



31710

Distr.: LIMITÉE
CEA/GSY/MUL/CIE/III/15
Mai 1995
Original: Français

NATIONS UNIES
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**Centre Multinational de Programmation
et d'Exécution des Projets
(MULPOC) Gisenyi**

**ETUDE SUR L'AMELIORATION DU SYSTEME DE DESSERTE
DU PORT DE KISANGANI POUR L'INTEGRATION DE LA CEPGL**

TABLE DE MATIERES

PAGE

ABREVIATIONS

A.	Introduction	1
CHAPITRE 1:	CADRE MACRO-ÉCONOMIQUE	5
1.1	Données de base sur les pays de la CEPGL	5
1.1.1	Données macro-économiques	5
1.1.2	Les transports dans les pays de la CEPGL	10
1.2.	Spécificités des zones zairoises touchées par le système de desserte	22
1.2.1	L'espace économique du Nord-Est du Zaïre et la desserte routière	23
1.2.2	L'hinterland desservi par la voie fluviale: le pôle industriel de Kinshasa	31
1.2.3	L'hinterland desservi par la desserte multimodale rail-fleuve-rail	32
CHAPITRE 2:	ETAT ACTUEL DES INFRASTRUCTURES DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT	33
2.1.	Les infrastructures portuaires de la desserte du port de Kisangani	33
2.1.1	Les installations portuaires de Kisangani	34
2.1.2	Les ports en amont de Kisangani	41
2.1.3	Les infrastructures portuaires en aval du port de Kisangani: le port de Kinshasa	52

- Suite -

2.2.	Etat des routes de la dessertes du port de kisangani et Niveau de trafic	55
2.2.1	L'axe Nord Kisangani- Niania-Béni-Goma	58
2.2.2	La route du Sud Kisangani-Walikale-Bukavu	60
2.2.3	Les routes de la desserte régionale	64
2.3.	La desserte fluviale du port de Kisangani	64
2.3.1	Description du réseau navigable zaïrois	64
2.3.2	L'exploitation des voies navigables	67
2.4.	La desserte ferroviaire du port de Kisangani	71
2.4.1	Structure et caractéristiques du réseau	72
2.4.2	Situation actuel des entreprises du groupe SNCZ "Holding"	75
2.5.	Les coûts de transport	77
Chapitre 3:	LES CONTRAINTES ET PROBLÈMES D'EXPLOITATION DU SYSTÈME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI	83
3.1.	Les contraintes d'exploitation des services de transports	83
3.1.1	Le port de Kisangani	83
3.1.2	Au niveau des autres installations portuaires de la desserte	87
3.2.	Les principales contraintes rencontrées sur les axes de la desserte routière du port de Kisangani	88

- suite -

3.2.1	Les contraintes rencontrées par les entreprises chargées de l'entretien des infrastructures	90
3.3.	Les principales Contraintes rencontrées sur la desserte fluviale Kisangani-Kinshasa	93
3.3.1	Contraintes d'exploitation des services de transport sur l'axe fluvial Kisangani-Kinshasa	93
3.3.2	La RVF et les problèmes d'entretien	93
3.4.	Les contraintes sur le réseau multimodal Kisangani-Kindu-Lubumbashi/Kalemie vers Bujumbura-Kigali	95
3.5.	Les contraintes liées aux problèmes de financement des infrastructures	96
3.5.1	Les problèmes liés à la mobilisation des ressources	96
3.5.2	Le financement des infrastructures	99
Chapitre 4:	ORGANISATION DES SERVICES CONNEXES AUX TRANSPORTS DE TRANSIT SUR LE SYSTÈME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI	102
4.1.	Les procédures en vigueur sur les axes de transit au Zaïre	102
4.2.	Les procédures de transit au Rwanda et au Burundi	106
4.3.	La politique Communautaire en matière de facilitation du transport de transit	106
4.4.	Les services logistiques dans la desserte du port de Kisangani	108
4.5.	Les besoins en formation	110
4.6.	Le transport multimodal	111

- suite -

Chapitre 5:	PROPOSITIONS D' AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI: SOLUTIONS ALTERNATIVES ET JUSTIFICATIONS	112
	5.1. Diagnostic de la situation actuelle	112
	5.2. Propositions et justifications de solutions	113
	5.2.1 Détermination d'un programme minimum	113
	5.2.2 Programme prioritaire minimal de la première phase	115
B:	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	124
	B1. Conclusion	124
	B2. Recommandations	125

ANNEXES

Annexe I:	Termes de référence
Annexe II:	La Région du Haut-Zaïre
Annexe III:	Les trois régions de l'ex-Kivu
Annexe IV:	Copie de l'Arrêté fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier au Mali
Annexe V:	Rapport de mission d'inspection de la route Kisangani-Walikale
Annexe VI:	Coûts et programmation des travaux des diverses routes du Haut-Zaïre
Annexe VII:	Fonctionnement d'un Beach privé à Kisangani
Annexe VIII:	Projet de règlement intérieur du Comité Permanent des Responsables Nationaux chargés des transports routiers
Annexe IX:	Situation du réseau routier du Nord Kivu au 30-01-1995
Annexe X:	Liste des Administrations, organismes, personnalités et opérateurs économiques rencontrés

ABREVIATIONS

CEPGL:	Communauté Economique des Pays des Grands Lacs;
SEP/CEGL:	Secrétariat Exécutif Permanent de la Communauté des Pays des Grands Lacs;
INS:	Institut National des statistiques;
PIB:	Produit Intérieur Brut;
TRC:	Tanzanian Railways Company;
RN:	Route Nationale
RR1:	Route Régionale de première catégorie;
RR2:	Route Régionale de deuxième catégorie;
CFMK:	Chemins de Fer Matadi Kinshasa;
SFE:	Société des Chemins de Fer de l'Est;
OCS:	Office des Chemins de Fer du Sud;
CFU:	Office des Chemins de Fer des UELES;
OZAC:	Office Zaïrois de contrôle
AMIZA:	Agence Maritime Internationale du Zaïre.
ONATRA:	Agence Zaïrois de contrôle;
EPB:	Etablissement Portuaire de Bujumbura;
ONATRACOM:	Office National des Transports et Communications
TCPK:	Terminal Conteneur du Port de Kinshasa;
OTP:	Office des Transports et des Ports,
ARSOM:	Académie Royale des Sciences d'Outre Mer;
CFL:	Office des Chemins de Fer des Grands Lacs;
KDL:	Office des Chemins de Fer du KATANGA, DILOLO KINSHASA
VICIZAIRE:	Chemins de Fer Vicinal du Zaïre;
CEA:	Commissions Economique des Nations Unies pour l'Afrique;
MULPOC:	Centre Multinational de Programmation et d'Exécution des projets;
RVF:	Régie des Voies Fluviales;
RVM:	Régie des Voies Maritimes.
ODR:	Office des Routes;

OFIDA: Office des Douanes et Accises;
OGEFREM: Office de Gestions du Fret Maritime;
SCP: Société Commerciale Pétro-Zaïre;
TMK: Transports et Messagerie du Kivu;

A. Introduction

1 But de l'étude

1. Le thème retenu pour les dernières réunions des instances communautaires de la CEPGL prévues en 1994, était: " Pour la mise en place d'une zone véritable de libre échange".

2. Le choix du thème indique clairement le soucis de cette Communauté d'arriver rapidement à une intégration de son espace économique pour en faire non seulement un marché unique mais un espace économique intégré.

3. Cependant la réalité des chiffres sur les échanges communautaires, moins de 1% du commerce extérieur des trois pays, montre l'ampleur de la tâche à réaliser.

4. Les transports constituent un des instruments qui peut favoriser à court terme l'intégration rapide des espaces économiques de Etats membres. Mais quelle politique mettre en oeuvre dans ce cadre.

5. Les problèmes de transports dans les pays de la CEPGL se sont toujours posés en terme d'enclavement: enclavement vis-à-vis de l'extérieur et enclavement à l'intérieur de la communauté. La recherche des solutions adéquates à ce problème reste une préoccupation constante dans l'élaboration de tout plan ou programme de développement de la sous-région.

6. La structure économique des Etats membres fortement dépendantes des marchés extérieurs s'est imposée comme critère fondamental sur la priorité à accorder aux solutions des problèmes de transport en dictant une politique de transport axée sur les transports internationaux.

7. Maintenant qu'il apparait une volonté de recentrer les efforts sur l'intégration interne, tout en restant vigilant sur les problèmes du désenclavement externe vitaux pour les Etats membres, il faut se pencher sur les solutions susceptibles de stimuler ce processus de désenclavement interne de la Communauté.

8. L'étude sur l'amélioration du système desserte du port de Kisangani pour l'intégration de la CEPGL s'insère dans cette politique.

9. C'est le séminaire-atelier organisé par le Secrétariat Exécutif de la CEPGL, qui a demandé que l'on examine les moyens d'améliorer les conditions de transport sur les axes de désenclavement intérieurs. Parmi les actions à mener figurait l'amélioration des opérations au port de Kisangani en tant que maillon de la chaîne de transport de désenclavement vers le port de Matadi sur l'océan Atlantique.

10. Une étude réalisée par le Mulpoc de Gisenyi sur l'amélioration des opérations au port de Kisangani, a montré que le port de Kisangani se trouve au centre d'un système multimodal de transport de surface capable de relier entre eux les principaux espaces économiques des Etats membres de la CEPGL et répondait ainsi aux conditions de mise en place d'un réseau de désenclavement interne de la Communauté.

11. Cette étude avait identifié que l'axe Bujumbura -Kigali-Kisangani- Kinshasa/Lubumbashi pouvait permettre d'améliorer rapidement et de façon efficace la desserte interne du territoire de la CEPGL.

12. La présente étude poursuit l'étude effectuée par la CEA/Mulpoc et vise en mettre en oeuvre les recommandations spécifiant en particulier qu'une meilleure organisation du fonctionnement des systèmes de desserte du port de Kisangani se situe à la base de toute action ayant pour objectif l'amélioration des opérations du port. Dans ce contexte, elle consiste principalement à:

- faire le point sur l'état actuel des infrastructures des différents maillons de la chaîne de ce système et d'évaluer les besoins pour leur réhabilitation et leur maintenance;
- examiner l'organisation des services de transport sur ces différents axes et faire des propositions pour leur amélioration;
- évaluer les besoins en formation pour les opérateurs; et
- examiner la possibilité de promouvoir le transport multimodal.

2. Contexte de l'étude.

13. La desserte du port de Kisangani est composée d'un ensemble de système multimodal routes, voie fluviale et chemin de fer, avec le port de Kisangani comme point de départ ou d'aboutissement. Cet ensemble multimodal est composé:

- des liaisons routières qui partent du port de Kisangani et se prolongent vers les réseaux des Etats membres de la CEPGL. Il s'agit des axes routiers Kisangani-Niania-Beni-Goma-Kigali/Bujumbura et de l'axe Kisangani-Walikale-Bukavu-Bujumbura/Kigali;
- de la jonction fluviale Kisangani-Kinshasa; et
- de la liaison multimodalerail-fleuve-rail qui part de Kisangani et permet d'atteindre le port de Kalemie sur le lac Tanganyika et la zone minière du Shaba.

14. Ce système de desserte draine un espace économique dont la jonction couvre presque tout le territoire de la CEPGL.
15. Le bon fonctionnement de cette desserte ferait disparaître les obstacles physiques et constituerait ainsi un premier pas vers l'intégration de l'espace économique de la CEPGL.
16. D'autre part, par la route transafricaine, Mombasa-Kisangani-Lagos, la desserte routière du port de Kisangani joue un rôle de premier plan dans la jonction des espaces économiques sous-régionaux africains articulés à cette transafricaine.

3. Méthodologie

17. La méthodologie suivie a consisté d'abord à inventorier pour chaque éléments du système de desserte, l'espace économique desservi et ses caractéristiques, ensuite à examiner l'état actuel des infrastructures.
18. D'autre part des analyses ont été consacrées aux contraintes qui freinent le fonctionnement du système, à l'organisation des services sur les axes de desserte et à tous les problèmes concernant le transport multimodal et la formation. Les recommandations qui en résultent, découlent des problèmes réels dégagés par les analyses et en particulier des problèmes posés par l'ouverture de ces axes aux pays membres de la CEPGL.
19. L'étude comporte cinq chapitres en dehors de la partie introductive (A) et la partie consignant la conclusion et les recommandations (B). Le premier chapitre traite de la situation économique des pays de la CEPGL ainsi que des spécificités économiques des hinterlands desservis par les axes de desserte du port de Kisangani. Le deuxième chapitre analyse l'état physique de tous les maillons de la chaîne du système de desserte; le troisième examine les contraintes rencontrées par les usagers. Le chapitre quatre s'intéresse aux procédures de transit dans les Etats membres de la CEPGL. Le chapitre cinq propose des solutions réalistes pour rendre opérationnel un axe minimal en vue d'amorcer l'intégration et la coopération sous-régionale. Enfin l'étude se termine par la conclusion et les recommandations.

4. Les difficultés rencontrées.

20. Les contraintes imposées par le temps, les conditions de déplacement et les conditions de télécommunications n'ont pas permis d'atteindre tous les services concernés par l'étude ni de consacrer l'attention voulue aux contacts sur le terrain.

21. D'autre part, la qualité de l'information obtenue ne répondait pas toujours à l'attente. La collecte des informations au Zaïre pose énormément de problèmes surtout que beaucoup de documents ont disparu et que les services notamment des statistiques fonctionnent difficilement.

