

La Société Commerciale des Transports et Ports (SCTP) en République Démocratique du Congo (RDC) : analyse et pistes de solution

Franklin Mabaya Bongila¹, Roger Mafuta¹, Ngonzo Te Nzela¹, Anatole Mayembe Ngongo¹, Jacob Mbosho², Aiko Ikonso Mwengi², Oscar Mangunda Yama², Armel Mbenza Makiadi²

⁽¹⁾Société Commerciale des Transports et Ports (SCTP). BP 98 Kinshasa/Gombe (RDC). E-mail : rmafuta@hotmail.com

⁽²⁾Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD). Kinshasa/Palais de la Nation (RDC).

Reçu le 20 novembre 2020, accepté le 22 février 2021, publié en ligne le 8 mars 2021

RESUME

Description du sujet. La SCTP est chargée de l'exploitation ferroviaire et portuaire ainsi que du transport fluvial en RDC. Mais cette entreprise publique a du mal à réaliser cette mission pour diverses contraintes.

Objectif. La présente étude vise à analyser la situation de la SCTP, jadis fleuron de l'économie congolaise, et de proposer des pistes de solution.

Méthodes. Pour atteindre l'objectif, l'étude a porté sur le réseau ferroviaire et la voie fluviale exploités par la SCTP (ports, bateaux et barges). Les données secondaires analysées dans le cadre de cette étude ont été collectées auprès de la Société Commerciale des Transports et Ports, et du Secrétariat Général aux Transports et Voies de Communication.

Résultats. Le CFMK (Chemin de Fer Kinshasa-Matadi) est constitué d'une ligne principale longue de 366 km, des voies d'évitement, des raccordements et des embranchements ; et dispose de 1504 petits ouvrages d'art dont les buses, les dalots, les ponts, etc. Le nombre de locomotives du CFMK est passé de 15 en 1988 à 5 en 2020. De 1988 à 2020, la SCTP a vu le nombre de ses wagons commerciaux baisser de 1073 à 135. Parmi les facteurs qui entravent la performance des ports de la RDC, il y a notamment la mauvaise qualité de l'équipement de manutention et le manque de moyens d'entretien et d'aménagement des voies navigables ainsi que des ports.

Conclusion. La réforme des entreprises publiques initiée en 2008 n'a pas permis à ces dernières de devenir performantes. Des études ultérieures prenant en compte les données d'avant l'indépendance à ce jour sont importantes pour faire une analyse globale de la situation de la SCTP.

Mots-clés : SCTP, chemin de fer, navigation, performance, RDC

ABSTRACT

The Société Commerciale des Transports et Ports (SCTP) in the Democratic Republic of Congo (DRC): analysis and possible solutions

Description of the subject. The SCTP is responsible for rail and port operations as well as river transport in the DRC. But this public company is struggling to achieve this mission for various constraints.

Objective. The present study aims to analyze the situation of the SCTP, once the flagship of the Congolese economy, and to suggest possible solutions.

Methods. To achieve the objective, the study focused on the rail network and waterway operated by the SCTP (ports, boats and barges). The secondary data analyzed within the framework of this study were collected from the Société Commerciale des Transports et Ports, and the General Secretariat for Transport and Ways of Communication.

Results. The CFMK (Kinshasa-Matadi Railway) is made up of a 366 km long main line, sidings, junctions and branch lines; and has 1504 small works of art including culverts, scuppers, bridges, etc. The number of CFMK locomotives increased from 15 in 1988 to 5 in 2020. From 1988 to 2020, the SCTP saw the number of its commercial wagons drop from 1073 to 135. Among the factors hampering the performance of DRC ports There is in particular the poor quality of handling equipment and the lack of means of maintenance and development of inland waterways and ports.

Conclusion. The reform of public enterprises initiated in 2008 has not enabled them to become efficient. Further studies taking into account data from before independence to date are important in making a comprehensive analysis of the SCTP situation.

Keywords: SCTP, railway, navigation, performance, DRC

1. INTRODUCTION

Le système de transport de la RDC repose sur un réseau multimodal combinant les transports fluvial, routier, ferroviaire, aérien et maritime. En effet, pendant les dix années qui ont suivi l'indépendance, il n'y eu pratiquement aucune maintenance et l'ensemble du réseau créé pour l'exploitation coloniale s'est effondré. Vers les années 70, en collaboration avec les principaux bailleurs de fonds, des actions de réhabilitation du réseau ont été entreprises, mais rapidement abandonnées à cause de l'instabilité politique et de la guerre (BAD, 2006).

