

Le contrat de transport fluvial par pirogue en bois en République Démocratique du Congo : étude de cas sur la rivière Kwilu à Kikwit.

Par Joël Kasanga Langwana*

Résumé

Dans un contexte d'insuffisance criante d'infrastructures de traversée des cours d'eau en République Démocratique du Congo, l'usage de la pirogue en bois s'est imposé localement comme une solution vitale. À Kikwit, sur un tronçon d'une dizaine de kilomètres de la rivière Kwilu, un seul pont assure la liaison entre les deux rives, en l'absence de tout bac ou autre dispositif mécanisé. Cette situation a conduit à une pratique quotidienne de traversée par pirogue, reliant la ville au territoire rural de Bulungu, selon des modalités devenues progressivement collectives et rémunérées. Bien que cette pratique s'apparente, dans les faits, à une activité de transport, elle reste juridiquement marginalisée. Le Code de navigation intérieure de 1966, toujours en vigueur, ne reconnaît que les embarcations industrielles ou motorisées, et exclut celles à usage personnel de son champ d'application. Il ne prévoit rien pour les usages commerciaux collectifs des pirogues en bois, désormais au cœur de la dynamique fluviale dans certaines régions. Cette lacune, héritée d'un autre contexte historique, soulève la question de la qualification juridique du lien entre les passagers et les exploitants de pirogue. En l'absence de législation spécifique, l'analyse fait appel au droit commun des obligations pour identifier un contrat de transport fluvial implicite. Toutefois, cette approche reste insuffisante pour encadrer les risques particuliers à la navigation sur les eaux profondes. Ni la doctrine congolaise, encore discrète sur le sujet, ni la jurisprudence locale, quasi inexistante, n'offrent aujourd'hui de réponse adaptée. L'article plaide ainsi pour un encadrement juridique renouvelé de ces pratiques, fondé soit sur une lecture évolutive des textes existants, soit sur l'élaboration d'un cadre normatif souple, tenant compte des réalités locales.

Abstract

Against the backdrop of a glaring shortage of river-crossing infrastructure in the Democratic Republic of the Congo, the use of wooden canoes has emerged locally as a vital solution. In Kikwit, along a stretch of about ten kilometers of the Kwilu River, a single

* Master 2 en sciences humaines et sociales/droit canonique, Université de Strasbourg; Licence (Bac+5) en droit économique et social, Université de Kikwit (RD Congo); Assistant d'enseignement et chargé de cours à la Faculté de droit de l'université de Kikwit; Collaborateur scientifique à Aequitas Legal Partners (AequiLex SCP); E-Mail : jkasangalangwana@gmail.com.

bridge connects the two banks, in the absence of any ferry or other mechanized crossing system. This situation has led to a daily practice of crossing by pirogue, linking the city to the rural area of Bulungu, under arrangements that have gradually become collective and for-profit. Although this practice effectively constitutes a transportation activity, it remains legally marginalized. The 1966 Inland Navigation Code, which is still in force, recognizes only industrial or motorized vessels and excludes those for personal use from its scope. It makes no provision for the collective commercial use of wooden pirogues, which are now central to river transportation in certain regions. This gap, inherited from a different historical context, raises the question of the legal characterization of the relationship between passengers and pirogue operators. In the absence of specific legislation, this analysis draws on the general law of obligations to identify an implied contract for river transportation. However, this approach remains insufficient to address the specific risks associated with navigation on deep waters.

Neither Congolese legal doctrine—which remains vague on the subject—nor local case law—which is virtually nonexistent—currently offers an appropriate solution. The article therefore advocates for a new legal framework governing these practices, based either on an evolving interpretation of existing laws or on the development of a flexible regulatory framework that takes local realities into account.

Introduction

La République Démocratique du Congo (RDC), l'un des plus vastes pays d'Afrique, possède un réseau hydrographique exceptionnel, dominé par le fleuve Congo et ses nombreux affluents, lacs et rivières¹. Ce système fluvial et lacustre constitue un pilier fondamental de la mobilité, de l'approvisionnement et des échanges économiques, en particulier dans les zones enclavées où les infrastructures routières font défaut². Pour une large partie de la population, les voies d'eau demeurent ainsi la seule alternative de transport réellement accessible, tant pour les personnes que pour les marchandises³.

Dans ce contexte, de nombreuses agglomérations congolaises sont traversées ou bordées par des cours d'eau qui servent souvent de frontières naturelles entre quartiers, territoires ou provinces. La ville de Kikwit, située dans la province du Kwilu (sud-ouest de la

1 *RDC-ANAPI-Ministère du plan*, « Ressources naturelles et profil géographique », disponible sur <https://www.investindrc.cd/fr/spip.php?article10>, consulté 7 mars 2025; *RDC-Ministère de l'Environnement et Développement Durable*, « Premier Rapport Biennal Actualisé de la République Démocratique du Congo à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques », Kinshasa, 2022, p. 22.

2 *BANQUE MONDIALE*, Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC, Kinshasa 2014, p.36.

3 *Georges-Marius Bokelu Bwelumbe*, « le phénomène *ibora*, est-ce un problème ou un exutoire au transport fluvial en république démocratique du Congo? », *Mouvements et Enjeux Sociaux – Revue Internationale des Dynamiques Sociales*, n° 113, 2020, p. 62.

RDC), illustre parfaitement cette réalité. Longée sur près de dix kilomètres par la rivière Kwilu, Kikwit est séparée du territoire voisin de Bulungu par ce cours d'eau.

Au quotidien, cette réalité fluviale⁴ structure profondément la vie socio-économique. Chaque jour, de nombreux habitants de Bulungu traversent la rivière en pirogue pour rejoindre les marchés de Kikwit, transportant des denrées agricoles ou agro-pastorales (manioc, maïs, bananes, riz, etc.). Derrière cette activité apparemment banale se cache un rouage logistique essentiel à l'écoulement des produits vivriers vers les centres urbains de consommation⁵.

Pourtant, malgré son importance croissante, le transport par pirogue reste plongé dans un vide juridique préoccupant. Le Code de navigation fluviale et lacustre de 1966, toujours en vigueur, ne reconnaît pas la pirogue artisanale en bois lorsqu'elle est utilisée collectivement et à titre onéreux comme une embarcation relevant de son champ d'application.

Historiquement perçue comme un moyen de transport individuel ou familial, la pirogue n'a pas été pensée comme vecteur d'un transport commercial collectif. Cette lacune législative ne reflète plus les usages contemporains du transport fluvial et lacustre en RDC.

À cela s'ajoute une organisation informelle, marquée par une pluralité d'acteurs aux rôles ambigus. Le piroguier, souvent assimilé au transporteur, est en réalité un simple conducteur : il ne possède ni l'embarcation ni le point d'accostage, généralement détenus par un exploitant privé, une autorité coutumière ou un chef de quartier. Cette configuration complique l'identification du véritable cocontractant dans la relation de transport, et soulève des questions juridiques essentielles en matière de responsabilité et d'obligations.

De ce fait, plusieurs interrogations émergent : peut-on identifier un lien contractuel entre passager et piroguier ? Ce transport collectif fluvial par pirogue en bois peut-il être juridiquement qualifié de contrat de transport au sens du Code civil congolais ? Et si oui, quelles seraient les conséquences juridiques de cette qualification, notamment en termes de sécurité juridique et de protection des passagers ?

Comme l'observe à juste titre Lazare Dakahudyno Wakale Minada, « *le contrat de transport, même lorsqu'il n'est pas formalisé par écrit, repose toujours sur un échange de consentements portant sur un déplacement à effectuer moyennant rémunération* »⁶. En s'appuyant sur cette conception, l'hypothèse centrale de cette étude est la suivante : en

4 Sur le plan juridique, la navigation intérieure en RDC ne se limite pas aux seuls fleuves. L'ordonnance-loi n° 66-96 du 14 mars 1966, portant Code de la navigation fluviale et lacustre, régit l'ensemble des cours d'eau navigables, incluant fleuves, rivières et lacs, quelle que soit leur taille. Comme le rappelle Xavier Godin, « le domaine fluvial doit être entendu comme l'ensemble des cours d'eau navigables ou flottables, y compris ceux qui n'ont pas le statut de fleuve ». Ainsi, bien qu'elle ne soit pas juridiquement qualifiée de fleuve, la rivière Kwilu entre pleinement dans le champ d'application du droit de la navigation intérieure.

5 Donatien Kasongo Ilunga et al., « Voie d'eau navigables de desserte agricole en République Démocratique du Congo : Enjeux, Analyse et prises de solution », Revue Africaine d'Environnement et d'Agriculture n° 01, Kinshasa 2021, p. 46.

