

Mobilité

Bulletin du GFN - RDC

Approche multimodale pour la réhabilitation des transports en RDC :

1. Vers la disparition du trafic aérien ;
2. Vers un avenir de concurrence, de complémentarité entre les transports ;
3. Attention à la concurrence des coûts de transport contre les normes de sécurité ;
4. Anticiper sur les mécanismes d'entretien

Approche multimodale pour la réhabilitation des transports en RDC:

Bientôt la disparition des avions dans le transport vers et entre les provinces.

A cause de l'état très délabré du réseau routier, de la vétuste du réseau ferroviaire et de l'absence d'une bonne politique de mise en valeur du vaste réseau navigable, le trafic aérien est très important en RDC. Le déplacement vers les provinces, entre elles et même en leur intérieur ne se fait que par avion. C'est ainsi que plusieurs cités intérieures ne peuvent être approvisionnées que par voie aérienne. Or ce trafic se distingue nettement de tous les autres par deux caractéristiques : il est extrêmement cher (le tarif d'un vol intérieur régulier entre Kinshasa et Bumba dans la province de l'Equateur, par exemple, avoisine nettement celui entre Kinshasa et Bruxelles !) ; et reste peu sûr (près de 90 % de la flotte qui assure le transport aérien inter et intra provincial figure sur la liste noire de l'agence internationale de sécurité aérienne (IATA).

Pour bon nombre d'observateurs avec la réhabilitation des réseaux routier et ferroviaire, le trafic aérien devrait largement disparaître et perdre complètement son monopole actuel sur plusieurs villes et provinces du pays. Ce sera le premier impact visible de la remise en état des infrastructures de transport, conséquence directe de la restauration de la concurrence dans le secteur des transports. Mais quel sera le sort des autres modes de transport dans cette perspective de reconstruction du pays ?



Pour rappel, le système de transport de la RDC repose sur un réseau multimodal combinant transport fluvial (16 238km), routier (152 400km), ferroviaire (5 033 km), maritime (150 km avec trois ports maritimes) et aérien (il existe près de 270 aéroports, aérodromes et pistes d'atterrissage, soit environ 45 000 km de lignes domestiques). La colonne vertébrale de ce réseau est constituée par le fleuve Congo et ses affluents (long de quelques 4 300 km et largement navigable, le fleuve Congo permet de connecter la ville de Kinshasa, une capitale en retrait, au centre du pays, notamment avec la liaison Kinshasa - Kisangani). Des voies ferrées parallèles au fleuve, et concurrentiellement aux voies routières, permettent de contourner les chutes (en aval de Kinshasa vers Matadi et amont de Kisangani jusqu'à Ubundu).

Ainsi au lieu de servir de vrai moteur de développement du pays, ces infrastructures en constituent aujourd'hui un réel frein. Conscient de cette évidence, le Gouvernement de la RDC, avec l'appui de ses principaux partenaires, affiche une nette détermination à remettre en valeur son vaste réseau de transport. L'approche adoptée est celle de l'intégration multimodale, avec une grande propension à l'ouverture des routes.

Si l'ensemble des contrats annoncés démarrent effectivement, c'est plus de 5 milliards de dollars américains qui seront totalement investis dans les infrastructures de transport. Ce sera le plus grand chantier jamais connu au pays depuis son indépendance. Le décor est déjà planté avec les programmes tels le PAR II de l'Union Européenne (1 500 km) ou Pro routes de la Banque mondiale/Coopération Britannique (1 800 km). Reste à mettre en œuvre le très médiatisé contrat avec la Chine (3 400 km des routes et 3 200 des chemins de fer). C'est alors et alors seulement que le trafic aérien cessera d'être la voie obligée.

Approche multimodale pour la réhabilitation des transports en RDC:

Vers un avenir de concurrence, d'interdépendance et de complémentarité entre les transports.

Un cas typique récemment étudié¹ illustre des rapports de complémentarité, voire d'interdépendance plutôt que – simplement - de concurrence entre les différents modes de transport. L'étude s'est appuyée sur l'exemple de la réhabilitation encours de la route entre Kisangani – Ubundu (dans la province orientale).