Le manque d'entretien et les destructions des voies de communication ont laissé un vaste réseau d'infrastructures qui n'existe que sur la carte (BAD, 2006). Les conséquences sont dramatiques sur l'ensemble du pays, telles que l'insécurité, l'absence de cohésion socioéconomique intérieure, la paupérisation des régions isolées, le manque de progrès, le faible volume des échanges commerciaux, etc. (BAD, 2006 ; ANAPI, 2016).

L'Office National des Transport « ONATRA », Entreprise publique créée par Décret n° 0051 du 7 novembre 1995 a été transformé par la Loi n° 008 du 7 juillet 2008 et les Décret n° 09/11 et 09/12 du 24 avril 2009 en une Société par actions à responsabilité limitée (SARL), dénommée Société Commerciale des Transports et Ports (SCTP) dont l'Etat est l'unique actionnaire (CIMA, 2013). La SCTP est chargée de l'exploitation ferroviaire et portuaire, ainsi que du transport fluvial en RDC. Ses activités se concentrent principalement à l'Ouest et au Nord du pays et incluent notamment la gestion du chemin de fer Matadi-Kinshasa, du réseau de transport lacustre et fluvial en RDC, la gestion des chantiers navals ainsi que celle des ports maritimes de Matadi et Boma (CIMA, 2013). Pour tous ces chantiers, l'équipement et l'outillage sont très vétustes, les consommables et les pièces de rechange coûtent chers, avec un très faible rendement (Mukunda Simbwa, 2020).

S'agissant du réseau ferroviaire, la RDC dispose de 5 033 km de voies ferrées, non interconnectées et n'ayant pas les mêmes standards (1,067 m, 1m et 0,6 m d'écartement). Ces lignes sont organisées en quatre réseaux distincts : (i) la ligne permettant de relier Matadi à Kinshasa (1,067 m d'écartement) ; (ii) la ligne avec un réseau plus étendu en liaison avec la Zambie, l'Angola et le lac Tanganyika, avec Lubumbashi comme point central ; (iii) la ligne

reliant Kisangani à Ubundu (1 m d'écartement); et (iv) la ligne à voie étroite dans la région de l'Uélé (0,6 m d'écartement). Les entreprises du Portefeuille qui assurent à la fois la gestion, les investissements et l'exploitation des infrastructures existantes sont la SCTP « Société Commerciale des Transports et Ports » (ex. ONATRA), la SCFUF « Société des Chemins de Fer des Uélés – Fleuve » et la SNCC « Société Nationale des Chemins de Fer du Congo ».

En effet, ces lignes créées en grande partie durant la période coloniale dans le but d'exporter les matières premières (principalement le caoutchouc, l'ivoire, les minerais et le bois) à partir de l'intérieur du pays vers la métropole (Belgique), sont aujourd'hui dans un état de délabrement et ne permettent plus le transport en temps réel des personnes et leurs biens (Banque Mondiale, 2008). La branche ferroviaire de la SCTP (ex-ONATRA) connaît depuis plus de 30 ans déjà, un déclin progressif de ses activités qui représentent moins de 10 % du volume d'autrefois. Ses principales contraintes opérationnelles demeurent la vétusté et l'insuffisance de matériels de traction et tracté, la nécessité de renouvellement de la voie sur certains tronçons, le renouvellement du système de télécommunication et de signalisation.

Le chemin de fer Matadi-Kinshasa, long de 366 km avec ses 41 gares ouvertes aux trafics, a une histoire qui s'apparente à celle de l'ONATRA. On préfère l'appeler Matadi-Kinshasa car le kilomètre zéro, ou mieux le point kilométrique 0 est en gare de Matadi et le PK 366 est à Kinshasa-Est. En effet, c'est en 1877 que l'explorateur Stanley eut la grande surprise de terminer sa traversée de l'Afrique de l'Est à l'Ouest jusqu'à l'embouchure du fleuve Congo. Il avait découvert qu'après 1700 km de navigation, sans aucun obstacle, les rapides (cataractes) devenaient un obstacle à l'attente de l'embouchure du fleuve Congo.

La présence des rapides sur le fleuve Congo entre Kinshasa et Matadi justifia en 1877, la construction du chemin de fer Matadi-Kinshasa par l'explorateur Stanley. D'ailleurs, les conclusions de son expédition ont été résumées dans sa prophétique phrase restée célèbre : « sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ».

En 1878, l'expédition de Stanley conduira ce dernier à convaincre le Roi Léopold II à concevoir des plans pour la pénétration du Bassin du Congo et

son ouverture au commerce international et à la civilisation occidentale, et devrait libérer l'homme du pénible calvaire dont il était meurtri depuis si longtemps à travers le « chemin de caravanes ». Ces plans comprenaient notamment la nécessité de la construction de ce qu'est devenu aujourd'hui le CFMK. La construction de CFMK a nécessité des travaux importants de déplacement de grandes quantités de mètres cubes de terres et de roches. Ce qui donne l'idée des efforts titaniques que les moyens de l'époque laissaient à charge des hommes. Ces travaux ont connu l'apport des Congolais, des Ouest Africains, des Zanzibarites, des Antillais, des Chinois et des Européens. C'est le 16 mars 1898 que la première locomotive arriva au Stanley-Pool conduite par l'ingénieur Nicolas CITO, donnant le nom de Camp CITO, actuellement camp Kauka.

