Management des déchets urbains : un impératif dans l'assainissement réussi de la ville de Boma

Par

- **Jean Michel MBUDI Muana MBUDI**
- **Espoir LELO KHASA**

(Tous) Assistants à la Faculté de Management & Sciences économiques, l'Université du CEPROMAD.

INTRODUCTION

La question de la gestion des déchets ménagers dans les pays du tiers-monde traduit quelque peu fois de l'inattention à la fois des gouvernants et de ses gouvernés qui ne font pas beaucoup cas de son impact sur la santé communautaire, car l'absence d'une bonne politique de gestion de l'environnement est néfaste aussi bien pour les uns que pour les autres. A la base de cette négligence, il faut relever la faiblesse du PIB ainsi que la misère que l'ensemble de la population congolaise qui obligent l'Etat mais aussi les ménages de déléguer ce mal en second ordre.

En effet, à l'instar des autres agglomérations de la RDC, semble, elle aussi, être engloutie par l'insalubrité ambiante, source de beaucoup de maladies qui portent atteinte au bien-être général de cette population.
.

Cet état de cause ne peut s'éterniser que lorsque l'exécutif urbain, les particuliers ainsi que les ménages n'intériorisent pas, chacun en ce qui le concerne, le problème de la gestion des déchets et des ordures ménagères dans la réalité de leur vécu quotidien oubliant, partant, qu'un environnement insalubre constitue un danger pour la survie.

Dans un passé assez reculé, l'activisme du Service d'hygiène ainsi que son omniprésence dans le quotidien populaire avait permis d'éradiquer quelque peu l'insalubrité ambiante telle que nous la vivons

aujourd'hui. Pour les belles habitudes ne méritent-elles pas d'être pérennisées ?

Depuis, ce sont les difficultés d'ordre économique, ainsi que la démission du pouvoir public, justifiée par la mauvaise gouvernance, … qui sont pointée du doigt comme facteurs qui ont ôté à la ville de Boma, toutes les possibilités pour mieux soutenir son assainissement. La suite nous la connaissons.

De ce fait, les caniveaux érigés (nombreux et correctement construits) depuis l'époque coloniale, dans cette Ville, ne sontplus fonctionnels pour manque d'entretien, et de suivi.

Les différents systèmes d'évacuation des eauxusées de la ville de Boma n'assurent plus leur fonction de collecteurs qui, en principe, doivent drainer des eaux usées dans l'exutoire principal qui est la rivière Kalamu lequel est obstrué par des alluvions, de la végétation et desdéchets de toutes sortes, par manque d'entretien et de curage.

Par ailleurs, le manque des dépotoirs intermédiaires et d'une décharge publique susceptible de donner une destination finale à tous les déchets produits dans la ville ainsi que des services en charge de la gestion desdits déchets font de cette ville l'une des plus exposées à l'insalubrité.

Ce qui nous oblige à pouvoir nous interroger sur la façon de gérer les déchets dans la ville de Boma et sur les stratégies managériales mises en place pour impulser une conscience urbaine dans la gestion de l'insalubrité à Boma regardée comme source de beaucoup de maladies qui colonisent depuis toute cette communauté urbaine.

Eu égard de ce qui précède, ce que nous voulons à travers cette réflexion, c'est de promouvoir une hygiène urbaine qui protégerait la population et qui lui ferait recouvrir un environnement sain en vue d'un

développement harmonieux en éveillant surtout la conscience des uns et des autres sur cette question de l'heure.

Dans l'examen de cette réflexion, nous l'avons structurée autour de deux principaux points outre cette introduction et une brève conclusion qui le fait culminer. Au premier, nous portons une clarification sur les deux notions de management et d'assainissement. Au second, nous cogitons sur la gestion des déchets dans la ville de Boma.

I. Autour des notions du management et d'assainissement

1.1. Du management

Le management de manière générale, est l'ensemble des connaissances et des techniques destinées à mieux gérer, à mieux organiser et à mieux diriger une entreprise. En plus, il est cette méthode de gestion, d'organisation et de direction d'une entreprise. Le management est tout ce qui est nécessaire pour mener à bien une affaire, petite ou grande, indépendante ou non. Autrement dit, il est « ce savoir-faire indispensable à celui qui aspire à son poste de direction[1] ».

Pour Taylor pense que le management demeure « une science des décisions stratégiques pour marquer l'art et la compétence de conduire le changement au sein d'une organisation. Sa théorie repose sur une analyse poussée des activités, des temps, des méthodes et des pauses de manière à lutter contre les gaspillages et à aboutir à une productivité maximale »[2].

Ainsi compris, le management met l'accent sur les décisions stratégiques dues à l'art aussi bien qu'à la science de la conduite des affaires. Selon Henry Fayol, le management est « une théorie de l'organisation de l'entreprise à travers les six fonctions qui sont les

---

[1]HELLRIEGEL - SLOCUM - WOODMAN, *Management des organisations*, Paris, Ed. Nouveaux Horizons, 2005, p.237.

[2]. TAYLOR F, cité par MUTOMBO MUSAU, *Cours des questions spéciales de Management (inédit)*, Kinshasa, CEPROMAD, 2006-2007.

suivantes : Technique, Commerciale, Financière, Sécurité, Comptabilité et Administrative ».[1]. Il va, ce faisant au-delà des aspects couverts par l'administration, la gestion et le leadership. Il implique surtout la canalisation des efforts et leur orientation vers les objectifs de l'organisation ».

Ce qui rejoint le point de vue défendu par Nsaman, pour qui, le management est « un processus expérimental qui exige un dosage entre le formalisme et l'informalisme, entre la discipline et l'exercice de la direction, le respect de la hiérarchie et la prise de l'initiative : la poursuite continue de la rationalité et l'efficacité dans la gestion »[2]. De même manière, cet auteur va plus loin en ouvrant la brèche sur aspect intégrateur du management qui combine à la fois savoir – Art – Tact – discipline et Raison.

1.1.2. Contenus du management

S'agissant du contenu du management, G. Terry et S. Franklin impliquent quatre piliers que sont la planification, l'organisation, l'impulsion et le contrôle.

Dans les lignes qui suivent, nous nous employons à analyser le contenu de chacune des étapes dans le souci d'une bonne implicitation.

1. Planification

Ainsi qu'on le devine assez aisément, l'étape de la planification ouvre la voie à une série d'étape formulée en forme de questionnement :

a. Que faut-il faire ?

Cette question est capitale. Elle doit mener vers la vision initiale qu'on se fait avant de se mettre à l'action. C'est donc sur base de cela

---

[1] H. FAYOL, cité par MAMBA NDJILA-PANDA, *Management Approfondi*, cours inédit, L1, Mgt, UNIC, Kinshasa, 2006-2007, p.14.

[2]. NSAMAN -O- LUTU, *Cours de Management*, (inédit), Kinshasa, CEPROMAD , 1996.

qu'il va alors définir son action, évaluer ses moyens et déterminer la manière de le faire.

Après cela, viendra le second questionnement :

b. Quand est-ce qu'il faut le faire ?

Cette formulation nous renvoie à la définition du concept temps. Ici, le manager doit être capable de :

- Définir le temps pour se lancer dans l'affaire.

c. Comment faire ?

Cette assertion conduit, au choix à porter sur la méthodologie à appliquer dans cette démarche. L'application des méthodes varie suivant l'optique envisagée.

