



Echos du PTM

Lettre d'information



Cellule d'Exécution du Projet de Transport Multimodal (CEPTM)

Site : www.ceptm.cd <http://ceptm.hautetfort.com> www.facebook.com/CEPTM e-mail: ptmrdc@ceptm.cd

Amélioration de l'interconnexion des transports en RDC

Le Gouvernement a convoqué les états généraux des voies navigables en Rd Congo par le Projet de Transport Multimodal



Allocution du Ministre des Transports et Voies de Communication, Justin KALUMBA, aux Etats Généraux des Voies Navigables en RDC

«Le voyage sur le fleuve Congo doit cesser d'être une angoisse. Près de 50% de cas d'accidents enregistrés sur les voies d'eau sont imputés aux unités flottantes, dont la plupart sont des baleinières non identifiées et construites sans respecter les normes de sécurité».

Sous le haut patronage du Président de la République et sur financement de la Banque Mondiale, les Etats Généraux des voies navigables en République Démocratique du Congo ont été organisés pour faire l'état des lieux des routes de la navigation intérieure (fluviale et lacustre) et des embarcations, et proposer des solutions pour assainir ce sous-secteur du transport fluvial et lacustre du pays. Trois jours ont permis aux participants des Etats Généraux des voies navigables en RDC de proposer des pistes de solutions pour sortir de la longue léthargie que

connaît le secteur fluvial et lacustre en RDC.

Les experts venus de toutes les provinces de la RDC ont formulé diverses recommandations à l'issue de ces assises, entre autre, « doter les entités du secteur (RVF, DMVN, etc.) des ressources matérielles et financières conséquentes pour qu'elles arrivent à mieux assurer leurs missions, et renforcer leurs capacités en ressources humaines et en équipements».

L'état des lieux des voies navigables a révélé que sur 15.000 km des routes de navigation, 9.000 km ne sont pas balisés,

le reste de ces voies l'étant partiellement par manque des moyens conséquents. En outre, comme le réseau fluvial et lacustre est exploité à l'état naturel, beaucoup d'obstacles naturels et des épaves de bateaux jonchent le fleuve Congo et ses affluents ; ce qui constitue un danger réel pour la navigation.

Quant à l'armement, il ne répond plus aux exigences de sécurité et de sûreté, de même, les infrastructures portuaires construites et exploitées à l'intérieur du pays se trouvent dans un état de vétusté très prononcé. Par ailleurs, la relève du personnel navigant qualifié n'est pas assurée et les armateurs recourent à un personnel formé sur le tas. Enfin, les conditions de voyage des passagers et du personnel navigant ne garantissent toujours pas le respect de l'hygiène et de l'environnement.

Il sied de signaler que le secteur est



Participants aux Etats Généraux des Voies Navigables en RDC

gravement affecté par l'insuffisance des tirants d'eau en période d'étiage ou de basses eaux, la présence des barrières physiques et non physiques, la vétusté des infrastructures et équipements portuaires, la multiplicité des services étatiques dans les ports et Beach, les tracasseries administratives et policières, l'insécurité sur les différentes voies et l'insuffisance des crédits alloués à l'entretien du secteur.

L'organisation des Etats Généraux de ce sous-secteur avait pour mission d'identifier toutes ces contraintes qui en perturbent le bon fonctionnement. Les participants ont, partant de ces éléments, élaboré un plan d'actions en vue de permettre aux autorités de prendre des décisions pour relever le

défi de la réduction des accidents et de l'assainissement du secteur.

Le Ministre de Transports et Voies de Communication, Justin Kalumba Mwana Ngongo, a tenu, dans son discours, à souligner que ces assises visent l'amélioration de l'interconnexion des transports en vue de soutenir l'intégration de l'économie nationale, de rendre les voies d'eau navigables et accessibles. Il a affirmé que « le voyage sur le fleuve Congo, les rivières et les lacs doit cesser d'être une angoisse ».

Dans le cadre de l'exécution du Projet de Transport Multimodal cofinancé par le Gouvernement Congolais et la Banque mondiale, il est prévu la prise en charge du sous-secteur de « transport fluvial » dans sa composante 2.

Ce projet consiste à améliorer l'interconnexion des transports en RDC de manière à soutenir l'intégration économique nationale ; rétablir la viabilité financière et opérationnelle de la SNCC ; mettre en œuvre un plan de gouvernance dans tout le secteur et renforcer les performances opérationnelles des entreprises publiques de transport (RVA, RVF, SCTP et CVM) et simplifier les procédures du commerce international de la RDC.