Les Chemins de Fer de la SCTP sont composés de deux réseaux : le Chemin de Fer Matadi – Kinshasa (CFMK) et le Chemin de Fer Inter Urbain (CFI). Le CFMK est l'un des cinq maillons sur lesquels repose l'exploitation de la Société Commerciale des Transports et des Ports « SCTP, ex-ONATRA.

Avec un réseau hydrographique dense de plus de 25 000 km de voies navigables, une meilleure utilisation du fleuve et du lac pourrait être l'une des clés du développement socioéconomique et de la réduction de la pauvreté en RDC à côté des chemins de fer. Il s'agit d'un mode de transport moins cher et qui dessert en majorité la partie intérieure du pays dont l'agriculture est la principale activité. Il complète également, ou, dans certains cas, se substitue au transport routier dans les autres régions de la RDC. Les villes de Kisangani et de Mbandaka sont reliées à la capitale Kinshasa par le transport fluvial (Banque Mondiale, 2008 ; CIMA, 2013).

En dehors de l'ONATRA/SCTP, il y a aussi des privés qui assurent le transport fluvial dans les voies navigables de la RDC. Malheureusement, ces privés utilisent pour la plupart des bateaux de fortune construits en dehors des normes de sécurité. Il y a lieu de citer les embarcations de fortune en bois doté d'un moteur, communément appelées « baleinières » qui sont à la base de nombreux accidents. Cette exploitation désordonnée des unités sur les voies navigables mérite une attention plus soutenue des pouvoirs publics afin de garantir l'ordre et la sécurité des biens et des personnes (ANAPI, 2016 ; Kamwanya Kalemuna, 2020).

Pour le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur les voies fluviales et le bief maritime, la RDC dispose des ports fluviaux d'importance majeure dont ceux d'Ilebo, de Kisangani, de Mbandaka, de Bumba, d'Ubundu, de Kindu et de Kinshasa. Les ports lacustres sont ceux de Kalemie, de Kalundu et de Mushimbakye à

Baraka. A côté de nombreux ports intérieurs, il y a trois ports maritimes que sont les ports de Matadi, de Boma et de Banana (Kamwanya Kalemuna, 2020).

Construits à l'époque coloniale et non remis à niveau depuis, la quasi-totalité de ces ports fonctionnent à faible rendement et certains ne sont d'ailleurs plus du tout fonctionnels (Kamwanya Kalemuna, 2020).

Du fait d'une très faible connectivité entre les différentes régions du pays, le commerce intra-congolais représente moins de 10 % du volume commercial total du pays, chacune des provinces se tournant directement vers l'extérieur. En conséquence, cette faiblesse des flux commerciaux internes affecte négativement les transports intérieurs du pays, au nombre desquels le transport fluvial et lacustre, et partant la fonctionnalité et la rentabilité des ports intérieurs fluviaux et lacustres de la RDC.

L'objectif de la présente étude vise à analyser la situation de la SCTP, jadis fleuron de l'économie congolaise, et de proposer des pistes de solution. L'étude peut aider à la mise en place des stratégies innovantes pour rendre cette entreprise performante.

2. MATERIEL ET METHODES

L'étude porte sur le réseau ferroviaire et fluvial exploité par la SCTP. Les données secondaires analysées dans le cadre de cette étude ont été collectées auprès de la Société Commerciale des Transports et des Ports, et du Secrétariat Général aux Transports et Voies de Communication.

3. RESULTATS ET DISCUSSION

3.1. Chemin de Fer Matadi-Kinshasa (CFMK)

Caractéristiques

Le CFMK est constitué d'une ligne principale longue de 366 km, des voies d'évitement, des raccordements et des embranchements suivants : (i) 7 km à Matadi, desservant le terminal pétrolier d'Ango-Ango ; (ii) 15 km reliant la ligne principale aux ateliers centraux de Mbanza-Ngungu (à 120 km de Kinshasa par route et à 125 km par rail) ; (iii) 11 km desservant le dépôt pétrolier de Masina et l'Aéroport International de Ndjili, et (iv) 9 km joignant la ligne principale à la zone industrielle de Kintambo. Les éléments caractéristiques de cette voie sont présentés au Tableau 1.

