



MINISTÈRE DES TRANSPORTS, VOIES DE
COMMUNICATION ET DESENCLAVEMENT

Le Vice-Premier Ministre

Kinshasa, le 06 MAI 2025

N°VPM/MTVCD/CAB/ 545 /2025

Transmis copie pour information à :

Son Excellence Monsieur le Président de la République,
Chef de l'État

« Avec l'expression de mes hommages les plus affectueux »

Palais de la Nation

Son Excellence Monsieur le Vice Premier Ministre, Ministre de
l'Economie Nationale ;

Monsieur le Ministre du Portefeuille,

Monsieur le Président du Conseil d'Administration des LMC
SA;

Monsieur le Directeur Général des LMC SA;

Monsieur le Président du Conseil Supérieur du Portefeuille

(Tous) à Kinshasa

A Son Excellence Madame la Première Ministre,
Cheffe du Gouvernement,

« Avec l'assurance de ma très haute considération »

Hôtel du Gouvernement

à KINSHASA/GOMBE

Concerne : **Accusé de réception**

« Gestion des Droits de Trafic Maritime par LMC SA »

Excellence Madame la Première Ministre,

Je suis ampliatrice de la lettre de Monsieur le **Ministre**
du Portefeuille N/Réf. : 0984/CAB/MIN.PF/LMB/JKM/JLB/2025 du 25 avril 2025, vous adressée,
en réponse à votre lettre CAB/PM/DIRCAB/ECOFIN/CNK/2025/1246 du 22 avril 2025 destinée
au Directeur Général des Lignes Maritimes Congolaises SA, relative à la gestion des droits de trafic
maritime.

De prime abord, je tiens à porter à la connaissance de
votre Autorité que les Lignes Maritimes Congolaises (LMC SA), représentées par son Directeur
Général, avaient introduit une requête en référé au Conseil d'Etat qui n'avait pas abouti. Le Conseil
d'Etat, par son arrêt rendu sous n°ROR 1173, n'a trouvé aucun doute sérieux sur la légalité de l'arrêté
contesté.

En réaction aux contre-vérités y contenues et après
avoir constaté, d'une part, l'attitude du Ministre du Portefeuille dénotant une rupture du principe de
l'unité gouvernementale et, d'autre part, l'opposition injustifiée du Directeur Général de LMC SA au
processus de digitalisation de la collecte des droits de trafic maritime, dans le seul but d'étouffer
l'éclatement de la vérité sur les détournements des fonds issus de la perception des droits de trafic
maritime dont les indices graves à charge des mandataires publics de cette entreprise apparaissent
chaque jour qui passe, j'apporte les éclaircissements ci-après :



I. Du recadrage des objectifs des réunions de la Commission mixte instituée par le Ministre du Portefeuille

- 1) Pendant que les réunions se tenaient au Ministère du Portefeuille, votre Autorité, par lettre d'accusé de réception N°CAB/PM/DIRCAB/ECOFIM/CNK/2025/813 du 18 mars 2025 en réponse à la lettre de l'Intersyndicale de LMC,SA référencée 001/ITS/LMC/025 du 10 février 2025, relative aux droits de trafic maritime, en son dernier paragraphe, exhortait l'Intersyndicale tout en l'instruisant comme suit : « Je vous exhorte donc à une analyse approfondie dudit Arrêté avec toutes les parties prenantes, en l'occurrence le Ministère des Transports, Voies de communication et Désenclavement et celui du Portefeuille, ainsi que votre Direction Générale pour en dégager une compréhension commune. Le Vice-premier Ministre, Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement qui me lit en copie me fera rapport ».
- 2) Par cette instruction, votre Autorité avait dessaisi le Ministre du Portefeuille de la gestion de ce dossier pour le transférer sous ma responsabilité. Par conséquent, les réunions au Portefeuille étaient devenues inopportunes.
- 3) Elles étaient devenues davantage inopportunes par la décision unilatérale de la LMC de saisir le Conseil d'Etat par une requête en référé-suspension datant du 14 février 2025 et enrôlée sous R.O.R 1173. A l'issue de cette procédure la LMC SA a été déboutée de son action par le Conseil d'Etat et par conséquent les arrêtés attaqués continuent à produire leurs effets. En outre, le management de ce litige ayant été recadré par Votre Autorité dans votre lettre N°CAB/PM/DIRCAB/ECOFIM/CNK/2025/813 du 18 mars 2025 sus évoquée, le Ministre du Portefeuille n'avait plus qualité à porter à votre attention une quelconque position de l'aboutissement des travaux de la Commission mixte mise en place et dont les objectifs étaient recadrés. Cette prérogative revenait au Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement.

