



LIGNES MARITIMES CONGOLAISES SA

ARMEMENT NATIONAL

[ACCUEIL](#) [A PROPOS DE LMC](#) [SERVICES](#) [HORAIRE](#) [ROTATION](#) [PARTENAIRES](#) [CONTACTS](#)

Historique

Pour son commerce extérieur, la RDC s'appuie sur les Lignes Maritimes Congolaises « L.M.C SA»:

- Instrument de Commerce extérieur et de croissance économique pour la réussite de la révolution de la modernité de la République Démocratique du Congo.

LIGNES MARITIMES CONGOLAISES « LMC » ET LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE EXTERIEUR



Son histoire

L'exploitation maritime de la ligne ANVERS/MATADI remonte à l'époque où le Congo fut le patrimoine privé du Roi des Belges et appelés alors ETAT INDEPENDANT du CONGO « EIC » reconnu par la conférence de Berlin, le 26 février 1885.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale (1940-1945), l'économie internationale avait été caractérisée par un vaste



AOÛT 2015

L	Ma	Me	J	V	S	D
					1	2



Immeuble LMC-AMICONGO, 6ème étage, Avenue des Aviateurs N°13, Place de la poste Commune de la Gombe – Kinshasa (RDC)

mouvement de reprise dont l'essor entraîna un gonflement sensationnel des courants de transports entre la Belgique et sa colonie le CONGO BELGE.

De cette conjoncture naitra, le 28 novembre 1946, la Compagnie Maritime Congolaise « CMC », filiale de la Compagnie Maritime Belge « CMB » qui détenait 80% Des actions tandis que le gouvernement général du Congo Belge n'en détenait que 20% d'actions.

La CMC, Sarl était soumise à la législation en vigueur au Congo

Belge. Elle avait son siège social à LEOPOLDVILLE et le siège administratif à ANVERS.

Ses premiers navires furent :

- **MV KINSHASA**
- **MV KINDU**

Gérés conjointement par l'AMI/Anvers avec ceux de la CMB.

Ils desservait les ports de MATADI, BOMA, DAR ES SALAAM, BEIRO.

La CMC vendit ses deux premiers navires en 1951 pour les remplacer par deux autres navires :

- **MV CONGO ZOLE en 1962**
- **MV CONGO MOKO en 1968**

A la proclamation de l'indépendance du Congo, l'opinion congolaise estimait qu'il fallait augmenter la participation congolaise au capital de la CMC en privilégiant l'actionnariat privé congolais.

Le 14 Mars 1966 : Promulgation par le président Mobutu de l'ordonnance loi portant

3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						
« mai						

publication du code de Navigation Maritime. Les navires CMC furent autorisés à battre pavillon congolais et sa gestion fut confié au conseil d'administration présidé par Mr. Gaston DIOMI qui délégua au groupe AMI CMB la gestion financière et technique des navires.

Le 21 juin 1966 avait été signé entre la République démocratique du Congo et la Compagnie Maritime Belge un protocole d'accord aux termes duquel la République démocratique du Congo détenait une participation majoritaire dans le capital de la CMC.

Le pavillon congolais était né avec Matadi comme port d'attache.

Le 18 juillet 1967, la CMC prit solennellement possession de sa flotte. Le MV « P.E. LUMUMBA ». (Ex: MV LEOPOLDVILLE) avec deux autres navires :

- MV OKITO (ex. Congo MOKO) ;
- MV MPOLO (ex. Congo ZOLE).

La CMC recevait pour mission d'affirmer sur les mers l'indépendance économique du Congo. Elle devient l'instrument privilégié du Pays pour son commerce extérieur. Le transport des produits lourds, pondéreux et onéreux lui fut confié.

Sans aucune modification à ses statuts CMC dévient « CMZ » Compagnie Maritime du Zaïre à la suite du changement de nom du pays en 1971. Il en sera ainsi durant toute son existence.

De 1971 à 1975, la CMZ était devenue l'un des plus grands Armements d'Afrique noire avec une flotte de dix navires :

- 1971, MV KASA VUBU -Cargo 11.700 T(port en lourd)
- 1973, MV KANANGA -Cargo mixte 15.350 T
- 1974, MV LUMUMBA -Cargo 15.000T
- 1974, MV BANDUNDU -Cargo 15.000T
- 1974, MV KISANGANI -Cargo 15.000T
- 1974, MV MBANDAKA -Cargo 15.000T
- 1974, MV MBUJI MAYI-Cargo 15.000T
- 1974, MV BUKAVU -Cargo 15.000T

En sus, la CMZ exploitait en commun avec la CMB, deux cargos de 16.000 T (port en lourd) sur la ligne ANVERS/MATADI.

Le 02 décembre 1974 : Dissolution de Compagnie Maritime du Zaïre, société d'économie mixte, et Création de la CMZ (Compagnie Maritime Zaïroise par la loi 74/026 du 02 décembre 1974), entreprise publique à capitaux entièrement zaïrois.

