

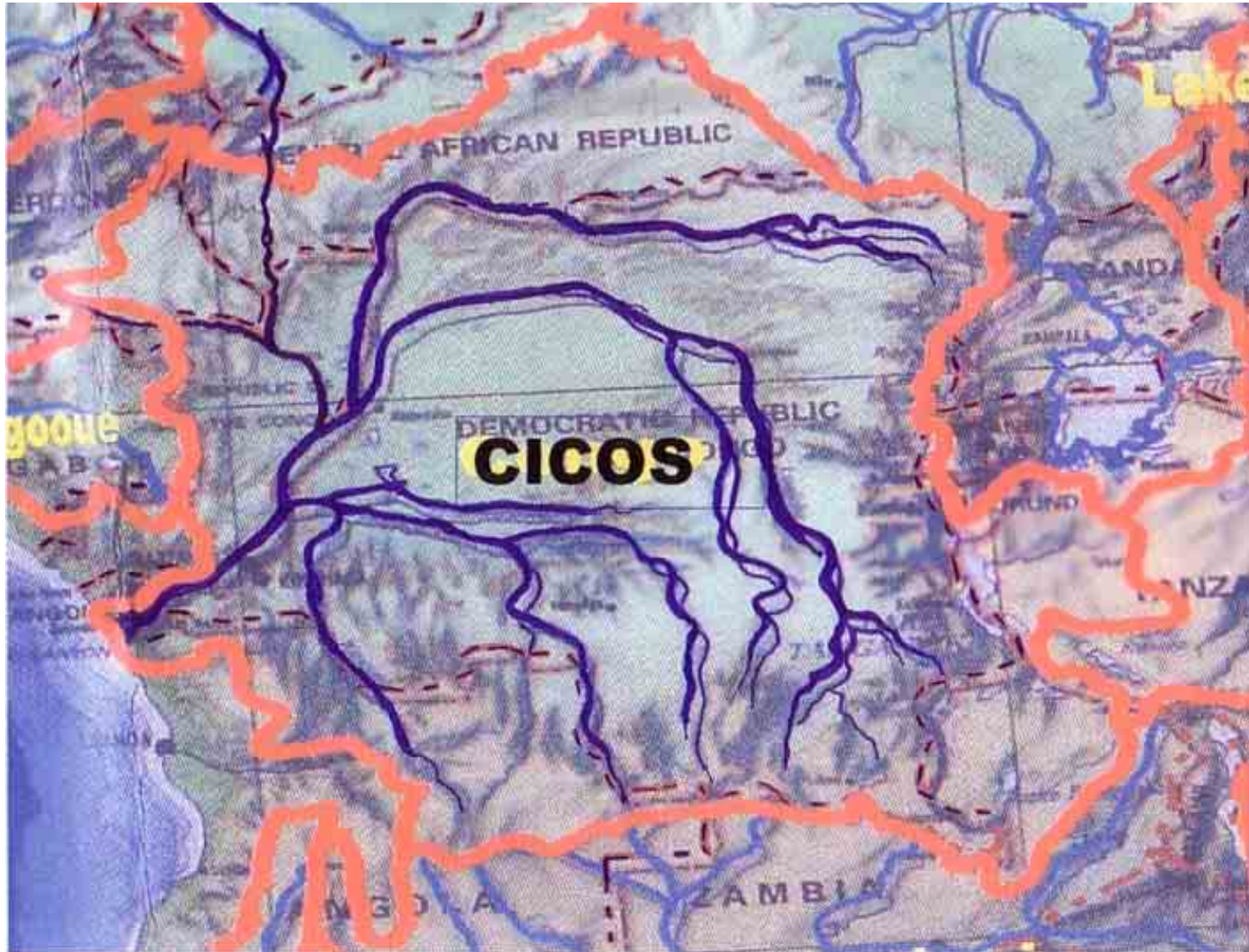
# PRESENTATION C.I.C.O.S.

Par Benjamin NDALA

Secrétaire Général

**C.I.C.O.S.**

**Commission Internationale  
du bassin  
Congo-Oubangui-Sangha**



## **Historique de la CICOS :**

Les experts de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et ceux de la République Démocratique du Congo (RDC), avec le concours technique de la CEA et de la Commission du Rhin, se sont réunis à trois reprises à Bangui en Avril 1998, à Kinshasa en avril 1999 et en novembre de la même année à Brazzaville pour poursuivre la coopération commencée il y'a plus d'un siècle et affirmée dans de nombreux Textes officiels, notamment:

- l'Acte général de la Conférence de Berlin du 26 Février 1885
- la Convention de Saint Germain en laye de 1919 qui révisé l'Acte général de Berlin

- Elle a été mise en place le 05 novembre 1999 à Brazzaville ( Rép. Du Congo)
- La première réunion du Comité de Direction ( réunion des experts ) s'est tenue du 24 au 26 novembre 2003 à Brazzaville
- La première réunion du Comité des Ministres s'est tenue le 27 novembre 2003 à Brazzaville ( Rép. Du Congo )

Au cours de la réunion du Comité de Direction tous les projets de texte régissant le fonctionnement de la CICOS ont été approuvés.