II. Aperçu historique des droits de trafic maritime (DTM)

- 4) Les droits de trafic maritime ont été institués en République Démocratique du Congo par l'Arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TC/0052/TOW/2003 du 06 novembre 2003 du Ministre des Transports et Voies de Communication portant régulation du trafic maritime en provenance et à destination de la République Démocratique du Congo (Annexe 1).
- 5) Ils ont été définis pour la première fois en Afrique par l'Union Économique et Monétaire des États de l'Afrique de l'Ouest "UEMOA" comme étant la prérogative de jouissance reconnue à chaque État sur le flux généré par son commerce extérieur. L'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centre (OMAOC) dont la République Démocratique du Congo est membre a fait sienne cette définition.
- 6) Ces droits sont reconnus à chaque État en vertu du principe de souveraineté et sont, dans le domaine maritime, l'équivalent des droits de trafic aérien.
- 7) Les droits de trafic maritime ont été rétrocédés aux Lignes Maritimes Congolaises, jadis Compagnie Maritime du Congo "CMDC", au titre de subsides indirects, par l'Arrêté n°409/CAE/MIN/TC/0052/TOW/2003 du 06 novembre 2003 du Ministre des Transports et Voies de Communication portant régulation du trafic maritime en provenance et à destination de la République Démocratique du Congo du 06 novembre 2003, spécialement en son article 3.
- 8) Cet Arrêté a été pris conformément aux instruments internationaux, multilatéral et bilatéral, régulièrement ratifiés et, par conséquent, intégrés dans notre ordre juridique interne.