6 Lazare Dakahudyno Wakale Minada, *Eléments de droit de transports, l'économie des transports et son cadre juridique*, Kinshasa 2011, p. 72.

l'absence de législation spécifique, le transport collectif et rémunéré par pirogue peut être partiellement assimilé à un contrat de transport régi par les principes généraux du droit des obligations. Toutefois, cette assimilation demeure insuffisante pour appréhender pleinement les spécificités du transport fluvial par pirogue en bois, marqué par des réalités aquatiques⁷ que le droit civil des obligations, conçu avant tout pour des situations terrestres, ne parvient pas à encadrer de manière adéquate. À la différence des environnements routiers, où la matérialité des faits permet souvent d'identifier les victimes ou de retracer les responsabilités, le transport par pirogue expose les usagers à des risques singuliers tels que les naufrages, la disparition en eaux profondes. Or, ces traversées s'effectuent sans aucun registre des passagers, rendant l'identification des victimes particulièrement complexe, voire impossible en cas d'accident. Cette lacune rappelle, toutes proportions gardées, les aléas inhérents au « danger de mer » en droit maritime, que le droit civil congolais n'est pas outillé pour appréhender.

Dès lors, les mécanismes classiques de preuve, de responsabilité ou de réparation apparaissent inadaptés à ces formes de navigation artisanale, ce qui renforce la nécessité d'un encadrement juridique plus spécifique.

Ce constat conduit à formuler une deuxième hypothèse : une refondation partielle du cadre juridique est nécessaire, que ce soit par voie d'interprétation évolutive du droit existant ou par l'adoption d'un régime normatif adapté aux réalités du transport fluvial par pirogue en bois.

Partant de ces deux hypothèses, cette étude poursuit un double objectif. Il s'agit, d'une part, d'analyser la nature juridique du lien entre les passagers et les différents acteurs du transport par pirogue en bois sur la rivière Kwilu; d'autre part, d'interroger les limites des règles du droit commun face aux risques spécifiques de ce mode de transport, en vue de proposer des pistes d'évolution du droit positif congolais.

La méthodologie retenue repose sur une approche qualitative, articulée autour de trois volets :

- Une analyse juridique des textes applicables, notamment du Code civil congolais et du Code de la navigation fluviale et lacustre de 1966, enrichie par des éléments de droit comparé permettant de dégager des solutions transposables au contexte local;
- Une enquête de terrain conduite à Kikwit, fondée sur des entretiens semi-directifs, des observations directes et des témoignages recueillis auprès d'usagers, de piroguiers et d'autres acteurs locaux impliqués dans le transport fluvial artisanal;
- Une lecture critique du vide normatif et institutionnel entourant cette pratique, en vue de proposer des recommandations à la fois réalistes et juridiquement fondées.

7 Nathalie Herve-Fournereau, « La force normative de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne dans le domaine de la protection de l'eau et des milieux aquatiques », in : Anthony MERGEY et Frantz MYNARD (ed.), *La police de l'eau. Réglementer les usages des eaux : un défi permanent*, Paris 2017, p. 275.

Enfin, l'analyse s'articule autour de trois axes principaux : une mise en contexte géographique, humaine et socio-économique du transport par pirogue à Kikwit (A), un examen critique du vide juridique entourant l'usage collectif et rémunéré des pirogues en bois (B) et une étude de la qualification contractuelle du lien entre passagers et transporteurs à la lumière du droit des obligations, ainsi que des enjeux de sécurité, de responsabilité et de protection des usagers dans un environnement dépourvu de cadre normatif spécifique (C).

A. Le transport fluvial par pirogue en bois à Kikwit : contexte géographique, humain et socio-économique

L'étude du contrat de transport par pirogue en bois sur la rivière Kwilu impose, en amont, de poser les jalons contextuels nécessaires à sa compréhension. Il s'avère essentiel de tenir compte des données géographiques, humaines et économiques propres à la ville de Kikwit et ses environs afin de saisir les spécificités d'un système de traversée de la rivière à la fois ancien, fonctionnel, profondément enraciné dans les usages locaux, pourtant très peu institutionnalisé. Cette première partie présente successivement : le cadre géographique, les modalités actuelles de traversée de la rivière, l'organisation concrète du transport par pirogue et, enfin, son rôle économique ainsi que les limites juridiques qui en résultent.

I. Un cadre géographique structurant et contraignant

La rivière Kwilu, affluent majeur de la rivière Kasai, s'étend du sud-est vers le nord-ouest à travers la province du même nom, en République Démocratique du Congo. Elle traverse notamment la ville de Kikwit, l'un des principaux centres urbains de la région. Cette ville est principalement située sur la rive gauche de la rivière, à environ 525 kilomètres à l'est de Kinshasa, le long de la Route Nationale n°1⁸.

Le Kwilu ne constitue pas uniquement une entité naturelle; elle représente aussi une frontière géographique et administrative entre la ville de Kikwit et le territoire de Bulungu, sis sur la rive droite⁹. Cependant, la frontière naturelle ne coïncide pas toujours avec les limites administratives. Le quartier de Kikwit Sacré-Cœur, bien que situé sur la rive droite dans le territoire de Bulungu, relève administrativement de la mairie de Kikwit. À proximité, le quartier Kikoti, également sur la rive droite, appartient encore officiellement au territoire rural de Bulungu, bien que ses habitants revendiquent un rattachement à la ville de Kikwit en raison de sa proximité géographique et de ses liens socio-économiques avec celle-ci¹⁰. Ce chevauchement rend la traversée de la rivière indispensable pour une

8 Henri Nicolai, « Naissance d'une région en Afrique centrale : Le Kwilu », Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 17, 1964, p. 292.

9 Remi De Beaucorps, Le Basongo de la luniungu et de la Gobari, Librairie Falk Fils, 1941, p. 30.

10 Cette revendication s'explique par l'éloignement du siège administratif du territoire de Bulungu, comparé à la proximité immédiate de l'hôtel de ville de Kikwit. Le quartier abrite par ailleurs plusieurs infrastructures religieuses et éducatives d'importance, telles que le monastère Notre-Dame

frange importante de la population, contrainte de franchir quotidiennement la rivière pour des raisons scolaires, économiques, agricoles ou sanitaires.

La rivière Kwilu longe la ville de Kikwit sur environ dix kilomètres, depuis son entrée dans la zone urbaine située au sud-est jusqu'au point où elle poursuit son cours en dehors du territoire urbain. Ce contexte géographique invite à analyser les moyens concrets de traversée utilisés par les populations locales.

II. Les modes actuels de franchissement de la rivière Kwilu à Kikwit

Deux principaux dispositifs permettent la traversée de la rivière : le pont routier, d'une part, et les pirogues en bois non motorisées (pirogues artisanales), d'autre part. Ces deux moyens répondent à des logiques distinctes, selon les besoins, les contraintes spatiales et les capacités économiques des usagers.

1. Le pont routier : une infrastructure stratégique mais partiellement accessible

Situé sur l'axe stratégique de la Route Nationale n°1, le pont sur le Kwilu constitue un maillon essentiel du réseau routier reliant Kinshasa aux provinces du Grand Kasaï. Il permet la circulation de véhicules transportant passagers, marchandises et produits agricoles¹¹. Il facilite ainsi l'accès à certains quartiers comme Sacré-Cœur et Kikoti. Toutefois, pour une large partie de la population urbaine, notamment les habitants des quartiers Kikwit 3, Kikwit 4, Kikwit 5 ou encore la Ville Basse, l'accès au pont demeure difficile, voire impraticable, en raison de l'éloignement.

À côté de cette infrastructure formelle, la pirogue s'impose comme le principal moyen pour traverser la rivière Kwilu.

2. La pirogue en bois : un mode de transport populaire et vital

Fabriquée artisanalement à la machette ou à la hache¹², la pirogue est une embarcation légère, étroite et allongée, souvent creusée dans un seul tronc d'arbre ou assemblée de planches, propulsée à la pagaie, à l'aviron ou parfois à voile, utilisée principalement pour la navigation en eaux intérieures ou côtières¹³. Cette embarcation traditionnelle est le fruit

de Mvanda, l'hôpital des Sœurs des Pauvres, les couvents des Sœurs Annonciades, de la Charité de Namur, de la Providence des Champions, des Pauvres de Bergham, ainsi que des communautés des Sœurs et Pères Passionistes. On y trouve aussi le lycée Bidaso, établissement réputé doté d'un internat.