Tableau 1. Les éléments caractéristiques de cette voie sont présentés dans le tableau

N°	Éléments caractéristiques	Libellé
01	Longueur de la ligne principale	366 km
02	Longueur des voies secondaires	212 km
03	Longueur des raccords	75 km
04	Ecartement	1,067 m
05	Charge admissible par essieu	18 tonnes
06	Rayon minimum des courbes (Voie principale)	130 m, PK2+942/3+052
07	Rayon minimum des courbes (raccords)	90 m
08	Altitude sur voie principale	Entre 28 m (Matadi) et 669 m (Kiasi/Nkolo),
09	Vitesse maximale	70 km/h pour le train voyageurs et 60 km/h pour le train marchandises
10	Température de pose longs rails soudés	40 °C à 52 °C
11	Type de rail	33 kg, 40 kg, 50 kg/m
12	Type traverse	Métallique/bloc béton armé
13	Système d'attaches	Attaches rigides (crapauds/boulons) sur les traverses béton RS, les traverses métalliques et traverses en bois, système d'attaches élastiques de type NABLA sur les traverses en béton RIC et attaches élastiques de type crapaud NYLON CIL sur les traverses béton RS
14	Inclinaison des rails fixés sur les traverses	1/20
15	Travelage	1500 traverses /km
16	Ballast	Pierre concassée de calibre 20/60
17	Rampe minimum	17,30 ‰/00, PK281-285
18	Rampe maximum :	20,87 ‰/00, PK 276+250/277+000
19	Branchements	BS 1/12, 50 kg et 1/12 40 kg ; BS 1/8, 50 kg et 1/8 40 kg

En effet, l'écartement de 1,067 m du CFMK semble être dépassé. La voie normale, aussi appelée « écartement de Stephenson » est une voie ferrée dont l'écartement entre rails est de 1 435 mm. Cet écartement, considéré comme une référence par l'UIC est l'un des plus utilisés dans le monde, avec environ 60 % des lignes existantes.

S'agissant de la vitesse maximale, il y a lieu de relever que sur le CFMK, la vitesse est très faible (70 km/h) comparativement au TGV (ou train à grande vitesse) qui atteint régulièrement 320 km/h sur des lignes à grande vitesse (LGV). De conception française, les TGV sont alimentés par caténaire et propulsés par des moteurs électriques (<https://www.thetrainline.com/fr/via/top-trains-les-plus-rapides>). En ce qui concerne le type de rail, le rail moderne est généralement du type « Vignole » ; dans une section transversale, on distingue le patin qui s'appuie sur la traverse, le champignon qui constitue le chemin de roulement, et l'âme, filet vertical qui relie le champignon au patin. Sur les lignes importantes, la masse linéique standard du rail est de 60 kg/m (<http://patry.fr/assets/patry---profils-de-rails.pdf>).

Ouvrages d'arts et autres infrastructures du CFMK

Le CFMK dispose de 1504 petits ouvrages d'art dont : (i) 1019 buses, (ii) 304 dalots ; (iii) 193 aqueducs ; (iv) 93 ponts dont 57 métalliques (le plus long est de 2 x 51,400 m) et 36 en béton, et ces ponts sont repartis de la manière suivante : 70 sur la voie principale, 2 entre Matadi-Ango-Ango, 3 entre Mbanza-Ngungu/Muala, 3 desservent Kin II ; (v) 2 tunnels (PK 12+848 longueur de 127 m et PK 15+743 long de 72 m), (vi) 42 gares, (vii) 54 bâtiments de gare dont 37 en ligne, 16 à Kinshasa et 1 à Matadi.

En effet, quatre gares offrent au CFMK des produits spécialisés tels que les concassés, le ciment et le sucre : Kasangulu (à 45 km de Kinshasa : concassés), Kimpese (à 223 km de Kinshasa : ciment CINAT), Lukala (à 212 km de Kinshasa : ciment CILU), Kwilu Ngongo (190 km de Kinshasa : sucre).

Le chemin de fer Interurbain totalise 71,896 kilomètres de voie pour l'exploitation des trains voyageurs banlieue sur 3 axes : Kinshasa-Est-Aéroport ; Kinshasa-Est-Kasangulu ; Kinshasa-Est-Kinsuka. Cette voie se trouve aussi dans un état de délabrement très avancé.