CHAPITRE 1:

CADRE MACRO-ÉCONOMIQUE

22. Comme on l'a souligné dans l'introduction et comme l'indique le titre, l'étude pour l'amélioration du système de desserte du port de Kisangani pour l'intégration de la CEPGL couvre les pays de la CEPGL, Burundi, Rwanda et Zaïre, particulièrement pour ce dernier pays, les régions desservies par cet ensemble multimodal de communication.

23. La desserte du port de Kisangani par des liaisons routières directes met en contact les espaces économiques du Rwanda, du Burundi et de l'Est du Zaïre. Par le fleuve ce grand ensemble ainsi relié est connecté au grand espace économique de Kinshasa. D'autre part, par la liaison multimodale Rail-Fleuve-Rail, le port peut être relié avec l'espace industriel zaïrois du Shaba et aussi avec le Burundi et le Rwanda via le port de Kalemie sur le lac Tanganyika.

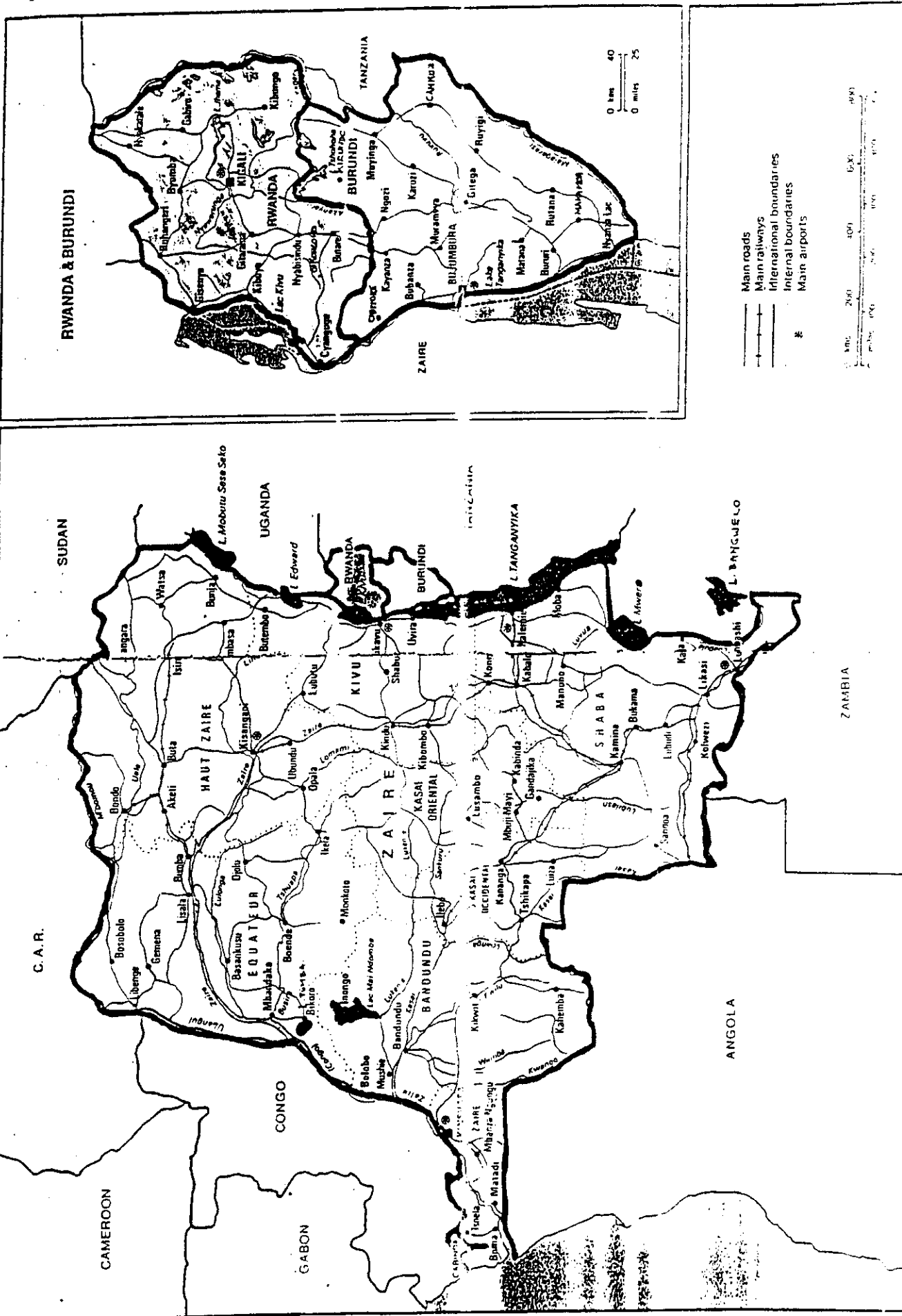
24. Ce chapitre cherche à situer l'importance de l'aire couverte par l'étude. La première partie donne une situation d'ensemble des pays de la CEPGL ainsi que de leur système des transports; tandis que la seconde s'étend sur les spécificités des espaces économiques zaïrois couverts par la zone de desserte du port de Kisangani, tel que défini ci-dessus.

1.1 Données de base sur les pays de la CEPGL

1.1.1 Données macro-économiques

25. La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs, constituée du Burundi, du Rwanda et du Zaïre, couvre une superficie de plus ou moins 2.400.000 Km², mais inégalement répartie: Zaïre 2.344.885 Km², 98,3%, Burundi 27.834 Km², 0,9% et Rwanda 26.338 Km², 0,8%.

26. La population dans la sous-région compte plus de 50 millions d'habitants; mais les événements qui surviennent depuis 1994 dans certains pays de la communauté auront certainement un impact sensible sur la démographie future de la sous-région.

[illegible]

27. Sur le plan politique, la sous-région traverse une conjoncture particulièrement difficile. Le Rwanda vient de sortir d'une guerre civile qui a duré plus de quatre ans; tandis que la transition vers des régimes démocratiques se fait dans des conditions difficiles pour le Zaïre et le Burundi. Ces tensions persistantes ont eu pour conséquences, des perturbations dans le fonctionnement des Etats et du corps social, la permanence du climat d'insécurité, le ralentissement, le dérèglement et parfois l'arrêt des activités économiques, de fortes spéculations sur les prix et la monnaie.

28. En outre, ces turbulences politiques qui se compliquent d'un climat de suspicion entre les Etats membres minent l'un des objectifs fondamentaux de la Communauté qui est d'assurer la sécurité des ces Etats et de leurs populations de façon qu'aucun élément ne vienne troubler l'ordre à leurs frontières respectives.

29. Cette situation surtout conjoncturelle, ne doit pas cependant occulter les autres objectifs poursuivis par la CEPGL qui sont:

- concevoir, définir et favoriser la création et le développement d'activités d'intérêt commun;
- promouvoir et intensifier les échanges commerciaux et la circulation des personnes et des biens;
- coopérer étroitement dans les domaines social, économique, commercial, scientifique, culturel, politique, militaire, financier, technique et touristique plus spécialement en matière judiciaire, douanière, sanitaire, énergétique, transports et télécommunications.

30. Sur le plan économique, après avoir connu une expansion durant la décennie 70-80, les économies des Etats membres ont amorcé une phase de décroissance durant la décennie 80-90.

Tableau n°1: Evolution de quelques indicateurs de base durant les deux dernières décennies. (en %)

Indicateurs	BU 70-80	BU 80-92	RW 70-80	RW 80-92	ZR 70-80	ZR 80-92
Croissance PIB	4,2	4	4,7	1,4	-	1,8
Inflation	10,7	4,5	15,1	3,6	31,4	5.746 (1)
Agriculture	3,2	3	-	-0,3	ND	ND
Industrie	11,6	4,7	-	1,0	ND	ND
Manufacture	3,8	5,5	4,9	1,6	ND	ND
Services	3,5	5,5	-	3,5	ND	ND

Source: Rapport sur le développement dans le monde 1994, publication Banque mondiale

(1) Chiffre pour les neuf premiers mois de 1994 donné par l'INS; par contre US Embassy calcule ce taux à 3.332%.

31. En effet, Pour l'ensemble des pays de la CEPGL, après une bonne tenue en 1990, le PIB a connu une baisse de 7,73% en 1991 et cette tendance devrait se confirmer pour le reste de la période. En termes réels, les économies des trois Etats ont enregistré des résultats négatifs, exception faite du Burundi qui a réalisé des taux de croissance de 3,5, 5 et 2,7% entre 1990 et 1992, avant de descendre à -5,5% en 1993. Entré dans un cycle d'instabilité politique depuis 1993, le Burundi vit actuellement un état de guerre civile latente qui se traduit par un déplacement massif de sa population vers les pays voisins, la Tanzanie et le Zaïre notamment. Cette situation de tension sociale, ne favorise pas le développement des activités économiques.

32. Au Rwanda, le PIB a connu une persistance des taux de croissance négatifs: -1,7%, -1,6%, -1,3 % de 1990 à 1992 et les estimations pour 1993 prévoit un taux de -8%. La situation particulière qu'a connu ce pays en 1994, avec l'exode massive d'une grande partie de la main d'oeuvre productive, la délocalisation des activités commerciales et industrielles, la fuite de pratiquement tous les avoirs bancaires et de la masse monétaire, aura des répercussions sur son économie.

33. Au Zaïre, le taux de croissance en termes réels s'est situé à -2,4 et -7,3% en 1990 et 1991; Pour 1992 et 1993 on les estime à -10,7 et -12,6%. L'économie de ce pays connaît un marasme généralisé qui se traduit entre autre par une baisse de la production dans tous les secteurs, une hyperinflation difficilement maîtrisable, une détérioration du pouvoir d'achat de la population et une désorganisation du système bancaire et des circuits monétaires. En outre, le climat social qui règne actuellement ne favorise pas les initiatives propres à relancer la machine économique. L'appareil industriel est soit détruit soit temporairement hors d'état, soit au chômage, soit obsolète.

34. Au niveau sectoriel, l'analyse de la répartition par secteur donne le secteur primaire prépondérant par rapport aux secteurs tertiaire et secondaire dans les pays de la CEPGL. Pour 1990 la valeur ajoutée communautaire pour les différents secteurs aura été de 45,8% pour le primaire, 37% pour le tertiaire et 18,3% pour le secondaire.

35. Dans l'ensemble, on constate, dans les pays de la CEPGL, une détérioration de tous les indicateurs macro-économiques: épargne intérieure, finances publiques, dettes extérieures et intérieures, balance des paiements, masse monétaire et taux d'inflation, même si l'ampleur de cette détérioration diffère d'un pays à l'autre.

36. Le niveau des échanges intracommunautaires reste très bas, voire insignifiant, comparé au niveau des échanges extérieurs. En effet, la part des échanges intérieurs communautaires au cours de six dernières années est restée en dessous de 0,67% par rapport au flux total des importations et des exportations des Etats membres.

37. Une étude réalisée par la CEPGL montre que les faiblesses actuelles trouvent une grande partie de leur explication dans les différentes barrières non tarifaires, physiques ou non, qui existent entre les Etats membres. Parmi ces obstacles l'étude relève:

- les obstacles liés à la production;
- les obstacles liés à la distribution;
- les obstacles liés à l'instabilité monétaire et au contrôle des changes;
- les obstacles administratifs et réglementaires;
- l'environnement politique et l'insécurité.

38. Une intensification des échanges doit aller de pair avec la levée de ses obstacles.

Tableau n°2: Importations intra-CEPGL.

en milliers de DTS

	1985	1986	1987	1988	1989
Import-intra	9.627	9.349	8.117	11.060	9.487
Import-Hors	1.427.992	1.554.119	1.887.125	2.077.180	2.132.019
% intra/hors	0,67	0,60	0,43	0,53	0,45

Source: Etude CEPGL sur les barrières non tarifaires aux échanges commerciaux dans les pays membres de la CEPGL.

Tableau n° 3: Exportations intra-CEPGL.

	1985	1986	1987	1988	1989
Export-intra	9.438	10.666	9.331	9.862	10.662
Export Hors	1.821.085	1.690.956	1.499.216	1.663.349	1.641.280
%	0,52	0,62	0,62	0,60	0,64

Source: Etude CEPGL sur les barrières non tarifaires aux échanges commerciaux dans les pays de la CEPGL.

1.1.2. Les transports dans les pays de la CEPGL

A. La politique communautaire

39. Au niveau des transports, la sous-région des Grands Lacs se caractérise, entre autres, par un problème d'enclavement tant interne qu'externe. Cet enclavement n'est pas seulement physique lié à l'isolement ou au non accès à la mer, mais il se traduit aussi par un handicap économique dans la mesure où il restreint les échanges à l'intérieur de la communauté.

40. La politique communautaire dans le secteur des transports vise à trouver des solutions adéquates aux problèmes posés par cet enclavement. Les objectifs fondamentaux de cette politique sont ainsi:

- a) sur le plan intra-communautaire, les transports doivent:
 - appuyer efficacement les autres secteurs économiques pour le développement des activités d'intérêts communs;
 - promouvoir et intensifier le commerce et les échanges en facilitant la libre circulation des personnes et des biens;
 - assurer le désenclavement interne de la sous-région de façon à rendre effective l'intégration physique, un des préalables à l'intégration socio-économique;
 - réaliser des liaisons directes entre tous les Etats membres par la complémentarité de tous les modes de transports et le développement des infrastructures de communications.
- b) sur le plan extra-communautaire: mettre en place des systèmes de transport de désenclavement moins onéreux et efficaces.

41. Face à cet épineux problème de l'enclavement extérieur, et pour la survie des économies plutôt extraverties de ses Etats membres, la CEPGL a orienté sa politique de transport durant les années antérieures à la recherche de solutions moins onéreuses et diversifiées du désenclavement extérieur pour ne pas dépendre d'une voie.