11 Olivier Munduku Midishi, *et al.*, « Enjeux environnementaux et socio-économiques du cycle de sable extrait sur le lit d'écoulement des cours d'eau dans la vallée de Kwilu à Kikwit, RD Congo », GEOTROPE, n°2, 2024, p. 145.

12 <https://fr.wikipedia.org/wiki/Pirogue>.

13 *Le Petit Robert de la langue française*, édition 2024, s.v. « pirogue », p. 878.

d'un savoir-faire ancestral. En l'absence de bacs, de pontons ou de passerelles piétonnes, elle demeure le recours quasi exclusif de nombreux habitants¹⁴ pour relier les deux rives.

Le lecteur, qu'il soit étranger ou même originaire de la RDC mais peu familier de cette réalité, pourra se faire une idée concrète de l'état des unités flottantes artisanales utilisées sur la rivière Kwilu grâce à l'image ci-dessous (pirogue en bois non motorisée transportant des passagers sur la rivière Kwilu à Kikwit) :



III. Une organisation empirique : acteurs, pratiques et mécanismes informels

Malgré l'absence d'encadrement institutionnel, le transport fluvial par pirogue repose sur une organisation structurée autour de plusieurs catégories d'acteurs : propriétaires de lieux d'embarquement et d'embarcadères, piroguiers ainsi que passagers.

14 Kasongo Ilunga et al., note 5, p. 48.

1. Les points d'accostage et leurs régimes de propriété : entre droit coutumier et droit moderne

Les points d'accostage, appelés localement *dibungu*¹⁵ (pluriel *mabungu*), constituent des espaces communautaires essentiels pour l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises. Ces lieux, souvent rudimentaires et dépourvus de toute infrastructure portuaire¹⁶, relèvent d'une organisation empirique fondée sur des arrangements locaux, à mi-chemin entre droit coutumier et droit moderne¹⁷. Toutefois, contrairement à une représentation homogène, la propriété des rives varie sensiblement selon qu'il s'agit de la rive droite ou de la rive gauche¹⁸.

Sur la rive droite, située dans le territoire rural de Bulungu, les berges relèvent majoritairement du droit coutumier foncier. Ce sont les chefs de terre, souvent issus de l'ethnie Pindi¹⁹, qui revendiquent l'autorité sur certaines portions de rivage, qu'ils peuvent exploiter directement ou concéder à des tiers moyennant paiement de droits d'usage²⁰. Cette situation s'inscrit dans le cadre juridique posé par la loi n°73-021 du 20 juillet 1973 relative au régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés qui reconnaît aux articles 388 et 389 l'existence de droits coutumiers sur les terres exploitées collectivement, bien que la reconnaissance formelle de ces droits reste suspendue à l'adoption d'une ordonnance présidentielle jamais édictée à ce jour²¹. La Constitution du 18 février 2006 (article 34) et son article 207 confirment néanmoins la légitimité de la coutume et le rôle des chefs coutumiers dans la gestion des affaires locales, y compris dans le domaine foncier.

- 15 *Dibungu*, terme vernaculaire en Kikongo désigne un lieu d'accostage utilisé pour l'embarquement et le débarquement des passagers par pirogue. Il s'agit de sites sans infrastructures assimilés à tort à des ports. Malgré leur importance pour la traversée ou la circulation fluviale locale, ces espaces échappent à toute régulation en matière de sécurité et d'hygiène. Leur usage repose sur des habitudes communautaires.
- 16 *Ruphin Ngomper Ilunga*, « La problématique de l'entretien des routes de navigation intérieure en RDC », Rapport final des états généraux des Voies Navigables du 27 au 29 août 2012 du Ministère des Transports et Voies de communication, Kinshasa 2012, p. 117.
- 17 *Evariste Boshab*, Pouvoir et droit coutumiers à l'épreuve du temps, Louvain-La-Neuve 2007, p. 97.
- 18 Plusieurs piroguiers interrogés à Kikwit insistent sur le fait que « le droit coutumier reste la base pour gérer les embarcadères du côté de Bulungu », tandis que « du côté de la ville, ce sont les titres cadastraux qui comptent » (entretiens réalisés entre le 12 et le 15 juillet 2023).
- 19 *Joseph Koni Muluwa*, Plantes, animaux et champignons en langues bantu Etude comparée de phytonymes, zonymes et myconymes en nsong, ngong, mpiin, mbuun et hungan (Bandundu, RD Congo), Thèse, Université Libre de Bruxelles, 2009-2010, pp. 34-46.
- 20 *Héritier Mambi Tunga-Bau*, Pouvoir traditionnel et pouvoir d'Etat en République Démocratique du Congo. Esquisse d'une théorie d'hybridation des pouvoirs politiques, Kinshasa 2010, p. 18.
- 21 *Auguste Mwilo-Mwihi Watuta*, « L'autorité traditionnelle actuelle en R. D. Congo : une ré-invention politique problématique de la tradition », IOSR Journal of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS), Vol., 26, n° 2-6, 2021, p. 71.

À l'inverse, sur la rive gauche, qui correspond à la ville de Kikwit, les terrains bordant la rivière relèvent du droit moderne, et leur appropriation est conditionnée par des procédures d'immatriculation auprès des services du cadastre et de l'urbanisme. Cette appropriation trouve son fondement dans les articles 9 et 53 de la loi précitée du 20 juillet 1973, ainsi que dans la loi n°15/026 du 31 décembre 2015 relative à l'eau, qui encadre notamment l'usage des berges et impose une zone de protection ou servitude de 5 à 10 mètres le long des cours d'eau, dans un souci de préservation environnementale et de régulation de l'accès.

Dans la pratique, l'ouverture d'un port ou point d'accostage nécessite une entente préalable entre les propriétaires des deux rives²². C'est cette entente, souvent tacite, qui permet l'organisation de la traversée. Par la suite, les intéressés doivent solliciter une homologation auprès du commissariat fluvial, instance administrative chargée de la régulation locale du transport sur la rivière²³.

Ainsi, loin d'une réalité uniforme, la gestion des *mabungu* révèle une diversité de régimes fonciers, coutumiers et légaux, et met en lumière l'hybridité juridique qui caractérise le transport fluvial par pirogue en bois à Kikwit. Ce pluralisme normatif se traduit, sur le terrain, par la coexistence de plusieurs figures : le propriétaire coutumier ou légal du site, l'exploitant de l'espace d'embarquement (souvent un intermédiaire économique), le piroguier (indépendant ou salarié), et les usagers. L'ensemble repose sur une structuration endogène, fonctionnelle et localement légitime, mais évoluant en marge du cadre réglementaire formel.

2. Les propriétaires de pirogues

Certains individus font construire ou acquièrent des pirogues qu'ils mettent à disposition d'exploitants contre rémunération ou partage des bénéfices. Il s'agit là d'un modèle économique rudimentaire mais répandu, sans structure juridique formalisée.

3. Les piroguiers : acteurs centraux mais précaires

Les piroguiers, ou rameurs, assurent les traversées à la rame, dans des conditions souvent précaires. Ils sont rémunérés à la tâche, sans contrat écrit, ni protection sociale, ni encadrement juridique. Leur rôle est pourtant central, tant sur le plan économique que sécuritaire. Leurs conditions d'exercice soulèvent d'importantes interrogations juridiques, notamment en matière de droit du travail, de sécurité fluviale et de responsabilité.

22 « Un vrai port ne peut exister que si les deux rives acceptent de collaborer », déclare un responsable de site d'accostage (entretien du 12 juillet 2023, Kikwit).

23 Selon un agent du commissariat fluvial de Kikwit rencontré en juillet 2023, « aucun port ne peut être reconnu officiellement sans une entente préalable entre les propriétaires des deux rives et une procédure d'homologation auprès de nos services ».

4. Les passagers : des usagers quotidiens pris dans l'informalité

Les passagers sont majoritairement des élèves, des commerçants, des cultivateurs, ou des résidents devant se rendre régulièrement sur l'autre rive. Le contrat de transport s'effectue oralement, sans aucun écrit, ni registre²⁴. Dans certains cas, un jeton est remis au passager lors de la traversée aller, afin de lui permettre de revenir sans paiement supplémentaire²⁵, mécanisme rudimentaire mais révélateur d'une logique d'organisation interne. Ce système reste pourtant soumis à l'arbitraire, en l'absence de tarification officielle, de contrôle réglementaire ou de garanties de sécurité²⁶. Les agents du commissariat fluvial perçoivent régulièrement des taxes dans ces lieux, mais leur destination demeure opaque.