Unités de production du CFMK

Le CFMK dispose des unités de production suivantes :

1. Ateliers centraux de Mbanza-Ngungu : Situés à 15 km de la voie principale Matadi-Kinshasa, en bout de l'embranchement partant de la gare de Muala Kinsende à 140 km de Kinshasa. Leur mission est la maintenance des locomotives de ligne et plus spécifiquement la dépose de certains gros organes, les grandes réparations, les réparations accidentelles et les révisions générales. Pour exécuter ces tâches, les **Ateliers centraux** sont organisés en plusieurs ateliers : (i) l'atelier mécanique et diesel (s'occupe de tous les travaux sur le moteur diesel avec ses auxiliaires, travaux sur les autres équipements mécaniques et les travaux de chaudronnerie), (ii) l'atelier électrique (s'occupe des travaux sur les équipements électriques), (iii) l'atelier de rebobinage (s'occupe du contrôle, de l'entretien et du rebobinage des machines électriques), (iv) l'atelier de mécanique général (s'occupe des travaux de tonnage, de fonderie, de forge et d'entretien général). A côté de ces ateliers, il y a un petit atelier de wagonnage qui s'occupe des petites réparations, des visites des trains en gare et des interventions.

2. Complexe ferroviaire de Lufu-Toto : Situé à 187 km de Matadi, Lufu-Toto est la plaque tournante de la Direction voies et travaux, étant donné son rôle de principal magasin des stocks de matériels de la voie ferrée. Il s'occupe d'exécution des travaux neufs de la voie et du génie civil tels que le renouvellement de la voie, la construction des bâtiments et ponts, les travaux sur l'infrastructure de la voie, etc. Lufu-Toto est équipé des ateliers de production des matériaux, de reconditionnement des matériels de la voie, et de maintenance des engins de l'entretien de la voie.

Les unités de production présentes à Lufu-Toto sont l'usine des traverses en béton armé (UTB), l'usine des préfabriqués, l'atelier mécanique et de soudure des barres (SEBAR), le four de reconditionnement des traverses métalliques, l'atelier de soudure à arc, l'atelier des engins pour l'entretien et de traction de matériel.

3. Carrière de Kiasi-Kolo : Située à 216 km de Matadi, elle comprend une installation de concassage criblage et d'autres infrastructures. Elle produit des concassés qui servent à l'entretien de la voie et au renouvellement, le ballast, les graviers pour béton ainsi que du poussier. Ouverte en 1954, la production a débuté en 1956 avec une capacité installée de 100 t/jour. Elle est presque aux arrêts suite à la vétusté de sa structure métallique, ses silos sont inopérables, la bande transporteuse souvent en panne, etc. Il y a une nécessité de sa réhabilitation et électrification.

4. Complexe de Kinshasa : Le complexe ferroviaire de Kinshasa est le grand centre du CFMK. Toutes les directions s'y trouvent. Il

dispose d'un dépôt diesel qui s'occupe d'entretien des locomotives, d'un atelier des roues (wagonnage) qui s'occupe de réparation et entretien des matériels remorqués, d'un petit garage d'entretien des véhicules, d'une fonderie qui produit des sabots de frein, mais le convertisseur est en panne et il faut le moderniser.

Evolution de nombre de locomotives de la SCTP de 1988 à 2020

La figure 1 présente l'évolution de nombre de locomotives de la SCTP de 1988 à 2020.



Figure 1. Evolution de nombre de locomotives de 1988 à 2020

L'évolution malheureuse de nombre de locomotives du CFMK explique les faibles performances de cette entreprise publique, de 15 locomotives en 1988 à 5 en 2020. Fort d'une capacité théorique de trafic de 2 700 000 tonnes nettes l'an (record 1957 : 2 722 487 tonnes nettes), le CFMK peine aujourd'hui à atteindre 100 000 tonnes nettes l'an faute de locatives capables de trainées des wagons.

Evolution de nombre de wagons commerciaux de la SCTP de 1988 à 2020

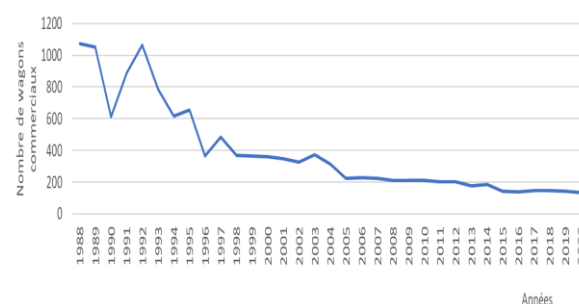


Figure 2. Evolution de nombre de wagons commerciaux

De 1988 à 2020, la SCTP a vu le nombre de ses wagons commerciaux baisser de 1073 à 135, une perte estimée à 938 wagons en 32 ans d'exercice, c'est-à-dire en moyenne 29 wagons de perte par an.

3.2. Ports de la SCTP

La République Démocratique du Congo, a depuis son origine, un système de transport basé en grande

partie sur les voies d'eau qui irriguent la quasi-totalité du pays, avec au total 25 000 km de voies navigables (Kamwanya Kalemuna, 2020). C'est ainsi que le système de transports de la RDC a été conçu en combinant les chemins de fer, les routes principales et les pistes rurales aux voies d'eau, justifiant de ce fait la nécessité d'ériger des ports (Figure 2) à tous ces points de rupture des charges des autres modes de transport.