La relance par ce projet des activités de ces entreprises publiques va permettre de désenclaver et d'interconnecter plusieurs coins du pays et accroître la circulation de personnes et biens actuellement assez limitée.

La SNCC en voie d'être dotée d'une usine de production des traverses en béton

Dans le cadre du Plan de redressement de la SNCC, composante 1 du Projet de Transport Multimodal (PTM) financé par la Banque mondiale, l'Unité de Projet basée à Lubumbashi (UPL) a acquis pour le compte de cette société des équipements pour le montage d'une usine de production des traverses en béton armé bi-blocs (TBA).



Pondeuse des traverses en béton armé bi-blocs

Le marché d'acquisition des équipements pour le montage d'une usine de production des traverses en béton armé bi-blocs (TBA) a été attribué à la firme ITB TRADETECH pour un montant de 1.500.000 Euros à la suite d'un Appel d'Offres International suivant les procédures de passation des marchés financés par la Banque Mondiale. Selon les termes du contrat, la firme belge, qui a fourni ces

équipements assurera, le montage et la mise en service des équipements, ainsi que la formation des agents de la SNCC sur le fonctionnement de cette usine. Celle-ci aura une capacité de production de 800 traverses par jour, soit 16.000 traverses par mois. En principe, au bout de 10 mois de production,

l'usine permettra de disposer de 160.000 traverses. Pareil stock de traverses peut servir à la réhabilitation de 100 km des voies ferrées. Disposer d'une telle usine est une aubaine pour la SNCC, car elle lui permettra de produire autant des traverses pour la réhabilitation de son réseau aujourd'hui en piteux état.

Les travaux de réhabilitation des voies programmés dans le cadre du PTM vont être menés entre Munama et Luambo

(161 km sur le tronçon Sakania – Tenke), Tenke et Kisanfu (29 km sur le tronçon Tenke – Dilolo) ainsi qu'entre Kimanda et Moussaka (10 km sur le tronçon Tenke – Kamina). Aussi, 187 km seront modernisés entre Musoshi et Tenke (tronçon Sakania – Tenke), Kamina et Kasao (tronçon Kamina – Ilebo), et Kisanfu et Luilu (tronçon Tenke – Dilolo). Et enfin, 300 km de travaux de modernisation sélectifs seront entrepris sur les tronçons entre Sakania et Tenke (80 km), Tenke et Kamina (50 km), Kamina et Kabongo (100 km) et Kamina et Ilebo (70 km).

Le réseau ferroviaire de la SNCC est le plus vaste de la RDC (3.641 km). Il fait partie du plus grand réseau intégré en Afrique Subsaharienne (centrale et australe). Sur ce système interconnecté, il est possible de transférer des biens de la RDC vers les ports de Dar Es Salam en Tanzanie, de Durban en Afrique du Sud, via la voie ferrée de Zambie et de Lobito en Angola.

Katanga : La SNCC est entrain de reprendre forme

La Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC) à l'instar d'autres sociétés et entreprises publiques congolaises du secteur de transport est sur la voie de la renaissance. Son nouveau souffle lui vient du Projet de Transport Multimodal PTM financé par la Banque mondiale pour renouveler son outil de production, faire face aux coûts opérationnels, et permettre à de nombreux agents qui le méritent de partir à la retraite.

Lamas Ndumbu, la septantaine révolue, habite depuis décembre 2011 dans sa propre maison au quartier bel Air, commune de Lubumbashi. Il est parmi les 2 267 agents de la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC) retraités en 2011 grâce au financement de la Banque mondiale dans le cadre du Projet de Transport Multimodal (PTM). «Je suis heureux de m'acheter une maison d'une valeur de 18 mille dollars à la vieillesse. C'est le plus beau cadeau que je vais laisser à mes enfants », affirme-t-il, avec fierté. Mais pour l'enveloppe reçue, il n'ose pas en donner la taille. Aujourd'hui père de neuf enfants, Lamas a été engagé à la SNCC comme mécanicien en 1966 à Lubumbashi. M^zée Lamas, comme l'appellent encore ses anciens collègues de service, a été dans le cadre de son travail notamment à Ilebo dans le Kasai-Occidental, à Muene-Ditu dans le Kasai-Oriental, à Likasi au Katanga, pour finir par Lubumbashi. Dans tous ses mouvements, il n'a pas oublié les moments heureux qu'il a passés au sein de cette société. «Les années septante, nous étions des messieurs. Mes enfants ne savaient pas que la farine s'épuise dans la maison », se souvient-il, comme si c'était hier.