IV. Une fonction économique stratégique, mais juridiquement invisible

Au-delà du simple déplacement des personnes, le transport par pirogue constitue une infrastructure économique vitale²⁷. Entre Port Louise et le pont Kwilu, une vingtaine de *mabungu*²⁸ fonctionnent comme des plateformes de transbordement pour les flux des marchandises agricoles et artisanales²⁹ entre les villages de Bulungu et la ville de Kikwit.

Chaque jour, ces points d'embarquement accueillent des quantités considérables de produits agricoles (manioc, maïs, arachides, riz), de bois de chauffage, de charbon de bois, mais aussi du bétail (vaches, porcs, chèvres, volailles). Kikwit, en tant que centre urbain, constitue un marché de consommation et de redistribution vers Kinshasa³⁰, faisant de cette activité fluviale le premier maillon d'une chaîne logistique informelle mais stratégique. Ainsi, la pirogue en bois s'impose comme un vecteur fondamental de sécurité alimentaire, de résilience économique locale, et de cohésion territoriale entre zones rurales et urbaines³¹.

Malgré sa contribution indéniable à la dynamique socio-économique de la région, le transport fluvial par pirogue demeure juridiquement invisible. Il échappe aux normes du

24 *Bokelu Bwelumbe*, note 3, p. 69.

25 Informations recueillies auprès des usagers des pirogues à Kikwit lors d'un interview en juillet 2023 au port Maboza à Kikwit 3/Masamba.

26 *David Amuli Ngandeloko*, *La gestion autonome des ports en République Démocratique du Congo*, Paris 2016, pp. 1-5.

27 *Désiré Mungangu Bisimwa*, « L'exploitation du transport par voie d'eau intérieure en RDC », Rapport final des états généraux des Voies Navigables du 27 au 29 août 2012 du Ministère des Transports et Voies de communication, Kinshasa 2012, pp. 101-119.

28 Bulungu, Kabisu, Saka-saka (Ngemba), Vis-à-vis (Port ya ba lembu), Maboza, Noël, Raboni, Dibungu ya Kolo, Port ya fidèle, Kikenene, Port ya boureau, Masamba, Sep, Port ya mbuta, Kibolongo (carrière), Mupanda (camp ngubu), Diabulu, Muvuma, Onatra (bitch), Port kamanima.

29 *Richard Lukunda Vakala-Mfumu*, *Le développement intégré de l'Afrique par les bassins fluviaux, Cas des bassins du Congo et du Nil*, Paris, 2016, p. 47.

30 Document du Fonds International de Développement Agricole, « République démocratique du Congo Programme d'Appui aux Pôles d'Approvisionnement de Kinshasa en produits vivriers et maraichers (PAPAKIN) », Rapport principal et Annexes du 06 juillet 2012, p. 77.

31 Idem.

droit positif, évoluant dans un cadre informel fondé sur les usages, les coutumes et l'oralité. Cette situation soulève des enjeux cruciaux en matière de sécurité, de responsabilité civile, de protection des travailleurs et de droits des usagers³².

Le contraste entre l'importance de cette pratique et son absence de reconnaissance légale ou institutionnelle constitue un paradoxe frappant. Il invite à une réflexion sur la manière dont le droit du transport fluvial est structuré aujourd'hui en République Démocratique du Congo, et sur les lacunes normatives qui laissent ce secteur essentiel dans l'ombre. C'est cette problématique que nous aborderons dans la section suivante, à travers l'analyse du cadre juridique applicable (ou non) au contrat de transport par pirogue en bois, entre vide réglementaire et exclusion de fait.

B. L'oubli juridique des pirogues à usage commercial : entre invisibilité et insécurité légale

Avant d'examiner spécifiquement le statut juridique du transport par pirogue en bois en République Démocratique du Congo, il convient de rappeler brièvement que ce mode de déplacement s'inscrit dans une branche plus vaste : celle du droit congolais des transports. En effet, le transport constitue l'activité par laquelle s'organisent, à l'aide de moyens techniques ou artisanaux, les déplacements de personnes ou de biens³³.

En droit congolais, le transport est traditionnellement régi par un corpus de textes législatifs et réglementaires anciens, élaborés entre les années 1960 et 1970, qui encadrent les différents modes de transport (terrestre, aérien, maritime, fluvial et lacustre). Ce droit s'est partiellement harmonisé, pour le transport routier de marchandises notamment, avec les normes régionales issues de l'OHADA, en particulier l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route³⁴. Quant au transport fluvial, il demeure régi par une mosaïque de textes spécifiques, dont l'Ordonnance-loi n°66-069 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation fluviale et lacustre, complétée par d'autres textes notamment l'ordonnance-loi n°66-097 sur les assurances fluviales, le décret n°0051 du 7 novembre 1995 créant l'ONATRA, ou encore l'ordonnance-loi n°71-004 du 26 janvier 1971 instituant la Régie des voies fluviales.

En vertu de la Constitution congolaise révisée en 2011, la navigation intérieure relève d'ailleurs de la compétence exclusive du pouvoir central³⁵, ce qui témoigne de l'importance

32 Joël Kasanga Langwana, « La protection des usagers des embarcations de fortune en République Démocratique du Congo », *Revue Africaine des Réflexions Juridiques et Politiques*, Vol. 3, n°9, 2024, pp. 142-164.

33 Michel Savy, « Transport : une approche d'économie politique », *L'Économie politique*, Vol., 4, n° 76, 2017, pp. 8-23.

34 Ali Sidibe, Recherche sur l'équilibre dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par route : étude comparée droits OHADA et français. Essai de contribution à la législation communautaire OHADA, Thèse, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2019, p. 27.

35 Articles 201 et 202, alinéa 21 de la constitution du 18 février 2006.

stratégique que revêt ce secteur. Pourtant, dans les faits, le cadre normatif applicable reste largement inadapté à la réalité du transport par pirogue en bois, tel qu'il se pratique dans des villes comme Kikwit. Cette inadéquation s'exprime notamment à travers l'exclusion explicite des pirogues à usage personnel du champ d'application du Code de 1966 (I), l'absence de tout régime juridique propre aux embarcations artisanales à usage public ou commercial (II), et le non-alignement du droit congolais sur les standards régionaux tels que le Code communautaire CEMAC/RDC (III).

1. Une exclusion explicite des pirogues à usage personnel dans le Code congolais de navigation fluviale

Le principal texte régissant la navigation intérieure en République Démocratique du Congo reste, à ce jour, l'Ordonnance-loi n°66-069 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation fluviale et lacustre. Adoptée dans un contexte postcolonial de réorganisation administrative et économique, cette ordonnance visait à structurer l'exploitation des voies d'eau à une époque où le pays disposait encore d'une infrastructure fluviale relativement fonctionnelle, articulée autour d'une flotte industrielle et d'un réseau dense de ports intérieurs³⁶.

L'article premier de ce Code établit une distinction nette entre différentes catégories d'unités flottantes. « *Sont réputés bateaux : les bâtiments de 10 tonnes métriques de jauge brute ou plus, affectés ou destinés à effectuer des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures telles que le transport, la pêche ou le remorquage. Sont réputés embarcations : les bâtiments de moins de 10 tonnes métriques, affectés ou destinés à la même navigation* »³⁷. Toutefois, l'alinéa 3 du même article exclut formellement une catégorie particulière : « *Les pirogues en bois affectées à un usage personnel ne sont réputées ni bateaux, ni embarcations* ».³⁸

Cette disposition, toujours en vigueur, traduit une volonté manifeste du législateur de préserver certaines pratiques traditionnelles telles que la pêche familiale, les déplacements domestiques ou l'accès aux champs, en les soustrayant à toute forme de réglementation contraignante. La pirogue en bois, lorsqu'elle est utilisée dans un cadre strictement privé, est donc expressément exclue du champ d'application du Code, avec toutes les conséquences juridiques que cela implique : absence d'obligations en matière d'immatriculation et de contrôle administratif³⁹.

Cependant, cette exclusion ne concerne que les pirogues à usage personnel. Le Code ne prévoit rien pour les pirogues identiques, mais utilisées dans un cadre commercial, public ou collectif. Or, c'est précisément cette catégorie qui est aujourd'hui la plus répandue dans

36 Donat Bagula Mugangu, « Pérennisation du système des transport par voie d'eau intérieure et ferroviaire de la RDC à travers le Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires », Revue Africaine d'Environnement et d'Agriculture (RAFEA), n° 01, Kinshasa, 2021, p.1.

37 Ordonnance-loi n°66-069 du 14 mars 1966, art. 1er, alinéa 1.

38 Ibid., art. 1er, alinéa 3.

39 Adrien Kamba, « Les danger du transport fluvial », Mwana mboka, n°32, 2004, p. 19.

de nombreuses régions rurales et urbaines⁴⁰, comme à Kikwit, où la pirogue constitue parfois l'unique moyen de franchir une rivière ou de transporter des passagers et des biens.