42. Pour l'amélioration des transports intérieurs, les efforts de la Communauté, avec l'appui du Mulpoc de Gisenyi se sont surtout portés sur la navigation lacustre: restauration du balisage sur le lac Kivu et exécution de nombreuses études pour résoudre le problème d'ensablement des ports lacustres et amélioration de la coopération pour leur entretien. Le système des transports dans chaque pays se présente de la manière suivante.

B. Le Burundi

43. Le Burundi est totalement enclavé. Son système de transport est dominé par deux modes, le transport lacustre par le lac Tanganyika et le transport par routes. Le Burundi cherche avant tout à résoudre le problème de l'enclavement vis à vis de l'extérieur qui handicape ses échanges.

44. Le Burundi utilise surtout le lac Tanganyika comme voie de désenclavement externe. Par cette voie, il est relié à plusieurs corridors de transit:

- a) au corridor central qui aboutit au port de Dar-es-salaam via le port de Kigoma et le chemin de fer de la Tanzanian Railways Compagny (TRC);
- b) au corridor sud via le port zambien de Mpulungu;
- c) aux voies vers l'Atlantique via le port zaïrois de Kalemie et les chemins de fer et voies fluviales du Zaïre.

45. Le Burundi dispose d'un réseau routier important de 1.006km de routes revêtues et 4.000 km de routes en terre. Ce réseau sert autant pour le désenclavement interne qu'externe du pays. La classification de ces routes se présente comme suit:

Tableau n°4: Classification des routes au Burundi.

LIBELE	ROUTES NATIONALES (Km)	ROUTES PROVINCIALES (Km)	TOTAL (Km)
R.Revêtue	1.006	21	1.027
R.Terre	943	2.502	3.445
TOTAL	1.949	2.523	4.472

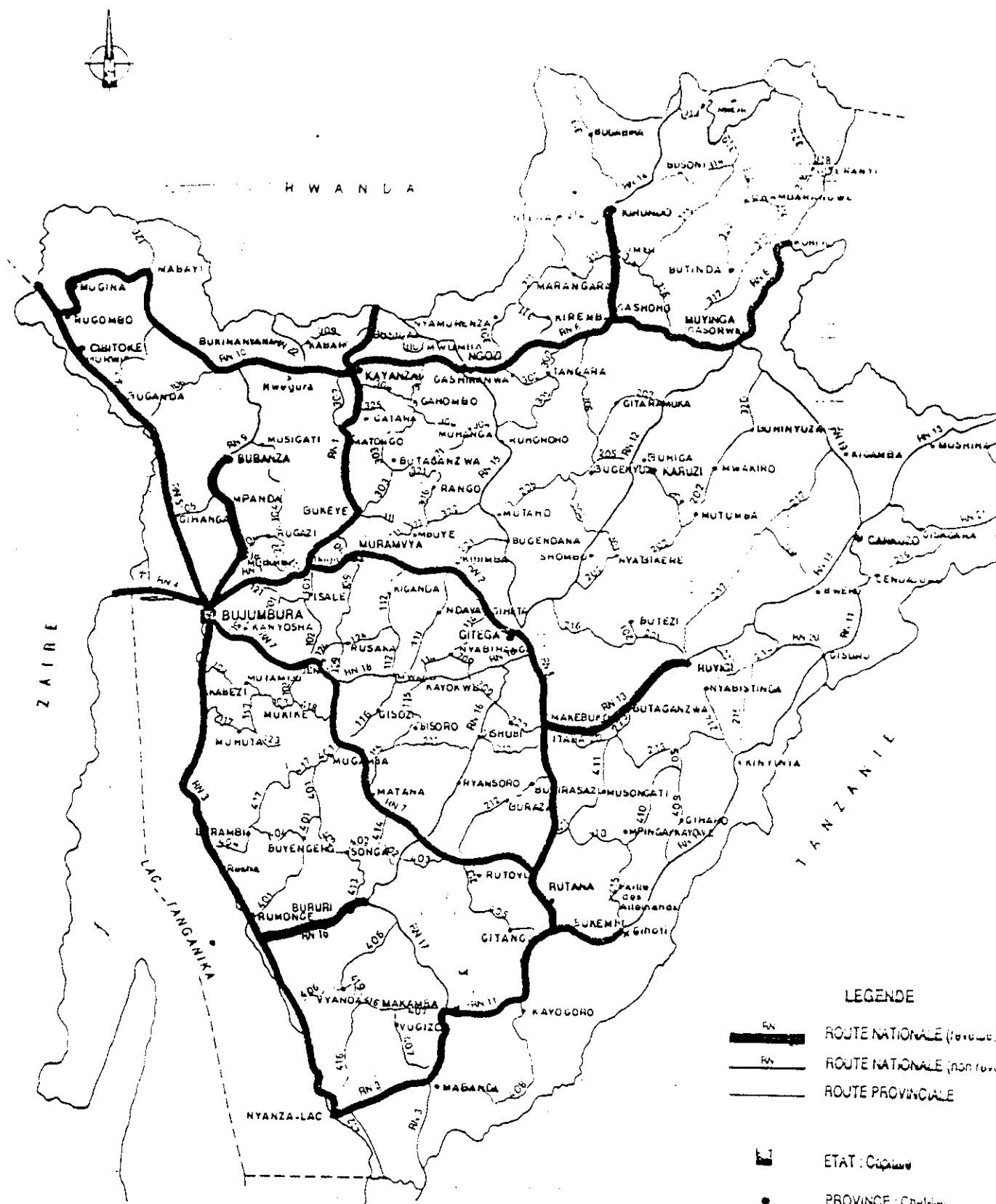
Source: Direction Générale des Routes du Burundi.

46. Ce réseau est connecté au:

- corridor central. Trois variantes sont possibles,
 - . la variante rail-route , Dar-es-salaam - Isaka, 982 KM de rail; et Isaka-Bujumbura 534 km de route;
 - . la variante entièrement routière, Dar-es-salaam - Bujumbura par Dodoma, Nzanga et Muyinga: 1.584 Km dont 917 Km de route bitumées et 611 km de route en terre;
 - . la variante lac-rail, Bujumbura-Kigoma-Dar-es Salaam.
- corridor nord . Deux variantes routières:
 - . la liaison Bujumbura-Mombasa, par le Rwanda et l'Ouganda, 1974 km entièrement bitumés;
 - . la liaison Bujumbura-Mombassa, via la Tanzanie 1952 km;
- réseau zaïrois via Kavimvira et Bukavu.
- réseau rwandais par le poste d'Akanyaru et le poste de Rua.

47. Sur le plan aérien, le pays compte un aéroport international bien équipé à Bujumbura et quelques aérodromes intérieurs qui servent surtout aux besoins touristiques.

BURUNDI

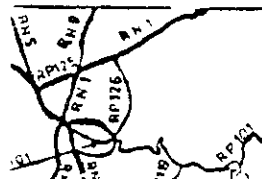


LEGENDE

- RN ROUTE NATIONALE (bitume)
- RN ROUTE NATIONALE (non rev.)
- ROUTE PROVINCIALE

- ETAT : Capitale
- PROVINCE : Chef-lieu
- COMMUNE

TAIL BUJUMBURA



ECHELLE

0 5 10 15 20 25 Km



Tableau n°5: Les routes revêtues du Burundi.

N°	TRONCONS	
RN 1	Bujumbura-Akanyaru (vers Butare, Frontière rwandaise)	114
RN 2	Bugarama-Gitega	67
RN 3	Bujumbura-Nyanza Lac	123
RN 4	Bujumbura-Kavimvira (vers Uvira frontière zaïroise)	19
RN 5	Bujumbura- Rugombo (Rua, vers frontière rwandaise)	85
RN 6	Rugombo-Kayanza-Muyinga-Kobero (vers frontière avec la Tanzanie)	272
RN 7	Bujumbura-Gitaba	141
RN 8	Gitega-Gihofi	90
RN 9	Bujumbura-Muzinda	14
RN 11	Nyanza-Lac - Makamba	45
	TOTAL	1.002

Source: Direction Générale des routes Burundi.

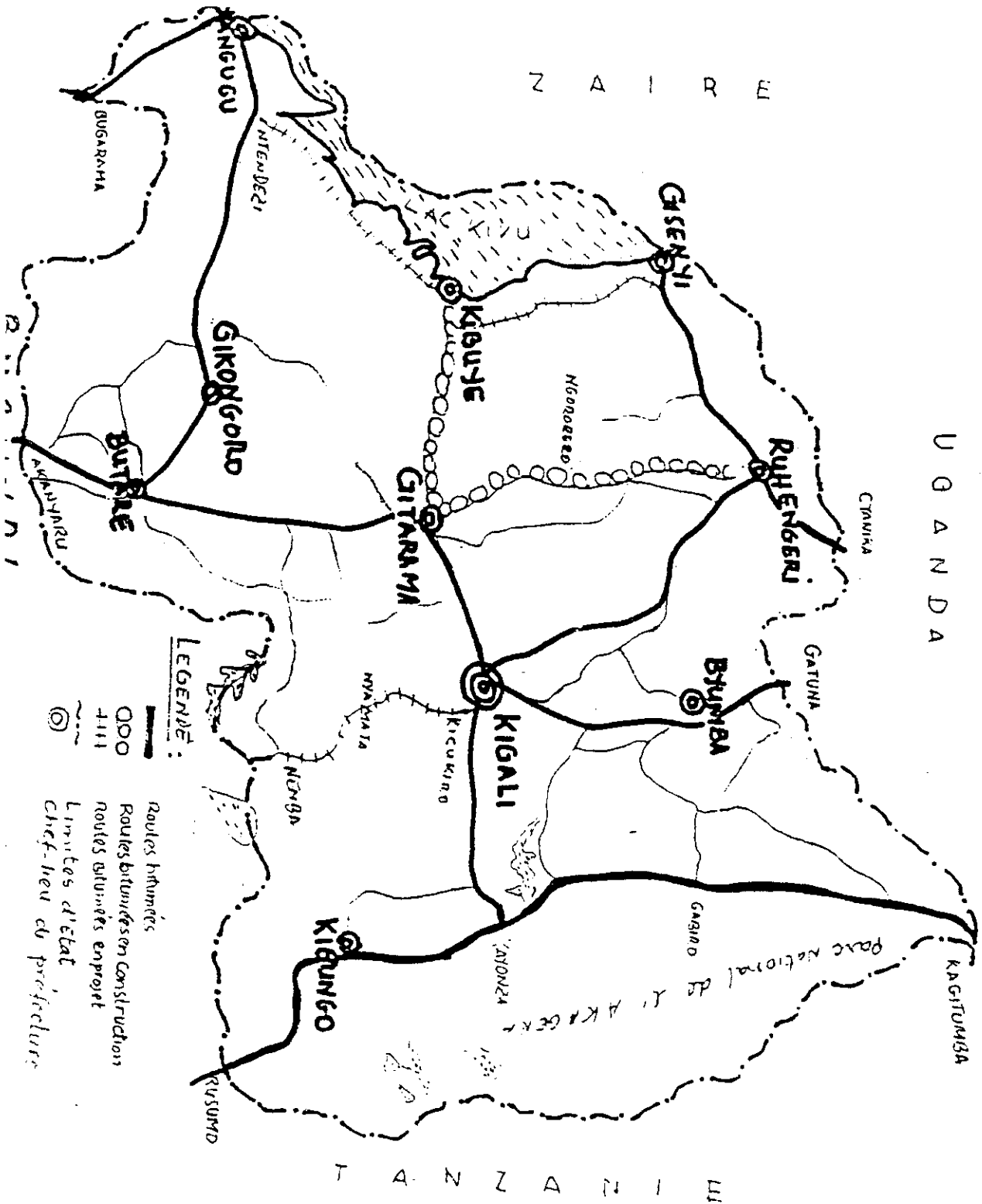
C. Le Rwanda.

48. Comme le Burundi, le Rwanda est complètement enclavé. Son système de transport est basé essentiellement sur son réseau routier. Le pays compte 12.000 km de routes dont 1/10 soit 1.200 km sont asphaltés. La politique dans ce domaine vise d'une part à améliorer les liaisons extérieures et d'autre part à assurer une meilleure circulation intérieure. Le réseau rwandais est connecté:

- au réseau burundais par le poste d'Akanyaru via Butare et par le poste de Rua via Bugarama;
- au réseau ougandais par trois liaisons:
 - . Cyanika via Ruhengeri;
 - . Gatuna via Byumba;
 - . Kagitumba via Kibongo;
- aux réseaux zaïrois par Bukavu et Goma;
- au réseau tanzanien par Rusumo.

PRINCIPAUX AXES ROUTIERS DU RWANDA 1990

UGANDA



Echidna:
4/5500000
Carda de bus:
Minibus:

1/15/50

49. Dans le domaine de la navigation intérieure, le Rwanda exploite le lac Kivu et se préoccupe d'arriver à intensifier cette exploitation.

50. Au niveau du transport aérien, le transport aérien international se développe alors que l'exploitation des lignes intérieures restent faibles. L'étendue du pays et la bonne qualité des transports routiers extérieur expliquent cette situation.