- 9) Sur le plan multilatéral, les Droits de Trafic Maritime ont pour fondement la Convention de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement "CNUCED" du 06 avril 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes ratifiée par la République Démocratique du Congo par la loi du 25 juillet 1977.
- 10) Sur le plan bilatéral, c'est l'accord maritime signé entre la RDC et le Royaume de Belgique, ratifié par l'ordonnance-loi n°84-026 du 04 juillet 1984 qui a servi de modèle et dupliqué, mutatis mutandis, dans tous les accords maritimes signés après entre la RDC et d'autres États.
- 11) Les objectifs poursuivis par l'État congolais en rétrocédant les Droits de Trafic Maritime à la LMC SA étaient de :
- pourvoir à son fonctionnement ;
 - permettre de reconstituer sa flotte maritime par l'achat des navires ;
 - soutenir son exploitation et ramener au PIB congolais des revenus générés par son commerce extérieur passant par la mer,
 - assurer le transport préférentiel des biens financés par le Trésor Public.
- III. **Du fondement juridique de la perception des Droits de Trafic Maritime et point sur l'évolution des améliorations apportées par le Ministère des TVCD dans la maximisation des ressources issues de sa perception**
- 12) A sa création, cette entreprise disposait d'une dizaine de navires. Mais vers les années 1992, cette société n'en avait plus en propre et a commencé à recourir aux affrètements pour son exploitation.
- 13) Pour soutenir cette exploitation, l'Etat Congolais, fort de la Loi n°74-014 du 01 juillet 1974 modifiant et complétant la Loi n°073-009 du 5 janvier 1973 sur le Commerce particulièrement en son article 15 bis, a autorisé les LMC SA à percevoir la commission de rétrocession auprès des autres armements. Cette commission consistait à une quotité payée à la LMC SA par d'autres armements pour avoir transporté la cargaison dont le monopole de transport lui revenait légalement.
- 14) Pour s'adapter au contexte international, particulièrement à l'Acte final de la Conférence des Plénipotentiaires des Nations Unies sur un Code de conduite des Conférences maritimes de la CNUCED adopté à Genève le 06 avril 1974 et ratifié par la République Démocratique du Congo le 25 juillet 1977, cette commission a été muée en droits de trafic maritime par **l'Arrêté 409/CAB/MIN/TC/0052/TOW/2003 du 06 novembre 2003 du Ministre des Transports et Voies de Communication** portant régulation du trafic maritime en provenance et destination de la République Démocratique du Congo.
- 15) Les droits de trafic maritime sont la prérogative de jouissance reconnue à chaque Etat sur les flux générés par son commerce extérieur. Lesdits droits ont été rétrocédés par l'Etat Congolais par **l'Arrêté précité sur une assiette de 40 %**. Il sied de rappeler que l'objectif majeur de la rétrocession de ces droits à LMC SA était de **financer son exploitation maritime (les affrètements) et de constituer un fonds spécial pour l'acquisition des navires en propre**.
- 16) Cependant, après évaluation de la perception de ces droits commencée en 2010 suite à la longue procédure judiciaire ayant opposé en son temps, devant la section administrative de la Cour Suprême de Justice, la Fédération des Entreprises du Congo "FEC" et l'Etat Congolais, consécutive à la requête en annulation pour excès de pouvoirs introduite par la première nommée contre l'Arrêté ministériel du 06 novembre 2003 précité, il a été constaté des difficultés d'atteinte de ces objectifs, au regard du caractère semi-enclavé de notre pays en ce qu'il n'a d'ouverture maritime que dans sa partie ouest(Kongo-Central) et de la modicité des droits de trafic calculés sur une assiette de 40%.



La prise en compte du fret transitant par les ports africains dotés du littoral et l'élargissement de l'assiette étaient devenus inéluctables. Il s'ensuivait que la modification de l'Arrêté du 06 novembre 2003 s'imposait. Ci-après les différentes modifications apportées :