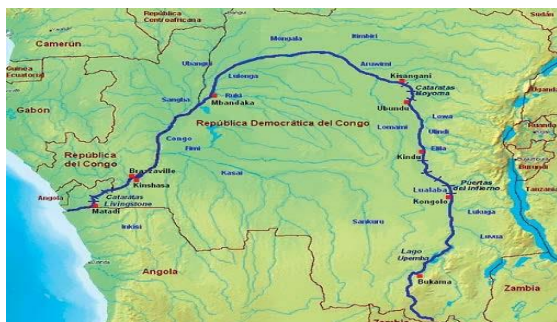


Figure 3. Carte des ports fluviaux de la RDC

Les ports sont indispensables pour la croissance et l'émergence du commerce en RDC. Ainsi, la RDC dispose des ports intérieurs comprenant d'une part, des ports fluviaux situés le long du Fleuve Congo et, d'autre part, les ports lacustres implantés pour la plupart aux postes frontaliers avec certains pays africains, et les ports maritimes.

Les principaux ports fluviaux et lacustres de la RDC dans les axes ci-après sont :

- (i) Kinshasa-Mbandaka-Lisala-Bumba (fleuve Congo) ;
- (ii) Kinshasa-Mubenzele-Zongo (fleuve Congo-Ubangi);
- (iii) Kinshasa-Bandundu-Ilebo (fleuve Congo-rivière Kasai);
- (iv) Kinshasa-Bandundu-Bulungu-Kikwit (fleuve Congo-Kwilu);
- (v) Ubundu-Kindu (fleuve Congo);
- (vi) Kongolo-Malemba Nkulu-Bukama (fleuve Congo-Lualaba) ;
- (vii) Kinshasa-Kwamouth-Nioki-Kutu-Inongo (fleuve Congo-Lac Mai Ndombe);
- (viii) Kalemie-Kalundu (lac Tanganyika) ;
- (ix) Goma-Bukavu (lac Kivu).

Les principaux ports maritimes de la RDC sont Matadi, Boma et Banana dont les caractéristiques sont présentées au tableau 2.

Tableau 2. Les ports maritimes de la RDC et leurs caractéristiques

Caractéristiques	Ports maritimes		
	Matadi	Boma	Banana
Longueur	1610 m	410m	75 m
Superficie des entrepôts	64 000 m ²	9780 m ²	435 m ²
Superficie des cours	60 000 m ²	56 000 m ²	6000 m ²

Le port de Matadi est le plus grand port de la République Démocratique du Congo avec une capacité de manutention annuelle de 2 500 000 tonnes. Il constitue le point le plus important d'importation et d'exportation de l'ensemble du pays et est équipé de 10 quais pour une longueur totale d'accostage de 1610 m. Matadi est très avantage en étant relié à la capitale Kinshasa, le plus grand centre urbain du pays, à la fois par un chemin de fer, ainsi que par une route asphaltée de 355 km. Ce port, qui gérait jadis environ 90 % de tous les frets maritimes congolais, a aujourd'hui perdu sa compétitivité depuis la mise en opération d'un autre port privé, le Matadi Gateway Terminal (MGT) (Mukunda Simbwa, 2020 ; Kamwanya Kalemuna, 2020).

Parmi les facteurs qui entravent la performance du port de Matadi, il y a notamment la mauvaise qualité de l'équipement de manutention. Presque toutes les grues de rivage sur rail ne sont pas opérationnelles, alors que d'autres engins de manutention affichent une sévère fragilité, obligeant les navires qui y accostent d'amener leurs propres grues et autres engins de manutention. Etant un port intérieur le long du Fleuve Congo, il dispose d'un faible tirant d'eau dicté par la hauteur de calaison sur le bief maritime, variant entre 5,8 et 6,7 m de profondeur. Le manque de moyens pour l'aménagement de ce port entrave l'accostage des bateaux exigeant un tirant d'eau important (Mukunda Simbwa , 2020 ; Kamwanya Kalemuna, 2020).

Les changements de calaison sur le bief maritime expliquent la congestion dudit port, laquelle entraîne une suspension du trafic fluvial et des retards d'accostage. La congestion est également aggravée par le nombre limité de quatre couchettes seulement, obligeant d'autres navires à attendre plus loin sur le fleuve ou au port de Boma jusqu'à la fin de la décharge et de la recharge (Mukunda Simbwa , 2020 ; Kamwanya Kalemuna, 2020).