Relance engagée

Depuis le 15 avril 2011, le Projet de Transport Multimodal (PTM) a été mis en route avec entre autres objectifs «d'améliorer l'interconnexion des transports en RDC de manière à soutenir l'intégration économique nationale, et rétablir la viabilité financière et opérationnelle de la SNCC». Avec un financement de l'ordre de 255 millions de dollars US, le projet vise à améliorer en cinq ans les voies ferroviaires, maritimes, fluviales, aériennes... bref, le secteur des

transports en RDC. La SNCC a reçu dans le partage de cette enveloppe la plus grosse part : 85% du financement, soit plus de 218 millions de dollars. «avec ses 3461 km reliant environ huit provinces du pays, la voie ferrée est le mode de transport terrestre le plus économique et le plus social que connaît la République démocratique du Congo», souligne Michel Mulongo, Coordinateur de l'Unité de Projet de basée à Lubumbashi (UPL).

Un plan de relance est en cours, fait sur base d'un apport financier de plus de 600 millions de dollars US qui seront disponibles grâce aux contributions de la Banque mondiale et Gouvernement de la RDC. Ce plan, ajoute Mr Mulongo, vise trois principaux axes dont le départ à la retraite des agents qui y sont éligibles, l'appui à l'exploitation ainsi que l'investissement dans l'outil de production. «C'est pour cela que jusqu'au 11 novembre, sur 12.500 agents de la société, 2 267 ont pu partir en retraite et ainsi les charges salariale de la société ont diminué. Leur départ qui a coûté environ 25 millions de dollars, permet d'économiser 500 à 600 mille dollars chaque mois ». La Banque mondiale a par ailleurs accepté de financer le fonctionnement quotidien de la SNCC (les coûts opérationnels) pour éviter la disparition du chemin de fer qui, il y a deux ans tendait à la faillite. Cet argent sert notamment au paiement du carburant, des huiles et graisses, de l'électricité pour les 858 km de voie ferrée électrifiée, des pièces détachées courantes, et de la location des locomotives en Afrique du sud et en Zambie...

Investir dans l'outil de production

Entreprise commerciale et industrielle, la SNCC, a besoin de l'outil de production.

C'est ce qui justifie l'affectation de près de 135 millions de dollars à l'investissement. «Ce fonds concerne l'achat des rails et des traverses, l'acquisition des fixations de ces rails, l'acquisition d'une usine de fabrication des traverses en béton, des véhicules d'exploitation, de nombreuses pièces de rechange... tous ces matériels sont déjà sur place ou vont l'être prochainement», fait savoir le Coordinateur de l'UPL.

Sur le plan de passation des marchés, c'est près de 70 contrats en cours de traitement dont 50 déjà signés pour une valeur de près de 60 millions de dollars. Très prochainement, le projet promet de lancer un appel d'offres pour l'acquisition d'une trentaine de locomotives. «Comme c'est un projet d'infrastructure, il prend du temps, c'est normal », note Mr Mulongo. La SNCC a été presque détruite, pour la reconstruire il faut du temps. «Le PTM est aujourd'hui l'un des meilleurs projets de la RDC et du portefeuille de la Banque mondiale en Afrique », estime-t-il. Ce qui a permis au pays et la Banque mondiale d'amorcer ce jour des négociations pour un financement additionnel.

Echos du PTM

Lettre d'information

Editeur - Directeur de Publication

Lazare DAKAHUDYNO

Coordonnateur de la CEPTM

Superviseur de Rédaction

Barnabé MBEMBA

RSE/Coordinateur UPK

Michel MULONGO

Coordinateur UPL

Rédacteur

Emmanuel PWETO K Kyriakos

Responsable de Communication

Adresse:

17, avenue du Port,

(Immeuble SNCC),

Kinshasa/Ngaliema.

Tel.: (+243)998170415

(+243)825411000

E-mail: ptmrdc@ceptm.cd

www.ceptm.cd

www.facebook.com/CEPTM

Blog: <http://ceptm.hautetfort.com>

Youtube: CEPTM-Tv