

Dynamiques Socio-Economiques Autour Du Port D'un Terroir Riverain Du Fleuve Congo

« Cas Du Port Molende Dans Le Territoire De Yumbi »

Makabi Molha J¹, Nzadi Bilonda J¹, Massampu Mambote JP¹, Kanyinda Munsesa F¹, Papay Mampasi P²,
Mansiamina Vita A¹, Mwata Matadi L¹, Matumona Mbila M¹, Mayo Eboma F³, Mayamba Nzambi P¹

¹chercheurs de l'Institut Géographique du Congo, Kinshasa/RDC

²chercheur, Centre de Recherches Géologiques et Minières BP 190 Kinshasa XL, RD Congo

³chercheurs independant, Kinshasa/RDC

Auteur Correspondant: Kanyinda Munsesa F, kanyinda16freddy@gmail.com



Abstract: This study analyzes the socio-economic dynamics surrounding the port of Molende, located in the territory of Yumbi, in the Maï-Ndombe province of the Democratic Republic of the Congo. It is set within a post-conflict context marked by intercommunal tensions between the Nunu and Tende groups, which have affected access to economic infrastructure, particularly port facilities.

Adopting a mixed methodological approach (qualitative and quantitative), the study highlights the structuring role of the port of Molende as a local response to accessibility constraints and as a driver of socio-economic resilience. The results show that the port constitutes a true hub of diverse activities (trade, fishing, transport), dominated by multi-activity strategies. It attracts users from several villages and neighboring territories, while also ensuring significant connectivity with Congo-Brazzaville.

The study also reveals that the port plays a central role in structuring trade, facilitating population mobility, and reducing the isolation of the territory. However, its development continues to face major challenges of an infrastructural, institutional, security, and environmental nature.

Keywords: Socio-economic dynamics, riverside land, Congo River, Molende

Résumé : Cette étude analyse les dynamiques socio-économiques autour du port Molende, situé dans le territoire de Yumbi, province du Maï-Ndombe en République Démocratique du Congo. Elle s'inscrit dans un contexte post-conflit marqué par des tensions intercommunautaires entre les groupes Nunu et Tende, ayant affecté l'accès aux infrastructures économiques, notamment portuaires. Adoptant une approche méthodologique mixte (qualitative et quantitative), l'étude met en évidence le rôle structurant du port Molende comme réponse locale aux contraintes d'accessibilité et comme levier de résilience socio-économique. Les résultats montrent que le port constitue un véritable pôle d'activités diversifiées (commerce, pêche, transport), dominées par des stratégies de pluriactivité. Il attire des usagers issus de plusieurs villages et territoires voisins, tout en assurant une connexion importante avec le Congo-Brazzaville.

L'étude révèle également que le port joue un rôle central dans la structuration des échanges, la mobilité des populations et le désenclavement du territoire. Toutefois, son développement reste confronté à des défis majeurs d'ordre infrastructural, institutionnel, sécuritaire et environnemental.

Mots clés: Dynamiques socio-économiques, terroir riverain, fleuve Congo, Molende.

1. INTRODUCTION

Le territoire de Yumbi, situé dans la province du Maï-Ndombe en République Démocratique du Congo, est souvent présenté dans la littérature comme un espace marqué par des conflits fonciers et coutumiers récurrents. Toutefois, cette perception ne rend pas pleinement compte de son potentiel économique. En effet, Yumbi fait partie des 145 territoires du pays à vocation essentiellement agricole et forestière. Son économie repose principalement sur les cultures vivrières (manioc, maïs, riz, patate douce), la pêche artisanale ainsi que l'exploitation du bois d'œuvre.

Dans ce contexte, les terroirs riverains du fleuve Congo, notamment ceux disposant d'infrastructures portuaires, constituent des espaces stratégiques pour le développement économique local et national. Les ports fluviaux jouent un rôle crucial dans la structuration des échanges, la circulation des biens et des personnes, ainsi que dans l'intégration des territoires enclavés.

Le port Molende s'inscrit dans cette dynamique. Créé récemment, en 2024, dans un contexte post-conflit intercommunautaire, il constitue une infrastructure émergente dont la littérature scientifique reste encore très limitée. Cette absence de travaux antérieurs confère à la présente étude un caractère exploratoire et innovant, visant à analyser les dynamiques socio-économiques qui s'organisent autour de ce port.

Plusieurs travaux soulignent l'importance du transport fluvial dans le développement des territoires. Par exemple, une étude de Price waterhouse Coopers sur les voies navigables en France met en évidence le rôle du transport fluvial dans le développement économique et social, en insistant sur ses avantages tels que le respect de l'environnement, la capacité de transport de grands tonnages, la fluidité du trafic et son coût relativement accessible. De même, la Banque mondiale (2014) souligne que le transport fluvial et lacustre constitue souvent le moyen de transport le plus économique, particulièrement dans les régions où les infrastructures routières sont insuffisantes.