- a) L'Arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TVC/093/2012 du 28 avril 2012 du Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, applicable au trafic maritime en provenance et à destination de la République Démocratique du Congo. Il a étendu la perception des droits de trafic aux ports des États africains dotés du littoral où transite notre fret tout en maintenant l'assiette à 40%.
- b) L'Arrêté ministériel n°028/CAB/VPM/MIN/TC/2017 du 07 août 2017 du Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, portant modification de droits définis par l'Arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TVC/093/2012 du 28 avril 2012 applicables au trafic maritime en provenance et à destination de la République Démocratique du Congo. Cet Arrêté a élargi l'assiette des droits de trafic de 40% à 100%. Il connut la résistance de certains assujettis (une minorité) qui s'opposaient à payer sur base de l'assiette de 100% parce que l'Arrêté avait modifié les taux sans modifier clairement l'assiette.
- c) L'Arrêté ministériel n°005/CAB/MIN/TVG/2021 du 15 mars 2021 du Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, modifiant et complétant l'Arrêté ministériel n°028/CAB/VPM/MIN/TC/2017 du 07 août 2017 portant modification des taux des droits définis par l'arrêté Ministériel n°409/CAB/MIN/TVC/093/2012 du 28 avril 2012 modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté Ministériel n°409/CAB/MIN/TC0052/TOW/2003 du 06 novembre 2003 portant régulation du trafic maritime en provenance et à destination de la République Démocratique du Congo. Il a eu le mérite de fixer clairement l'assiette des droits de trafic à 100 % du fret transporté.
- d) L'Arrêté ministériel n°065/CAB/MTVCD/2024 du 13 février 2024 du Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, portant régulation de l'exploitation du trafic maritime en provenance et à destination de la RDC. Cet Arrêté a repris les dispositions de celui du 15 mars 2021 tout en insérant des dispositions sur l'exonération fiscale dans le transport routier alors que la compétence d'exonération fiscale ne relève pas de la compétence du Ministère des Transports, et l'entreprise LMC n'est pas professionnelle de transport routier. Elle ne peut effectuer que dans le cadre du transport multimodal pré ou post acheminement.
- e) L'Arrêté ministériel n°VPM/MTVCD/CAB/007/2024 du 06 février 2025 Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, signé en date du 06 février 2025 a donc eu comme mission d'apporter les innovations en intégrant (i) la digitalisation dans sa perception au regard de l'existence de plusieurs centres de perception et pour corriger la tricherie constatée dans l'Arrêté de 2024 qui a amené les LMC SA à vouloir internaliser les ressources des Droits de Trafic dans leur trésorerie avec le projet de Décret qui avait été soumis à la Prémature sans passer par le Ministère des Transports Voies de Communication et Désenclavement.
- f) Dans l'optique où les améliorations apportées dans le nouvel arrêté visent les objectifs suivants :
- (i) Mettre en place un mécanisme de traçabilité et de transparence des fonds publics alloués dans sa perception, par l'opération de la digitalisation de toutes les perceptions opérées avec l'appui de l'opérateur PADS SARL que le Gouvernement a recruté en conformité avec le Contrat de Digitalisation des redevances perçues par le Ministère des Transports, sanctionné par l'avis de conformité N°5/UC-PPP/DG/04/24 du 26 avril 2024 délivré par l'Unité de Conseil et de Coordination du Partenariat Public-Privé (« UC-PPP ») ainsi que la fiche d'approbation du Contrat de PP conclu N° 001 par laquelle le Ministre du Plan, par son courrier référencé 561/CAB/MINETAT/MIN.PLAN/OBP/MKM/UC-PPP/ie/2024 du 21 Mai 2024 accorde son



approbation au contrat N°005/CAB/MIN/TVCD/2024 du 05 février 2024 intervenu entre la République Démocratique du Congo, à travers le Ministère des Transports et la société PADS Corporation Sarl dont l'article 9 prévoit parmi les obligations de la République Démocratique du Congo, la digitalisation de la collecte des droits de trafic maritime ainsi que l'actualisation de l'arrêté ministériel du Ministre des transports instituant celui-ci (droits de trafic maritime);

- (ii) élargir l'assiette de perception dans les grands Ports de l'Afrique de l'Est (Mombasa et Dar-Es-Salaam) et de l'Afrique Centrale (Port de Luanda);
- (iii) assurer une gestion optimale, axée sur les résultats de fonds alloués;
- (iv) assurer à la République Démocratique du Congo une participation active et substantielle au transport de fret généré par son commerce extérieur et
- (v) permettre à la LMC SA de ramener au PIB congolais les flux générés par son commerce extérieur; le Ministère reste ferme quant à son application. Il est seulement question de demander à la LMC SA de transmettre les noms de ses membres devant faire partie du Comité de Suivi.

17) Dans ses manœuvres frauduleuses, la Direction Générale des LMC SA s'est permise, en 2021, d'incorporer cette redevance de Droit de Trafic Maritime dans les Statuts comme si ceux-ci faisaient partie des ressources de l'entreprise, en oubliant que le fondement juridique de sa perception est bel et bien l'Arrêté Ministériel n°409/CAB/MIN/TC/0052/TOY/2003 du 06 novembre 2003 du Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement. Cette tricherie a été réalisée avec le concours du Conseil d'administration et du Ministère du Portefeuille, en insérant dans les Statuts un alinéa qui incorpore les droits de trafic Maritime comme faisant partie de son fonds de commerce alors qu'ils appartiennent à l'Etat, en vertu du principe de souveraineté et qu'ils sont rétrocédés à la LMC SA au titre des subside indirects. On ne peut insérer dans son fonds de commerce, un droit qui ne vous appartient pas. Il y a lieu de vérifier et de comparer les Statuts des LMC SA, tels qu'adoptés lors de sa transformation en 2008 et ceux de 2021.