Longue de 128 km, cette route, longe le chemin de fer qui permet de relier deux biefs du fleuve du Congo. Une situation comparable prévaut sur le tronçon Kinshasa – Matadi (350 km). Dans les deux cas, le volume du trafic terrestre dépend entièrement du niveau de service du trafic fluvial. Et vice-versa.

Dans le cas étudié (Kisangani – Ubundu), cette dépendance est grande vis-à-vis des barges de la SNCC mais aussi et dans une certaine mesure vis-à-vis des autres unités navigables

appartenant aux privés. Ainsi ni la route ni le train ne sont rentables si les barges sont inexistantes ou chôment !



Par ailleurs, entre un chemin de fer qui renaît de ses cendres après 8 années d'interruption² et la route qui permettra d'acheminer les mêmes marchandises que le train, on entrevoit à priori une vive concurrence. Concurrence dont l'issue devra se jouer d'abord sur les tarifs des camions et ceux du train. Mais pour l'instant la situation sur terrain indique plus des rapports de complémentarité. Pour illustrer

cette complémentarité, la voie ferrée sera toujours plus rentable pour le transport de masse (ciment, bière, carburant, etc.) et longue distance à cause des bas prix qu'elle pratique (tarif en tonnes métrique). La route absorbera beaucoup plus les charges excédentaires du rail ou les colis à transporter en urgence, en dehors des horaires de train, et à acheminer à bord des embarcations privées.

Le rôle du transport fluvial est essentiel pour cette intégration multimodale. Il reste donc à résoudre la question de la sécurité de navigation (conditionnée par un balisage de qualité et un système de dragage permanent) ainsi que celle des unités flottantes caractérisées par le vieillissement notoire. Les plus jeunes bateaux datent de plus de 20 ans...

Barnabée Mbemba

(bmbemba2000@yahoo.fr)

(1)Projet mis en œuvre par le PNUD/UNOPS sur financement DFID (2005-2008)

(2) Des petits travaux de décapage ont été effectués sur la voie ferrée.

Nouvelles du Secrétariat

par **Théophile Matondo** (matondotheo@hotmail.com)

Le présent bulletin est produit avec l'appui financier du Forum International sur le Transport Rural et le Développement (IFRTD). Les exemplaires imprimés sont distribués gratuitement sur simple demande auprès du secrétariat du GFN. On peut aussi les obtenir aux bureaux de la DVDA, tant à Kinshasa que dans les provinces. Le GFN RDC exprime sa profonde gratitude au Forum International pour cet appui.

Annoncé dans notre bulletin N° 010, l'atelier national sur le Fonds national d'entretien routier en RDC reste toujours d'actualité. Cet atelier sera organisé, aussitôt que ladite loi sera promulguée, par le GFN RDC en parfaite collaboration avec la Cellule Infrastructures du Ministère des Travaux Publics, Infrastructures et Reconstruction. L'objectif principal assigné à cet atelier est de lancer la vaste campagne de sensibilisation sur le FONER. Cet atelier sera ouvert à l'ensemble des opérateurs du secteur des transports, relevant tant du domaine public que du privé, intéressés à la question. On peut aussi, si on le désire, manifester son intérêt pour la participation à cet atelier en adressant un e-mail à l'une des adresses reprises dans le présent bulletin.

De même pour joindre le GFN RDC (écrire, réagir, participer aux échanges électroniques ou devenir membre), il suffit de faire un e-mail à l'adresse suivante : groupeforumrdc@yahoo.fr ou à l'une des adresses reprises dans ce numéro.

Pour plus amples informations sur les questions de transport et développement, consulter régulièrement les sites suivants : www.ifrtd.org, www.groupeforumnational.ifrance.com

Approche multimodale pour la réhabilitation des transports en RDC:

Attention à la compétitivité des coûts de transport, loin des préoccupations sécuritaires...

