

**Classe des Sciences techniques**  
**Klasse voor Technische Wetenschappen**

25.II.2021

**Contraintes hydrométriques et navigabilité de la rivière Oubangui**

par

Blaise Léandre TONDO\*

**MOTS-CLES.** — Hydrologie; Navigabilité de l'Oubangui; Changements climatiques; Services aux usagers.

**RESUME.** — Pour garantir une navigation économiquement rentable, la limite inférieure admise du tirant d'eau des embarcations est de 90 m, soit un chargement à 46 % d'une barge de six cents tonnes, permettant le passage du seuil de Zinga, situé à 65 km en aval de Bangui, capitale de la République Centrafricaine (RCA). Depuis 1971, l'étiage de l'Oubangui a atteint des niveaux jamais enregistrés auparavant, entraînant un arrêt annuel de la navigation pendant des périodes de plus en plus longues. L'importance de la navigabilité de l'Oubangui pour le désenclavement de le RCA, pays sans littoral, et comme axe de communication pour le nord de la République du Congo et pour le nord-ouest de la République Démocratique du Congo, impose la recherche de solutions visant à une amélioration durable des conditions de navigation. Des études ont été réalisées dans les années 1986-1989 et ont abouti à diverses recommandations. En 2020, plus de trente ans après la première étude, une actualisation est nécessaire.

**KEYWORDS.** — Hydrology; Navigability of the Ubangi River; Climate Change; Service to Users.

**SUMMARY.** — *Hydrometric Restrictions and Navigability of the Ubangi River.* — In order to guarantee an economically profitable navigation, the lower limit allowed for the draught of boats is 90 m, *i.e.* a 46 % loading of a six-hundred-ton barge, allowing the passage of the Zinga threshold, located 65 km downstream from Bangui, the capital of the Central African Republic (CAR). Since 1971, the low water level of the Ubangi has reached levels never seen before, leading to an annual navigation stoppage for increasingly long periods of time. The importance of Ubangi's navigability for the opening-up of the CAR, which is a landlocked country, and as a communication axis for the north of the Republic of Congo and for the northwest of the Democratic Republic of Congo requires the search for solutions to sustainably improve navigation conditions. Studies were carried out in the years 1986-1989 and resulted in various recommendations. In 2020, more than thirty years after the first study, an update is necessary.

---

\* Commission Internationale du bassin Congo Oubangui Sangha – CICOS.

If you wish to contact this author, please contact the secretariat of the Academy  
[contact\\_raos@kaowarsom.be](mailto:contact_raos@kaowarsom.be)