2. Organisation

Le concept « organisation » fait référence à la manière dont les différents organes ou parties d'un ensemble complexe (société, être vivant) sont structurés, agencés. Ci-dessous, le contenu questionnaire de ce concept :

a. Qui doit faire quoi ?

Cette question vise à déterminer, mieux ou sinon à épouser le profil du poste à celui qui doit y travailler. Cela implique la résolution de l'équation « poste-qualification » pour donner un meilleur rendement à l'entreprise.

A l'instar de la vision du management, selon Taylor, doit viser « la décomposition des tâches », car le futur titulaire d'un poste donné doit avoir un profil qui correspond audit poste. Ce qui fera de lui progressivement un expert.

b. Avec quelles relations avec les autres ?

L'idée d'une structure dans laquelle on trouve des interconnexions entre les différents postes, suivant une ligne hiérarchique bien distincte, oriente cette dernière à l'un des principes sacro-saints du leadership et de la gestion des ressources humaines pour un meilleur pilotage des l'organisation.

c. Dans quel cadre physique ?

La relation entre « emploi – personne -- cadre » est d'une importance capitale pour doper le rendement. Dans une entreprise, on note l'existence de postes fort exigeants. D'autres ne peuvent être exécutés que dans des endroits appropriés, d'autres encore peuvent être exécutés sans difficulté dans n'importe quel endroit et ainsi de suite.

3. Impulsion

Le concept « impulsion » est perçue comme une action d'une force qui agit par poussée sur quelque chose et, tend à lui imprimer un mouvement. C'est donc l'action propre à accroître le développement, le dynamisme d'une activité, d'une entreprise dans le but de produire les effets possibles.

Cette approche revêt une autre signification en management, dans le sens où l'impulsion place le manager comme :

- un modèle et Source de l'action,
- une force d'entrainement, une combinaison de ressources, une coordination de même une cohésion dans l'action.

4. Contrôle

Le contrôle est le vrai pilier du management scientifique. Il vise le respect et la conformité des normes. La réussite dans l'atteinte des objectifs du groupe est aussi tributaire à une unité dans la normalisation.

Sans cela, chacun travaillera à sa manière et à sa guise. Ce qui ne sera pas à l'avantage de l'entreprise.

1.2. De l'assainissement

1.2.1. Généralités

Le concept « assainissement » nous amène à l'action d'assainir, de rendre sain, acceptable et décent. Il implique, en permanence, un ensemble des conditions et d'infrastructures dont le seul rôle demeure d'assurer un bien être intégral à la population d'un milieu donné.

1. Du point de vue sanitaire

Pour Musibono, l'assainissement est un « ensemble de mesures propres à assurer les conditions favorables pour la santé. Il s'agit donc d'inculquer certaines dispositions d'hygiène en vue d'améliorer les conditions d'existence des personnes pour un bien-être meilleur »[1].

2. Du point de vue milieu

L'assainissement se résume comme étant un ensemble de techniques d'évacuation et de traitement des eaux usées et des boues résiduaires. L'assainissement oriente vers une action corrective dans un milieu insalubre perturbé par une présence à l'envers de certains agents pathogènes. Les eaux usées domestiques se répartissent en deux catégories, à savoir :

- les eaux vannes : ce sont des eaux contenants des excrétas en suspension donc la présence des bactéries, virus et parasites fécaux, mais aussi d'azote et d'ammoniac ;
- les eaux ménagères : ce sont des eaux provenant de cuisine, lessive contenant des détergents, des graisses, etc.

3. Du point vue développement

[1]MUSIBONO D.E, Notes de cours *d'Eco-toxicologie*, 2ème Lic Environnement, UNIKIN, inédit, Kinshasa, 2004.

Selon les experts de l'OMS, l'assainissement est « une action visant à l'amélioration de toutes les conditions qui, dans le milieu physique de la vie humaine, influent ou sont susceptibles d'influencer défavorablement le développement, la santé et la longévité »[1]. Ce qui implique la nécessité d'une gestion de l'environnement, qui consiste en une utilisation rationnelle des ressources de l'environnement, de l'espace, en vue de maintenir la qualité du milieu physique et d'harmoniser les équilibres écologiques globaux pour garantir une meilleure qualité de vie pour les générations actuelles et futures[2].

1.2.2. Ouvrages d'assainissement

L'assainissement d'un milieu est également proportionnel à la permanence de certaines infrastructures. Parmi elles, nous citerons :

- ces caniveaux, collecteurs et égouts

les caniveaux, les collecteurs et les égouts servent au drainage et à l'évacuation des eaux usées et pluviales dans le but d'éviter la création des nids d'eaux et nappes stagnantes.

- la décharge intermédiaire

Une décharge intermédiaire est un dépotoir temporaire servant à stocker momentanément les ordures en attendant leur évacuation finale.

- la décharge publique :

La décharge publique est le lieu d'évacuation finale des déchets en vue de leur traitement définitif.

II.GESTION DES DECHETS

2.1. Objectifs

[1]MUSIBONO D.E, op cit.

[2]KIFUANI K. (2008) :*Notes de cours de Pollutions, Nuisances et Toxicologies*, ISP/Gombe, Département de Géographie-Gestion de l'Environnement, 73p.

Les principaux objectifs poursuivis dans la gestion des déchets sont d'ordre à la fois sanitaire, environnemental et technique :

a) Objectifs sanitaires

Les objectifs sanitaires visent à prévenir la contamination de la population par certaines maladies ambiantes qui peuvent se terrer dans l'air et dans l'environnement afin de garantir la santé publique.

b) Objectifs environnementaux

L'environnement étant une ressource, sa préservation en le rendant sain garantira le bien-être général.

c) Objectifs économiques :

La gestion moderne des déchets a balayé les considérations traditionnelles que le monde se faisait des déchets. En ce jour, étant considérés comme une ressources, les déchets donnent de la voie au développement durable par la récupération de certaines matières qui peuvent être réintroduites dans la chaîne de production par le biais du recyclage.

2.2. Matérialisation

La gestion des déchets désigne l'ensemble des opérations et moyens mis en œuvre pour limiter, recycler, valoriser ou éliminer les déchets[1]. Elle implique des opérations de prévention, de pré-collecte, collecte, transport et toute opération de tri et de traitement, afin de réduire leurs effets sur la santé humaine et sur l'environnement. Cette gestion des déchets concerne tous les types de déchets, qu'ils soient solides, liquides ou gazeux, chacun possédant sa filière spécifique.

[1]NAVARRO A., *Gestion et traitement des déchets. Techniques de l'ingénieur*, traités généralités et construction, 1994. 32 p.

2.2.1. Collecte des déchets

La collecte est l'ensemble des opérations qui consistent en l'enlèvement des déchets de points de regroupement pour les acheminer vers un lieu de tri, de regroupement, de valorisation, detraitement ou de stockage[1] . On distingue plusieurs types des collectes. De celles-ci, on épingle:

1. La collecte en porte à porte

Mode d'organisation de la collecte dans lequel le contenant est affecté à un groupe d'usagers nommément identifiables, et le point d'enlèvement est situé à proximité immédiate du domicile de l'usager ou du lieu de production des déchets.

Ce mode de collecte s'applique plus aux déchets ménagers qu'aux déchets industriels.

2. La collecte classique

Elle se rapporte à la collecte en mélange, c'est une collecte traditionnelle, sans triage.

3. La collecte sélective

C'est une collecte de certains flux de déchets (recyclables, secs et fermentescibles), préalablement séparés par les producteurs, en vue d'une valorisation ou d'un traitement spécifique. La collecte sélective s'applique autant aux déchets ménagers qu'aux déchets industriels.