Cette évolution des usages, combinée à l'essor du transport informel fluvial, révèle une zone d'ombre juridique préoccupante. Bien que la pirogue soit désormais au cœur d'une économie locale dynamique, elle continue d'échapper à tout régime juridique clair dès lors qu'elle ne relève plus d'un usage strictement personnel.

En conséquence, l'intention initiale du législateur, à savoir protéger les usages coutumiers non lucratifs, s'est progressivement transformée en un vide normatif, inadapté aux réalités actuelles⁴¹. Cela justifie pleinement l'analyse, dans le point suivant, de l'absence d'un régime spécifique applicable aux pirogues à usage public ou commercial, alors même que leur rôle économique et social est aujourd'hui incontournable.

II. L'absence de régime spécifique pour les pirogues en bois à usage public ou commercial

L'évolution du rôle des pirogues en bois en République Démocratique du Congo, et particulièrement à Kikwit, reflète une adaptation pragmatique des populations à la défaillance progressive des infrastructures de transport héritées de l'époque coloniale, tant fluviales que routières⁴². Dans un tel contexte de marginalisation logistique, les pirogues en bois, autrefois limitées à un usage familial sont devenues des vecteurs essentiels de mobilité collective, permettant de traverser les cours d'eau, de rejoindre des zones enclavées ou d'acheminer les marchandises vers les marchés locaux⁴³.

Cependant, cette transformation socio-économique des usages n'a pas été accompagnée d'un ajustement normatif. À ce jour, aucune disposition réglementaire ou législative complémentaire n'a été adoptée pour étendre ou adapter le champ d'application de l'Ordonnance-loi n°66-069 de 1966 à ces nouvelles formes de transport communautaire. Cette inaction législative a pour effet de figer le droit dans une conception obsolète de la navigation, inapte à réguler les réalités actuelles du terrain.

40 *Bagula Mugangu*, note 36, p.1.

41 *Banyaku Luape*, « Analyse de la législation congolaise relative à l'exploitation des réseaux fluvial et lacustre et son impact dans les enjeux de l'intégration nationale et régionale », Rapport final des états généraux des voies navigables du 27 au 29.8.2012 du Ministère des Transports et Voies de communication, Kinshasa 2012, pp. 33-41.

42 *Ruphin Ngomper Ilunga*, Partenariat et acquis dans le secteur fluvial et lacustre en République Démocratique du Congo. Appropriation, désappropriation et réappropriation, Paris 2022, p. 20.

43 Document du Fonds International de Développement Agricole, « République démocratique du Congo Programme d'Appui aux Pôles d'Approvisionnement de Kinshasa en produits vivriers et maraichers (PAPAKIN) », Rapport principal et Annexes du 06 juillet 2012.

Ce silence juridique crée ainsi une zone grise, marquée par une double ambiguïté :

- L'activité de transport fluvial par pirogue en bois n'est pas expressément couverte par le cadre légal existant, ce qui rend son statut incertain;
- Elle n'est pas non plus interdite, ce qui la rend tolérée de facto, bien que juridiquement invisible.

Dans cette zone de non-droit, plusieurs aspects fondamentaux restent non réglementés :

- La sécurité des passagers, pourtant sujette à de nombreux accidents;
- La responsabilité des opérateurs, en l'absence de règles de preuve en cas de disparition;
- L'identification des transporteurs, qui pose des difficultés en matière de contrôle administratif;
- La fiscalisation potentielle de l'activité, qui échappe à toute formalisation.

Ainsi, les pratiques empiriques, coutumières ou locales, s'imposent comme norme principale d'organisation, renforçant l'informalité structurelle de ce mode de transport. Ce constat appelle une réflexion sur les instruments juridiques susceptibles de combler ce vide. À cet égard, l'expérience d'intégration régionale, notamment à travers le Code communautaire de la CEMAC, peut offrir un point de comparaison pertinent, bien qu'il demeure à ce jour non intégré dans l'ordre juridique congolais.

III. L'échec de l'intégration du Code CEMAC/RDC dans le droit positif congolais

La République Démocratique du Congo, en tant qu'État membre de la Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS)⁴⁴, a participé à l'adoption, le 17 décembre 1999 à N'Djamena, d'un Code communautaire de la navigation intérieure souvent désigné sous l'appellation de Code CEMAC/RDC⁴⁵. Ce texte visait à établir un cadre juridique unifié entre les pays membres de la CICOS, notamment le Cameroun, la République Centrafricaine, la République du Congo et la RDC, pour régir la navigation fluviale et lacustre⁴⁶.

Ce Code, plus moderne, couvre un spectre élargi d'activités de navigation, incluant expressément les petites embarcations, qu'elles soient motorisées ou non. Il prévoit également un encadrement détaillé des conditions de transport, des obligations des transporteurs, des normes de sécurité, de l'immatriculation, ainsi que des mécanismes de responsabilité.

44 Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha « C I C O S », *accord instituant un régime fluvial uniforme et créant la CICOS*, Brazzaville, le 06 novembre 1999.

45 Paulette NGO MBOGBA-MIKANO, *Le droit de la navigation intérieure en Afrique centrale : vers la communautarisation*, Paris, 2012, p. 102.

46 Aser Nzovu Luvuji, *Prévention de la pollution de l'eau dans le bassin du Congo. Évaluation et redéfinition des mécanismes régionaux et nationaux des États Fondateurs de la Commission Internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha (CICOS)*, Kinshasa 2022, pp. 112-114.

L'objectif poursuivi était double : garantir la sécurité des usagers et favoriser la coopération sous-régionale dans un espace fluvial interconnecté⁴⁷.

Cependant, l'application du Code CEMAC/RDC en République démocratique du Congo se heurte à des obstacles à la fois structurels et politiques. D'un point de vue juridique, bien que la RDC ait ratifié l'accord instituant la CICOS, elle n'a jamais procédé à l'intégration formelle du Code dans son ordre juridique interne. Or, conformément à l'article 213 de la Constitution, la ratification d'un traité par le Président de la République ne suffit pas, en elle-même, à lui conférer une valeur normative contraignante. En vertu de l'article 214, les traités relatifs aux organisations internationales doivent faire l'objet d'une loi d'autorisation pour être valablement ratifiés, et de mesures d'incorporation pour produire des effets internes. En l'absence de telles mesures, le Code CEMAC/RDC demeure à ce jour dépourvu de toute force obligatoire en droit congolais, malgré son ambition affichée de réguler le transport fluvial sur le plan régional.

Par ailleurs, des réserves d'ordre souverainiste ont marqué la position congolaise dès l'origine. Comme le souligne Camille Ngoma Khuabi, « *les autorités de la RDC ont longtemps manifesté une certaine réticence à l'égard d'un instrument régional élaboré en dehors de leur initiative mais destiné à s'appliquer sur plus de 60 % du territoire national, couvert par des voies d'eau navigables* »⁴⁸. Cette posture illustre une tension classique entre les dynamiques de coopération régionale et les exigences de souveraineté juridique, particulièrement sensibles en matière de législation.

En pratique, ce non-alignement juridique entraîne des conséquences concrètes. Les autorités fluviales congolaises, à Kikwit comme ailleurs, ne peuvent légalement invoquer les dispositions du Code CEMAC/RDC pour réglementer ou sanctionner les activités de transport par pirogue en bois. Tout recours au Code à des fins de régulation reste purement indicatif ou informel, sans fondement normatif contraignant. Les pratiques locales ou coutumières comblent alors les lacunes du droit, dans un cadre souvent arbitraire et peu sécurisé.

Cet échec d'intégration effective illustre l'incapacité du droit congolais actuel à s'adapter à une réalité fluviale en mutation, malgré les outils juridiques disponibles à l'échelle régionale. Cette situation, source de confusion et de vide normatif, appelle à une relecture critique du droit en vigueur, ce à quoi s'attèle la section suivante en examinant les recours possibles aux principes généraux du droit des obligations et les pistes d'évolution normative envisageables.

47 Paulette Ngo Mbogba-Mikano, note 45, p. 63.

48 Camille Ngoma Khuabi, « Le régime juridique de navigation dans le bassin du fleuve Congo : entre centralisation, application et rejet d'un cadre conventionnel régional mal négocié en république démocratique du Congo », KAS African Law Study Library, n° 1, 2015, p. 355.