Dans le contexte congolais, comme le souligne Maurice Bonnaventure Mengho, l'absence ou l'insuffisance des routes dans la Cuvette congolaise confère aux voies d'eau un rôle central. Les pirogues, les baleiniers et bateaux y assurent l'essentiel du transport des marchandises et des populations, renforçant ainsi l'importance stratégique des ports fluviaux.

Malgré ces atouts, certains terroirs riverains du territoire de Yumbi, bien que bénéficiant d'une position géographique avantageuse le long du fleuve Congo, n'exploitent pas pleinement ce potentiel. Le port Molende apparaît ainsi comme une opportunité majeure de valorisation économique. Il permet notamment l'acheminement à moindre coût des produits agricoles vers les marchés urbains, en particulier vers Kinshasa, ainsi que vers les territoires voisins et le pays limitrophe, tel que le Congo-Brazzaville.

Cette dynamique contribue à réduire les pertes post-récolte, à stimuler les échanges commerciaux et à améliorer les conditions de vie des populations locales.

Dès lors, la présente étude se propose d'analyser les dynamiques socio-économiques autour du port Molende, en mettant en évidence ses apports, les défis liés à son fonctionnement, ainsi que les perspectives de développement pour les communautés riveraines.

1.1. Contexte de l'étude

Le Territoire de Yumbi, situé dans la province du Maï-Ndombe en République Démocratique du Congo, a été profondément marqué par un conflit inter ethnique opposant les communautés NuNu et Tende. Ce conflit a entraîné d'importantes pertes en vies humaines, des destructions matérielles considérables ainsi qu'une rupture significative de la cohésion sociale entre les deux Ethnies.

À la suite de ces événements, la cohabitation entre les communautés est devenue fragile, affectant notamment l'organisation des activités économiques et les dynamiques territoriales. Un des aspects les plus marquants de cette recomposition spatiale concerne l'accès aux infrastructures portuaires.

En effet, la quasi-totalité des ports existants (Bongende, Nkolo et Yumbi) dans le Territoire de Yumbi se situe dans des zones majoritairement occupées par la communauté Nunu. Cette situation a limité l'accès de la population Tende, pourtant majoritaire

dans environ 20 villages, aux infrastructures essentielles de transport fluvial sur le Fleuve Congo, axe vital pour les échanges commerciaux et la mobilité des personnes.

Les ports de Bongende, Nkolo et de Yumbi, autrefois accessibles, présentaient plusieurs contraintes majeures:

- Insécurité;
- L'état de dégradation avancée des routes d'accès;
- L'éloignement géographique;
- Les coûts élevés de transport;
- et des difficultés logistiques récurrentes.

Face à ces défis, les populations locales ont développé une réponse endogène en mettant en place le port Molende. Initialement conçu comme une initiative communautaire privée visant à améliorer l'accessibilité et les échanges, ce port a progressivement pris de l'ampleur.

Reconnaissant son importance stratégique, les autorités provinciales ont officialisé son fonctionnement en 2024 à travers l'arrêté N°008/CAB/PROGOUV/M-ND/NKL/mnh/09/2024 du 13 septembre 2024, portant nomination des animateurs du port de Molende.

Aujourd'hui, ce port connaît:

- Un afflux croissant d'embarcations;
- Une intensification des activités commerciales;
- Une fréquentation importante des populations locales et environnantes.

Ainsi, le port Molende apparaît comme un espace structurant du territoire, à la fois économique, social et spatial, dont les dynamiques méritent une analyse approfondie.

1.2. *Objetif de l'étude*

L'objectif de cette étude est d'analyser les dynamiques socio-économiques générées par l'émergence et le fonctionnement du port Molende, en mettant en évidence:

- Son rôle dans la restructuration des échanges commerciaux locaux et régionaux;
- Son impact sur les conditions de vie des populations riveraines, notamment celles issues de la communauté Tende;
- Sa contribution à la recomposition des espaces et des mobilités dans le Territoire de Yumbi;
- Les enjeux liés à sa gestion, à sa régulation et à son développement durable.

L'étude vise également à comprendre dans quelle mesure le port Molende constitue:

- Une réponse locale aux contraintes post-conflit,
- Un levier de résilience socio-économique.

2. **METHODOLOGIE**

2.1. *Approche méthodologique*

Afin de mieux comprendre les dynamiques socio-économiques autour du port Molende une approche mixte a été adoptée, savoir:

- *L'approche qualitative* permet d'analyser les perceptions, pratiques et relations entre acteurs.
- *L'approche quantitative* permet de mesurer l'importance des activités économiques et leurs impacts.

2.2. *Méthode et Techniques*

➤ *Méthode*

- *Méthode descriptive*: pour présenter les caractéristiques socio-économiques du terroir riverain.
- *Méthode analytique*: pour examiner les interactions entre le port et les activités économiques locales.