Le port de Boma est situé sur la rive nord du Fleuve Congo à environ 90 km de la côte atlantique. Après le port de Matadi, c'est le deuxième plus grand port maritime en République Démocratique du Congo. Situé à environ quatre heures de transit en rivière depuis le port de Banana.

Le port de Banana est composé d'un seul quai, d'une longueur d'environ 75 mètres, pour une profondeur d'environ 5 mètres. Les navires doivent disposer de leur propre matériel de déchargement, le port ne disposant pas de grue en bon état pour le déchargement des bateaux.

Les ports fluviaux appartiennent à la SCTP ou soit à la SNCC, mais le curage ou le dragage de tous ces ports est de la compétence de la RVF. En effet, la RVF possède un chantier naval à Kinshasa/N'dolo,

quai de servitude des unités flottantes (baliseurs, vedette hydrographique, chaland et autre) et à Kalemie (Ministères des Transports et des Finances, 2008).

Nombre de bateaux et barges de la SCTP

Evolution de nombre de bateaux de la SCTP de 1969 à 2020

La figure 3 donne l'évolution de nombre de bateaux de la Société Commerciale des Transports et Ports de 1969 à 2020.

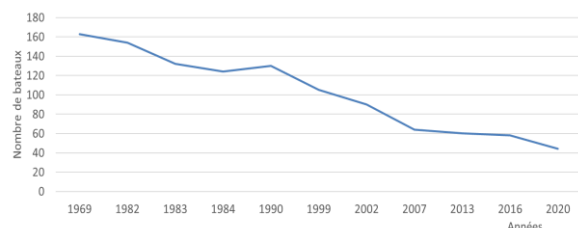


Figure 4. Evolution de nombre de bateaux de la SCTP de 1969 à 2020

Il ressort de la figure ci-dessus que le nombre de bateaux de la SCTP a connu une réduction drastique, de 163 en 1969 à 44 bateaux en 2020, une perte de 119 bateaux en 51 ans, c'est-à-dire deux bateaux en moyenne de perte par an.

En se basant sur une étude de la CICOS, le Bassin du fleuve Congo et ses affluents dispose d'une flotte estimée à 10 000 unités appartenant en majorité au secteur privé. Toute cette flotte sert au transport des grumes, des hydrocarbures, du bétail sur pieds, des produits agricoles, etc. (Mukunda Simbwa, 2020).

Evolution de nombre de barges de la SCTP de 1969 à 2020

L'évolution de nombre de barges de la SCTP de 1969 à 2020 est présentée à la figure 4.

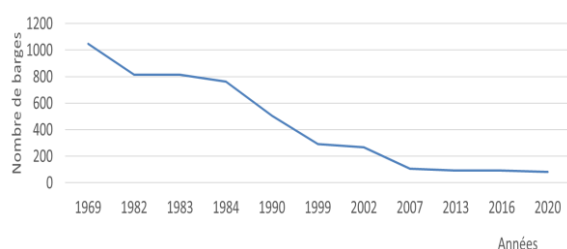


Figure 5. Evolution de nombre de barges de la SCTP de 1969 à 2020

En 1969, la SCTP (ex-ONATRA) disposait de 1047 barges pour se retrouver à 83 barges en 2020. En effet, en 51 ans, la SCTP a perdu 964 barges. Ceci explique en partie les faibles performances de cette société publique.

3.3. Causes de la faible performance de la SCTP

Les causes endogènes de la faible performance de la SCTP sont :

1. Concernant la voie ferrée

La voie principale se trouve aujourd'hui très endommagée dans son ensemble pour diverses raisons, notamment : (i) le manque de financement pour achever le renouvellement des certaines parties de la voie principale très dégradées ; (ii) l'insuffisance d'entretiens : une voie lourde et mécanisée mais entretenue manuellement et irrégulièrement, avec des interventions sporadiques par manque d'équipements adéquats et de main d'œuvre qualifiée ; (iii) les actions de sabotage des infrastructures et vol des matériels de la voie entraînant un ralentissement de 20 kilomètres par heure imposé de Madimba à Lemba, sur plus de 100 kilomètres, (iv) l'insuffisance et le vieillissement de la main d'œuvre dans les brigades et ateliers ; (v) le manque de moyens de mobilité des agents : pas de draine pour le transport de matériel et du personnel sur les sites des travaux provoquant ainsi le retard dans les interventions sur la voie, etc. ; (vi) le manque de matériels et matériaux pour les travaux ; (vii) les bâtiments des gares et ateliers sont dans un état de délabrement très avancé : les bâtiments des gares de Kindundu, Nguvu, Kindamba, Kinsembo, Kingatoko, etc. avec des toitures et plafonds effondrés, des murs lézardés, constituent un danger permanent aussi bien pour ceux qui y travaillent que pour tous ceux qui viennent pour raison de service ; (viii) la présence des eaux des pluies (aux ATC, Wagonnage) et l'inondation de dépôt diesel de Kinshasa mettent en danger tant les matériels que le personnel ; (ix) toutes les unités de production (carrière de Kiasi Kolo, UTB, SEBAR, Fonderie, etc.) sont soit aux arrêts, soit tournent avec une faible capacité de production pour diverses raisons dont les principales sont l'obsolescence des équipements, les vieillissements des installations, le manque d'intrants, etc.