C. Vers une reconnaissance du contrat de transport par pirogue

Face à l'inadéquation du cadre juridique formel analysé dans les parties précédentes, la réalité du terrain impose une lecture plus souple et pragmatique du contrat de transport fluvial par pirogue en bois. En dépit de l'apparente informalité de ce mode de transport, des relations contractuelles se nouent quotidiennement entre usagers et exploitants, souvent selon des usages locaux bien établis. Cette partie entend démontrer que, même en l'absence d'un encadrement spécifique, le droit congolais offre des outils permettant de reconnaître et de structurer juridiquement ces pratiques empiriques.

Nous analyserons d'abord les éléments constitutifs du contrat de transport même dans un contexte informel (I), avant d'envisager l'application des principes généraux du droit des obligations pour combler les lacunes du droit spécial (II), et enfin, proposer une interprétation évolutive du droit existant assortie de pistes de réforme (III).

I. L'existence d'un contrat de transport même dans un cadre informel : fondement et éléments constitutifs

Le contrat de transport est classiquement défini comme une « *convention par laquelle une personne (le transporteur) s'engage, contre rémunération, à transporter une autre personne ou des biens d'un point à un autre, selon des modalités convenues* »⁴⁹. En droit congolais, il obéit aux règles générales du droit des contrats, comme tout contrat synallagmatique à titre onéreux.

Même dans un contexte dépourvu de toute législation spéciale, le droit commun des obligations permet d'en reconnaître l'existence juridique, dès lors que les conditions de validité du contrat sont réunies. Ainsi que le rappellent Lutumba wa Lutumba et Pindi Mbensa Kifu, « *ces conditions fondamentales s'appliquent à toute convention, y compris dans les contextes informels* »⁵⁰. Dans le cas des pirogues en bois opérant sur la rivière Kwilu à Kikwit, tous ces éléments apparaissent clairement :

- Un usager sollicite un passage ou une traversée;
- Des intervenants (piroguiers, propriétaires, gestionnaires de port) acceptent d'effectuer la prestation;
- Une rémunération est convenue, souvent en monnaie locale ou en nature;
- Un lieu de départ et d'arrivée est déterminé à l'avance.

En conséquence, bien que l'environnement soit informel, et même si le transport est opéré dans une embarcation non couverte par les dispositions du Code de navigation, il s'agit bel

49 Article 1 § 1 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

50 Lutumba wa Lutumba et Pindi Mbensa Kifu, *Droit civil des obligations*, Faculté de droit, Université de Kinshasa, 2011-2012, p. 183-186.

et bien d'un contrat de transport au sens du droit civil congolais. La reconnaissance d'un contrat, même dans un cadre informel, permet ainsi de dépasser l'apparente illégalité de ces pratiques en les rattachant aux mécanismes fondamentaux du droit des obligations⁵¹.

Toutefois, en l'absence de normes spécifiquement applicables à ce type de transport, il devient nécessaire de se tourner vers le droit commun pour déterminer les obligations respectives des parties et assurer une sécurité juridique minimale. C'est dans cette perspective que s'inscrit l'analyse suivante.

II. *Le recours aux principes généraux du droit des obligations*

La République Démocratique du Congo, comme la plupart des pays de tradition romano-germanique, reconnaît la validité des contrats non expressément réglementés, dès lors qu'ils ne contreviennent pas à l'ordre public ni aux bonnes mœurs⁵². Ce principe permet de fonder juridiquement des pratiques socio-économiques largement répandues, même en l'absence d'un encadrement spécifique. Dans le cas du transport fluvial par pirogue en bois à Kikwit :

- Le contrat est oral, succinct, mais récurrent;
- Il repose sur une forme de confiance sociale et des usages coutumiers implicites;
- Il répond à un besoin vital dans une zone où aucun transporteur agréé n'intervient.

Ainsi, le vide juridique laissé par le droit spécial (notamment l'ordonnance-loi de 1966 sur la navigation intérieure) peut être comblé par le droit commun, notamment les articles 1, 2, 6, 8, 33, 63, 147 à 149 ainsi que 258 et 259 du Code civil congolais Livre III (Décret du 30 juillet 1888) relatif aux obligations nées des conventions. Ces dispositions permettent notamment :

- de reconnaître la responsabilité contractuelle du transporteur en cas de faute;
- de prévoir l'indemnisation du passager en cas de dommage;
- d'admettre la preuve du contrat par tous moyens, y compris par témoignage, conformément au droit congolais de la preuve.

D'après l'expertise éclairée de *Joseph Ngwabika Funda*, « le droit congolais des obligations demeure le socle indispensable de toute régulation contractuelle en l'absence de norme spéciale »⁵³. L'application supplétive des principes du droit commun, bien qu'insuffisante, constitue aujourd'hui la seule base mobilisable pour encadrer les contrats de transport par pirogue en bois.

Cependant, les exigences du droit congolais des obligations, notamment en matière de preuve, s'avèrent particulièrement inadaptées aux réalités du transport fluvial artisanal.

51 *Joseph Ngwabika Funda*, Droit civil des obligations, Faculté de droit, Université de Kikwit, 2012-2013, p. 32.

52 *Emmanuel SEMASSA HOUENOU*, La contractualisation du droit des sociétés : l'ordre public à l'épreuve de la liberté contractuelle dans les sociétés commerciales de l'OHADA, Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2018-2019, p. 2-5.

53 *Ngwabika Funda*, note 51, p. 39.

En effet, les articles 217 et 219 du Code civil congolais, Livre III, imposent la preuve écrite pour tout acte juridique portant sur une valeur dépassant un certain seuil en monnaie nationale. Or, le contrat de transport par pirogue, tel qu'observé sur la rivière Kwilu, repose presque exclusivement sur l'oralité. En cas de sinistre (chavirement ou naufrage), les survivants rencontrent alors de grandes difficultés pour établir l'existence d'un contrat ou prouver la présence de leurs marchandises à bord. Si, pour les biens, des témoignages peuvent parfois suppléer à l'absence d'écrit, la situation devient dramatique lorsqu'il s'agit de personnes disparues⁵⁴, notamment celles ayant voyagé seules. L'absence de registre d'embarquement rend impossible toute identification formelle. Un agent du commissariat fluvial de Kikwit nous a confirmé que « chaque année, ce genre de situation arrive : nous sommes souvent informés qu'un corps sans vie en état de décomposition a été trouvé par les riverains. Parfois, nous nous rendons sur le lieu pour établir le procès-verbal de constat et identifier le corps. Il nous arrive de trouver des pièces d'identité dans les poches, mais souvent il n'y a aucune trace. ». Cette illustration souligne l'inadéquation du droit commun des obligations pour répondre aux spécificités et aux exigences de sécurité juridique propres aux milieux aquatiques⁵⁵.

Ces constats révèlent, au-delà de l'absence de réglementation spécifique, une inadéquation plus profonde des outils normatifs actuellement mobilisables⁵⁶. Mais cette déficience ne saurait être uniquement imputée au silence du législateur : elle s'inscrit aussi dans un contexte plus large de fragilité intellectuelle du champ. Car pour qu'un domaine du droit se structure, encore faut-il qu'il soit théorisé, enseigné, débattu. À ce titre, l'extrême pauvreté de la doctrine consacrée à la navigation intérieure en général (au transport fluvial artisanal en particulier) et le quasi-mutisme des facultés de droit à ce sujet contribuent à entretenir l'invisibilité juridique de la navigation artisanale. Il convient donc, dans un troisième point, d'interroger la production doctrinale existante et l'état de la réflexion académique sur cette question pourtant centrale dans le quotidien d'une grande partie de la population congolaise.

54 *Edouard Lokwa Koto Bokama*, « Problématique de la sécurité sur les voies navigables au regard de la recrudescence des accidents (2005-2010) et la nécessité de la création d'une structure de contrôle », Rapport final des états généraux des Voies Navigables du 27 au 29 août 2012 du Ministère des Transports et Voies de communication, Kinshasa, 2012, pp. 78-87.

55 Cette réalité rend difficile la reconstitution des faits et l'établissement des responsabilités. Ces caractéristiques rappellent, toutes proportions gardées, la notion juridique de "*périls de la mer*" développée en droit maritime, pour justifier l'adoption de régimes spécifiques face à l'imprévisibilité des accidents en mer. Cfr. *Gaël Piette*, *Droit maritime*, Paris 2018, p. 130.

56 *Camille Ngoma Khuabi*, « Coopération transfrontalière entre la RDC et les pays voisins. Perspectives pour une gestion des conflits dans les espaces aquatiques transfrontaliers », in : *Felix Kouadio Nana K et Adon Simon AFFESSI* (ed.), *Compréhension des espaces aquatiques en Afrique subsaharienne*. Tome 1 : La gouvernance des espaces aquatiques en Afrique subsaharienne, Abidjan, 2024, pp. 79-97.