- **Méthode systémique:** pour comprendre le port comme un système intégrant différents acteurs (commerçants, transporteurs, pêcheurs, autorités, etc.).
- *Techniques de collecte des données*
- **Enquête par questionnaire** auprès des ménages, commerçants et usagers du port.

Entretiens semi-directifs avec les autorités locales, gestionnaires du port et leaders communautaires.

- **Observation directe** des activités portuaires (transport fluvial, commerce, pêche).

Recherche documentaire (rapports, archives administratives, études antérieures).

- **Population d'étude et échantillonnage**

Population cible: acteurs économiques et sociaux autour du port Molende (commerçants, pêcheurs, transporteurs, habitants).

3. Matériel

Quelques outils et logiciels ont permis la collecte et le traitement des données de terrain.

- Appareil photographique,
- Récepteur GPS,
- Ordinateur portable avec logiciels cartographiques (Arcgis Pro, Google Earth professionnel, Qgis Desktop 3.26.2)

4. PRESENTATION DU TERROIR ET DU PORT MOLENDE

4.1. *Situation géographique du port Molende*

Le port Molende est situé dans le terroir Nkadima en territoire de Yumbi, dans la Province de Mai-Ndombe. Ce port tire son nom d'un autre terroir qui avait connu son essor vers les années mille neuf cent soixante avec la société SOBOPLA (société de bois et placage) l'actuelle SIFORCO, transféré plus tard à Inongo, suite à la rébellion de Pierre Mulele vers des années 1963.

Il est limité:

- Au Nord par le confluent de la rivière Libanghi et le fleuve Congo;
- Au Sud par la concession de la société SIFORCO anciennement appelée SOBOPLA;
- À l'Est par la rivière Libanghi et la savane qui s'amène vers la grande route;
- À l'Ouest par le fleuve Congo. La figure 1 permet sa visualisation



Figure n°1: localisation du port Molende



Figure n°2: Photo port Molende, janvier 2026.



Figure n°3: prélèvement des coordonnées géo spatiale, janvier 2026

4.2. Le territoire de yumbi

Le territoire de Yumbi est l'un des 8 territoires qui composent la province de Mai-Ndombe. Il est limité:

- Au Nord - Est par la province de l'Equateur (Territoire de Lokolela);
- Au Sud par les territoires de Bolobo et Mushie;
- A l'Est par le territoire d'Inongo et;
- A l'Ouest par le fleuve Congo.

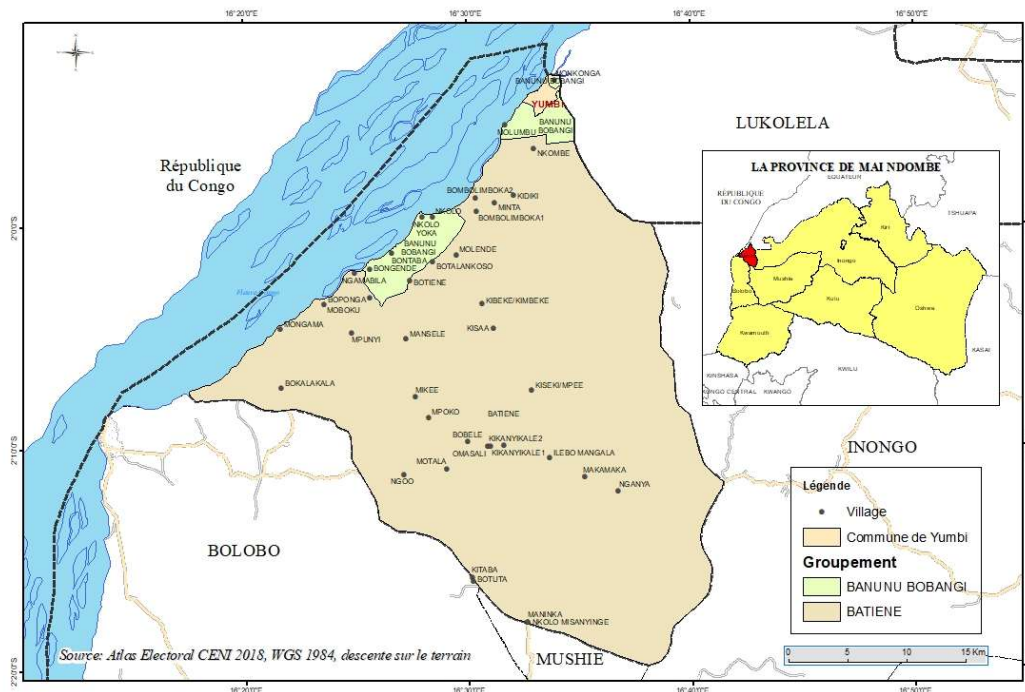


Figure n°4: carte du territoire de Yumbi

4.3. Population du territoire de Yumbi

Le territoire de Yumbi présente une composition démographique marquée par la coexistence de deux principaux groupes ethnoculturels.