Tableau n°6: Réseau routier d'intérêt international du Rwanda

AXE	SECTION	KM
Kigali-Gatuna (Frontière avec Ouganda)		80
Kigali-Kayonza-Kagitumba (frontière avec la Ouganda)	Kigali-Kayonza Kayonza-Kagitumba	70 130
Kigali-Kayonza-Rusumo (frontière avec la Tanzanie)	Kigali-Kayonza Kayonza-Rusumo	70 95
Kigali-Ruhengeri-Cyanika (frontière avec Ouganda)	Kigali-Ruhengeri Ruhengeri-Cyanika	91 23
Kigali-Butare Akanyaru (frontière avec le Burundi)	Kigali-Butare Butare-Akanyaru	136 40
Kigali-Ruhengeri-Gisenyi (frontière avec le Zaïre via Goma)	Kigali-Ruhengeri Ruhengeri-Gisenyi	91 60
Kigali-Butare-Cyangugu (frontière avec le Zaïre via Bukavu)	Kigali-Butare Butare-Cyangugu	136 156
TOTAL		881

D. Le Zaïre

51. Le système de transport zaïrois s'appuie sur l'utilisation complémentaire des différents modes de transport. Il est principalement structuré sur les voies navigables, complétées et prolongées au droit des obstacles naturels par les réseaux ferroviaire et routier. Ce système comporte les inconvénients liés aux problèmes de rupture de charge et de coordination. Le vieillissement tant des réseaux que des équipements ainsi que les multiples difficultés de fonctionnement et le manque d'entretien, font que ce système a perdu de son efficacité et constitue un sérieux frein au développement du pays. La remise en état et la réhabilitation prendront du temps et exigeront beaucoup de moyens.

52. Jusque vers les années 1980, une des caractéristiques du système de transport zaïrois était sa convergence vers l'océan atlantique. Cette dépendance vis-à-vis de la voie de sortie nationale de l'ouest était dictée par l'impératif de privilégier l'utilisation des liaisons internes du pays. D'où l'importance de la politique de la "Voie Nationale" qui a toujours été un des piliers des objectifs zaïrois en matière des transports.

53. Une analyse du système actuel des transports de ce pays montre une tripolarisation de l'espace économique:

- le Nord-Ouest, le Centre et l'Ouest restent tournés vers l'atlantique;
- le Nord-Est, l'Est et le Sud-Est sont attirés de plus en plus par les ports de l'Océan Indien, Mombasa et Dar-es-salaam;
- le Sud est la région la plus privilégiée puisque relié avec l'Atlantique, les ports de l'Afrique de l'Est et les voies de sortie de l'Afrique Australe.

54. Cette configuration de la géographie des transports doit pousser le Zaïre à rechercher, au niveau de toutes ces voies de sortie, les solutions qui garantissent le mieux ses intérêts.

a. Le réseau navigable

55. Le réseau navigable du Zaïre est long d'environ 16.000 km dont 14.500 km pour le fleuve et ses affluents et 1.300 km de voies lacustres. Pour des besoins de classification et d'entretien, l'ensemble du réseau est divisé en trois biefs:

- le bief maritime de 139 Km va de l'océan Atlantique à Matadi;
- le bief moyen regroupe toutes les sections navigables du fleuve et de ses affluents entre Kinshasa et Kisangani. Les axes principaux de ce bief sont:
 - . l'axe fleuvial entre Kinshasa-Kisangani 1736 km;
 - . l'axe Kasai entre Ilebo jusqu'à son embouchure avec le fleuve à Kwamouth 605 km;
 - . l'axe Ubangi, depuis Zongo (en face de Bangui) jusqu'à sa confluence avec le fleuve, 650km.
- le bief supérieur inclut tout le réseau navigable du fleuve au delà de Kisangani ainsi que les voies lacustres.

56. Le réseau navigable zaïrois demande un effort de dragage et de balisage régulier pour permettre de bonnes conditions de navigation.

b. Le réseau routier

57. La longueur du réseau routier zaïrois est de 145.000 Km. Il a été construit par fragments au départ des voies d'eau et ferroviaires, de manière à assurer une pénétration progressive des hinterlands et à drainer les produits vers le système eau/rail. A la longue, les différents fragments ont été connectés les uns aux autres pour former un réseau articulé qui reste encore très incomplet.

58. Ce réseau est différencié en deux catégories:

- (1) Les infrastructures d'intérêt général, elles-mêmes classées en trois groupes distincts qui sont:

- les routes nationales (RN), 21019km;
- les routes régionales 1 (RR1), 20 121km;
- les routes régionales 2 (RR2), 17 245km.

L'entretien des infrastructures d'intérêt général est à la charge de l'Office des Routes.

- (2) Les routes d'intérêt local qui constituent le reste du réseau routier. Les autorités administratives régionales sont responsables de leur entretien.

Tableau n°7: Répartition des routes d'intérêt général par Région au Zaïre

Catégories de route	RN (KM)	RR1 (KM)	RR2 (K)	TOTAL (KM)
Régions				
Bas-Zaïre	1.380	891	869	3.140
Bandundu	1.267	3.566	3.160	8.993
Equateur	2.970	2.781	3.158	8.909
Haut-Zaïre	3.706	3.484	3.075	10.265
Kivu	20905	2.607	1.932	7.444
Shaba	4.064	4.024	2.958	11.046
Kasaï Occidental	1.998	1.141	859	3.998
Kasaï Oriental	1.457	1.627	1.234	4.318
Kinshasa	272	-	-	272
TOTAL	21.019	20.121	17.245	58.385

Source: Etude BCEOM/Office des Routes sur le Programme Routier Prioritaire.

c. Le réseau ferroviaire

59. Le Zaïre est le seul pays de la sous-région qui dispose d'un réseau ferroviaire. Ce réseau long de plus 5.000 Km est connecté aux chemins de fer d'Afrique Australe et angolais.

60. L'ensemble du réseau est vétuste et souffre entre autres de:

- l'état de dégradation avancé des voies;
- la vétusté et l'insuffisance des équipements d'entretien;
- des insuffisances des ressources financières nécessaires à son entretien ainsi que d'une mauvaise gestion de cet entretien;
- la déficience et de la vétusté de son système de télécommunication.

Tableau n°8: Caractéristiques du réseau ferroviaire zaïrois

Appellation Réseau	Tronçon Ferroviaire	Longueur Km	Ecartement m
Onatra: CFMK	Matadi-Kinshasa	366	1,067
SFE	Kamina-	720	1,067
Société des chemins de fer de l'Est	Kalemie	441	1,067
	Kabalo-Kindu		
	Ubundu-Kisangani	125	1,000
OCS	L'Shi-Ilebo	1.578	1,067
Office des Chemins de Fer du Sud	Dilolo-Tenke	522	1,067
	L'Shi-Sakania	255	1,067
CFU	Bumba-Aketi	185	0,600
Office des chemins de fer des Uéles	Aketi-Mungbere	836	0,600
TOTAL		5.030	

d. Le secteur aérien

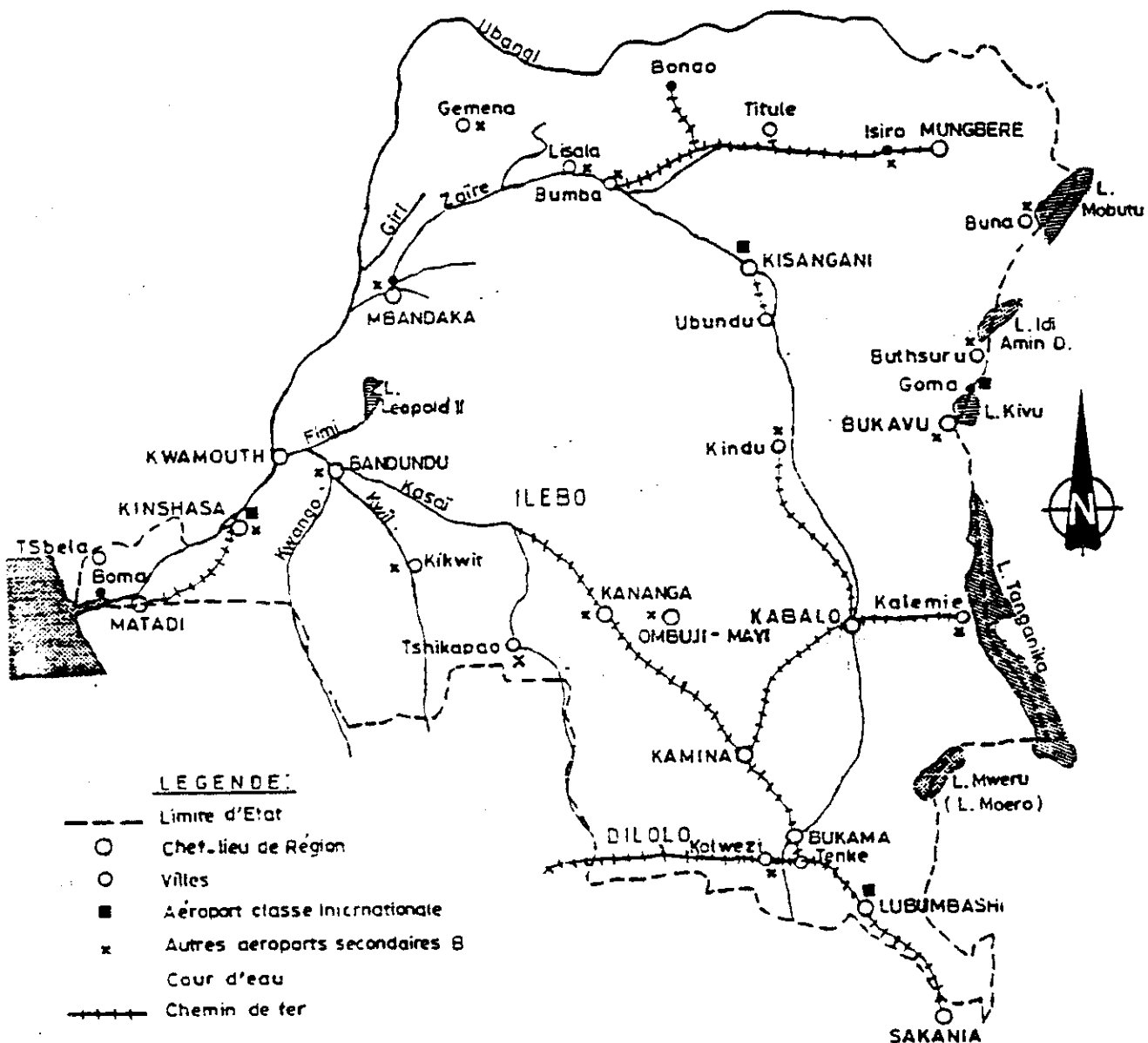
61. Devant l'accélération de la dégradation des transports de surface, le transport aérien a pris un grand essor au Zaïre pour les passagers et le fret de haute valeur ajoutée. Le pays compte 5 aéroports de classe internationale à Kinshasa la capitale, Lubumbashi, Goma, Kisangani et Gbadolite. En plus de ces aéroports internationaux, le pays dispose d'une trentaine d'aéroports intérieurs susceptibles de recevoir des avions moyens courriers et plus d'une centaine d'aérodromes pour petits porteurs.

62. Depuis la libéralisation du transport aérien en 1977, on dénombre plus d'une dizaine de sociétés exploitant cette activité et dont l'importance varie suivant les saisons. La plupart de ces sociétés desservent les liaisons intérieures. Seule la société nationale Air Zaïre exploite les lignes extérieures, parfois en association avec des sociétés privées locales.

ZAÏRE

PROJET DU PLAN NATIONAL DE TRANSPORT ET DU PLAN DIRECTEUR ROUTIER

RESEAU FLUVIAL ET FERROVIAIRE DU ZAÏRE ET AEROPORTS INTERNATIONAUX



SOURCE: Département des Transports et Communications

Cette carte a été établie par les services du Groupe de la Banque africaine de développement exclusivement à l'usage des lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part du Groupe de la BAD et de ses membres, aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ou acceptation de ses frontières.

E. Le réseau routier CEPGL.

63. Le réseau routier CEPGL est constitué des tronçons des réseaux nationaux convenus comme étant des axes routiers d'utilité communautaire. Ce réseau se répartit de la manière suivante:

Pour le Rwanda

- Gisenyi-Kigali
- Gisenyi-Ruhengeri-Cyanika
- Kigali-Butare-Akanyaru
- Kigali-Kayanza-Kagitumba
- Kigali- Gatuna
- Kigali-Rusumo

Pour le Burundi

- Bujumbura- Gatumba
- Bujumbura-Rugombo
- Bujumbura-Rusumo
- Bujumbura-Ngozi-Mayinga-Kobero
- Bujumbura-Kayanza-Akanyaru

Pour le Zaïre

- Bukavu-Goma-Kavimvira
- Goma-Masisi-Walikale
- Goma-Rutshuru-Ishasha
- Goma-Rutshuru-Beni
- Kisangani-Walikale-Bukavu
- Kasindi-Beni-Kisangani

64. Ce réseau est le même que celui retenu dans le protocole de transit du corridor nord pour les pays de la CEPGL.

1.2. Spécificités des zones zaïroises touchées par le système de desserte

65. Ces zones comprennent:

- les dessertes routières: l'espace économique du Nord-Est et de l'Est du Zaïre regroupent les Régions administratives du Haut-Zaïre, le Nord et Sud Kivu ainsi que le Maniema.
- la desserte fluviale: le pôle économique de Kinshasa;

- la desserte multimodale rail-fleuve-rail: la région industrielle du Shaba.

1.2.1. L'espace économique du Nord-Est et Est du Zaïre et la desserte routière

66. Cet espace qui regroupe le Haut-Zaïre, le Nord-Kivu, le Sud-Kivu et le Maniema, couvre une superficie de 760.628 Km², pour une population totale d'environ 14 millions d'habitants. Il est contigu aux deux autres pays membres de la CEPGL, le Rwanda et le Burundi avec lesquels il est relié par deux axes routiers. Cet espace est aussi en contact avec la République Centrafricaine, le Soudan et l'Ouganda.