2.2.2. Acheminement des déchets

Il désigne l'ensemble des opérations d'évacuation des déchets depuis leur lieu de production jusqu'au lieu de prise en charge par le service de collecte.

---

[1]PARADIS O., POIRIER M., SAINT-PIERRE L., *Ecologie un monde à découvrir*. Ed. HRW. Itée Montréal.1983. 371p.

2.2.3. Traitement des déchets

Le dictionnaire encyclopédique de l'environnement et du développement durable explicite le traitement des déchets en terme d'un processus visant à :

- valoriser au maximum les déchets ;
- transformer les déchets en rejet éco compatible (retour acceptable des déchets dans le milieu naturel) ;
- stocker les résidus ultimes.

2.2.4. Valorisation des déchets

La valorisation des déchets est un terme générique qui recouvre le recyclage de la matière et organique, la valorisation énergétique des déchets, ainsi que le réemploi, la réutilisation et la régénération.

2.2.5. Recyclage des déchets

Le recyclage est un procédé par lequel les matériaux qui composent un produit en fin de vie (généralement des déchets industriels ou ménagers) sont réutilisés en tout ou en partie.Autrement, il désigne l'ensemble des techniques de transformation des déchets après récupération, visant à les réintroduire dans un cycle de production.

2.2.6. Principes de gestion des déchets

Il existe plusieurs principes de gestion des déchets dont l'usage varie selon les pays et les régions. La hiérarchie des stratégies s'articule autour de la règle des **trois R:**

- réduire ;
- réutiliser ;
- recycler.

Certains experts en gestion des déchets ont récemment ajouté un « quatrième **R** » : « Repenser », qui implique que le système actuel

comporte desfaiblesses qui doivent être repensées dans le sens de l'amélioration.

2.2.7. Techniques de gestion des déchets

Deux techniques de gestion des déchets sont en vogue:

1. Des procédés dits traditionnels ou classiques

Ce sont des techniques de gestion traditionnelle des déchets dans lesquelles on utilise des méthodes non appropriées et non contrôlées pour éliminer les déchets. Ces méthodes se résument en :

- décharges sauvages,
- incinération,
- enfouissement non contrôlée et,
- déversement des ordures dans les endroits non appariés.

2. Procédés dits modernes

Les procédés modernes visent à récupérer dans les déchets certaines matières premières réutilisables en de leur revalorisation. Ici les déchets ne sont pas considérés comme des débris ni comme des détritus dont il faut se débarrasser mais plutôt comme une matière première ou comme une ressource à valoriser.

Parmi ces procédés, on relève [1] :

- la décharge contrôlée,

C'est un procédé le plus simple et souvent le plus économique dans la mesure où les coûts d'approche sont limités. C'est un procédé le plus utilisé dans les nombreux pays pour les ordures ménagères et pour certains déchets industriels ;

[1]AGHTM, Les résidus urbains. *Collecte des résidus urbains*, vol.1 Paris, 1985, p.357.

- la production de combustible solides stockables, se présentant sous forme des granulés ou de flacons et pouvant être utilisés moyennement quelques adaptations ;
- la récupération du méthane produit par la fermentation anaérobie des déchets, soit dans les décharges contrôlées, soit dans des enceintes spéciales.

Hormis les procédés modernes précités, d'autres procédés modernes de traitement des ordures existent. Ce sont :

1. L'incinération

C'est une technique qui consiste à brûler les déchets pour les transformer. Par ce procédé, la matière organique est complètement détruite, ce qui permet une réduction considérable du volume des rebuts. La chaleur produite peut servir de sources de chauffage à édifices, à des serres ou pour d'autres fins ;

2. L'enfouissement sécuritaire

Les déchets sont disposés en couches successives d'environs 2m d'épaisseur à l'aide de niveleuses spéciales. Entre deux couches des déchets, on étend une couche de terre de 15 cm à 30 cm d'épaisseur. Les bactéries se trouvant dans la terre vont dégrader les détritus organiques qui lui avaient été empruntés.

En plus d'être un processus de recyclage écologique, sa réglementation stricte en fait une solution très acceptable du point de vue économique. Ce procédé ne doit pas être utilisé pour les déchets toxiques ou non biodégradables ;

3. Compostage

Cette technique consiste à faire fermenter rapidement les produits fermentescibles contenus dans les déchets urbains. Il en résulte un compost utilisé principalement pour enrichir les terres agricoles comme

engrais organique. Ce qui comporte un avantage écologique. Ce procédé nécessite une séparation des déchets ;

4. Traitement mixte : Dans ce type de traitement, on note la combinaison de ces trois procédés précédents. Cette combinaison peut être opérée de diverses façons : incinération et enfouissement sécuritaire, compostage et incinération.

2.3. Etat de lieu

2.3.1. Démographie

D'après une étude récente de la Mairie de Boma, la ville compte 263.191 habitants répartis comme suit :

- 80.746 habitants pour la commune de Kabondo dont 35 expatriés ;
- 106.922 habitants pour la commune de Kalamu dont 23 expatriés ;
- 75.523 habitants pour la commune de Nzadi dont 263 expatriés.

2.3.2. Activités humaines

Etant une ville urbano-rurale, la population de la ville de Boma à un penchant pour des activités qui sont en rapport à cette situation. De ce fait, la production des déchets dépend, en partie, des activités modernes ainsi que des activités agricoles.

2.3.3. Prise en charge des déchets dans la ville de Boma

D'après des enquêtes récentes, la ville de Boma ne dispose d'aucune politique de gestion des déchets. Elle souffre de ce qui suit :

- Du point de vue réalité, on relève :

- l'existence des dépotoirs béants dans plusieurs coins de la ville,
- l'existence des petites décharges derrière presque chaque maison,
- la transformation en décharges publiques des divers cours d'eaux urbains de la ville,

- de jets libres et sans conséquence juridique des déchets sur les trottoirs, rues et places publiques,

- Du point de vue infrastructure, observe :

- l'obstruction du réseau de canalisation et de drainage des eaux ;
- l'absence de curage du principal exécutoire de la ville qui est la rivière Kalamu ainsi que celui de ses petits affluents ;
- l'absence de décharges intermédiaires et publiques.
- Du point de vue conscience populaire, il est fait état de :

- l'absence de culture des poubelles,
- l'absence des campagnes de sensibilisation autour des déchets,
- l'absence d'une éducation populaire pour gestion managériale des déchets.

- Du point de vue organisation, on déplore :

- l'absence de structure ou organisme de ramassage des déchets,
- l'absence d'une organisation fonctionnelle de gestion des ordures,
- l'absence des poubelles dans des ménages,
- l'absence de structure de recyclage de déchets.

- Du point de vue management, on cite principalement :

- la stérilité d'initiatives privées sur la gestion durable des déchets,
- la non implication de l'exécutif urbain,
- l'absence des services d'entretien des rues.

- Du point de vue sanitaire, il y a :

- persistance de certaines maladies dont le paludisme, infections respiratoires, diarrhées simples, fièvre typhoïde et intermittence du choléra.