D'une part, les Tiene (ou Batende), premiers du territoire occupants et autochtones. Leur mode de vie repose essentiellement sur l'agriculture, l'élevage, la chasse et un peu de la pêche (cas des villages se trouvant non loin du fleuve Congo). Ils occupent principalement la partie centrale du territoire ainsi que plusieurs villages de l'arrière-pays du Territoire de Yumbi, parmi lesquels figurent notamment: Kidiki, Nganya, Kembeke, Kisaa, Makamaka, Mpee, Ngoo, Motala, Kekanyikali I et II, Mpuku, Mpunyi, Mikee et Molende, entre autres.

D'autre part, les Nunu-Bobangi, communément appelés Banunu, sont des populations riveraines arrivées plusieurs siècles après les Tiene. Ils se sont progressivement installés le long des rives du fleuve Congo, formant des agglomérations telles que Bongende, Bontaba, Molumbu, Monkonga, Nkolo et la cité Yumbi. Ces populations vivent en cohabitation avec les Tiene dans un cadre marqué par des interactions socio-économiques.

Concernant les activités économiques, les Banunu tirent principalement leurs moyens de subsistance de la pêche, en raison de leur proximité avec le fleuve Congo. Les Tiene, majoritairement, demeurent engagés dans les activités agricoles, d'élevage et cynégétiques.

Ainsi, la structuration de la population du territoire de Yumbi reflète une complémentarité entre les peuples autochtones de l'intérieur et les populations riveraines, chacune développant des stratégies d'adaptation spécifiques à leur environnement naturel.

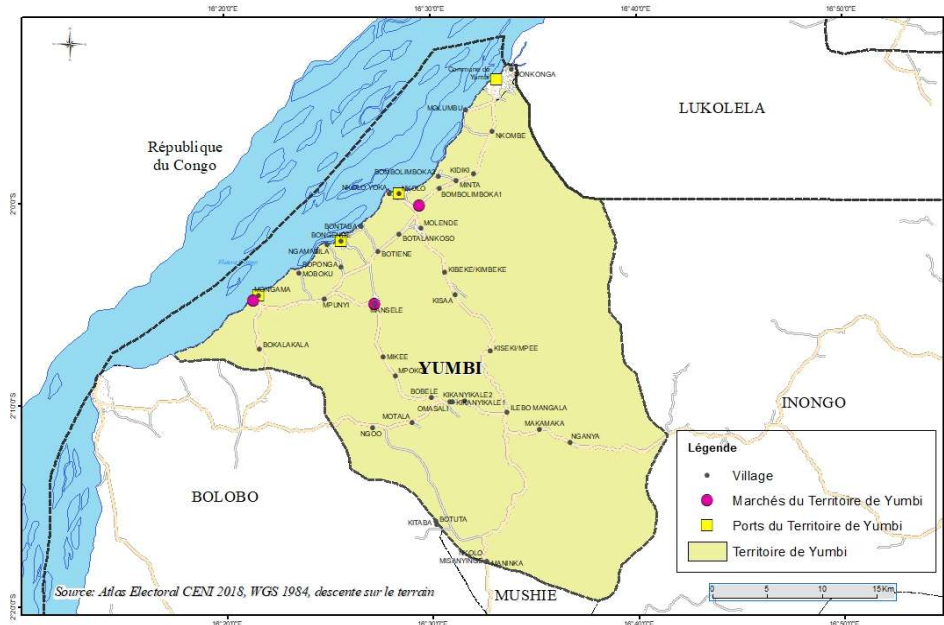


Figure n°5: Les ports et les points influents du territoire

Cette carte montre la dynamique des différents marchés existants et l'influence des ports dans le territoire de Yumbi. Le port représente un levier important pour le développement local et provincial.

5. RESULTAS

5.1. Activités exercées au port

Le port Molende constitue actuellement un véritable pôle d'activités socio-économiques dans le territoire de Yumbi. Il est fréquenté quotidiennement par diverses catégories d'acteurs (pêcheurs, commerçants, transporteurs, voyageurs), qui y développent des activités complémentaires.

Le tableau ci-dessous présente les principales activités menées au port.

Tableau n°1: les principales activités exercées au port molende

Principale activité au port	Fréquence	%
Commerce	1	3,23
Pêche	2	6,45
Transport	1	3,23
Autres (Commerce, Pêche, Transport)	27	87,10
Total	40	100

Source: enquête sur le terrain, janvier 2026

L'analyse de ce tableau révèle que la majorité des usagers du port (87,10 %) pratiquent simultanément plusieurs activités, notamment le commerce, la pêche et le transport. Cela traduit une forte diversification des moyens de subsistance dans ce milieu rural.