67. Il s'étend de part et d'autre de l'Equateur entre la 5^e parallèle Nord et la 5^e parallèle Sud et du 22^e au 31^e méridien Est.

68. Au niveau économique, cet espace est essentiellement agricole. L'implantation industrielle y est encore faible.

69. La desserte routière du Nord-Est et de l'Est du Zaïre compte deux axes routiers de désenclavement CEPGL et plusieurs axes importants pour la desserte interne du port. Il s'agit, pour les axes de désenclavement, de:

- l'axe Nord Kisangani-Niania-Beni-Goma, appelé route de l'Ituri qui, à partir de Goma, assure la jonction avec le réseau rwando-burundais; et
- l'axe Sud Kisangani-Lubutu-Walikale-Bukavu relié aux axes routiers du Burundi et du Rwanda.

70. L'axe nord qui prolonge la route Kisangani-Buta vers Ndu, est un tronçon de la transafricaine Lagos-Mombasa. Le port de Kisangani est ainsi relié au réseau centrafricain. Ce qui donne une dimension supplémentaire à cette desserte qui devient une charnière entre l'Afrique de l'Est, Centrale et l'Afrique de l'Ouest.

A. Importance de l'axe de desserte Kisangani-Niania-Beni-Goma-Kigali-Bujumbura

71. Cette route traverse les zones administratives à l'Est de Kisangani ainsi que la presque totalité de la région du Nord-Kivu. Le tronçon Kisangani-Beni de cette route, soit 734 Km, fait partie de la transafricaine, Lagos-Mombasa. A partir de Beni, un tronçon de 80 km relie cette ville à Kasindi, frontière du Zaïre avec l'Ouganda.

72. Situé en zones équatoriale et subtropicale cet espace bénéficie d'abondantes précipitations et d'une végétation luxuriante. Les climats sont diversifiés. On y rencontre:

- un climat équatorial sans saison sèche bien délimitée, caractérisée par une pluviométrie abondante pendant toute l'année. La pluviométrie varie de 1.300 à 2.000 mm. Cette pluviométrie a des conséquences négatives pour la construction et l'entretien des routes;
- un climat tropical chaud et humide dans l'extrême nord du Haut-Zaïre;
- un climat tempéré humide de haute altitude sur les zones montagneuses qui correspondent à la ligne de crête Zaïre-Nil allant de l'Est du Haut-Zaïre jusqu'au Sud Kivu.

73. Du point de vue démographique on peut relever :

i) Pour le Haut-Zaïre:

La population de cette région est estimée à environ 7 millions d'habitants, soit une densité moyenne de 14 hab/Km². L'Occupation de l'espace présente cependant une grande disparité:

- l'Ouest de la Région, Kisangani et ses environs mis à part, est très faiblement peuplé (moins de 5 hab/Km²). Il coïncide avec la grande forêt tropicale et le bassin du fleuve Zaïre;
- l'Est de la Région, particulièrement autour d'Isiro et le long de la frontière avec l'Ouganda, enregistre par contre des densités élevées dont certaines (Mahagi) dépassent les 100 hab/Km².

ii) Pour le Nord-Kivu:

La population est estimée à plus de 2,9 millions d'habitants en 1994 sur une superficie de 59.483 Km², soit une densité de 53,7 hab/Km², ce qui est important quand la moyenne nationale tourne autour de 16 hab/Km².

74. L'économie de la Région du Haut-Zaïre et celle du Nord-Kivu, sont dominées par l'agriculture tant vivrière qu'industrielle et par l'élevage; mais elle peut aussi compter sur sa principale ressource naturelle, la forêt. On y trouve quelques industries, principalement à Kisangani: brasseries, usine textile et des industries agro-alimentaires. Le nord-Kivu a des activités commerciales plus dynamiques.

i) Le Haut-Zaïre

75. L'économie de cette région est dominée essentiellement par l'agro-industrie, l'agriculture vivrière et l'élevage. La part des autres secteurs reste faible.

76. Sur le plan agro-industriel, le Haut-Zaïre produit du café, du coton, de l'huile de palme, du cacao et du caoutchouc. La tendance générale de la production est à la baisse pour les cinq dernières années du fait de la conjoncture économique (tableau 9).

Tableau n°9 : Evolution des cultures agro-industrielles dans le Haut-Zaïre (en tonne)

Années Produits	1989	1990	1991	1992	1993
Café	32.107	30.020	23.377	23.423	17.041
Coton	3.418	2.734	2.461	1.723	1.392
Cacao	1.112	778	620	490	392
Palmier	23.020	14.908	15.734	13.056	9.808
Caoutc.	3.624	2.812	1.306	-	-

Source : Division Régionale de l'agriculture du Haut-Zaïre.

77. En ce qui concerne l'agriculture vivrière, le Haut-Zaïre produit du paddy, du maïs, du sorgho, manioc, arachide, banane plantain, haricot, pomme de terre et du soja. Dans l'ensemble, on constate une stabilité de la production durant ces cinq dernières années (tableau 10).

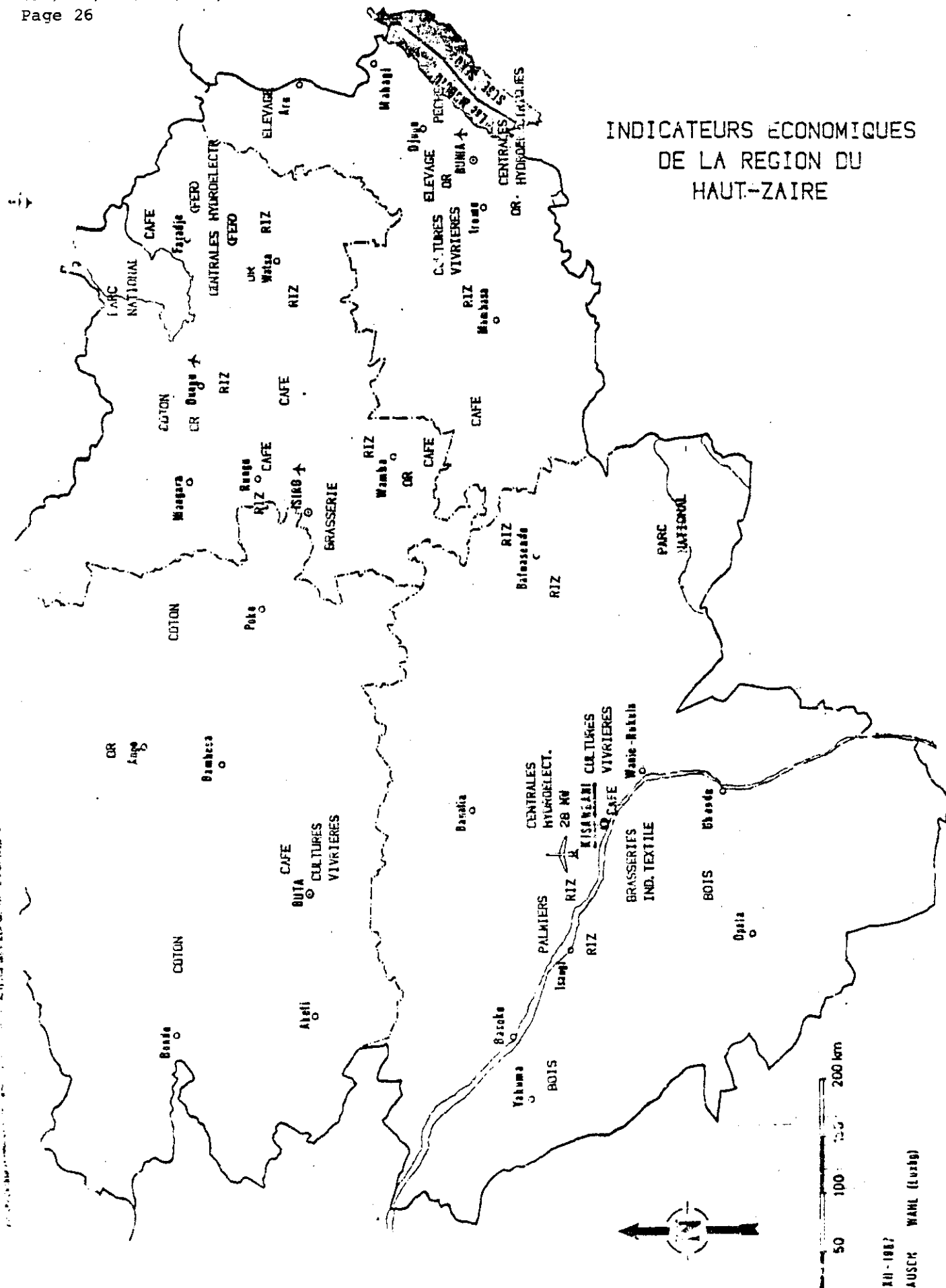
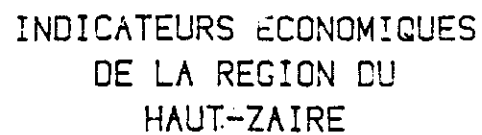


Tableau n°10: Evolution de la production des cultures vivrières dans le Haut-Zaïre
(en milliers de tonnes)

Année Produits	1989	1990	1991	1992	1993
Paddy	129	110	117	115	113
Maïs grains	199	80	82	81	79
Sorgho	43	43	40	41	38
Manioc	3.244	2.700	2.805	2.600	2.418
Banane- Plantain	603	625	680	690	638
Arachide	68	90	94	97	92
Haricot	24	25	26	26	27
Pommes terre	59	55	60	57	53

Source: Division régionale de l'agriculture Haut-Zaïre.

78. Le Haut-Zaïre possède en outre une grande réserve forestière estimée plus de 26,5 millions d'hectares de forêts tropicales dont l'exploitation est encore marginale.

79. En plus des ressources agricoles, la région bénéficie du produit de la vente de l'or et du diamant exploités dans les sous-régions de la Tshopo et de l'Ituri. Un important gisement de minerais de fer existe près de Banalia dont l'exploitation pourrait changer l'économie et le système de transport de la Région.

80. La Région possède des industries de transformation des produits agricoles: brasseries et limonaderies à Kisangani et Isiro, industrie textile et des industries d'exploitation du bois.

81. Au niveau des transports et communications, à l'époque coloniale, le système de transport du haut-Zaïre était articulé sur l'exploitation du chemin de fer vicinal Aketi-Mungbere avec deux bretelles vers Komba et Titule ainsi que l'exploitation de l'important réseau navigable constitué par le fleuve et ses affluents. Ce système de base était complété par des axes routiers qui totalisaient plus de 15.000 Km.

82. Bien entretenues et exploitées convenablement, ces routes alimentaient le réseau de base qui assurait le transport à longue distance.

83. Actuellement l'ensemble de ce système est fortement dégradé: le réseau routier s'est amenuisé et est dans sa presque totalité en mauvais état; les activités de deux chemins de fer de la région (Ubundu-Kisangani et Aketi-Mungbere) sont à l'arrêt depuis plus de deux ans; l'exploitation des affluents n'est plus pratiquée par l'Onatra.

ii) Le NORD-KIVU

84. L'économie du nord Kivu repose essentiellement sur quatre activités: l'agriculture, l'élevage, le commerce et le tourisme.

85. L'agriculture occupe les trois quarts de la population et est axée sur les cultures de rente et les cultures vivrières. L'agro-industrie est dominée par la culture de café, du thé et du tabac.

Tableau n°11: Répartition du PIB Régional en 1992.

Structure PIB	%
Agriculture	49,7
Services	42,7
Mines et Métallurgie	4,0
Industrie manufacturière	3,1
Construction, eau, électricité	0,8

Source: Division régionale du plan du Nord-Kivu

86. On dénombre plus de 20.000 éleveurs dans le Nord-Kivu et en 1991, la région comptait plus 284.000 têtes de bovins, 103.000 ovins, 348.000 caprins et 117.000 têtes de porcins.

87. Le commerce connaît un dynamisme particulier, surtout dans le Nord de la région. La culture du café et l'exploitation de l'or ont permis de développer le secteur commercial, l'établissement de services et des institutions bancaires. Ce développement est allé de pair avec l'expansion de l'urbanisation qui se fait sentir le long de l'axe Goma-Beni, spécialement entre Lubero et Beni, avec le développement du grand centre de commerce qu'est devenu Butembo.

88. La région dispose d'un réseau routier relativement en meilleur état que celui des autres régions de l'aire géographique de l'étude. L'exploitation de l'aéroport international de Goma lui permet d'être en contact chaque jour avec la capitale Kinshasa et régulièrement avec les autres régions du pays. Cet aéroport est devenu le deuxième en importance dans le pays après celui de Kinshasa.

89. Malgré le bon état de son système de transport, l'industrie touristique, dont les potentialités sont énormes, n'arrive pas encore à décoller à cause notamment du faible développement de l'hôtellerie.

90. Par leurs potentialités agricoles, le Haut-Zaïre et le Nord Kivu pourraient approvisionner en produits agricoles vivriers, tout l'hinterland relié par la desserte routière Nord via l'Ituri, c'est-à-dire l'Est du Zaïre, le Rwanda et le Burundi.

B. Importance de l'axe du Sud Kisangani-Walikale-Bukavu

91. L'importance de cet axe résulte du fait qu'il établit une liaison directe entre quatre grands centres: Kisangani, Bukavu, Bujumbura et Kigali via Butare.

92. Au niveau d'ensemble de données macro-économiques, la zone traversée par cet axe routier est moins pourvue que celle drainée par l'axe Nord.

93. Le deux tiers de la route traverse une zone forestière où la densité de la population ne dépasse pas les 7 hab./Km²; les précipitations abondantes posent des sérieux problèmes pour l'entretien des routes.