2.4. Conséquences sévères

Les constatations observées à l'examen de réponses recueillies démontrent clairement que la gestion des ordures ménagères à Boma demeure un chantier vierge, non encore exploré. Cela engendre plusieurs conséquences, à savoir :

- Au plan politique, il est fustigé l'affaiblissement du pouvoir de l'Etat, en effet, cet état de chose se matérialise par une sorte d'abandon, d'impuissance et d'inactivité de l'Etat par rapport au vécu quotidien de la population bomatracienne qui se ressente rejeter par celui qui devrait protéger la vie publique.
- Au plan environnemental, il est dénoncé la persistance de l'insalubrité en milieux urbains et l'obstruction des caniveaux et des égouts,
- Au plan social, la population ne se complait pas à vivre dans un milieu insalubre qui l'expose aux maladies de la main sale et endémiques. Cette population réclame et c'est cela qui devrait être fait, une éducation sommaire sur la gestion des ordures,
- Au plan économique, il y a sans contredit, une forme d'appauvrissement de la population.

3.5. Suggestions utiles

La gestion des déchets en milieux urbains est d'abord une question :

1. Publique

Elle impose une implication de l'Etat qui doit créer les conditions nécessaires pour une bonne administration de la question. L'Etat doit :

a. Planifier la gestion des ordures

En choisissant des sites, dans différents quartiers de la ville, servant de déverse transitoire des déchets, précédé, en amont, par l'instauration d'une culture civique de la poubelle dans chaque ménage.

Cette étape impose également une prévision de moyens d'évacuation desdites déchets vers la décharge publique.

b. Organiser la gestion des déchets

En établir des structures d'autorité, des responsabilités, des relations et de la division de travail. L'organisation consiste à réunir les gens sur des tâches distinctes au sein d'une même structure de façon, non seulement, à accomplir le travail, mais aussi à procurer une satisfaction à ceux qui l'accomplissent.

c. Impulser le personnel des organismes de gestion des déchets

Il s'agit ici de placer et d'encourager les gens à faire la chasse aux déchets urbains pour un assainissement réussi des milieux de vie de la population, en utilisant une politique expérimentale d'auto-application et en employant la méthode la moins productrice des risques.

d. Contrôler l'état d'assainissement des milieux de vie des ménages

Hormis le fait de veiller à ce que tout se passe conformément aux règles et aux ordres établis, un système de contrôle de l'état d'assainissement dans les ménages et dans la rue à l'instar du défunt service d'Hygiène s'impose. Ce qui permettra à la population d'entériner la question des déchets urbains dans leur quotidien et dans leurs consciences.

2. Sociale

A défaut d'entériner la question des déchets ménagers dans les habitudes quotidiennes de ménages, il faut en faire une question de vie ou de mort. Une question d'investissement ou de démission. La population doit avoir la culture de la gestion rationnelle des ordures.

Il faudrait également que cette même population découvre que les déchets urbains sont, à la fois, une ressource et un danger pour la survie. Pour autant que le problème de la gestion des déchets réside en bonne

partie dans le fait qu'ils ne soient pas considérés comme une ressource, l'implication des uns et des autres ne sera pas déterminante.

3. Organisationnelle :

Cette organisation ne doit seulement commencer par la mise en place d'un organisme de stockage et d'évacuation des déchets urbains ; mais d'abord dans la pensée de la population.

Chaque ménage doit s'impliquer pour monter une petite organisation de locale dans l'un des coins de la parcelle pour une gestion rationnelle et durable des déchets.

4. Economique :

Elle peut constituer à la fois une ressource financière tant pour l'Etat, pour celui qui en produit que pour celui qui l'évacue. Aussi, la fabrication locale du compost naturel peut favoriser les activités agricoles et piscicoles.

Le ramassage des déchets peut également fournir de petits moyens à ceux qui s'y donnent. L'état également peut tirer des recettes dans les taxes qui peuvent résulter de la gestion des déchets par les ménages et les organismes privés.

En somme, de manière pratique, nous suggérons aux uns et aux autres ce qui suit :

- insertion de la gestion des ordures ménagères dans la politique de gouvernance publique ;
- changement de mentalités ;
- instauration de la culture de poubelles dans les ménages ;
- création d'un service de ramassage des déchets urbains ;
- création des décharges intermédiaires dans différents sites de la ville ;

- Création d'une grande décharge publique dans la périphérie de la ville, servant de destination finale desdits déchets ;
- Création de structures de recyclages des déchets urbains.

CONCLUSION

Il nous a été impossible d'assécher la question ayant trait au management des déchets urbains dans la ville de Boma à travers cette réflexion. Néanmoins, nous pouvons affirmer que le vide organisationnel constaté sur cette question est interpellateur.

Toutefois, avec le réchauffement climatique, l'abondance de pluies potentielles, la non prise en charge de la question par les uns et les autres ainsi que l'absence d'une conscience politique, populaire et organisationnelle sur la question des déchets dans la ville de Boma peut conduire à une réelle tragédie sanitaire et environnementale.

Raison pour laquelle l'interpellation et le questionnement ci-après est adressé au public :

- A quand le réveil d'une conscience globale sur la gestion des déchets à Boma ?
- Faut-il continuer à croiser les bras devant cette réalité, pourtant, nocive et source de déséquilibre sanitaire, social et économique ?
- Peut-on continuer à rester inerte et sans réaction des masses sur cette réalité ?
- Est-il trop tard pour l'autorité urbaine, organisations et ménages d'ajuster le coup et de polir les efforts pour l'éradication de l'insalubrité dans la première capitale de la République Démocratique du Congo ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I. Ouvrages

1. HELLRIEGEL - SLOCUM - WOODMAN, *Management des organisations*, Ed. Nouveaux Horizons, Paris 2005

2. Isabelle HUAULT, *Le Management International*, éd. La découverte, paris 1998.

3. KIDINDA SHANDUNGO, *Principes de base de Management*, éd.CERUP, Kinshasa, 2005

4. PARADIS O., POIRIER M., SAINT-PIERRE L., *Ecologie un monde à découvrir*. Ed. HRW. Itée Montréal. 1983.

II. Cours inédits

1. FAYOL H., cité par MAMBA NDJILA-PANDA, Management Approfondi, cours inédit, L1, Mgt, UNIC, Kinshasa, 2006-2007.

2. KIFUANI K. (2008) : Notes de cours de Pollutions, Nuisances et Toxicologies, ISP/Gombe, Département de Géographie-Gestion de l'Environnement.

3. MAMBA NDJILA PANDA, Management Approfondi 2, Cours, Inédit, UNIC, L1, Kinshasa, 2013-2014.

4. MUSIBONO D.E, Notes de cours *d'Eco-toxicologie*, 2ème Lic Environnement, UNIKIN, inédit, Kinshasa, 2004.

5. NSAMAN -O- LUTU, Cours de Management, (inédit), CEPROMAD Kinshasa, 1996.

6. TAYLOR F, cité par MUTOMBO MUSAU, Cours des questions spéciales de Management (inédit), CEPROMAD, Kinshasa, 2006-2007

III. Articles scientifiques

1. AGHTM, Les résidus urbains. Collecte des résidus urbains, vol.1 Paris, 1985.
2. NAVARRO A., Gestion et traitement des déchets. Techniques de l'ingénieur, traités généralités et construction, 1994.

L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT DES MARCHANDISES EN COURS D'IMPORTATIONS VERS LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO.

PAR

Espoir LELO KHASA et Jean Michel MBUDI MUANA MBUDI

1. Assistant, Faculté de Management & Sciences économiques
2. Assistant, Faculté de Management & Sciences économiques

Université du CEPROMAD « UNIC »

INTRODUCTION

Les marchandises acheminées de part et d'autres des frontières dans le cadre des échanges internationaux sont soumises à plusieurs modes de transport. L'histoire du transport maritime porte l'empreinte d'une quête patiente de sécurité pour les marchandises livrées à la mer capricieuse et indomptable. En dépit de tous les progrès de la science et les performances technologiques enregistrées dans le domaine du transport maritime, toute marchandise, quels que soient la nature, son emballage et sa destination, est exposée à des risques si divers.