Les activités exercées de manière exclusive (commerce, pêche ou transport) restent marginales, chacune représentant moins de 10 %. Cette situation montre que les acteurs économiques du port adoptent des stratégies de survie polyvalentes, afin de s'adapter aux fluctuations économiques et saisonnières.

Par ailleurs, la pêche occupe une place importante dans la dynamique locale: les pêcheurs approvisionnent directement les commerçants et les voyageurs, ce qui fait du port un lieu d'échanges et de redistribution des produits halieutiques.

5.2. Provenance des usagers du port de Molende

Le port Molende attire des populations provenant de plusieurs villages du territoire de Yumbi, ce qui confirme son rôle de centre d'échanges à l'échelle locale et inter-villageoise.

Tableau n°2: Lieu de résidence des usagers du port

Lieu de résidence	Fréquences	%
Kimbeke	6	15,00
Kisaa	6	15,00
Maka Maka	5	12,50
Ilebo	5	12,50
Mpee	6	15,00
Molende	7	17,50
Nganya	5	12,50
Total	40	100

Source: enquête sur le terrain, janvier 2026

Le port Molende n'est pas seulement fréquenté par les villages le plus proches du fleuve, l'observation faite du tableau n°2 montre que même Nganya, village le plus éloigné du territoire fréquent le port soit 12%.

5.3. Moyens d'accès au port de molende

L'accessibilité du port constitue un facteur déterminant de son dynamisme. Les usagers y accèdent par voie terrestre, fluviale ou par une combinaison des deux.

Tableau n°3: moyen d'accès au port

Voit d'accès au port	Fréquence	%
Terrestre (vélo, pieds, moto, chariot)	26	65,00
Fluviale (pirogue, Baleinière, bateau)	9	22,50
Terrestre (vélo, pieds, moto, chariot) et Fluviale (pirogue, Baleinière, bateau)	5	12,50
Total	40	100

Source: enquête sur le terrain, janvier 2026

La majorité des usagers (65 %) accèdent au port par voie terrestre, ce qui s'explique par l'existence d'une route reliant le port au marché central de Molende. Cette route facilite le transport des produits agricoles et des marchandises vers le port.

La voie fluviale est utilisée par 22,50 % des usagers, principalement ceux venant de zones éloignées ou situées le long du fleuve Congo.

Enfin, 12,50 % combinent les deux modes de transport, ce qui reflète une complémentarité entre les réseaux terrestre et fluvial. Cela confirme que le port est un nœud de connexion multimodal, essentiel pour la circulation des personnes et des biens.

5.4. Types d'embarcation qui fréquentent le port molende

En raison de sa position stratégique, à l'interface du fleuve Congo et des rivières qui irriguent le territoire de Yumbi, le port de Molende constitue un point de convergence important pour diverses catégories d'embarcations. Cette diversité reflète à la fois l'intensité des échanges et l'adaptation des moyens de transport aux conditions locales de navigation.

Le tableau ci-dessous présente les principaux types d'embarcations observés ainsi que leur fréquence et leur proportion relative.

Tableau n°4: Types d'embarcations au port de Molende

Type d'embarcation	Fréquence	%
Pirogue	10	25,64
Bateau	0	0,00
Baleinière	0	0,00
Pirogue, Bateau, Baleinière	29	74,36
Total	40	100

Source: enquête sur le terrain, janvier 2026

L'analyse de ce tableau met en évidence une prédominance marquée de la catégorie combinée « pirogue, bateau et baleinière », qui représente 74,36 % des cas observés. Cette catégorie renvoie aux acteurs ou aux situations où plusieurs types d'embarcations sont utilisés simultanément ou de manière complémentaire, traduisant ainsi une certaine polyvalence dans les modes de transport fluvial.

En revanche, les pirogues utilisées de manière exclusive représentent 25,64 % des observations. Ce type d'embarcation, généralement artisanal et de petite capacité, est surtout adapté aux déplacements de proximité, à la pêche et au transport de faibles quantités de marchandises.

Dans l'ensemble, ces résultats montrent que le transport fluvial au port Molende repose principalement sur une logique d'adaptation et de complémentarité des embarcations, permettant d'assurer efficacement la mobilité des personnes et l'acheminement des biens.

5.5. Rayonnement du port molende

Le rayonnement d'un port se mesure par sa capacité d'attraction et d'influence sur les espaces environnants, tant au niveau local qu'international. Dans le cas du port de Molende, cette dynamique se traduit par la fréquentation régulière de plusieurs territoires voisins du territoire de Yumbi ainsi que par l'ouverture vers les pays limitrophes. L'analyse des données ci-dessous permet de mieux appréhender l'étendue de cette zone d'influence.