94. Le tiers restant de la route traverse la région du Sud-Kivu, caractérisée par:

- une démographie galopante, sa population est estimée présentement à plus de 2,6 millions d'habitants et à 3,1 millions d'habitants pour l'an 2.000. Une telle croissance se fera particulièrement sentir dans certaines zones administratives déjà densément peuplées dont l'occupation de l'espace est supérieure à 100 hab/Km². Les deux villes principales, Bukavu le chef lieu de région et Uvira connaissent actuellement une pression démographique qu'elles absorbent avec difficultés.
- une insuffisance de terres agricoles et des problèmes de malnutrition et de sous-alimentation.

- une agriculture tournée vers une agriculture de subsistance. La région pratique aussi des cultures agro-industrielles: café, thé, quinquina;
- quelques industries, y sont établies, principalement à Bukavu dont: fabrique de médicament, brasserie, sucrerie, tôlerie, industrie du tabac et beaucoup d'autres petites unités industrielles.

Tableau n°12: Production de quelques unités industrielles du Sud-Kivu en 1993

Sociétés	Produits	Quantité
Bralima	Bières	3.090.753 casiers
	Boissons sucrées	339.685 "
Plasti-Zaïre	Souliers plastique	46.158 pièces
Kivu-Plast	"	71.978 "
Abdul et Frères	"	3.537 "
Amerza	"	69.214 "
CMK	"	32.633 "
Sokiplast	"	68.253 "
Uzabico	Cigarettes	6.593 cartons
Abbaye	Yaourt	4.580 pots
Kiliba	Sucre	11.701 tonnes

Source: Statistiques de contrôle OZAC, 1993.

95. Comme ressources minières, le Sud-Kivu produit de l'or, de la cassitérite, du coltan, du colombo-tantalite mais la production reste marginale à l'exception de l'or dont une grande partie est vendue vers les pays voisins. La région dispose de deux centrales hydro-électriques installées sur la rivière Ruzizi, l'une zaïroise et la deuxième construite dans le cadre de la coopération entre les Etats membres de la CEPGL, est communautaire et alimente les trois pays.

96. Le Sud-Kivu est relié au Nord-Kivu par le lac Kivu et par route; au Haut-Zaïre, Maniema, Rwanda et Burundi par route; tandis que par le lac Tanganyika, on peut atteindre la Tanzanie et la Zambie.

C. Les axes routiers de la desserte intérieure

97. Plusieurs routes sont d'une grande importance pour la desserte interne du port, dont principalement:

- l'axe Kisangani-Buta-Ndu: l'importance de cette route se situe à deux niveaux. Il est d'abord par son tronçon Kisangani-Buta, une route d'approvisionnement en produits agricoles vivriers et industriels pour la ville de Kisangani. Tandis que l'ensemble de la route constitue une partie de la route transafricaine qui va de Kisangani jusqu'en République Centre Africaine.

- l'axe Kisangani-Niania-Isiro qui dessert le territoire d'Isiro, grand producteur de café et de produits vivriers;
- l'axe Kisangani-Niania-Bunia-Mahagi: l'hinterland de Bunia pratique la culture du café et du tabac ainsi que l'élevage de bétail;
- par la route Kisangani-Lubutu, une liaison est possible avec le Maniema. Cette région produit: du riz, du coton, du maïs, de l'huile de palme et du bois. La région est très enclavée actuellement par le mauvais fonctionnement des transports de surface: les activités sont arrêtées au port de Kindu, la ligne de chemin de fer qui le relie au Haut-Zaïre ne fonctionne plus et les routes sont impraticables.

1.2.2. L'hinterland desservi par la voie fluvial: le pôle industriel de Kinshasa

98. Par le fleuve Zaïre, le port de Kisangani ainsi que l'espace économique relié par la desserte routière est connecté à Kinshasa situé à 1.736 Km plus à l'Ouest.

99. Kinshasa est non seulement la capitale du pays, mais aussi, élargi au Bas Zaïre, représente un marché de plus de 6 millions d'habitants.

100. Cet espace jouit au niveau économique des atouts majeurs suivants:

- d'abord la ville de Kinshasa est un centre urbain et commercial disposant de revenus par habitants les plus élevés du pays, siège de l'administration et de la plupart d'institutions économiques;
- ensuite, il jouit d'une rente de situation sur le plan des transports:
 - . Kinshasa est un noeud de transport important qui permet d'atteindre une grande partie du pays par voie de surface par liaison directe ou multimodale;
 - . le Bas-Zaïre dispose de la seule voie d'entrée et de sortie nationale par les ports situés dans le bief maritime du fleuve Zaïre: Matadi, Boma et Banana;
- l'existence d'une des plus grandes sources d'énergie du pays, la centrale hydroélectrique d'Inga.

101. Le pôle industrielle de Kinshasa abrite plus de la moitié des industries manufacturières du pays. Ces industries regroupent la construction mécanique, la construction métallique, les industries des boissons, du textile, de l'alimentation et les industries chimiques. Dans le Bas-Zaïre opèrent des brasseries, minoteries, une sucrerie et des cimenteries.

1.2.3. L'hinterland desservi par la desserte multimodale Rail-fleuve-Rail

102. La desserte couverte par la voie multimodale fait partie du réseau de désenclavement interne du Zaïre, essentiellement pour la région du Maniema.

103. Par cette liaison on peut certes atteindre le pôle industriel du Shaba ainsi que le Burundi et le Rwanda par le port de Kalemie, mais l'existence de nombreuses ruptures de charge fait, qu'elle s'apprête et se limite plus au désenclavement de la région du Maniema.

104. Par contre la liaison ferroviaire peut représenter de l'intérêt au niveau communautaire, et dans la desserte du port de Kalemie.

105. L'importance stratégique de cet axe ferroviaire se situe à deux niveaux:

- il permet, à partir de Kindu ou du port de Kalemie une liaison continue sans rupture de charge jusqu'à Lubumbashi, le Chef lieu de la région du Shaba, un grand centre commercial, minier, et industriel et par une autre liaison multimodale rail-fleuve par le port d'Ilebo, il est possible d'atteindre Kinshasa;
- il établit aussi une jonction directe avec les pays de l'Afrique australe et le port angolais de Lobito.

106. En effet, les chemins de fer Zaïrois à partir de Kalemie, sont interconnectés aux réseaux Zambien, Zimbabwén, Mozambicain, Sud Africain et Angolais.

107. A part la jonction avec l'Angola, Dilolo-Lobito, dont les activités sont arrêtées depuis 1976 à cause des troubles qui règnent dans ce pays, toutes les autres liaisons sont fonctionnelles.

108. Quand on connaît l'importance actuelle du développement des échanges commerciaux avec les pays de l'Afrique australe, on réalise ce que cette liaison peut représenter pour la CEPGL.

109. Cependant, l'état et le fonctionnement actuel de ce réseau posent des problèmes.

CHAPITRE 2:

ETAT ACTUEL DES INFRASTRUCTURES DE DESSERTE DU PORT DE KINSANGANI ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT

110. La desserte du port de Kisangani est composée d'une chaîne multimodale comprenant les ports, comme éléments d'interface intermodal, le transport par route, le transport par voie d'eau intérieure et le transport par chemin de fer.

111. Le diagnostic couvre d'abord les ports avant de s'étendre aux trois autres modes.

112. Parmi les infrastructures portuaires on dénombre les ports de Kisangani, Bujumbura, Kalemie, Kalundu, Bukavu, Goma, les ports de la rive Rwandaise du lac Kivu notamment Gisenyi, Kibuye et Cyangugu, ainsi que les ports fluviaux de Kindu et Kinshasa.

113. La desserte routière comprend les axes ci-après:

- la route du nord Kisangani-Niania-Beni-Goma-Gisenyi-Kigali-Bujumbura;
- la route du sud Kisangani-Lubutu-Walikale-Bukavu-Bujumbura/Kigali; ainsi que les routes régionales intérieures menant vers ce port.

114. La desserte fluviale couvre le bief moyen du fleuve Zaïre entre Kisangani et Kinshasa ainsi que le bief supérieur incluant le tronçon Kindu, Ubundu et les lacs Tanganyika et Kivu.

115. La desserte ferroviaire englobe l'ensemble du réseau ferroviaire interconnecté zaïrois auquel s'ajoute la ligne vicizaïre du nord.

2.1. Les infrastructures portuaires de la desserte du port de Kisangani

116. Dans la desserte du port de Kisangani, outre le port de Kisangani lui-même, interviennent en amont les ports des lacs Tanganyika et Kivu, ainsi que le port fluvial de Kindu et en aval tous les ports entre Kisangani et Kinshasa et le port de Kinshasa.

2.1.1. Les installations portuaires de Kisangani

117. La ville de Kisangani compte, outre le port public de l'ONATRA situé sur la rive droite, plusieurs installations portuaires dont le port public de Kisangani rive gauche et des ports privés.

A. Le port public de l'Onatra

118. Le site portuaire de Kisangani est situé au terminus du bief navigable moyen du fleuve, à plus de 1736 Km de Kinshasa. En amont du port commence une série de chutes (Chutes Stanley) qui rendent le fleuve non navigable jusqu'à Ubundu.

119. le port de Kisangani rive droite, géré par l'Onatra, est le terminal de l'axe de desserte fluviale Kinshasa-Kisangani ainsi que des axes de desserte routière Kisangani-Bukavu/Goma-Bujumbura/Kigali.

120. Les activités du port de Kisangani sont pratiquement à l'arrêt. Depuis Août 1994, le port n'a plus reçu de convois venant de Kinshasa et avant cette date les liaisons étaient devenues sporadiques.

121. La survie du port n'est plus assurée que grâce aux prestations fournies aux tiers ainsi qu'à l'exploitation d'une petite unité d'affluents assurant la liaison entre Kisangani et Bumba et quelques escales entre ces deux villes.

1. Les organes d'accostage

122. Le port compte 550 m de long dont 350 m en béton armé massif et 200 m de quai non aménagé. Sur les 350 m de quai aménagé, environ 330 m sont disponibles, 20 m étant réservés aux unités militaires.

123. Pour l'accostage, le port peut disposer de cinq postes susceptibles d'accueillir cinq convois poussés de 45 m en double file.

124. L'état général des quais est bon, mais on relève les éléments suivants qui peuvent à la longue causer des préjudices aux installations:

- le port a perdu la presque totalité de ses bittes d'amarrage, ce qui pose de problèmes d'amarrage des bateaux à quai;

- les caniveaux d'évacuation des eaux usées et de conduite des câbles d'alimentation en électricité des grues sont à réhabiliter. En plusieurs endroits, les dalles de protection n'existent plus et ils commencent à être colmatés;
- dans son ensemble le port n'est plus entretenu. Certaines parties des quais sont envahies par les mauvaises herbes;
- les menaces d'érosions persistent à l'avant du port et risquent à la longue de détruire, non seulement les avant-quais, mais aussi les quais proprement dits;
- la vente par les pouvoirs publics à un privé qui y a installé un beach, d'un terrain situé juste en aval des installations portuaires. Ce terrain servait autrefois à l'accostage des bateaux de plaisance. Le port l'utilisait comme zone de formation des convois. Cette présence rapprochée pose des problèmes de sécurité pour les installations portuaires et des problèmes d'exploitation pour le port;
- la clôture de protection du port détruite en plusieurs endroits n'assure plus la sécurité à l'intérieur;
- la manutention des grumes sur le quai provoque des affaissements qui sont préjudiciables à leur étanchéité.

2. Les organes de manutention

a) Manutention verticale

125. On compte à Kisangani, pour la manutention verticale, six grues montées et une grue inachevée. Seules trois grues sont opérationnelles mais connaissent beaucoup d'immobilisations à cause de leur vétusté, de l'approvisionnement irrégulier en pièces de rechange et lubrifiant entraînant des défauts d'entretien.

- i) Les grues opérationnelles: leur état général est relativement bon. Cependant on relève pour:

- la grue Derrick 30 tonnes: elle date de 1944 et comprend un treuil mécanique entraîné par un moteur diesel de 110 CV. Sa capacité maximale de manutention est de 30 tonnes. Elle est surtout utilisée pour le colis lourds et les conteneurs. Le treuil présente une certaine lenteur de fonctionnement. Le manque de personnel de conduite constitue un des handicaps à son utilisation normale. Le conducteur qui avait maîtrisé son maniement est parti à la retraite, le personnel restant refuse de travailler sur cette grue par peur d'un accident de travail;
- la grue flottante 25 tonnes: construite en 1970, cette grue est encore opérationnelle. Elle est aussi utilisée comme pelle mécanique et peut servir pour cela aux travaux de curage du port. Elle a besoin d'un carénage urgent. Sa coque présente de nombreux points d'infiltration d'eau. Sa réparation n'est possible qu'à Kinshasa. Son groupe électrogène, d'une puissance de 240 KVA, peut être utilisé comme groupe de secours pour le port, en cas de coupure d'alimentation électrique.
- la grue Boom de 10 tonnes: compte tenu de sa vétusté, on ne l'utilise plus à son plein rendement. Sa charge utile a été réduite à 8 tonnes.

iii) Les grues immobilisées:

- les trois grues actuellement immobilisées datent de 1955. Elles sont d'une capacité nominale de 5 tonnes chacune et sont immobilisées pour panne de moteur. Le moteur de l'une d'elle a été envoyé à Kinshasa depuis 1991 pour rebobinage, mais n'est jamais retourné;
- la grue inachevée est une grue Titan de 10 tonnes dont les travaux de montage, arrêtés depuis 1991, n'ont jamais été repris.