Ces risques, nombreux et variés, se classent cependant en risques ordinaires ou particuliers de transport (casse, vol, rouille, torsion, corrosion, souillure, …) et en risques exceptionnels (risques de guerre, de grève, d'émeute, de terrorisme, de sabotage,…).

A ces derniers s'ajoutent bien sur les risques liés aux diverses opérations auxiliaires, manutentions, chargements, déchargements, entreposages intermédiaires.

Ces risques exceptionnels se traduisent par des avaries dont les conséquences financières sont généralement très lourdes tant pour les propriétaires que pour les assureurs des marchandises. Ils sont fréquents à notre époque mais heureusement sous d'autres cieux, puisqu'aussi bien grâce tant à la politique, de bon voisinage qu'à la paix politique et sociale instaurée par les pouvoirs publics, la République Démocratique du Congo se trouve épargnée des conflits politiques et sociaux qui engendrent certains risques à conséquence néfaste.

La réalisation de l'un de ces risques constitue en tout cas une avarie et c'est pourquoi dans le domaine du transport maritime, on parle d'avarie pour tous dommages, de quelle nature qu'ils soient, et pour toutes pertes survenant au cours d'une expédition, aussi bien la perte totale d'un colis que le dégât matériel subi par une marchandise ou par le bâtiment qui la transporte.

Même si l'assurance du transporteur permet de couvrir certains de ces risques, les conventions internationales prévoient des limitations des responsabilités de ce dernier.

Pour se mettre à l'abri de pertes non remboursables, des risques d'insolvabilité du transporteur et des délais souvent très longs de règlement, l'assurance des marchandises doit toujours être envisagée lors de la négociation du contrat commercial.

Cette situation n'épargne pas les opérateurs économiques en République Démocratique du Congo qui sont souvent victimes des pertes et dommages divers.

Cette étude fait suite à la réalité forte poignante vécue régulièrement sur terrain lors des opérations de dédouanement des marchandises importées au port de Boma. Plusieurs cas de saisies et de destruction de ces marchandises occasionnées par des dommages survenus à ces dernières ou à la suite de l'expiration de la date de péremption ou encore des interdits du gouvernement ; ces marchandises sont saisies et détruites par les services

compétents de l'Etat sans dédommagement des propriétaires impuissants à la réclamation parce que n'ayant pas souscrit une assurance-facultés ; une situation désastreuse pour les opérateurs économiques congolais de la fuite de grosses sommes d'argent qu'ils engagent auxquelles s'ajoutent les frais additionnels à l'acquisition de leurs marchandises du lieu d'achat au lieu de destination finale pour être détruites sans contre paiement de leurs valeurs.

La valeur réelle de dommages subis par des opérateurs économiques lors des saisies ou de destruction de leurs marchandises interpelle toute personne avisée. Cela va de soi que la matérialisation de ce phénomène à coût élevé soit résolue à travers la publication du présent article.

Nos investigations sont basées sur un double remède, à savoir :

- l'acquisition de régime de l'assurance-facultés qui remettrait tant soit peu en droit l'opérateur économique victime des produits avariés
- le renforcement des capacités sur les tactiques managériales axées sur l'importation des produits ou marchandises. Une manière de contribuer à une gestion rationnelle.

Outre l'introduction et la conclusion, la présente étude s'articule autour de trois points. Le premier définit l'assurance maritime et transport, l'importation des marchandises et l'avarie. Le deuxième s'atèle sur la description et fonctionnement de la structure ayant le contrôle des avaries à l'Office Congolais de Contrôle et le troisième porte sur l'examen des forces et faiblesses ainsi que les propositions pour remédier à ce phénomène.

I. DEMINAGE ET DEMYSTIFICATION DE QUELQUES CONCEPTS

1.1. Assurance maritime

Certains auteurs définissent le terme « assurance » comme étant « un contrat passé entre une personne et une société (compagnie d'assurances) qui la garantit contre les risques éventuels » ([1]).

Cela va de soi que l'assurance-maritime demeure un contrat par lequel l'assureur, qui est une compagnie d'assurances, s'oblige, moyennant primes, d'indemniser son assuré des pertes ou dommages provenant de fortune de mer et d'événements fortuits ou volontaires qui résultent d'une expédition maritime. Cette convention ou cet accord de volontés entre l'assureur et l'assuré est consigné dans deux documents importants destinés à faire valoir ce que de droit pour l'un comme pour l'autre. Ces documents sont :

- la police d'assurance,
- le certificat d'assurances.

La police d'assurance fixe les conditions générales (clauses du contrat-type) et particulières (clauses adaptées à la situation particulière de l'assuré) d'exécution du contrat convenu. Tandis que le certificat d'assurance appelé aussi avenant de banque, atteste que la marchandise en mouvement d'expédition se trouve bel et bien assurée dans le cadre d'une police d'assurance.

La police est établie par l'assureur et contresignée par lui et l'assuré, mais le certificat est signé par une autorité compétente reconnue comme telle pour besoin de confiance et de véracité car une fois signé, le certificat d'assurance fait foi d'un fait et d'un droit.

Tous ceux qui ont intérêt à la conservation du navire et de sa cargaison sont fondés de conclure une assurance maritime ([1]).

---

[1] Dictionnaire Universel, 2ème édition, Edicef, Hatier, Paris, 1996, p.87

1.2. Importation des marchandises

De nos jours, les économies des Nations sont devenues interdépendantes. Plus aucun pays ne vit aujourd'hui en autarcie : les échanges commerciaux entre Etats modernes se font dans tous les sens et à grandes échelles. Toutes ces transactions économiques des biens, services, techniques ou capitaux qui s'opèrent entre pays constituent ce qu'on appelle en économie politique « importation » ou « exportation », selon qu'elle se fait de l'extérieur des frontières vers l'intérieur d'une Nation ou inversement.

Importation et exportation désignent ainsi des opérations commerciales qui sont exclusivement du domaine macro-économique parce qu'allant d'un Etat vers un ou plusieurs autres et dans les deux sens.

L'importation des marchandises constitue aujourd'hui un auxiliaire irrécusable, un secteur puissant et efficace dans le commerce qui favorise l'amélioration croissante et le développement croissant des conditions de vie de l'humanité coute entière car elle simplifie les relations économiques naguère ardues ([2]).

L'une des caractéristiques essentielles d'un pays sous-développé étant l'expansion excessive du secteur tertiaire, la vie dans la République Démocratique du Congo dépend principalement des importations des produits finis de l'étranger : les congolais achètent à l'extérieur, dans des transactions d'envergure, les biens nécessaires à la survie de leurs concitoyens.

Ces biens sont de plusieurs natures : matériaux de construction, textiles, produits alimentaires, produits pharmaceutiques, verreries,… ils parviennent par cargaisons diverses

---

[1] PAUWELS, M., Principes d'économie commerciale et de comptabilité, A. De Boeck, Bruxelles, 1970, p.44
[2] ANTOINE, CH., Economie sociale, Ed. Librairies Félix Alcam& Guillaumin réunis, Paris, 1908, p.311

utilisant d'innombrables moyens de transport : le bateau, l'avion, le train, le camion, … Tous ces biens sont communément appelés « marchandises ».