III. Le silence doctrinal et les lacunes de l'enseignement du droit de la navigation intérieure

L'insuffisance du droit écrit en matière de navigation ne trouve pas de remède du côté de la doctrine nationale. En République démocratique du Congo, le droit de la navigation intérieure – fluviale ou lacustre – est encore trop peu exploré par les juristes congolais et reste largement délaissé par la production doctrinale contemporaine. Les rares ouvrages spécialisés concernent presque exclusivement le droit de la mer et le droit maritime, souvent dans une perspective purement théorique ou inspirée du droit français.

Cette carence doctrinale peut s'expliquer en grande partie par l'organisation actuelle de l'enseignement supérieur en droit. En effet, le programme officiel des enseignements en République Démocratique du Congo ne prévoit pas un cours consacré à la navigation intérieure. Dans l'ancien système, un enseignement intitulé "*droit maritime*" figurait encore dans certaines universités, bien que son contenu fût mal adapté au contexte congolais. L'intitulé même de ce cours prêtait à confusion : le droit maritime renvoie strictement aux activités humaines, notamment commerciales et civiles en lien avec la navigation en mer : du statut juridique des navires (immatriculation, propriété, hypothèque navale), des contrats de transport maritime (marchandises, passagers), des accidents en mer (abordage, avarie, sauvetage), de la main-d'œuvre maritime (statut des gens de mer, contrat d'engagement maritime), de la responsabilité des armateurs, affréteurs, assureurs maritimes, etc. et à la navigation sur les océans⁵⁷.

Certes, la RDC dispose d'un accès à l'océan Atlantique à travers la province du Kongo Central⁵⁸, où se trouvent les ports de Boma et de Matadi, ce qui justifie en partie l'existence d'une activité maritime concentrée dans cette région⁵⁹. Cependant, cette façade maritime reste marginale au regard de l'immensité du territoire national, dont la mobilité et les échanges reposent quasi exclusivement sur un vaste réseau de voies fluviales et lacustres⁶⁰. Dès lors, l'intitulé du cours "*droit maritime*" excluait de facto les réalités juridiques propres à la navigation intérieure du pays.

Cette dissonance entre le contenu enseigné et les réalités socio-économiques locales engendre un double paradoxe. D'une part, les étudiants sont amenés à étudier des concepts éloignés de leur quotidien, tels que les navires de haute mer, les juridictions maritimes internationales ou les règles de navigation océanique, sans jamais aborder les embarcations artisanales comme les pirogues ou les baleinières, pourtant omniprésentes dans leur envi-

57 Gaël Piette, Droit maritime, note 55, pp. 13-14.

58 Darwin Kambale Isemughole, Délimitation maritime entre la RD Congo et l'Angola. Quelle solution juridique, politique et économique?, Kinshasa 2017, p. 98.

59 Christine Tusse Daumbo et al., « Problématique de l'aménagement et de l'entretien des voies navigables. Cas du bief maritime du fleuve Congo », Revue Africaine d'Environnement et d'Agriculture (RAFEA), n° 1, Kinshasa, 2021, pp. 2-8.

60 Jeanne Tunda Kasongo et al., « Les voies navigables en République Démocratique du Congo : Analyse historique et impact socio-économique, Revue Africaine d'Environnement et d'Agriculture (RAFEA), n° 1, Kinshasa, 2021, p. 52.

ronnement immédiat⁶¹. D'autre part, les futurs juristes, magistrats ou avocats sont insuffisamment formés pour répondre aux besoins juridiques concrets des populations locales, qui dépendent quotidiennement de la navigation intérieure pour leur mobilité, leur commerce et leur survie économique.

La réforme du système éducatif congolais, à travers l'introduction du système LMD (Licence – Master – Doctorat), a encore accentué ce déséquilibre. Le programme actuel ne comprend ni enseignement de droit maritime, ni enseignement de droit de la navigation intérieure, laissant ainsi tout un pan du droit des transports dans l'ombre académique. Ce déficit de formation contribue à maintenir l'invisibilité juridique de la navigation artisanale, à affaiblir la production doctrinale sur le sujet, et à compromettre l'élaboration d'un encadrement normatif adapté aux réalités du terrain. Pourtant, comme le souligne Massimo Vogliotti, « l'enseignement du droit doit se nourrir des réalités locales pour devenir un outil de transformation sociale »⁶².

Selon l'expérience de terrain menée à Kikwit et dans d'autres territoires ou secteurs de la province du Kwilu, un enseignement intégré du "droit congolais de la navigation", englobant à la fois la navigation maritime, fluviale et lacustre, serait non seulement cohérent mais surtout formateur. Il permettrait d'analyser, à partir des réalités locales, les enjeux de sécurité, de responsabilité et de régulation du transport. Un tel rééquilibrage pédagogique contribuerait à combler le vide doctrinal et à stimuler la recherche sur ces questions, au bénéfice des populations concernées.

Ce manque d'attention doctrinale, doublé de l'absence de formation spécialisée dans le domaine du transport fluvial artisanal, contribue à entretenir un angle mort juridique. Pourtant, au-delà des lacunes normatives et académiques, c'est dans la pratique contentieuse que cette carence se manifeste de manière la plus éloquente. Une enquête menée dans les juridictions de Kikwit révèle un vide jurisprudentiel total en matière de réparation des dommages liés aux accidents de pirogue. Ce silence s'explique par une conjonction de facteurs d'ordre institutionnel, culturel et socio-économique⁶³, qu'il importe désormais d'analyser pour mieux comprendre les obstacles à l'effectivité du droit dans ce domaine.

61 Cette réalité ne concerne pas seulement les communautés riveraines rurales : plusieurs grandes villes congolaises abritant les principales universités du pays — telles que Kinshasa, Kisangani, Bandundu ou encore Kikwit — sont elles-mêmes situées en bordure de rivières ou de cours d'eau navigables. À Kikwit, par exemple, la pirogue constitue, en dehors du pont, le principal moyen de franchissement de la rivière Kwilu. Or, c'est dans cette même ville que se trouve la plus grande université de la province du Kwilu, où les étudiants, pour la plupart jamais allés dans la province du Kongo central, suivaient autrefois un cours intitulé « droit maritime » qui portait essentiellement sur des situations maritimes fictives et inadaptées à leur cadre de vie réel.

62 Massimo Vogliotti, « L'urgence de la question pédagogique pour le droit postmoderne », *Revue interdisciplinaire d'études juridiques*, n° 72, 2014, p. 73.

63 Fairlie Chappuis, « Étude socio-anthropologique sur les pratiques corruptives dans le secteur de la justice en République Démocratique du Congo », rapport réalisé par INANGA dans le cadre du PARJ II, RCN justice & démocratie, 2023, p. 4.

IV. Une jurisprudence atone : entre désorganisation institutionnelle, croyances sociales et informalité judiciaire

En raison du vide juridique entourant la navigation par pirogue à usage commercial, il serait légitime d'attendre de la jurisprudence qu'elle vienne, par ses interprétations, combler les lacunes normatives et encadrer les pratiques informelles⁶⁴. Pourtant, l'analyse de la jurisprudence locale à Kikwit révèle une réalité frappante : l'absence quasi-totale de décisions judiciaires relatives aux accidents de pirogue, que ce soit en matière civile ou pénale. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer cette carence jurisprudentielle :

Les témoignages recueillis auprès des greffiers du tribunal de paix de Kikwit confirment l'existence passée de quelques jugements, mais ceux-ci ont été détruits lors des événements tragiques du 10 janvier 2019, consécutifs à l'annonce contestée de la victoire de Félix Tshisekedi à l'élection présidentielle du 30 décembre 2018⁶⁵. Lors de ces manifestations, le bâtiment du tribunal a été incendié⁶⁶. En l'absence de système numérique de conservation des données judiciaires, aucun jugement antérieur à cette date n'est aujourd'hui consultable.

Par ailleurs, la majorité des litiges ne franchissent pas le seuil judiciaire; ils se résolvent par des transactions informelles⁶⁷ au niveau du commissariat fluvial. Ce dernier joue un rôle quasi-juridictionnel en enregistrant les plaintes, en convoquant les parties et en facilitant la signature de procès-verbaux de conciliation. Ces documents dont certains ont pu être consultés révèlent que les exploitants ou piroguiers s'engagent parfois à réparer partiellement les dommages matériels (marchandises tombées à l'eau) ou à prendre en charge les frais funéraires, dans la mesure où les corps sont retrouvés en bon état.