126. Le travail de nuit n'est pas possible au port de Kisangani par manque d'éclairage. Les prestations au port se font avec un seul shift de 7h30' à 16h30'.

b. Organe de manutention horizontale

127. Le port ne dispose que de deux élévateurs de marque Linde de 4 tonnes de charge nominale dont un seul (de 1990) est opérationnel; le second déjà amorti, est continuellement en panne.

3. Les aires de stockage et autres immobiliers

a. Les surfaces couvertes

128. La superficie aménagée du port de Kisangani est de 13.910 m² dont 71% soit 9.875 m² sont occupés par des magasins couverts.

Le service import gère:

- deux magasins réservés aux produits pondéreux non dangereux: malt, ciment, et chaux. Ils occupent 30% de l'espace soit 2.963 m².
- un magasin réservé au stockage du cargo général tels que farine, sel, savons, mobilier, ne constituant pas des colis lourds. Il occupe 47% de l'espace total, soit 4.641 m².

129. Le service export exploite aussi un magasin réduit de 1.679 m², tandis que la douane dispose d'un entrepôt de 592 m².

130. L'état général des bâtiments est relativement bon, mais les toitures sont à réhabiliter. On constate trop d'infiltrations d'eau de pluie dans tous ces entrepôts. Ce qui les rend inutilisables à certains endroits.

131. A quelque 200 m en amont du port, l'Agence Maritime Internationale du Zaïre (AMIZA) possède des installations avec des entrepôts couverts d'une capacité semblable à celle du port et une vaste cour pavée.

132. L'entreposage couvert, important à Kisangani où les conditions climatiques réduisent les possibilités de stockage sur des surfaces non couvertes, ne pose pas de problème. Le port et son environnement immédiat dispose d'une capacité suffisante.

b Espaces non aménagés

- Le port dispose, en amont, d'une zone de 200 m non encore aménagée. Cet avant-quai pourra facilement servir des terres-plein pour un parc à grume et un parc à conteneurs;
- Pour une extension future, il sera possible de gagner soit 350 m en amont, en occupant l'espace vert à côté de l'embarcadère actuelle de l'Office des Routes, soit 200m en aval, en récupérant la partie vendue à un privé.

c Autres immobiliers

133. Pour les besoins en eau du port (usage anti-incendie et ravitaillement des unités navigantes), le port possède un château d'eau. Cette installation se trouve dans un mauvais état. Le réservoir présente des trous sur toute sa périphérie et une grande partie de la canalisation d'eau est à refaire.

134. Par ailleurs, tout le système électrique du port devenu vétuste est à revoir pour garantir la sécurité et assurer l'éclairage pour le travail de nuit.

B Les autres installations portuaires à Kisangani

135. Il se développe depuis quelques temps le long de la rive droite du fleuve, plusieurs concessions portuaires privées ouvertes au public qui, avec le port de Kinsangani rive gauche géré par la SFE, concurrencent sérieusement le port public de l'Onatra.

1 Kisangani rive gauche

136. Ce port, dont le trafic atteignait plus de 90.000 tonnes jusqu'en 1960, a vu son importance décroître et ne plus connaître de mouvement depuis plus de deux ans. Il constitue le terminus de l'axe de desserte qui va jusqu'au Shaba, par le réseau multimodal rail-fleuve: le rail de Kisangani jusqu'à Ubundu, le Fleuve de Ubundu à Kindu, de nouveau le rail pour le restant du tronçon jusqu'au Shaba, Afrique du Sud et même Lobito en Angola, par le chemin de fer du Benguela actuellement inopérant.

137. Les informations sur ce port font défaut. Durant la mission de collecte de données, la SFE qui gère le port n'a pas autorisé son représentant à livrer les informations demandées, exigeant à la mission de se rendre directement au siège de l'entreprise à Kindu. Le passage à Kindu n'a rien donné. Néanmoins, le port dispose, comme équipements, de trois grues Titan de 3 tonnes dont une est immobilisée et d'une grue derrick de 30 tonnes.

2 Les beaches privés

138. La presque totalité d'armateurs ayant des activités économiques à Kisangani disposent chacun d'un poste d'accostage privé. Ces installations d'usage privé sont de plus en plus ouvertes aux tiers. La mission a pu visiter un de ces beaches, le port Kirofal Trading. Un rapport sur ce beach est joint en annexe II.

139. Dans l'ensemble ces installations manquent d'aménagements adéquats et souvent ne disposent d'aucun matériel pour la manutention verticale ou horizontale, le tout se faisant sur dos d'hommes. Seules deux sociétés possèdent des grues: l'une, d'une grue de 25 tonnes et l'autre, d'une de 5 tonnes.

140. Les bateaux fréquentant ces beaches payent une taxe d'accostage perçue par la ville de Kisangani. Le propriétaire du beach perçoit une taxe de chargement ou déchargement sur les marchandises et prévoit une surtaxe en cas de séjour de longue durée. Mais souvent exploitant et armateur trouvent des solutions à l'amiable.

141. Les opérations de manutentions sont exécutées par des journaliers suivant une convention signée entre les propriétaires des marchandises et les travailleurs. Le propriétaire du beach n'est pas partie prenante de ce contrat.

C Données sur le fonctionnement des ports de Kisangani

142. Les activités au port public de l'Onatra de Kisangani sont en baisse depuis les dix dernières années. De 1987 à 1994, la fréquentation du port est tombée de 53 à 6 convois, tandis que le trafic a été réduit à 1/10 durant la même période, passant de 54.019 à 5.843 tonnes. Ainsi depuis 1993, ce port ne traite que 5 ou 6 bateaux par an, soit une moyenne d'un bateau tous les deux mois.

Tableau n°13: Evolution du trafic au port public de Kisangani de 1987 à 1994

Libelle	87	88	89	90	91	92	93	94
Nombre de bateaux Cargo	30	25	28	26	13	04	04	04
Nombre de bateaux Courriers	23	25	19	18	07	03	01	02
Tonnage(en 000 t)	54	53	45	47	21	12	08	6

Source: Onatra, port de Kisangani.

143. Cette situation du port public de l'Onatra, ne traduit cependant pas la réalité sur le terrain et ne met en exergue que la faiblesse actuelle du groupe Onatra dans la gestion de ce port.

144. L'analyse du trafic au niveau de toutes les installations portuaires de la zone de Kisangani montre qu'une grande partie du trafic échappe au port public de l'Onatra et se reporte vers les installations privées.

145. Depuis plus de cinq ans on constate que le port public de l'Onatra ne traite plus que moins d'un cinquième du trafic total qui arrive à Kisangani, comme le montre les statistiques du (tableau 14) qui enregistre tous les mouvements de navires sur place.

146. Lorsque qu'on aligne ces informations avec celles recueillies par le service commercial du port public de Kisangani pour l'année 1994, il ressort que cette tendance risque d'être de longue durée, voire irréversible.

147. Le document du service commercial montre en effet que des 48 bateaux ayant accosté dans les installations portuaires de Kisangani, 42 ont touché les beaches privés et seulement 6 ont emprunté le port public. D'autre part, les privés ont connu un trafic de 29.999 tonnes à la montée et 17.363 tonnes à la descente contre seulement 6.000 tonnes au port public tous sens confondus. On assiste ainsi à une inversion de tendance par rapport à la situation des décennies 1970 et 1980.

148. Le caractère irréversible de la situation résultera de la perte d'une grande partie du trafic à la montée. Pratiquement, tous les grands clients de l'Onatra sur Kisangani disposent à l'heure actuelle, non seulement de leurs bateaux propres, mais aussi de leur lieu d'accostage privé. Quand ils n'en ont pas, ils utilisent d'autres installations que celles du port public. Il en est ainsi du trafic des inflammables qui échappent désormais au port public. De grandes sociétés sont devenues des concurrents de l'Onatra, et pour l'exploitation portuaire, et pour le transport fluvial.

149. Par contre, à la descente où la mobilisation du trafic dépend de la responsabilité des services régionaux de l'Onatra Haut-Zaïre, on sent une croissance du trafic durant les périodes où l'exploitation était encore normale. De fortes potentialités existent, surtout avec l'installation de nouvelles entreprises dans le secteur du bois.

150. Les difficultés actuelles du port relèvent avant tout des difficultés de l'exploitation des services de la navigation fluviale de l'Onatra et de sa gestion du port public. Le département concerné n'arrive plus à assurer une programmation normale de ses activités. Dans sa structure actuelle de gestion, l'administration portuaire n'est pas en mesure de se réorganiser pour attirer la clientèle qu'elle a perdue et encore moins une nouvelle clientèle.

Tableau n°14: Evolution du trafic dans les installations portuaires de Kisangani

(en Tonnes).

	90		91		92		94	
	ONATRA	Privés	ONATRA	Privés	ONATRA	Privés	ONATRA	Privés
Montée	13.445	87.532	5.046	59.364	1.474	42.536	3.505	37.892
.Prod. Alim.	2.016	29.710	313	16.985	456	13.684	3.232	10.903
.Matériaux	6.830	8.667	1.320	5.582	113	3.966	--	5.292
constr.	1.671	2.686	470	521	46	159	--	1.246
.Intrants	22	23.960	18	18.905	--	15.423	4	12.369
.Inflamables	2.906	22.509	2.925	17.371	859	9.304	269	8.082
.Divers	16.909	44.187	11.237	31.254	9.993	22.386	2.527	15.229
					1.016			
Descente	2.174	21.002	1.046	13.729	3.663	9.141	103	3.810
	4.943	5.865	3.135	4.849	22	5.487	2.392	7.453
.Agro-alim.	635	7	332	2	5.292	--		
.Agro-ind	9.157	17.313	6.724	12.674	--	7.758	32	1.242
.mines	--	--	--	--	--	--	--	2.724
.Divers								
.Intrants								
Total	30.354	131.719	16.283	90.618	11.467	64.922	6.032	53.121

Source: Ministère des Transports et Communications, Commissariat fluvial Kisangani.

(1) Les données de 1993 n'étaient pas disponibles

2.1.2. Les ports en amont du port de Kisangani

A. Les ports du lac Tanganyika

1. Le port de Bujumbura

a. Infrastructures

151. La concession du port de Bujumbura couvre 20 hectares de terrain dont 8 hectares de surfaces couvertes. Le port compte 920 mètres d'ouvrages dont 600 mètres d'accostage offrant plus de 4 mètres de tirant d'eau. Ces ouvrages se répartissent comme suit:

- la jetée nord de 330 m, de protection contre la houle;

- l'estacade Sud de 220 m avec plusieurs postes d'accostages dont le quai passager;
- la jetée Sud de 120 m servant de protection à l'estacade et à l'avant-port;
- l'avant-port, zone de transition et zone d'attente; enfin
- un bassin long de 350 m et large d'une centaine de mètres pour les opérations de chargement et déchargement. Ce bassin est bordé au sud et à l'Est par un quai en L de 370 m et au nord-ouest par un promontoire qui réduit de 60 mètres la largeur du bassin. Ce promontoire porte un quai de 180 m équipé d'une grue derrick pour la manutention des conteneurs.

152. Le port dispose du matériel ci-après:

i) Manutention verticale:

- 4 grues "Titan" sur rail de 5 tonnes et de 28 m de portée;
- 1 grue derrick de 50 tonnes;
- 1 grue mobile de 40 tonnes destinée à traiter les conteneurs sur bateaux, à n'importe quel point des quais;
- 2 grues très anciennes servant de dépannage;

ii) Manutention horizontale:

- 2 élévateurs de 25 tonnes équipés de palonniers de 20 t pour la manutention des conteneurs de 20 pouces;
- 7 petits élévateurs de 2,5 à 4,5 tonnes;
- 3 sauterelles pour le gerbage en hauteur et le chargement et déchargement des camions.

153. Un remorqueur est affecté aux manoeuvres dans les rades du port.

154. Les aires de stockage composées de magasins, hangars et terre-plein couvrent une superficie de 18.560 m².

155. Le port de Bujumbura souffre d'un problème d'ensablement des rades. Les levés hydrographique de pré-dragage réalisés par la CEA/ Mulpoc de Gisenyi ont établi la cubature de matériaux à draguer. Dans le cadre de la coopération communautaire des solutions ont été proposées pour l'exécution en commun des travaux.

156. Outre les installations portuaires proprement dites, font partie de la zone portuaire:

- une gare routière: mise en service en 1988, la Gare routière Internationale est destinée à accueillir les camions assurant un transport international dans l'attente du dédouanement. La Direction des douanes impose que les marchandises à destination de Bujumbura soient dédouanées dans le port. La gare est gérée par les Services Techniques Municipaux (SETEMU);
- un dépôt d'hydrocarbures géré par la Société d'entreposage des Produits pétroliers S.E.P.; et
- un ensemble des magasins généraux: conçus au début des années 1980 pour abriter des marchandises stratégiques pour le pays, ils servent actuellement comme magasins de stockage et comme zone de gestion des activités de transit.

b. Le trafic

157. Le trafic du port de Bujumbura tourne au tour de 200.000 t par an, mais la capacité des installations est estimée à 400.000 tonnes au moins.

158. L'évolution du trafic se présente comme suit pour ces dernières années:

Tableau n°13: Evolution du trafic au port de Bujumbura

(en tonnes)

ANNEES	IMPORTS	EXPORTS	TOTAL
1987	157.099	30.407	157.506
1988	180.140	12.572	192.712
1989	183.389	9.920	193.309
1990	185.406	16.230	201.636
1991	223.563	15.091	238.654
1992	204.469	12.845	217.484

Source: EPB

159. Le grand déséquilibre dans les sens du trafic est frappant: les importations sont très largement excédentaires par rapport aux exportations.