1.3. Avaries

Par avarie, l'on entendrait tout dommage survenu à un navire et/ou à une cargaison

Nous distinguons deux principales sortes d'avaries : les avaries communes et les avaries particulières.

1.3.1. Les avaries communes : sont des dommages volontaires et dépenses extraordinaires exposés pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison. Pour échapper à un danger qui menace tout à la fois le navire et la cargaison et afin d'alléger le poids du navire, le commandant de bord peut décider de jeter à l'eau une partie de la cargaison.

Quatre conditions essentielles doivent être réunies pour déclarer une avarie commune :

- un sacrifice volontaire, c'est-à-dire qu'il faut que le capitaine décide volontairement de causer des dommages ou d'engager une dépense dans l'intérêt une dépense dans l'intérêt commun ;
- un danger réel, c'est-à-dire que le risque de perte du bâtiment et de la cargaison doit être vraiment imminent ;
- le sacrifice doit aboutir à sauver le navire et la cargaison.

Dans ce cas, le transporteur et chacun des propriétaires des marchandises sauvées sont dans l'obligation de supporter une part équitable du dommage causé.

1.3.2. Les avaries particulières : sont des dommages accidentels causés soit au navire soit aux marchandises. Ces avaries restent définitivement à charge de celui dont la chose est atteinte. Quand un sinistre est survenu aux marchandises assurées, le réceptionnaire doit :

- prendre des mesures destinées à éviter l'extension ou l'aggravation de l'avarie ;
- veiller à la conservation du recours contre les tiers responsables. La nature d'avaries est intimement liée à la cause. Les avaries résultent de plusieurs risques que nous pouvons regrouper en deux catégories :
- ces risques ordinaires de transport,
- ces risques exceptionnels.

1.3.2.1. Les risques ordinaires de transport

Dans cette catégorie des risques, nous pouvons distinguer les causes directes et les causes indirectes.

- **Causes directes**

Sont les risques qui touchent les marchandises elles mêmes :

- vol en cours de transport ou pendant l'entreposage ;
- mauvaise manutention due soit au manque de moyen approprié soit à l'inconscience des manutentionnaires,
- défaut d'arrimage

- **Causes indirectes**

- Multiplicité des procédures et formalités qui font prolonger le séjour des marchandises en magasins ou entrepôts ;

- Encombrement des ports et entrepôts qui ralentit et rend difficile le traitement du fret, laissant parfois les marchandises exposées aux intempéries (pluie, chaleur, humidité),

- Insuffisance exposées aux intempéries (pluie, chaleur, humidité),

- Insuffisance des engins de manutention qui handicape la fluidité des livraisons.

1.3.2.2. Les risques exceptionnels

- guerres étrangères ou civiles ;
- Terrorisme ;
- Grève,
- Emeutes, pillages.

Comme explicité plus haut, lorsqu'un sinistre aux marchandises, le réceptionnaire doit prendre certaines dispositions.

D'où souscrire une assurance-marchandise serait de bon ton pour l'importateur qui voudrait se faire assister face à ces cas de désagrément.

II. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DE LA STRUCTURE

Cette étude a été réalisée à l'Office Congolais de Contrôle dans la ville de Boma située dans la province du Kongo Central, à plus ou moins 500 Km de Kinshasa, Capitale de la République Démocratique du Congo.

L'Office Congolais de Contrôle, vu la grandeur des activités qu'elle organise compte parmi ses Départements d'exploitation, un département commissariat d'Avaries qui est « une structure administrative et technique qui a à sa charge l'organisation et la réglementation du jeu d'expertises, dans le domaine du transport des marchandises. Car de nombreuses expertises différentes peuvent avoir lieu à des moments différents et pour des buts différents » ([1]).

[1]Stanys ISAKA MBAMVU, Module de formation sur le commissariat d'avaries, Kinshasa, avril 2007, p.5.

L'intervention de cette structure spécialisée peut être sollicitée à l'occasion d'une multitude de contrats maritimes différents, à titre préventif ou à la suite d'un sinistre effectif.

A titre préventif pour réunir à priori des preuves dans les cas d'une contestation ou d'une avarie ultérieure éventuelle : c'est cette précaution qu'elle prend lorsqu'elle fait établir, par exemple, l'état des marchandises, de l'arrivage et des cales avant le départ ou à l'arrivée du navire par ses agents attitrés qui sont ses experts.

On appelle les experts de cet organe technico-administrative les commissaires d'avaries. Leur rôle dans cette structure se ramène à plusieurs opérations sur terrain.

2.1. Structure fonctionnelle du commissariat d'avaries

L'intervention d'un expert ne se limite pas seulement quand un dommage ou une s'est déjà produite mais il intervient dans plusieurs domaines notamment :

- la surveillance (des marchandises) et la prévention des avaries ;
- le constat d'avaries,
- le traitement des recours et des contentieux…

2.1.1. La surveillance et prévention

La surveillance et prévention est une opération dans laquelle différentes dispositions (mesures et mécanismes) intellectuelles et techniques sont mises en œuvre pour prévenir ou pour devancer la surveillance d'un dommage prévisible ou non dans le but d'en contenir ou d'en minimiser les effets (pertes ou dégâts) au cas où ils venaient quand même à se produire.

Cette structure qui requiert pour l'expert (commissaire d'avaries) des capacités de contrôler à fond le travail en talonnant la marchandise, à être plus près de celle-ci de manière à réduire les dommages.

2.1.2. Le constat d'avaries

Cette structure s'occupe de la conduite des expertises par le commissaire d'avaries. Cette opération est déclenchée à la requête d'un assureur ou d'un assuré (réceptionnaire). Celle-ci consiste à déterminer la réalité, la nature et la cause des dommages survenus à une marchandise.

2.1.3. Le recours et contentieux

Le recours est une action intentée par l'assureur contre les tiers responsables des dommages subis par la marchandise au cours du transport. Les gestionnaires des recours exercent des réclamations au nom et pour le compte des assureurs contre le tiers responsables des dommages pour récupérer le montant payé au titre d'indemnité d'assurance.

Les gestionnaires de contentieux ont pour mission de donner aux assureurs des avis et considérations sur les possibilités et/ou les chances d'un recours à envisager à la suite d'une expertise réalisée.

Outre cet aspect, le commissariat d'avaries traite également des cas de contentieux, à savoir :

- la destruction ;
- la non-conformité ;
- le triage ;

- le recyclage ;
- le refoulement ;
- la saisie de ma marchandise et
- le transfert ou le convoyage.

De ces différents aspects du recours et contentieux, le volet destruction nous parait plus intéressant pour notre article.

En sus du travail abattu dans les domaines cités ci-haut, une autre structure s'occupe de la confection des statistiques des cas d'avaries constatées au cours du mois, trimestre, semestre ou de l'année.

2.2. Conduite des expertises

2.2.1. Mission de surveillance et prévention

La procédure à suivre pour la surveillance et prévention des marchandises est la suivante :

- une requête ponctuelle ou permanente du client précisant la démarche à suivre par l'expert dans la conduite de la mission ;
- avant l'arrivée du navire ;
- à l'arrivée du navire ;
- pendant le déchargement ;
- à la fin du déchargement.
- dresser le rapport d'expertise (préliminaire ou définitif) à transmettre au requérant avec la note de frais.