Tableau n°5: les territoires voisins fréquentant le port

Les territoires voisins fréquentant le port	Fréquence	%
Inongo	10	25
Bolobo	1	2,5
Inongo, Bolobo, Mushie, Kutu	26	65
Ras	3	7,5
Total	40	100
Pays voisins fréquentant le port	Fréquence	%
Congo Brazzaville	22	55
Autre	18	45
Total	40	100

Source: enquête sur le terrain, janvier 2026

Le port de Molende présente un rayonnement principalement régional, dominé par les territoires d'Inongo, Bolobo, Mushie et Kutu qui concentrent 65 % de la fréquentation, avec une contribution notable d'Inongo (25 %). Les autres territoires restent faiblement représentés, confirmant une influence centrée sur un arrière-pays proche.

Par ailleurs, le port s'ouvre à l'international, notamment vers le Congo Brazzaville (55 % des fréquentations étrangères), principal partenaire en raison de la proximité géographique. Les autres pays, bien que moins présents, témoignent d'un rayonnement extérieur réel mais encore limité.

Ainsi, le port de Molende joue à la fois un rôle régional majeur et un rôle stratégique dans les échanges transfrontaliers.

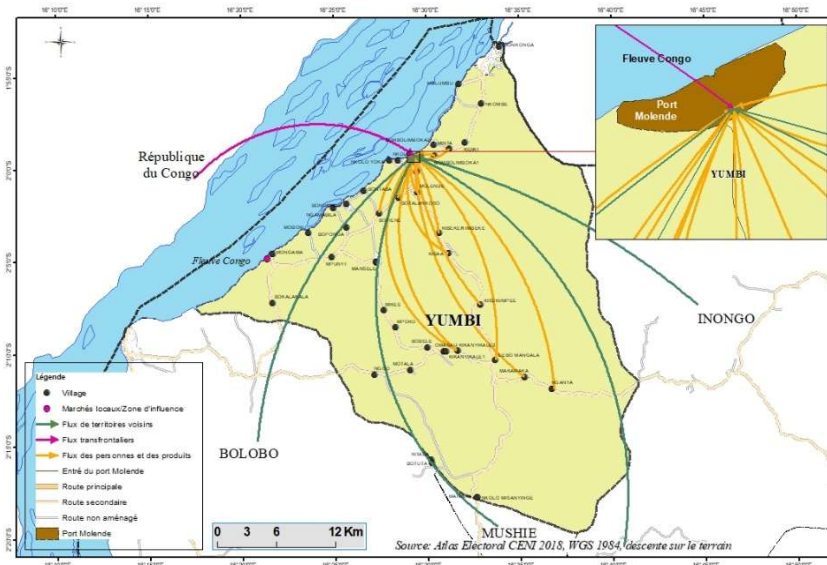


Figure n°6: Aire de rayonnement de port Molende

La figure n° 6 illustre l'influence du Port Molende tant sur son territoire et hors du territoire de Yumbi

5.6. Enjeux et défis du port Molende

5.6.1. Enjeux liés au port Molende, territoire de Yumbi

A. Enjeux économiques

Le port de Molende constitue un levier stratégique pour le désenclavement et la vitalité économique du territoire de Yumbi. Il joue un rôle central à la dynamisation des échanges commerciaux entre Yumbi, les localités riveraines du fleuve Congo et les grands centres comme Kinshasa et Brazzaville. La création de revenus et d'emplois directs et indirects pour les dockers ou manutentionnaires, piroguiers, commerçants, transporteurs et restaurateurs.

Ainsi que le développement local grâce à la mobilisation des recettes publiques issues des taxes d'accostage, des droits de douane et autres redevances perçues au profit de l'État et des Entités Territoriales Décentralisées. Le renforcement des capacités du port permettrait d'accroître significativement son impact sur l'économie locale.

B. Enjeux sécuritaires

La paix demeurante encore fragile entre les communautés Nunu et Tende depuis le conflit de 2018, la sécurisation du port de Molende est une priorité absolue. L'État doit impérativement mettre en place des mesures pour:

- Assurer la protection des personnes et des biens transitant par le port;
- Réguler les activités portuaires afin de garantir l'équité d'accès et prévenir toute forme de discrimination susceptible de raviver les tensions;

- Prévenir les actes illicites tels que les vols, la fraude douanière, les trafics divers et l'insécurité fluviale liée à la surcharge des embarcations.

Un dispositif de sécurité permanent et inclusif est indispensable pour faire du port un espace de paix et de confiance mutuelle.

C. Enjeux environnementaux

L'affluence croissante au port Molende engendre des pressions environnementales préoccupantes qui appellent à une gestion rigoureuse de:

- La pollution des eaux et des berges due aux déversements d'hydrocarbures, des déchets plastiques et des rejets organiques non traités.
- La dégradation des écosystèmes riverains provoquée par l'érosion des berges et le déboisement anarchique des zones d'accostage.

La nécessité de préserver les ressources naturelles, notamment halieutiques, menacées par la surpêche et les pratiques non durables. Ainsi La mise en œuvre d'un plan de gestion environnementale est essentielle pour concilier l'activité portuaire avec la préservation du fleuve Congo et de ses abords est urgent.