Dans l'état actuel des infrastructures de transport, toute l'arrière pays de la RDC est drainée par des transports peu certains, répondant uniquement au niveau de vie des communautés paysannes. De ce fait, les tarifs constituent le seul critère de choix entre différents moyens de transport. Dans ces conditions, ce sont les transports peu viables qui l'emportent. Ceci est surtout vrai dans un contexte d'absence notoire des transports publics, comme le train ou le bateau. Le tableau ci-dessous formé à partir des récentes études sur les transports effectuées dans la province Orientale constitue une illustration frappante qu'on peut bien calquer sur toute l'étendue du territoire nationale. (Voir l'étude détaillée de l'Impact environnemental et social du projet Pro routes, étude actuellement publiée sur www.worldbank.org)

Idesbald Chinamula

Moyen de transport	Tarif pour le transport de personnes par Km	Tarif pour transport des marchandises	Observations
Train	0,04 \$	0,28 \$/ km/ Tonne (Classe 1-4) 5-7 : 0,25 \$/ Km/ Tonne (classe 5-7) Produits agricoles : 0,20 \$/ km/ Tonne	Dans toute l'arrière pays de la RDC autrefois desservie par le train, aucun autre moyen de transport n'a su combler le vide laissé par la disparition du train. Ce sont les derniers tarifs pratiqués et qui servent de référence pour tous les habitants de Aketi et son arrière pays. Depuis l'arrêt du train, aucun autre moyen ou système de transport <u>terrestre</u> ne fonctionne dans tout ce territoire. 
Camion	0,16 \$	0,12 \$ par colis (30 à 70 kg) et par km	Le camion est rare dans la zone étudiée (entre Kisangani et Aketi). Les tarifs indiqués ici sont référés sur les quelques 62 km qui séparent Kisangani de Belgika, le lieu le plus loin que l'on peut, en forçant la mécanique, atteindre sur la route Kisangani Aketi. Pour ces soixante km, on compte entre 2 à 3 jours de route. 
Vélo	rare	0,15 \$/km pour un maximum de 120 kg	Le vélo transporte rarement des personnes, sauf sur des très courtes distances. Il est souvent loué et sert à transporter des marchandises (jusqu'à 300 kg). Il est aussi le seul qui franchit toutes les distances (jusqu'à 500 km). Le voyage dure parfois jusqu'au mois. 
Moto	0,40 \$	rare	La moto est le transport utilisé par les plus fortunés et qui sont tous investis dans l'exploitation du diamant. C'est exclusivement un transport de personnes. Aucune autre activité ne peut rendre ce mode de transport rentable (du fait de l'état de la route). 
Pirogue	rare	rare	La zone est certes drainée par plusieurs cours d'eau mais la plupart non navigables sur des larges tronçons. La pirogue est limitée juste à assurer des traversées comme sur Aruwimi ou sur l'Itimbiri et les tarifs sont très faibles (50 à 100 FC par personnes y compris colis). Mais il arrive que ce transport prenne plus de risque (en affrontant des rapides) lorsqu'on effleure un gain lointain. 
Radeau	rare	0,012 \$/km et par colis de 50 à 100 kg	Le radeau est un assemblage de bambous posé sur deux pirogues liées. Trois mois sont nécessaires pour faire ce montage qui une fois terminé permet de transporter, non sans risque, jusqu'à 10 tonnes. Ses tarifs sont le meilleur marché. C'est la raison pour laquelle, il reste sollicité dans la région, en dépit de tous les risques d'avarie ou d'accident. La plus grande épreuve pour le radeau reste son accostage et les cas d'accidents sont légion. 

Approche multimodale pour la réhabilitation des transports en RDC:

Sans anticiper sur les mécanismes d'entretien, risque d'évoluer à deux vitesses...

Conçu originellement dans le souci de protéger le patrimoine routier de la RDC, le FONER s'est étendu au patrimoine lacustre et fluvial. Très bien pensé. Chapeau bas au Sénat et à l'Assemblée Nationale ! Reste maintenant à faire passer la loi elle-même pour sa promulgation par la présidence de la République. Nous osons croire que ce sera la priorité de la prochaine session parlementaire. En attendant l'avènement du FONER, certains projets actuels de réhabilitation des infrastructures ne tarissent pas d'imagination sur la dimension entretien. C'est le cas du projet CTB/Route Rurales, projet actuellement encourus dans la Province du Bas Congo. A suivre de très près, c'est une expérience originale qui devrait faire école dans le cadre du vaste chantier des infrastructures.