2.2.2. Constats d'avaries

La nature de l'avarie est intimement liée à la cause. Nous retiendrons à titre illustratif :

- le manquant ;
- le coulage ;
- la casse ;
- le pliage ;
- la moisissure ;
- la coagulation ;
- la fente ;
- le froissement ;
- la bosselure …

Lorsqu'une avarie est survenue, l'assuré doit, en tout premier lieu, faire dresser un constat des dommages qui permettra d'établir la réalité, la nature, la hauteur et la cause des dommages. L'assureur doit disposer, en effet, d'un document lui fournissant des indications pouvant lui permettre de déterminer si le dommage subi résulte d'un risque couvert par la police et le montant de l'indemnité due à l'assuré eu égard aux conditions de la police.

Il incombe donc au réceptionnaire de la marchandise ou à son mandataire de requérir l'intervention du commissaire d'avaries dès qu'on peut craindre des dommages ou manquants.

Le rôle de l'expert (commissaire d'avaries) est de constater de manière impartiale, les pertes ou dommages subis par les marchandises assurées et de dresser un rapport détaillé aux assureurs.

Le constat d'avaries s'effectue de concert et en présence de toutes les parties (transporteur, réceptionnaire, commissaire d'avaries et autres services intéressés tels que le service de quarantaine animale et végétale, l'Agence Nationale de Renseignements, …) qui sont ainsi liés par le rapport du commissaire d'avaries.

2.2.3. Contentieux et exercice de recours

Le gestionnaire de contentieux analyse les certificats d'avaries et les rapports d'expertises émis et donne aux assureurs des avis et considérations sur les possibilités et/ou les chances d'exercice ou d'aboutissement d'un recours éventuel.

Lorsqu'un assureur indemnise son assuré, il est en droit de se retourner contre le tiers responsable des dommages pour récupérer le montant payé au titre d'indemnité d'assurance.

2.3. Production ou l'exploitation

2.3.1. Volume des cas d'avaries constatées

En sa qualité d'organisme tierce partie impartiale d'évaluation de la conformité des produits par des essais physico-chimiques et/ou microbiologiques et au regard de sa mission de protecteur des consommateurs et pour que la République Démocratique du Congo ne soit pas une poubelle, l'Office Congolais de Contrôle apporte des éléments d'appréciation fiables lors de la certification des produits et lors de l'inspection des marchandises à l'importation en République Démocratique du Congo, grâce à ses nombreux laboratoires disséminés à travers le pays.

Dans sa mission, l'Office Congolais de Contrôle a pu analyser d'innombrables échantillons.

De ces échantillons, on a décelé des milliers de cas de non-conformité qui ont marqué notre mémoire. Parce que de nombreux propriétaires sont restés non indemnisés faute d'assurance.

L'Office Congolais de Contrôle a pu constater 6.271 cas d'avaries de cinq dernières années dont 2.992 des produits alimentaires, soit 97,71 % et 3.279 cas des produits non alimentaires, soit 52,29 %.

De tous ces cas d'avaries constatées, 3.087 cas ont été déclarés à l'Office Congolais de Contrôle qui ont donné lieu à l'établissement de certificats d'avaries au niveau de Kinshasa et dans la Direction Provinciale du Kongo Central. C'est dire que dans 3.087 cas, les pertes encourues ont été suffisamment importantes pour justifier l'introduction d'une réclamation en indemnisation. Tandis que 3.184 cas non déclarés ont fait l'objet des saisies pour être soit refoulés ou soit détruits sans réclamation faute de la non-souscription de l'assurance marchandise.

Au regard de tous ces cas constatés, nous avons voulu attirer l'attention des opérateurs économiques qui importent, exportent ou produisent localement leurs marchandises et produits à se conformer aux normes et aux lois du pays pour ne pas être victime des conséquences liées aux différents cas de non-conformité.

2.4. Stratégie en place

La structure de notre article réalise les constats, certificats et expertises lorsque des dommages surviennent à des marchandises sur le territoire de la République Démocratique du Congo. C'est un maillon essentiel du marché congolais de l'assurance maritime. Bénéficiant d'une connaissance parfaite de leur environnement immédiat et spécifique, les

experts de l'Office Congolais de Contrôle apportent toute l'information indispensable à la préservation des intérêts des assureurs et de leurs clients ([1]).

Les rapports effectués par le commissariat d'avaries, en établissant la nature, la hauteur et la cause des dommages, permettant aux assurés de faire valoir leurs droits, dans le cadre d'une indemnisation auprès de leur compagnie d'assurance.

Par ailleurs, le commissariat d'avaries propose également des services de surveillance de marchandises, d'investigation dans le domaine des assurances et d'exercice, au nom et pour le compte des assureurs, des réclamations contre les tiers responsables des dommages subis par les assurés.

III. FORCES ET FAIBLESSES

3.1. Forces

L'Office Congolais de Contrôle doit son existence au client. Il est au cœur de sa vision stratégique et de son action. L'écoute du client est une valeur essentielle de l'office, pour comprendre, anticiper ses besoins et toujours améliorer ses services afin de mériter la confiance de la clientèle.

- Pour éviter que la République Démocratique du Congo soit considéré comme une poubelle, l'Office Congolais de Contrôle a mis sur pied une structure technico-administrative qui s'occupe des expertises des marchandises qui connaissent des dommages tant à l'exportation qu'à l'importation ainsi qu'à la production locale et établi les certificats y afférents en vue d'une indemnisation par l'assureur de ces dernières.
- Pour assurer ces expertises, l'Office Congolais de Contrôle dispose d'un personnel possédant le savoir-faire et l'imagination nécessaires pour rester en contact avec les

[1] LELO KHASA, E., Stratégies managériales pour l'expertise des marchandises en cours d'importation vers la République Démocratique du Congo Cas d'avaries à l'Office Congolais de Contrôle/Boma, 2010-2011, p.67

assureurs de l'étranger et les opérateurs économiques et permettre à la réalisation des expertises sans faille.

- Ses experts suivent régulièrement des formations tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays.

3.2.Faiblesses

- Manque des rencontres avec les opérateurs économiques (importateurs et exportateurs) en vue de les sensibiliser sur le rôle qu'il joue en matière d'assurance de marchandises ;
- Faible contact avec les assureurs étrangers pour gagner des marchés afin de maximiser ses activités dans ce secteur ;
- Manque de monopole dans le domaine de surveillance des marchandises.
- Non souscription de l'assurance transport des marchandises par les opérateurs économiques (importateurs ou exportateur) qui croient que pour compenser la baisse de leurs profits ou bénéfices, il faut importer ou exporter tout en évitant le paiement de l'assurance qui, selon eux, alourdit les dépenses à l'acquisition de leurs marchandises. Pourtant, l'assurance marchandises garantit la sécurité des marchandises en cours de voyage et donne lieu d'indemnisation en cas de perte ou sinistre de celle-ci. Ils doivent y accorder une importance capitale, c'est ce qui concourt à leur agrément personnel, qui permet de couvrir leurs affaires qui sont leur moyen de survie.

3.3. Proposition de remèdes

Notre objectif principal à ce stade de notre étude repose sur une triple question très capitale, pour le développement économique de la République Démocratique du Congo et l'accroissement du niveau des affaires des opérateurs économiques:

1°) Comment l'Etat doit-il protéger les marchandises et équipements importés en République Démocratique du Congo à grands coups de devises étrangères par les opérateurs économiques ?

2°) Comment l'Office Congolais de Contrôle entend-il toucher les cœurs des opérateurs économiques à souscrire une assurance marchandise ?

3°) Comment les opérateurs économiques peuvent-ils prendre quelques précautions élémentaires en vue de réduire les risques d'avaries ?