3.4. Concernant la voie fluviale

La vétusté de la flotte considérée comme « cercueils flottants », l'acquisition difficile des nouvelles unités, la mauvaise gestion des armements, le manque de formation du personnel navigant, la perception de diverses taxes illégales pour la plupart tout au long de la navigation fluviale, et la mauvaise gouvernance de l'entreprise sont les principales causes de la faible performance de la SCTP. A ceci s'ajoute, l'absence de travaux d'aménagement et d'entretien des voies navigables de la RDC.

3.6. Pistes de solution

Henry Morton Stanley avait dit à juste titre : « Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». Dotée de plusieurs kilomètres de voies navigables, la RDC est tenue de relever un certain nombre de défis dans le secteur de transport en vue de s'assurer un développement durable : (i) élaborer une nouvelle politique de transport conciliant l'efficacité/la rentabilité, le social et l'environnement, ainsi que la mise en place des mesures incitatives pour attirer les investissements privés dans le secteur, en particulier dans les systèmes de transport massif comme le train urbain, le tramway et le transport fluvial urbain ; (ii) entretenir, aménager et moderniser les voies fluviales et ferrées ainsi que les infrastructures associées, d'où la nécessité de créer et d'opérationnaliser le Fonds d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires en RDC, (iii) inciter les privés (les nationaux surtout) à devenir des armateurs fluviaux et à investir dans des chantiers navals pour la construction des baleinières et bateaux répondant aux normes, (iv) assainir le secteur par la suppression de l'insécurité sur les voies navigables et ports par la perception des taxes illégales, (v) recycler les anciens navigants et former les nouveaux dans des centres appropriés comme le nouveau centre sous-régional CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure), récemment ouvert à Kinshasa dans les anciennes installations de l'École de Navigation de l'ONATRA à Kauka, (vi) renouveler l'équipement des ports fluviaux et stimuler la concurrence.

4. CONCLUSION

L'objectif de la présente étude est d'analyser la situation de la SCTP, fleuron de l'économie congolaise et de proposer quelques pistes de solution. Les résultats de l'étude ont montré que la modernisation du CFMK et le renouvellement de l'équipement du travail est une étape importante pour rendre la SCTP performante.

Les ports fluviaux, lacustres et maritimes de la RDC sont dans un état de délabrement indescriptible. La mise en place d'un mécanisme de financement innovant pour l'entretien et l'aménagement des voies navigables et ferroviaires de la RDC est indispensable.

Les données analysées au cours de cette étude sont partielles mais elles ont permis d'avoir une idée sur les défis à relever pour rendre cette entreprise du portefeuille de l'Etat performante. Des études ultérieures sur l'état de la voie ferrée depuis sa création à ces jours et sur la navigation sont cependant nécessaires en vue de faire des propositions permettant à cette entreprise d'échapper à la faillite totale.

Remerciements

Les auteurs remercient l'Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du développement Durable (ACTEDD) pour l'appui apporté à la publication de cet article.

Références

- ANAPI, 2016. *Investir dans les transports et infrastructures de base*, 64 p.
- BAD (Banque Africaine de Développement), 2006. *Perspectives Economiques en Afrique*, 14 p.
- Banque Mondiale, 2008. *Transport, Croissance Economique et Déforestation en République Démocratique du Congo. Une Analyse Spatiale*, 83 p.
- CIMA, 2013. *Etude sur la mise en place d'un Fonds d'Entretien des Voies Navigables de la RD-CONGO*. Projet de rapport final, projet n° LIO121A, 173 p.
- Kamwanya Kalemuna J., 2020. *Les ports de la République Démocratique du Congo*. <http://perspectives-cblacp.eu/en/les-ports-de-la-republique-democratique-du-congo/>.
- Ministère des transports et voies de communications et Ministère des Finances de la RDC, 2008. *Programme multisectoriel d'urgence de réhabilitation et de reconstruction « PMURR », évaluation environnementale sectorielle et plans cadres de gestion environnementale et sociale du secteur transport*, 227 p.
- Mukunda Simbwa G., 2020. *Le transport fluvial et lacustre en République Démocratique du Congo*. Consulté le 19 décembre 2020, <http://www.assomar.org/transportfluvial/>