Une expérience qui pourra faire école...

Le réseau des CLER dans le Bas-Congo (Projet CTB/Routes Rurales)

Lancé en mi 2005, le projet CTB/RR financé par la Belgique (à concurrence de 8 millions d'euros) visait la réhabilitation de 600 km des routes de desserte agricole dans le District du Bas Fleuve, le District le plus agricole de la Province du Bas Congo. En outre, le projet visait l'entretien de ce réseau étendu jusqu'à celui réhabilité entre 2002 et 2003 par la CTB/UNOPS sur financement du même bailleur.

Les résultats obtenus à ce jour sont fort encourageants : le projet a atteint ses principaux objectifs, à savoir celui de la réhabilitation de 600 km avant 2008 et de l'entretien effectif de 1 300 km tels que programmés, au travers la formulation et l'installation de 35 Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER) sur l'ensemble du réseau récemment réhabilités et la redynamisation de 16 CLER anciennement installés dans la zone d'intervention du projet. Ces CLER sont équipés en petit outillage pour les travaux et actuellement lotis en bâtiments devant servir de bureau. Et comme pour construire un vrai dialogue avec l'Administration, ces bâtiments sont partagés avec la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) longtemps dépourvue de bureaux au niveau des Territoires.

Les CLER sont organisés à trois niveaux : au niveau interne en tant que organisation autonome, au niveau du Territoire où chaque CLER se reconnaît dans la Coordination Territoriale. Et enfin au niveau Provinciale où l'on parle de la Fédération des CLER de la Province du Bas Congo. Cette dernière regroupe les différentes coordinations. Ces coordinations regroupent non seulement les CLER installés par l'actuel projet mais aussi ceux qui ont été installé par d'autres projets et financés par d'autres bailleurs, tels la BAD ou le BCECO

Au premier niveau de l'organisation, le CLER gère directement les travaux de l'entretien. C'est le niveau qui gère les barrières de pluies et qui permet de faire un suivi régulier de l'état de la route, tout en mobilisant localement et en gérant la main

d'œuvre pour les travaux spécifiques de la maintenance.

Le second niveau d'organisation (la coordination) se veut celui par lequel est portée la voix de l'ensemble des CLER d'un Territoire aux autorités du Territoire. A ce niveau, les CLER ont pour interlocuteur privilégié l'Ingénieur de Territoire de la DVDA. Et comme pour construire un vrai dialogue tout en l'entretenant, le projet CTB/RR a doté la coordination de CLER au niveau de chaque Territoire des Bureaux jouxtant ceux de la DVDA. **Ci-bas : les bureaux du Territoire de Tshela lors de la réception**



Le troisième niveau dit celui de la Fédération est le plus haut niveau où les CLER échangent avec les institutions provinciales et au premier plan le Gouvernement Provincial. C'est la raison pour laquelle cette fédération est implantée à Matadi, chef lieu de Province mais aussi des institutions provinciales.

Cette séquence organisationnelle (initié par le projet dans le cadre du CPR : Comité provincial de l'Entretien) est pertinente aux regards des exigences de la pérennisation de l'entretien. La riche expérience de l'Office de routes montre justement combien la maîtrise de l'entretien est étroitement liée à l'approche de la décentralisation¹.

Idesbald Chinamula

(1) Voir l'atelier GFN N°001 sur l'entretien des routes en RDC (septembre 2001)

GFN-RDC : Une initiative pour susciter la réflexion et la capitalisation de l'expérience

CONTACT : Immeuble Libre Service (GLM) n° 439, Avenue Tombalbaye, Kinshasa/Gombe .Tél :099 99 45 694; 081 0550 282
e-mail : groupeforumrdc@yahoo.fr Site web : <http://groupeforumnational.ifrance.com>,