5.6.2. Défis majeurs du port Molende

Malgré son importance stratégique, le port de Molende fait encore face à plusieurs défis qui freinent son plein développement.

A. Défis infrastructurels

1. L'absence ou la précarité des installations: Absence de quai en dur, de hangars de stockage, d'aire d'accostage aménagée. Les opérations se font à même la berge boueuse.
2. Manque d'équipements de base: Pas de grue, pas de chariots élévateurs, pas d'éclairage public. Tout se fait à dos d'homme, ce qui ralentit le trafic et augmente les pertes.
3. Enclavement routier: La route reliant Yumbi-centre au port est en mauvais état, surtout en saison des pluies. Cela limite l'évacuation des produits agricoles.

B. Défis institutionnels et de gouvernance

- Informalité généralisée: La majorité des activités échappent au contrôle de l'État. Peu d'opérateurs sont enregistrés, ce qui entraîne un manque à gagner fiscal énorme;
- Faible ou inexistence de présence des services de l'État: Douane, DGRAD, Police fluviale;
- et Service d'hygiène sont soit absents, soit sous-équipés pour assurer leurs missions;
- Conflits de compétences: Chevauchement entre autorités coutumières, Entité Territoriale Décentralisée (ETD) et services étatiques sur la gestion des redevances portuaires.

C. Défis sécuritaires et sociaux

- Climat de méfiance post-conflit: Les tensions entre communautés Nunu et Tende compliquent la gestion partagée du port et l'accès équitable aux emplois,
- Insécurité fluviale: Accidents fréquents dus à la surcharge et à la navigation nocturne sans balisage.
- Conditions de travail précaires: Les dockers et piroguiers travaillent sans contrat, sans assurance, ni équipement de protection.

D. Défis environnementaux et sanitaires

- Insalubrité chronique: Absence de latrines, de points d'eau potable et de système de gestion des déchets sur le site portuaire.
- Érosion accélérée des berges: L'accostage anarchique détruit progressivement la rive, menaçant la stabilité du site.
- Risque épidémique élevé: Promiscuité, eaux stagnantes et mauvaise hygiène favorisent le choléra et autres maladies hydriques.

6. DISCUSSION

Les résultats de cette étude confirment que le port Molende constitue un espace stratégique dans la recomposition socio-économique du territoire de Yumbi, particulièrement dans un contexte post-conflit. Sa création traduit une dynamique d'initiative locale visant à pallier les insuffisances des infrastructures existantes et les contraintes d'accès imposées par les tensions communautaires.

La forte proportion d'acteurs exerçant plusieurs activités (87,10 %) met en évidence une économie de subsistance caractérisée par la diversification des sources de revenus. Cette pluriactivité, bien que révélatrice d'une certaine résilience, traduit également une vulnérabilité économique liée à l'absence de spécialisation et à la précarité des conditions de travail.

Par ailleurs, l'attractivité du port, tant à l'échelle locale qu'interterritoriale et transfrontalière, confirme son rôle de nœud d'échanges. Le lien avec le Congo-Brazzaville souligne son potentiel d'intégration régionale. Ces résultats rejoignent les analyses sur l'importance du transport fluvial dans les zones enclavées, où il constitue souvent le principal vecteur de développement économique.

Cependant, les dynamiques observées restent fragilisées par plusieurs contraintes. L'absence d'infrastructures modernes limite la performance logistique du port, tandis que l'informalité des activités réduit les retombées fiscales pour les autorités publiques. De plus, le contexte post-conflit continue d'influencer les relations sociales et l'accès équitable aux opportunités économiques.

Enfin, les enjeux environnementaux, notamment la pollution et la dégradation des berges, posent la question de la durabilité des activités portuaires. Sans une régulation adéquate.

7. CONCLUSION

Le port Molende apparaît comme une infrastructure émergente essentielle dans la dynamique de développement du territoire de Yumbi. Il constitue à la fois une réponse locale aux défis d'accessibilité et un moteur de transformation socio-économique, favorisant les échanges commerciaux, la mobilité des populations et la création de revenus.

Toutefois, malgré son potentiel, son développement reste limité par des insuffisances structurelles, institutionnelles et environnementales. Pour renforcer son rôle, il est indispensable de mettre en œuvre des politiques d'aménagement adaptées, d'améliorer les infrastructures, de formaliser les activités et de renforcer la gouvernance portuaire.

En outre, la consolidation de la paix sociale et la prise en compte des enjeux environnementaux sont des conditions indispensables pour assurer un développement durable du port. À terme, le port Molende pourrait devenir un véritable pôle économique régional, à condition de bénéficier d'un accompagnement adéquat des pouvoirs publics et des partenaires au développement.

8. PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS.

Le port Molende présente un fort potentiel de développement en raison de sa position stratégique sur le fleuve Congo et de son rôle dans les échanges locaux et interterritoriaux.