1) **A la première préoccupation** :

- Il est question généralement de savoir laquelle des deux parties (importateur ou exportateur) a la responsabilité d'assurer la marchandise au cours du transport principal. C'est ici où nous voulons recommander au législateur congolais de s'inspirer de l'expérience d'autres pays africains tels que le Cameroun, l'Algérie, … qui ont institué une assurance obligatoire pour couvrir les marchandises importées. Cette obligation pourrait être instaurée dans le but de relancer le marché des assurances et limiter en même temps la sortie des devises étrangères d'une part, et de ne pas laisser sans assurance des marchandises et équipements achetés en devises étrangères par les opérateurs économiques en République Démocratique du Congo d'autre part.

- Libéraliser le secteur d'assurance tout en liquidant la Société Nationale d'Assurance au profit de plusieurs compagnies d'assurances qui permettront aux opérateurs économiques de négocier avec une compagnie d'assurance de leur choix comme il est le cas dans les pays cités ci-haut.

Au delà de cet aspect légal et obligatoire, les importateurs congolais pourront se familiariser avec l'assurance transport de marchandises et ce pour des fins de sécurité.

2) Quant à l'Office Congolais de Contrôle, nous recommandons l'organisation des rencontres avec les opérateurs économiques (importateurs et exportateurs) ainsi que d'autres partenaires en vue de sensibiliser ces derniers sur le rôle qu'il joue en matière d'assurance de marchandises et les inviter à mettre le cap sur le développement économique de la République Démocratique du Congo.

Que l'Office Congolais de Contrôle organise des formations permanente et régulière des agents affectés à cette structure technico-administrative dans le but d'une mise à niveau tant dans les domaines spécifiques d'intervention que dans les domaines connexes. Cela permettra à ces derniers d'être plus vigilants pour que la République Démocratique du Congo ne soit pas une poubelle.

3) Aux opérateurs économiques, nous recommandons d'abord une meilleure connaissance des formalités et des procédures en vigueur en matière d'importation et d'exportation, ceci en vue de réduire les risques d'avaries.

L'opérateur économique doit ensuite veiller à disposer à temps de tous les documents nécessaires aux opérations d'expédition ou de dédouanement. Il doit aussi veiller à la qualité des agents préposés à ces opérations pour éviter le prolongement des séjours en entrepôt compte tenu de la date de péremption de celle-ci.

L'opérateur économique doit enfin, veiller à la qualité de l'emballage, du marquage, de la date de péremption, de l'étiquetage de la marchandise au moment de la conclusion du marché d'achat. Un emballage doit être adapté à la nature particulière de la marchandise protégée, au mode de transport retenu et au voyage à effectuer. L'inadaptation du conditionnement, de l'emballage et du marquage d'une marchandise peut être la cause d'avarie au même titre que la manutention brutale ou le mauvais arrimage, il peut entrainer ou favoriser l'écrasement d'un colis, la dispersion, la casse ou le vol de son contenu. Un carton aplati revêt très facilement aux yeux d'un ouvrier dans un entrepôt la signification d'un objet abandonné auquel on peut faire subir n'importe quel traitement. Un marquage imprécis ou altérable peut pour sa part donner lieu à des erreurs de destination et par conséquent, à des pertes.

Cependant, un bon emballage n'est pas nécessairement celui qui est le plus lourd, le plus robuste d'apparence ou le plus cher.

L'opérateur économique, à l'exportation ou à l'importation comme dans les transactions locales, doit être attentif à la qualité de l'emballage qu'il fournit et à celle de l'emballage qui lui est fourni, l'idée serait d'avoir recours à des emballages agrées ou contrôlés par des organismes spécialisés.

L'infrastructure humaine et matérielle de l'Office Congolais de Contrôle lui permet d'assurer valablement ce type de contrôle.

Et par-dessus tout, l'opérateur économique doit pour raison de sécurité, souscrire à une assurance de sa marchandise tant sur le plan national que sur le plan international.

CONCLUSION

Une avarie est établie à la suite d'un constat physique de la marchandise ou simplement sur base de documents qui l'accompagnent. Et la nature d'une avarie est fortement tributaire de la cause qui l'a provoquée car c'est la loi de la cause à effet qui est en jeu en cette occurrence. Ainsi, selon sa cause une avarie peut être un manquant, une casse, une brûlure, un pliage, une torsion,…

Notre souci majeur dans cet opuscule a été centré sur deux points essentiels, à savoir :

- l'acquisition de régime de l'assurance-facultés ou l'assurance marchandises qui remettrait tant soit peu en droit l'opérateur économique victime des produits avariés,
- le renforcement des capacités sur les tactiques managériales axées sur l'importation des produits ou marchandises et équipements.

Les réalités actuelles démontrent un réel besoin d'assainissement du secteur des assurances des marchandises que l'on considère comme une nécessité impérieuse pour le développement de l'économie tant nationale que de l'opérateur économique, la garantie des personnes et la sécurisation des affaires.

Aussi, il revient à l'Office Congolais de Contrôle de créer un cadre de sensibilisation et de dialogue en vue de porter à la connaissance du public le rôle de l'assurance en cas d'avaries.

De ce qui précède, l'assurance est d'autant plus utile que les risques auxquels les assurés sont exposés se réalisent plus souvent et sont susceptibles de produire des sinistres plus graves.

Par conséquent, que les opérateurs économiques et autres personnes-ressources en République Démocratique du Congo en prennent conscience.

5. REFERENCES

A. OUVRAGES

[1] BRIMO, A, (1972), les méthodes des sciences sociales, Ed. Mont Chrétien, Paris.

[2] FELLI (M.), (1998), Assurer l'entreprise, clé Tunis.

[3] KUYUNSA et SHOMBA, (2000), Initiation aux méthodes de recherche en sciences sociales, Ed. PUZ, Kinshasa.

[4] LA JUGIE (J.), (1965), les doctrines économiques, P.U.F de France, Paris.

[5] LEGRAND (G) et MARTINI (H), Management des opérations de commerce international, Ed. Dunod.

[6] LURQUIN (P), (1985), Traité de l'expertise en toutes matières, Ed. Delachaux&Niestle, Paris.

[7] MEULI (R), (1965), Principes d'économie politique, Editions Africa, Kinshasa-Lubumbashi

[8] MULUMBATI (N), (1977), Introduction à la science politique, Editions Africa, Kinshasa-Lubumbashi

[9] PAUWELS (M), (1977), Principes d'économie commerciale et de comptabilité 2, Maison d'édition A, De Boeck, Bruxelles.

[10] PIRON (P), (1970), Supplément aux codes congolais-législation de la RDC, 1960-1970, Fiscalité III : Matières économiques et sociales, Larcier, Bruxelles.

[11] SIMON (J), Vocabulaire économique, Ed. INEP/Continent, Léopoldville.

B. TEXTES REGLEMENTAIRES

[1] Loi n°73/009 particulière du 05 janvier 1973 portant sur le commerce.

C. COURS

[1] ANTOINE, (CH), (1908), Cours d'économie sociale, librairies Félix Alcan et Guillaumin réunis 108, Paris.

[2] COMISAV Cameroun, (2008), Module de formation des superviseurs de commissaires d'avaries.

D. REVUES ET DOCUMENTS

[1] L'Oeil, revue de l'office congolais de contrôle, n°6, juin 2010.

[2] Dictionnaire Universel, 2ème édition, Edicef, Hatier, Paris, 1996.

[3] Internet.