En 1997 : La Compagnie Maritime Zaïroise (CMZ) est rebaptisée C.M.D.C (Compagnie Maritime du Congo), dénomination confirmée par le décret N° 069/2002 du 24 Juin 2002, suite au changement de nom du pays de la République du Zaïre en République Démocratique du Congo.

Par le décret N° 09/12 du 24 Avril 2009, la C.M.D.C, entreprise publique à caractère commercial et industriel, est transformée en Lignes Maritimes Congolaises, société par actions à responsabilité limitée (SARL).

Le 12 Septembre 2014, la L.M.C sarl est devenue une Société Anonyme Unipersonnelle avec Conseil d'administration au capital de 16.474.900.000 CDF, en application de l'acte Uniforme sur le droit commercial général de l'OHADA.

Les dirigeants actuels de la LMC (Conseil d'Administration)

- Mme Caroline MAWANDJI MASALA : DG
- Mr. Jean-Marie ELESSE BOKOKOMA : DGA

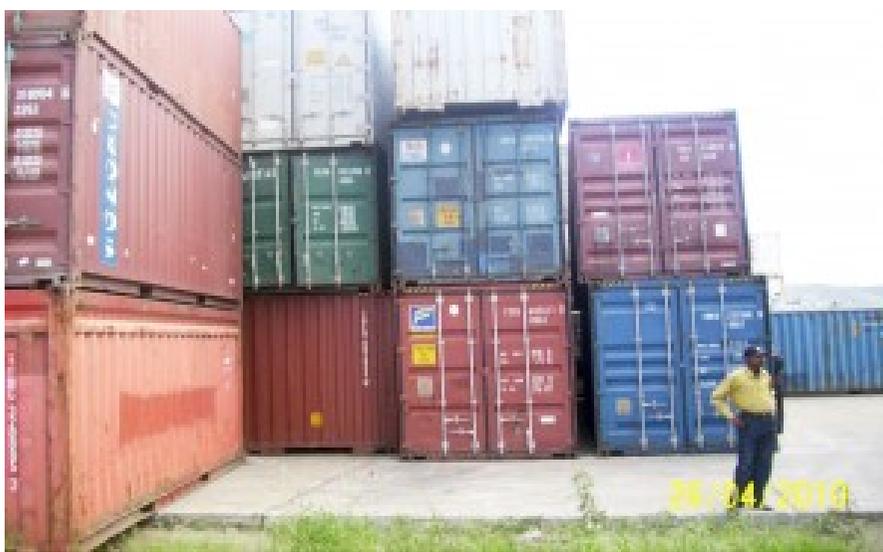
Marché Actuel :

- Ligne NOCO : Europe Nord-Continent
- Rangée : Lisbonne – Hamburg – Côte Ouest Africaine

Escales régulières :

Anvers (Belgique) – Matadi (RDC) – Boma (RDC) – Viana do Castelo (Portugal) – Caen (France)

- Clientèle – Nature des Cargaisons
- General Cargo (Cargo Conventionnel) : Sacheries, containers, acier, matériel roulant(Import), bois en grumes et sciages, mitraille, caoutchouc, etc. (Export)
- Transport du fret en conteneur (LMC dispose d'un parc de 2600 conteneurs)



Mode opératoire :
Affrètements à temps ou au voyage

Les Atouts

- **Le savoir-faire: le Know-how forgé par de longues années d'exploitation.**
- **Nous sommes parmi les armements de la sous région encore en activité.**
- **Le meilleur transit time par rapport à la concurrence sur la ligne Europe du Nord-RDC:**

15 jours Anvers-Matadi-Boma.

- **LMC est présente sur la ligne Nord Continent (Cargo général).**
- **Instrument privilégié du commerce extérieur de l'Etat Congolais.**
- **Armement et consignation des navires.**
- **Capacité à aligner des navires avec un équipage entièrement congolais.**
- **Latitude de faire des Joint Venture (JV) avec des partenaires privés.**

PROJETS

- **Acquisition des navires polyvalents(multipurpose).**
- **Diversification des lignes.**
- **RSA-COA (Côte Ouest Africaine).**
- **Extrême Orient -RDC-COA**
- **Moyen Orient-RSA-RSA-COA.**
- **Trafic méditerranéen.**
- **Transport des hydrocarbures.**
- **Transport Multi-Modal (Navire, train, route).**
- **Aménagement parc à conteneurs.**
- **Renforcement des capacités: Formation continue, modernisation de la gestion et de l'exploitation.**
- **Acquisition des conteneurs.**

Nos attentes

Au regard de nos atouts et de nos projets, nous avons besoin de mettre en œuvre des :

Partenariats public – privé sous forme de :

- **Joint-Venture dans l'exploitation des lignes maritimes.**
- **Financement des projets.**

Afin de profiter de l'accroissement du commerce extérieur Congolais, tout trafic confondu.



» Mail