18) En enregistrant ces ressources des droits de trafic comme productions vendues ou services vendus, ce flux financier ne devrait nullement apparaître au niveau de la valeur ajoutée, encore moins au niveau de marge brute commerciale. Ils sont de recettes hors exploitation et devraient garder ce caractère pour ne pas maquiller le résultat d'exploitation de cette entreprise.

IV. De l'argumentaire de l'Intersyndicale selon lequel le retrait des Arrêtés incriminés tendrait à préserver les emplois existants :

19) La mission première d'un syndicat n'est pas de s'ériger en obstacle pour empêcher que l'employeur ne rende compte des fonds publics qu'il gère, mais plutôt de protéger les intérêts des travailleurs et l'outil de production. S'il le faisait, comment justifier l'accroissement du personnel à des proportions de l'ordre de 891 agents tel que renseignées dans le rapport d'état des lieux que la Direction Générale des LMC SA m'avait transmis par lettre N° 00/G.01/MN/N°301/24 du 25/06/2024, à mon accession au Ministère des Transports, Voies de Communication et Désenclavement avec des promotions irrégulières, sans se référer au principe de la pyramide de Maslow dans une entreprise aussi technique ?

20) De toutes les sommes qu'elle manipule :

Avec un tonnage renseigné par LMC SA en pleine croissance passant de 7,8 millions de tonnes en 2022, à 24 millions pour l'année 2023 tel que renseigné par LMC SA dans le rapport susvisé et passant par les neuf différents corridors qui desservent la RDC, pourquoi notre armement ne dispose-t-elle pas, ne serait-ce que d'un navire en propre pour assurer le transport de ce trafic ? Avec un taux de facturation de 43 USD/tonne, les revenus attendus (qui sont un manque à gagner) de cette exploitation est d'environ 1.032.000.000 USD.



- Pourquoi le taux d'affrètement des navires est-il aussi faible ? Lequel taux, selon le rapport en ma possession est de l'ordre de 3 à 4 navires par an dans le cadre de son exploitation.
- 21) Le silence de cette Intersyndicale face à tous ces abus, dénote sa complicité dans tous les dégâts administratifs et financiers que commettent les mandataires de cette entreprise.

V. Point sur la gabegie financière constatée dans la gestion des ressources du DTM

- 22) Le rapport d'état des lieux susvisé renseigne qu'en 2023 : (i) le chiffre d'affaire des LMC SA est de 91.599.766.052 CFD (environ 31.586.126 USD) avec (ii) un résultat d'exploitation de 296.002.051 CDF (102.069,70USD), (iii) un endettement total de 12.914.088,21 USD.
- 23) Le cout d'exploitation qui est de 31.484.057 USD n'est attribué qu'aux charges fixes du personnel du fait du manque des navires en propre. Nonobstant ce résultat, l'entreprise LMC SA ne dispose toujours pas de navires et continue à porter un poids d'endettement de la taille de 12.914.088,21 USD qui ne peut pas se justifier au regard du flux financier.
- 24) Avec un chiffre d'affaires de 49.000.000 USD en 2024 et en perpétuelle croissance, les LMC SA avait la capacité de renouveler son outil de production par l'acquisition de tout au plus deux (02) navires annuellement.
- 25) Avec la signature, sans autorisation du Ministère des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, des Protocoles d'Accord avec les Provinces du Lualaba, du Haut Katanga, (contrat signé par LMC le 13 février 2021, dont l'article 3 prévoit que la LMC n'aura que 80% des recettes générées par la perception des droits de trafic maritime, et 20% restant sont cédés indûment à des tiers), AMICONGO (protocole signé par LMC SA le 28 juillet 2021 par lequel elle donne mandat à AMICONGO, conformément à l'article 13 dudit protocole, de percevoir pour elle les recettes de la perception des droits de trafic maritime en lui reversant 85% des recettes, les 15% restant sont cédés à des tiers) et le Consortium des sociétés Chinoises du Haut-Katanga, structures à qui LMC a confié la perception des droits de trafic, moyennant une rétribution allant de 10 % à 20 % du montant perçu ; ces résultats laissent ressortir une gabegie financière trop remarquable à laquelle j'ai tenu à mettre fin en procédant à l'opérationnalisation du processus de digitalisation avec le partenaire privé PADS dont le processus de contractualisation a été exécuté de façon régulière, avec approbation de la Primature, en application de la décision du Conseil des Ministres.