Le Comité des Ministres qui a suivi, a ainsi adopté tous ces textes partant du règlement intérieur en passant par le Statut du personnel et le Projet de l'Accord de siège que le Secrétaire Général de la Commission doit négocier avec le gouvernement de la RD Congo, Etat de siège et a procédé à la nomination du Secrétaire Général en la personne du Monsieur.

## **PREAMBULE :**

. Le bassin de la CICOS est le 2ème bassin hydrologique du monde avec pour épine dorsale le fleuve Congo dont le débit est de 42 000 m<sup>3</sup>/s en haute saison et 38 000 m<sup>3</sup>/s en saison sèche.

. Les voies navigables du bassin CICOS constituent un paramètre important et donnent des indications très édifiantes sur le rôle que joue ce réseau dans la vie économique de l'Afrique centrale

- . Ce bassin représente un véritable maillon de la chaîne de transport multimodal ou la complémentarité Rail-Route-Voie d'eau met en évidence l'interdépendance des modes de transport et le renforcement de la solidarité entre les Etats de la sous-région.
- . Il ressort en effet de l'examen de ce réseau que tous les principaux terminaux du réseau de navigation intérieure de la CICOS constituent en même temps les interfaces d'intégration du réseau.



On peut citer:

- Le terminal de Bangui qui relie le réseau de la CICOS à :

1- la CEDEAO par l'axe Bangui-Douala vers le Nigeria

2-la Commission du Bassin du lac Tchad par la route Bangui-N'Djaména.

- Le terminal de Kinshasa qui relie le réseau de la CICOS à l'Est du continent par le tronçon Kinsangani-Mombasa.

Le terminal de Ilebo qui relie le réseau de la CICOS d'une part aux Pays des Grands Lacs, à l'organisation pour la mise en valeur du Bassin de la Kagera et à l'East African Coopération Commission « EAC » par le tronçon Kinsangani-Mombassa.

Le terminal de Ilebo qui relie le réseau de la CICOS aux pays des Grands Lacs, à la COMESA et à la SADC.

## **Fondement Juridique:**

- Accord instituant un régime fluvial et créant la CICOS signé par les présidents:
  - Paul BIYA ;
  - Ange Félix PATASSE en son temps ;
  - Denis Sassou N'GUESSO ;
  - Joseph KABILA ;
- Ratifié par lettres d'acceptation pour le Cameroun, la République Centrafrique et la République du Congo.
- Par décret loi de son Président pour la RDC

## Etats membres:

- Cameroun
- RCA
- Congo
- RDC

Siège: Kinshasa ( RDC )

# Rôle de la CICOS

- La CICOS a pour missions:

## **a) Dès à présent**

- d'assister les Etats pour la tenue et la mise à jour dans un bref délai des registres de recensement des unités opérant sur les voies navigables du Bassin Congo-Oubangui-Sangha ;
- de contrôler la mise en application des dispositions du code de la navigation intérieure CEMAC/RDC sur l'immatriculation, le jaugeage, la signalisation et la délivrance des certificats de navigabilité ainsi que des permis de navigation ;

- de définir et de faire appliquer les mesures appropriées à prendre pour réduire si non, éliminer les incidents qui se produisent sur les voies navigables de la CICOS;

entendu :

- Décrire les routes de navigation (état, capacité des voies navigables et données concernant les voies fluviales ;
- Elaborer un album de navigation type sur le réseau suivant les dispositions du code CEMAC/RCD ;
- Mettre en place un réseau radiophonique pour la publication des airs urgents aux navigateurs (AVIRNAV).

b) à court , moyen et long terme

### **Au plan national :**

La mission de la Commission est d'assister chacun des Etats concernés à garantir de la façon la plus efficace l'usage de ces voies de désenclavement, par l'entretien et l'aménagement.

### **Au plan du réseau Inter-Etats**

Sa mission première consiste à accorder toute son attention au tronçon de base du réseau Inter-Etats.

## **La commission Internationale interviendra sur:**

- les données hydrologiques, hydrographiques et de la dynamique de la sédimentation lesquelles sont primordiales à la gestion du réseau ;

❖ La détermination de la capacité, type du matériel flottant (modèle) en vue d'établir les relations existantes entre le trafic d'une part et le matériel nécessaire à effectuer ce trafic d'autre part.