À court et moyen terme, plusieurs perspectives peuvent être envisagées:

- **Renforcement du rôle commercial:** le port peut devenir un véritable pôle d'échanges en facilitant la circulation des produits agricoles (manioc, maïs, poisson, etc.) vers d'autres centres de consommation.
- **Dynamisation de l'économie locale:** avec une meilleure organisation, le port pourrait générer davantage d'emplois (transporteurs, commerçants, manutentionnaires).
- **Amélioration de la mobilité:** le développement du transport fluvial permettrait de désenclaver les villages environnants.
- **Attractivité régionale accrue:** le port pourrait attirer plus d'opérateurs économiques et renforcer son rayonnement dans la région.

Pour assurer un développement durable et efficace du port Molende, les actions suivantes sont recommandées:

A. Amélioration des infrastructures

- Construire et moderniser les quais et installations portuaires;
- Construire des entrepôts pour le stockage des marchandises;
- Aménager des voies d'accès pour faciliter le transport terrestre.

B. Organisation et gestion du port

- Mettre en place une structure de gestion efficace du port;
- Réglementer les activités portuaires pour éviter l'anarchie;
- Former les acteurs locaux aux techniques de gestion et de manutention.

C. Sécurité et contrôle

- Renforcer la sécurité des personnes et des biens;
- Mettre en place des services de contrôle (douane, police fluviale);
- Sensibiliser les usagers aux règles de navigation.

D. Protection de l'environnement

- Lutter contre la pollution du fleuve (déchets, hydrocarbures);
- Sensibiliser la population à la gestion durable des ressources;
- Promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement.

E. Appui des autorités et partenaires

- Encourager l'intervention de l'État et des ONG dans le développement du port;
- Faciliter l'accès aux financements pour les infrastructures;
- Promouvoir des partenariats publics-privés.

REFERENCES

- [1]. Dina BUHAKE: Les ports de Kinshasa: un haut lieu de la débrouillardise, juillet 2016.
- [2]. Tobias Mohn: Transport Fluvial – Un important potentiel économique pour la région, mars.2014.
- [3]. Valentin MANZUBAZE KANANE, L'identité et le pouvoir coutumier, facteurs des conflits et ses conséquences sur la stabilité économique à Yumbi, 16/03/2026.
- [4]. Pricewater House Coopers et Voies Navigables de France, a publié sur « Faire le choix du transport fluvial: la vie des entreprises dans les cahiers du développement durable ».
- [5]. Marehal J. Shen Y. et Zhang Z. (2000) ont publié leur rapport sur « Transport fluvial et son développement durable ».
- [6]. La Banque Mondiale via le Bureau Régional Afrique Groupe Transport (2014) a publié sur « Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RD Congo ».
- [7]. Laurent Essolomwa: Transport fluvial: la navigation sur le fleuve Congo à redynamiser: Soumis par Anonyme Vendredi, Octobre 27, 2017. Économie.
- [8]. Peter Lambertz, « Les baleinières du fleuve Congo: circulations, transport fluvial et infrastructure artisanale », Anthropologie & développement [En ligne], 54 | 2023, mis en ligne le 01 juillet 2024, consulté le 02 avril 2026. URL: <http://journals.openedition.org/anthropodev/2359>; DOI: <https://doi.org/10.4000/anthropodev.2359>.
- [9]. Kayumya Lukeka Floribert: Incidence Socio-Economique du Transport Fluvial: Atout Ou Frein Au Developpement du Territoire De Kongolo. Cas du port public de Kongolo, de 2015 A 2019, Juillet 2019.
- [10]. Mengho Bonaventure, Maurice. Les ports et les transports fluviaux dans la Cuvette congolaise (République du Congo). In: Cahiers d'outre-mer. N° 187 - 47e année, Juillet-septembre 1994. pp. 253-269.

DOI: <https://doi.org/10.3406/caoum.1994.3522>

www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1994_num_47_187_3522

- [11]. Sylvie Ayimpam, « M'Bemba-Ndoumba Gaston, Femmes et petits commerces du fleuve Congo entre Brazzaville et Kinshasa », *Journal des africanistes* [En ligne], 94/1-2 | 2024, mis en ligne le 09 mai 2025, consulté le 05 avril 2026. URL: <http://journals.openedition.org/africanistes/14309>; DOI: <https://doi.org/10.4000/13wbk>.
- [12]. Maurice Bonnaventure Mengho: Les ports et les transports fluviaux dans la Cuvette congolaise (République du Congo).
doi: <https://doi.org/10.3406/caoum.1994.3522>
https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1994_num_47_187_3522
- [13]. Mariteuw Chimère Diaw et Phil Franks (Juin, 2019) : Production alimentaire, expansion agricole et déforestation au Mai-Ndombe, RDC
IIED document de travail, IIED, Londres.
<http://pubs.iied.org/17652FIIED>