VI. Solution proposée pour une gestion efficace de la perception et la gestion des DTM

26) Eu égard à ce qui précède et soucieux de :

- a) Mettre en place un mécanisme de traçabilité et de transparence des fonds publics alloués dans le secteur maritime de la République Démocratique du Congo, par l'opération de la digitalisation de toutes les perceptions opérées dans tous les secteurs de transport et dont le processus est arrivé à terme avec l'opérateur PADS CORPORATION SARL que le Gouvernement a recruté en conformité avec la procédure d'adjudication et dont l'article 9 du contrat N°005/CAB/MIN/TVCD/2024 du 05 février 2024, sanctionné par l'avis de conformité N°5/UC-PPP/DG/04/24 du 26 avril 2024 délivré par l'Unité de Conseil et de Coordination du Partenariat Public-Privé (« UC-PPP ») ainsi que la « fiche d'approbation du Contrat de PPP conclu du N° 001 » du Ministre du Plan transmis par son courrier référencé 561/CAB/MINETAT/MIN.PLAN/OBP/MKM/UC-PPP/ie/2024 du 21 Mai 2024 oblige l'Etat congolais d'actualiser l'Arrêté Ministériel du ministre des Transports instituant les droits de trafic maritime ainsi que de digitaliser sa collecte par l'entremise du partenaire privé PADS Corporation Sarl ;



- b) Assurer une gestion optimale, axée sur les résultats de fonds alloués au secteur de Transport maritime et une répartition équitable des ressources issues des droits de trafic entre les différentes structures étatiques du secteur de transport maritime et de mettre fin aux conflits récurrents entre elles dus à la non-clarté des affectations desdites ressources dans les Arrêtés précédents
- c) Assurer à la République Démocratique du Congo une participation active et substantielle au transport de fret généré par son commerce extérieur et de permettre aux Lignes Maritimes Congolaises de ramener au PIB congolais les flux générés par son commerce extérieur ;

27) J'ai décidé de me conformer à l'obligation incombant à l'Etat Congolais, conformément à l'article 9 du contrat N°005/CAB/MIN/TVCD/2024 du 05 février 2024 susmentionné en posant les actes ci-après :

a) Modifier et compléter l'Arrêté Ministériel n°065/CAB/MTVCD/2024 du 13 février 2024 portant régulation de l'exploitation du trafic maritime en provenance et/ou à destination de la RDC en raison spécifiquement de la prise en compte, dans le processus, des activités de PADS CORPORATION SARL dans la digitalisation de toutes les opérations de collecte et l'affectation des ressources générées par sa perception. C'est qui permettra de mobiliser suffisamment des ressources devant permettre au Ministère d'appuyer les capacités opérationnelles des LMC SA à exécuter pleinement et à capacité les missions qui lui ont été confiées par le Gouvernement de la République et qui garantissent notre souveraineté.

b) Modifier l'Arrêté n° 005/CAB/MIN/TVC/2021 du 26 janvier 2021 pour répondre aux préoccupations ainsi soulevées.

Fort de ce qui précède, il était de ma responsabilité d'exécuter vos instructions en passant au lancement de cette opération de digitalisation surtout conforté par la décision du Conseil d'Etat et l'obligation incombant à l'Etat congolais, conformément à l'article 9 du contrat N°005/CAB/MIN/TVCD/2024 sus évoqué.

Je vous prie, Excellence Madame la Première Ministre, l'assurance réitérée de ma très haute considération.

Jean-Pierre BEMBA GOMBO