- ❖ La mise en place d'un réseau géodésique de référence pour une meilleure interprétation et analyse des données hydrologiques et hydrographiques.
- ❖ L'élaboration des études dans un contexte géographique CICOS, pour la gestion des ressources naturelles à savoir :
  - Ressources en eaux ;
  - Qualité des eaux ;
  - Ressources halieutiques ;
  - Erosion hydrique ;
  - Cycle de l'eau.

- ❖ Donner des avis relatifs à l'aménagement des ouvrages hydrauliques ainsi qu'à la dérivation des eaux du bassin en dehors de celui-ci ;
  - ❖ Déterminer la méthode d'amélioration de la navigabilité des passes réputées difficiles et d'entretenir des profondeurs au niveau des ports.
- La recherche du financement nécessaire à la mise en œuvre du programme commun y relatif, la coordination et l'harmonisation des procédés de collecte, de traitement, d'analyse, d'exploitation et de diffusion de ces données.

- Le contrôle en étroite +collaboration avec les institutions nationales qu'elle assistera dans l'exécution des travaux de maintenance du réseau, conformément aux normes techniques définies par la classification du réseau telle que fixée par le Code de la Navigation Intérieure CEMAC/RDC
- Concevoir et réaliser des programmes concertés, de préservation de l'environnement du réseau, notamment par des programmes de lutte contre les végétaux aquatiques.

- Concevoir et négocier une politique d'usage adéquat et équilibré des deux axes classiques de désenclavement du réseau du Bassin et étudier les possibilités de diversification, de désenclavement du réseau Inter-Etats pour en assurer une meilleure viabilité.

### **A long terme au niveau des réseaux de desserte et d'intégration sous-régionale :**

- . Engager des négociations nécessaires à l'élargissement du réseau Inter-Etats afin d'inclure les deux tronçons de la RDC devant le compléter à savoir :
  - Le tronçon allant de Kisangani au confluent du fleuve Congo avec l'Oubangui;

- Le tronçon de la rivière Kassaï partant d' Ilebo jusqu'au confluent du fleuve Congo ;
- Le réseau lacustre de la RDC.

## Mode de Financement :

- Mode de contribution égalitaire et ou inégalitaire basée sur deux critères:

- 1) Territorialité sur le bief Inter-Etats
- 2) Solidarité

- Taux participatif des Etats concernés:

• Cameroun	7,9 %	augmenté à	10 %
• Congo	34,59 %	ramené à	30 %
• Centrafrique	19,26 %	augmenté à	30 %
• R.D. Congo	38,25 %	ramené à	30%

# **Cadre institutionnel de la commission**

- . Le Comité des Ministres
- . Le Comité de Direction
- . Le Secrétariat Général

**Le Comité des Ministres** a pour mission de :

- . Définir la politique d'aménagement et d'exploitation des cours d'eau du Bassin ;
- . Fixer les grandes orientations de la Commission ;
- . Adopter le budget et approuver les comptes de la Commission ;
- . Approuver le programme du comité de Direction ;
- . Nommer le Secrétaire Général ;
- . Arbitrer les différends entre les Etats contractants ;
- . Etc..



**Le Comité de Direction** a pour mission de :

- . Examiner le rapport d'activité du Secrétaire Général ;
- . Examiner toutes les plaintes et le règlement de procédures auxquelles donne lieu l'Accord ;
- . Préparer les délibérations du Comité des Ministres.

Le Comité de Direction est composé de deux représentants par Etat dont un représentant de l'Administration des transports fluviaux et un représentant des exploitants fluviaux.

## Le **Secrétariat Général** a pour attributions de :

- . Veiller à la bonne application du présent Accord ;
- . Élaborer les règlements communs destinés à assurer la sécurité de la navigation et d'assurer la protection de l'environnement ;
- . Préparer et soumettre le projet de budget au Comité de Direction et au Comité des Ministres ;
- . Exécuter le budget ;
- . Nommer les Directeurs après avis du Comité de Direction ;
- . Recruter et nommer aux autres emplois dans la limite des postes budgétaires ouverts ;
- . Etc...

**La longueur des voies Inter-Etats est de 2425 Km:**

- . Sur le Fleuve Congo :605 Km soit 24,96 % Congo/RDC**
- . Sur l'Oubangui : 600 Km 24,74 % Congo/RDC**
- . Sur l'Oubangui : 650 Km 26,81 % RCA/RDC**
- . Sur la Lobaye : 90 Km 3,7 % RCA/Congo**
- . Sur la Hte Sangha :290 Km 11,96 %RCA/ Congo/Cameroun**
- . Sur la Ngoko : 190 Km 7,82 % Cameroun/Congo**

## **Superficie de la CICOS**

- Superficie totale des Etats membres : 33 767 851 Km<sup>2</sup>**
- Bassin : 3 500 000 Km<sup>2</sup>**
- Voies Navigables : 22 600 Km<sup>2</sup>**

