude menée par Scribouillard, 2024 en RDC ; le port est considéré comme stratégique pour

le développement économique de la RDC. Le financement provient des diverses sources dont, des prêts et des partenariats publics-privés.

Le projet devrait réduire les coûts logistiques et stimuler le commerce. Les résultats de nos recherches précisent là où, nous avons dit que *l'État congolais devra éviter d'accorder des situations de monopole de gestion de ses trafics à un seul opérateur, situations qui comportent des risques réels de contrôle total de l'économie extérieure du pays. Dès lors, la RDC devrait encourager la mutualisation des ressources de plusieurs opérateurs, en exigeant l'implication des opérateurs locaux, nationaux ou étatiques; L'État congolais devra veiller à préserver les intérêts nationaux dans la mise en œuvre des accords RDC-DP World et RDC-MSA, en se disposant des marges de manœuvre sensées de sortie des clauses contractuelles étouffantes; Veiller à conclure la clause de réciprocité douanière multilatérale avec les pays des Communautés Économiques sous Régionales (CER) : CEEAC, CEMAC, EAC, SADC, afin d'éviter un double dédouanement au départ de leurs ports respectifs; Veiller au renforcement des capacités des nationaux impliqués dans la gestion des négociations dans le secteur maritime pour une maîtrise des enjeux qui tiennent compte d'une part des intérêts stratégiques nationaux, et d'autre part de la dimension sous régionale et régionale d'ensemble; Anticiper l'explosion attendue de la démographie, qui entraîne l'explosion des volumes de frets en envisageant l'installation des équipements portuaires, surtout des terminaux, loin des agglomérations engorgées,* confirment ceux trouvés par l'auteur ci haut cité.

Il convient de noter que les études récentes s'accordent à dire que le port en eau profonde de Banana est un projet stratégique pour la RDC, visant à renforcer son économie, réduire sa dépendance vis-

à-vis des ports voisins et stimuler le commerce international. Les investissements tant nationaux qu'internationaux, témoignent de l'importance de ce projet pour le développement du pays.

V. CONCLUSION

La construction du « Port en Eaux profondes de Banana » est un projet qui rentre dans le cadre d'une politique générale des transports amorcées vers 1971 dans le but d'avoir un accès à l'océan, d'améliorer le système des transports entre Matadi et Banana, de recevoir les bateaux de haute mer et

d'implanter des activités économiques et industrielles bénéfiques pour le pays. Ce port en construction est une réponse au regard de l'étroitesse et les engorgements des installations portuaires de Matadi et Boma surtout les passes divagantes qui s'étendent sur 35 Km dans le bief maritime rendant difficile la navigation des bateaux d'une part et de devenir compétitif, de rallier la suprématie des autres Ports par lesquels transitent les cargaisons destinées en République Démocratique du Congo.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Biayenda Emile et al.,(2015) : Gestion des ports et des transports maritimes en Afrique de l'ouest : enjeux et perspectives.
2. RDC(2016) : le port en eau profonde flotte en eau sombre, Hervé DEISS, 13 juillet.
3. RC(2016) : Étude APD du PRR-BZV-KIN, Rapport de synthèse, Décembre .
4. CEMAC/RDC, (1999), Code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.
5. Ernst, J.-L., La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains <https://www.stanleyville.be/cfl.html>
6. Gourou, P., Le plan décennal du Congo Belge. In: Cahiers d'outre-mer N° 17 - 5e année, <https://doi.org/10.3406/caoum.1952.1773>
7. Kamwanya, K. L.J. (juillet 2020), Les ports de la République Démocratique du Congo.
8. C.E.A., Les Infrastructures de transport et l'Intégration en Afrique Centrale,2005
9. CNUCED : Étude diagnostique pour l'intégration du commerce en République démocratique du Congo, 2015
10. CEMAC/RDC, (1999), Code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.
11. Ernst, J.-L., La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains <https://www.stanleyville.be/cfl.html>
12. GUILLAUME JEAN-LOUIS ET ERIC DELAISE, Les ports africains face aux défis du xxème siècle, 2015
13. Huybrechts, A., (1970), Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970, Paris, La Haye, Mouton, (Recherches africaines » XII, IRES Kinshasa).
14. Isabelle Njoroge, Gestion des ports maritimes en afrique : proposition pour une meilleure compétitivité, 2018
15. SEMA-OTUI-TRACT,ONEL, Etude sur la faisabilité d du Port de Banana, 1981.