Enfin, l'ignorance du droit par une partie significative de la population, notamment rurale, constitue un frein majeur à la judiciarisation des litiges. Cette méconnaissance juridique se double de croyances religieuses et spirituelles très ancrées⁶⁸ : les naufrages sont souvent perçus comme des fatalités divines, voire comme des manifestations de la

64 *Gentil Kasongo Safari*, « Justice Transitionnelle en République Démocratique du Congo : Avancées, Obstacles...et Opportunités? », *Great Lakes Dispatches*, n° 5, 2017, p. 11.

65 *Joan Tilouine*, « En RDC, la victoire contestée de TSHISEKEDI », *Le Monde*, disponible sur https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/01/10/en-rdc-la-victoire-contestee-de-tshisekedi_5407224_3212.html, consulté le 22 décembre 2024.

66 <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20190110-rdc-une-journee-emaillee-nombreux-incidents>; <https://www.radiookapi.net/2019/01/11/actualite/politique/echauffourees-kikwit-6-morts-selon-les-sources-locales-5-selon-la>; <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20190111-rdc-kikwit-encore-proie-violences-lamuka-appelle-calme>.

67 *Marcel Wetsh'okonda Koso*, *Guide pratique de management des institutions juridictionnelle*. Les quatre piliers d'une bonne administration de la justice, PNUD/Kinshasa, 2012, p. 36.

68 *Marcel Wetsh'okonda Koso*, « Les dix clés de l'accès à la justice. Guide pratique d'accès à la justice en République démocratique du Congo », *ProJustice-USAID*, Kinshasa 2010, p. 113.

sorcellerie. Dans un tel contexte culturel, la recherche de responsabilités humaines est souvent évacuée au profit de l'acceptation résignée de la tragédie⁶⁹.

L'absence de jurisprudence, conjuguée à l'ineffectivité des textes existants, dessine un tableau préoccupant : celui d'un vide juridique persistant, où ni le législateur ni le juge ne parviennent à encadrer de manière satisfaisante le transport fluvial par pirogue dans un contexte comme celui de Kikwit. L'empirisme qui gouverne les pratiques, les limites des seuils de compétence juridictionnelle, la perte d'archives, l'ignorance du droit et le poids des croyances collectives composent un environnement où le droit formel peine à s'imposer.

Face à ce constat, une réflexion prospective s'impose. Plutôt que de se résigner à cet état de fait, il convient d'explorer les voies possibles d'un encadrement juridique renoué, fondé sur une lecture évolutive des textes existants et sur une adaptation du droit aux réalités locales. D'où la nécessité d'envisager des pistes d'interprétation et de réforme susceptibles de donner une assise juridique cohérente à cette forme de transport aujourd'hui indispensable mais juridiquement marginalisée.

V. Vers une refondation juridique du transport par pirogue : interprétation évolutive et pistes de réforme

Confronté aux réalités de terrain et aux risques humains induits par le transport par pirogue (naufrages, surcharge, absence de dispositifs de sécurité, etc.), il apparaît urgent que le législateur ou les autorités compétentes clarifient le régime juridique applicable. Trois pistes principales méritent d'être envisagées :

1. Interprétation évolutive du Code de 1966

Les juridictions ou administrations compétentes pourraient adopter une lecture évolutive de l'article 1^{er} alinéa 3, de l'ordonnance-loi n°66-69 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation fluviale et lacustre, en considérant que l'exclusion des pirogues ne s'applique qu'aux usages strictement personnels, et que toute activité à visée commerciale (même artisanale) implique leur soumission aux règles de la navigation intérieure. Cette interprétation souple permettrait une application immédiate du droit existant, sans nécessiter de réforme législative immédiate.

2. Adoption d'un texte réglementaire spécifique

Il pourrait s'agir d'un décret, d'un arrêté ministériel ou d'une ordonnance fixant les conditions minimales d'exploitation des pirogues en bois utilisées à des fins commerciales : registre et nombre de passagers, normes de sécurité (gilets, capacité de charge), identification

69 Kifwabala Tekilazaya et al., République démocratique du Congo. Le secteur de la justice et l'Etat de droit, Johannesburg 2013, p. 51.

du transporteur, etc. Une telle mesure aurait l'avantage de s'adapter aux réalités locales, tout en offrant une base juridique concrète aux pratiques existantes.

3. Révision du Code de navigation fluviale

À moyen terme, une réforme structurelle de l'ordonnance-loi de 1966 s'impose. Celle-ci pourrait :

- Intégrer les principes modernes issus du Code CEMAC de la navigation intérieure, ou des projets⁷⁰ législatifs récents en RDC;
- Prendre en compte les standards internationaux de sécurité fluviale, tout en respectant la nature artisanale et communautaire des moyens utilisés.

Ces propositions visent à combler le fossé entre un droit formel obsolète et des pratiques sociales enracinées, en jetant les bases d'un encadrement juridique plus réaliste et équitable du transport fluvial par pirogue. Elles ouvrent également la voie à une réflexion plus large sur la reconnaissance normative des pratiques locales, question qui dépasse le seul domaine du transport pour interroger la dynamique même d'élaboration du droit en contexte africain postcolonial⁷¹.

Conclusion

L'étude du transport par pirogue en bois sur la rivière Kwilu à Kikwit met en lumière un décalage manifeste entre les pratiques locales et le droit positif congolais. Longtemps perçue comme un simple moyen de déplacement personnel, la pirogue en bois non motorisée est aujourd'hui mobilisée à des fins collectives, rémunérées et régulières, notamment par les habitants du territoire de Bulungu qui traversent quotidiennement la rivière pour approvisionner la ville de Kikwit en denrées agricoles. Ce changement d'usage, à la fois sociologique et économique, transforme en profondeur la fonction de la pirogue dans le tissu socio-économique local.

Or, le Code de navigation fluviale et lacustre de 1966 ne prend pas en compte cette évolution : en limitant son champ d'application aux embarcations à usage non personnel, il exclut de fait les pirogues collectives du champ du droit de la navigation. Ce silence normatif engendre une situation de marginalisation juridique, dans laquelle des milliers d'usagers quotidiens demeurent sans protection spécifique, alors même que ce mode de transport les expose à des risques importants : naufrages, surcharge, défaut de sécurité, etc.

70 *Blaise Falanka*, « Projet d'Appui à la navigabilité des voies fluviales et lacustres en RDC : Acquis et réalisation », Communication faite à la quatrième réunion du Comité de pilotage du PANAV, Ministère des Transports et Voies de communication, Kinshasa 2019, p. 77.

71 *Jacques Lombard*, « Autorités traditionnelles et pouvoirs européens en Afrique Noire. Le déclin d'une aristocratie sous le régime colonial », *Les Annales*, n° 23-3, 1968, pp. 718-719.

Le recours au droit commun des obligations, en particulier au contrat de transport tel que défini par le Code civil, permet certes de reconnaître l'existence d'un lien contractuel entre le passager et les différents intervenants (piroguiers, propriétaires, gestionnaires de port). Cependant, ce fondement demeure insuffisant pour saisir la complexité de la situation, notamment en ce qui concerne les responsabilités multiples, les obligations de sécurité, ou encore la qualification du statut des embarcations artisanales. Ce vide est d'autant plus préoccupant que la doctrine nationale reste silencieuse sur cette problématique, et que la jurisprudence fait cruellement défaut, notamment dans les juridictions locales telles que celles de Kikwit. Plusieurs facteurs contribuent à cette carence : méconnaissance du droit par les usagers, absence d'instruction judiciaire des sinistres, règlements informels par transaction, voire disparition des archives judiciaires dans certaines juridictions.

À la lumière de ces constats, une refondation juridique du transport fluvial artisanal s'impose. Deux voies peuvent être envisagées. La première consisterait en une interprétation extensive du Code actuel, permettant d'inclure les pirogues collectives dans le champ des embarcations soumises au droit de la navigation intérieure. La seconde, plus ambitieuse, impliquerait l'adoption d'un cadre juridique intermédiaire, souple et adapté aux réalités locales, qui poserait les fondements d'un régime hybride entre transport informel et navigation régulée, garantissant à la fois la sécurité des passagers et la responsabilité des exploitants.

En définitive, si l'hypothèse selon laquelle le transport collectif par pirogue peut être assimilé à un contrat de transport au sens du droit congolais apparaît juridiquement fondée, cette qualification reste pratiquement incomplète tant que le législateur ne se saisit pas de la question. Seule une reconnaissance juridique explicite de ce mode de transport permettra de le faire entrer dans le champ du droit, de protéger efficacement les usagers, et de valoriser cette forme de mobilité essentielle au fonctionnement socio-économique de nombreuses régions du pays.