## Quelques données :

### Le Fleuve CONGO

- Longueur : 4700 Km ;
- Bassin versant : 3 632 000 Km<sup>2</sup>
- Module à Kinshasa / Brazzaville : 39 500 m<sup>3</sup>/s

# L'OUBANGUI

- Longueur : 1110 Km ;
- Bassin versant : 500 000 Km<sup>2</sup>
- Module à Bangui : 4 337 m<sup>3</sup>/s

# La SANGHA

- Longueur : 1700 Km
- Bassin versant : 165 500 Km<sup>2</sup>
- Module à Ouessou : 1 853 m<sup>3</sup>/s

# Le Kasai

- longueur 2 000 km
- bassin versant 904.000 Km<sup>2</sup>
- module 11.318 m<sup>3</sup>/s

# Un peu de Géographie...

- **République du Cameroun**

- Superficie : 475 442 Km<sup>2</sup>

- **République Centrafricaine**

- Superficie : 623 000 Km<sup>2</sup>

- 2600 Km de voies navigables sur l'Oubangui, la Sangha, la Lobaye et le Congo.

- **République du Congo**

- Superficie : 324 000 Km<sup>2</sup>

- 5000 Km de voies navigables.

- **République Démocratique du Congo**

- Superficie : 2 345 409 Km<sup>2</sup>

- 15 000 Km de voies navigables dont 1740 Km sur le Congo, le reste sur ses affluents ( dont le Kasai, le Kwilu et l'Oubangui ).



# Quelques Chiffres caractéristiques

- Superficie totale des Etats membres:
- Bassin:
- Voies navigables:
  
- 3 767 851 km<sup>2</sup>
- 3 500 000 km<sup>2</sup>
- 22 600 Km

# **Risque de catastrophe écologique et humanitaire.**

- Transport de passagers sur barges à hydrocarbures;  
La disparition de services passagers sur la relation Brazzaville-Bangui a un impact extrêmement négatif sur la sécurité des convois pétroliers.
  - Les Passagers qui embarquent en cours de route par pirogues sont estimés entre 350 et 400 passagers. Ils y vivent à bord des barges pétroliers pendant 12 jours.
  - Le Convoi est couvert de bâches en nylon. Dans le cas d'un début d'incendie, avec la vitesse du convoi qui est un facteur d'accélération de la combustion, se serait un brasier gigantesque.

Photo prise le 16 juillet 2004



**Pour mesurer l'importance du danger**

- 1 litre d'essence ----- 12 m3 de gaz
- 2 m3 ----- 6 kg d'explosif

**Soit 6.000 kg d'explosif par m3.**

**Le convoi avait 2 barges de 1.000 m3 chacune.**

**Les passagers étaient donc assis sur l'équivalent de 12.000 Tonnes d'explosifs.**

## **Entre autres, enjeux et problèmes à résoudre**

- L'ensablement des Ports, des Chenaux et des Passes de navigation qui se traduisent par :  
L'inaccessibilité des bateaux de gros tonnage dans les ports notamment à Brazzaville.

- ❖ L'ensablement des ports des chenaux et passes de navigation ;



- ❖ Le retrait et la démolition des épaves qui jonchent les plans d'eaux des sites portuaires

❖ Photos épaves



- ❖ Soutien des débits d'étéage par la construction du barrage de Palambo.



# Barrage de Mobaye sur l'Oubangui



# Palambo sur l'Oubangui

Site du projet du barrage  
destiné au soutien des débits d'étiages.

- ❖ Soutien à la sécurité alimentaire et à la promotion du Commerce Inter-Etats ;





# CONCLUSIONS

- **La CICOS intègre l'évolution du droit fluvial international dont les principes généraux ont été affirmés dans les instruments juridiques ci-après:**
  - **Les actes du Congrès de Vienne ;**
  - **L'acte général de Berlin du 16 février 1885 tel que modifié par la convention de St Germain en Laye du 10 sept. 1919 ;**
  - **La Convention de Barcelone du 10 mars 1921 ;**
  - **Les Actes du Congrès de Vienne ;**
  - **La Convention des Nations Unies du 13 Mars 1997 sur le Droit relatif aux utilisateurs des cours d'eaux internationaux à des fins autres que la navigation ;**

- La CICOS s'inscrit dans les objectifs de l'Union Africaine visant à intensifier la coopération entre les Etats Africains notamment les recommandations du Plan d'Action et de l'Acte Final de Lagos en vue de la création d'Institutions communes et du renforcement de celles déjà existantes.
- La CICOS vise à promouvoir la gestion intégrée des ressources en eaux dans le but de soutenir le développement et lutter pour la réduction de la pauvreté.

Je vous remercie de votre aimable  
attention.