160. Le port est en relation avec les trois autres pays voisins riverains du lac: la Tanzanie, le Zaïre et la Zambie. La répartition du trafic entre ces pays montre que le port de Kigoma reste le partenaire le plus important du Burundi, puisque constituant la voie de sortie la plus importante du pays. Par contre les relations avec le port zaïrois de Kalemie sont en baisse au profit du port de Mpulungu en Zambie. Le tableau ci-après en donne une illustration.

Tableau n°14: Trafic du port de Bujumbura avec les ports voisins

(en %)

Relations	19887	1988	1989	1990	1991
Kigoma	53	56	59	54	62
Kalemie	11	10	8	8	6
Mpulungu	35	34	38	38	32

Source: EPB

161. La flotte qui fréquente le port de Bujumbura compte 39 unités dont 25 battent pavillon burundais, 11 zaïrois, et 3 tanzaniens.

Tableau n°15: Capacité de la Flotte burundaise

Type et nom du bateau	Propriétaire	Tonnage	Année de mise en service	Carénage
Remorq. Ligne				
. Camus	Arnolac	-	1955	1973
. Tanganyika	"	-	1889	1978
. Mwanza	"	-	1913	1978
Remorq. Rade				
.Ngiri	E.P.B.	-	1959	*
.Njiwa	Arnolac	-	1958	*
Automot.				
.Impala	Arnolac	100	1960	1978*
.Twiga	"	100	1965	1978*
.Swala	"	100	1963	1978*
.Muhabura	Etat du BDI	300	1984	1982
.Rwegura	Batralac	500	1984	1984
.Tora	"	1.200	1988	1988
.Bwiza	Sotralac	600	1984	1984
Barges				
.Mbaza	T. Trasport	500	1988	1988
.Warega	Arnolac	1.200	1955	1968
.Mugamba	"	700	1931	1983
.Nyanza	"	300	1937	1992
.Mugandja	"	450	1955	1975
.Murumbi	"	450	1955	1967
.Songa	"	400	1927	1991
.Buyogoma	"	350	1914	1978
.Moliro	"	200	1929	1982
Barges Pétr.				
.Lubaya	Arnolac	375	1955	1978
.Kasima	"	150	1953	1982
.Tanganyika	La Tanganyikaise	20	1995	1994

Source: Ministère des Transports, Postes et Télécommunications,
Direction de la Marine et des Voies Navigables.

* En suspension de navigation pour haut risque à la sécurité des personnes et des biens et mis à la chaîne au port de Bujumbura en attendant l'accès au chantier naval de Kigoma.

2. les ports de la rive zaïroise: le port de Kalemie et le port de Kalundu

162. Le Zaïre dispose de deux ports d'intérêt sous-régional sur le lac Tanganyika, le port de Kalemie et le port de Kalundu, gérés par la SFE.

a. Le port de Kalemie

163. Le port de Kalemie est le plus important des deux ports. Il est le terminus de la ligne ferroviaire allant de Kalemie vers Lubumbashi se prolongeant vers le port d'Ilebo et vers Kindu puis Kisangani.

164. Le port de Kalemie n'est pas abrité naturellement, il a été construit sur un môle étendu progressivement vers le nord-est. Ce môle comporte un appontement en béton armé de 9,75 mètres de largeur en alignement droit de 225 et 151 mètres faisant entre eux un angle de 15 degrés. La manutention en vrac des inflammables se fait au droit d'un gabion cellulaire à 180 mètres à l'ouest du môle. Une cale sèche et un slipway ont été installés au fond de la rade ainsi créée. Le port à marchandises diverses est équipé de 3 grues de 5 tonnes à 8 mètres, de 2 grues de 13 tonnes à 15 mètres et d'un derrick de 50 tonnes à 12,50 mètres. Ces équipements sont vétustes.

165. Des variations accidentelles importantes du niveau des eaux du lac, ont provoqué des inondations et des dégradations à certaines installations et posent des problèmes au plan de l'exploitation. Une partie seulement des quais a été rehaussée. La capacité du port, compte tenu de l'état du matériel, est estimée à plus ou moins 100.000 tonnes par an, mais son trafic a beaucoup baissé.

166. Le port de Kalemie est en liaison avec les ports de Kigoma, Bujumbura, Mpulungu et Kalundu.

b. Le port de Kalundu

167. Le port de Kalundu, qui est le port de la ville d'Uvira, se trouve en face du port de Bujumbura sur la rive zaïroise du lac Tanganyika et dispose de 3 grues électriques dont 1 est immobilisée.

168. Comme le port de Kalemie, il est en liaison avec tous les ports du lac Tanganyika. Depuis 1993, il est en liaison avec le port de Mpulungu.

Tableau n°16: Evolution du trafic sur les ports Zaïrois du lac Tanganyika.

(en tonnes)

Ports	1990	1991	1992	1993	1994
Kalemie(1)	28.705	17.145	8.611	4.176	743
Kalundu	41.804	20.715	15.857	15.857	21.001
	70.509	37.860	24.468	20.033	21.744

Source: SFE Bukavu.

(1) Les données de Kalemie ne comprennent pas la liaison Kalemie-Kigoma

Tableau n°17: Evolution du trafic des ports zaïrois du lac Tanganyika par relations
(en tonnes)

Liaisons	1990	1991	1992	1993	1994
KLD-KLM	10.783	4.599	2.547	893	341
KLM-KLD	6.002	4.006	1.026	273	205
KLD-KGM	9.855	1.585	1.270	1.657	2.953
KGM-KLD	8.911	7.714	9.146	11.976	15.149
KBM-KLD	6.253	2.811	1.900	1.058	2.353
KLM-BJM	10.414	7.621	3.812	3.812	189
BJM-KLM	1.506	919	550	8	8

Source: SFE, Bukavu.

Comme le port de Bujumbura, les ports de Kalemie et de Kalundu sont exposés à des phénomènes d'ensablement de leurs rades. L'étude de prédragage entreprise par la CEA/MULPOC (paragraphe 155) couvrent aussi ces deux infrastructures zaïroises sur le lac Tanganyika.

3. Les ports du lac Kivu

a. Les ports de la rive zaïroise

169. Les deux principales installations portuaires du Zaïre sur le lac Kivu sont localisées à Bukavu à l'extrémité sud du lac et à Goma sur les côtes septentrionales.

i) Le port de Bukavu

170. Le port de Bukavu est exploité par la SFE. Ce port doit faire face actuellement à un problème de sédimentation de la rade entretenue par les apports de la rivière Kawa et impliquant la nécessité urgente d'entreprendre des travaux de dragage.

171. Le port dispose de trois quais approximativement orientés sud-nord.

172. Le quai n°3, le plus au Sud, est attenant à l'embouchure de la rivière Kawa. Le tirant d'eau n'est plus que de 0,20 m à 0,30 m. Ce qui le rend inexploitable actuellement;

173. Seuls les quais n°2 et n°1 restent opérationnels, mais le tirant d'eau de ces deux quais est insuffisant en période d'étiage normal.

174. Les installations portuaires comprennent aussi:

- un débarcadère public utilisé par le bac de l'Office des Routes pour les liaisons avec l'île Idjwi;
- des postes d'accostage privés lesquels posent une fois de plus le problème de concurrence déjà constatée au port de Kisangani.

175. Le port dispose de 3 magasins d'une capacité totale de plus de 1.000 tonnes et de trois grues non opérationnelles.

176. La SFE gère à Bukavu un chantier naval équipé d'un dock flottant de 50 m de long et 15 m de large et de deux slipways dont un est fonctionnel.

177. Outre la flotte de la SFE, le port est fréquenté par une multitude d'exploitants privés dont la flotte est vétuste.

178. Le trafic du port oscille entre 40 et 30 mille tonnes et se fait en grande partie avec Goma. Un trafic important de matériaux de construction entre l'île Idjwi et Bukavu vient actuellement s'y ajouter.

Tableau n°18: Evolution de trafic au port de Bukavu
(en tonnes)

Relation	1990	1991	1992	1993	1994
Bkv-Gom	17.137	8.957	7.289	8.548	14.863
Gom-Bkv	14.679	12.250	2.912	2.760	8.859
Idj-Bkv	7.731	17.503	20.826	15.116	10.363
	39.547	38.710	31.027	23.934	34.091

Source: SFE Bukavu.

179. L'exploitation de la rive zaïroise est de plus en plus marquée par la présence des exploitants privés qui concurrencent la SFE.

Tableau n°19: Trafic au port de Goma en 1989

Armateur	Fréquence	Chargé en tonnes	Déchargé en tonnes
B. Israël	48	1.591	1.229
Nyamirundi	8	565	256
Kithy III			
Bisengimana	41	9.174	5.778
Gén. Mulamba			
SFE			
Mikeno	12	451	262
Karisimbi	20	664	1.179
Matadi	69	23	106
Kibati	7	1.136	789
Katana	63	16.241	8.811
Kabamba	48	*	9.795
Rutaganda		*	6.203
Semanyeme		*	4.208
Autres		814	9.561
		30.659	48.177

Source: Commissariat Fluvial Bukavu.

ii) Le port de Goma

180. Par sa situation, le port de Goma n'est pas confronté aux problèmes de la sédimentation de la même manière que le port de Bukavu, mais connaît ces dernières années de difficultés à cause de l'étiage particulièrement drastique qui a fait baisser le niveau du lac.

181. Quatre zones d'accostage existent dans la baie du port de Goma: deux quais privés appartenant respectivement à la société Bisengimana et à la société B. Israël; les deux autres quais sont gérés par la SFE.

182. Le trafic du port se fait essentiellement avec Bukavu et est composé dans le sens Bukavu-Goma, principalement de la bière; tandis que dans le sens inverse, on transporte surtout des bouteilles vides et des produits alimentaires, principalement du haricot. Les statistiques du port sont données au tableau n°19 ci-dessus.

b. Les ports de la rive rwandaise

183. Sur la côte rwandaise, on existent plutôt de points d'accostage que de ports au vrai sens du terme. Le Rwanda compte 4 ouvrages principaux pour les marchandises: Cyangugu, Kibuye, Bralirwa et le port de Kitraco.

184. Trois de ces quatre infrastructures disposent de quais légers d'une trentaine de mètres chacun, de magasins de stockage d'une centaine de m² avec des terres-pleins recouverts de dalles bétonnées ne dépassant pas 1.000 m² chacun. Il s'agit des ports de Cyangugu, de Kibuyé et de celui de la Bralirwa. Ils ne sont dotés d'aucun équipement mécanisé de manutention. Leur capacité est de l'ordre de 30.000 tonnes de marchandises par an.

185. En raison des phénomènes d'envasement, les tirants d'eau offerts se réduisent de plus en plus: 1,20m en période de hautes eaux et 0,70 m en étiage.

186. Le port de Kitraco de Gisenyi ne dispose d'aucun quai aménagé. Il ne s'agit donc pas à proprement parlé de port, mais plutôt d'un beach d'accostage.

187. L'unique port pour passagers aménagé sur le lac Kivu est à Gisenyi et est exploité par l'ONATRACOM. Il comprend une digue de protection d'une vingtaine de mètres, un quai d'embarquement de 10 m et une rade abritée de 400 m² à peu près, actuellement presque entièrement ensablée. Le trafic moyen est de 10.000 passagers par an.

188. Les équipements de transport lacustre rwandais sont constitués d'une flottille hétéroclite fabriquée artisanalement pour la plupart et dans un état de vétusté avancé. Leur capacité individuelle varie entre 5 t et 100 tonnes. Une grande partie de cette flotte se trouve pour le moment au Zaïre.

189. Le transport des marchandises sur la rive rwandaise est pratiqué par des privés. L'ONATRACOM, société publique rwandaise, n'assure que le transport de passagers. Elle dispose de deux vedettes d'une capacité de 100 places.

190. Le trafic global rwandais sur le lac Kivu était estimé à 40 000 tonnes par an, composé essentiellement de matériaux de construction et des produits alimentaires (boissons, produits vivriers et produits d'agro-industrie) et de bouteilles vides.

191. Deux constats se dégagent de l'exploitation des ports du lac Kivu:

- l'inexistence des rapports inter-pays. Chaque pays exploite sa rive avec son matériel, seules quelques pirogues relient de temps en temps les deux rives;

- l'ensablement des installations portuaires de deux rives. La situation est devenue si urgente qu'à l'heure actuelle certains quais sont inutilisables. Ce problème doit constituer une préoccupation majeure si l'on sait que cette voie de communication est la moins coûteuse et la plus pratique: les sols qui entourent les formations fluvio-lacustres sont de nature sédimentaire vaseuse. C'est-à-dire qu'ils présentent des caractéristiques géotechniques non adaptées à la construction routière. La plupart des infrastructures routières dans ces zones nécessitent des travaux coûteux de construction et d'entretien.

3. Le port de Kindu

192. Situé à plus de 300 Km au Sud de Kisangani, le port de Kindu joue un rôle majeur dans la chaîne multimodale gérée par la SFE qui comprend le chemin de fer Kisangani-Ubundu, la navigation fluviale Ubundu-Kindu, et le chemin de fer vers Kabalo pour rejoindre la ligne Kalemie-Kamina. Le port de Kindu joue aussi un rôle important pour le désenclavement de la région du Maniema.

193. Les activités au port de Kindu sont arrêtées depuis plus de deux ans. Les raisons de cette suspension sont multiples et sont liées aux difficultés d'exploitation actuelles de la SFE:

- vétusté du matériel;
- manque de fonds de roulement pour acquérir les consommables (carburant, pièces de rechange, lubrifiant);
- coût élevé de l'exploitation en terme de rendement et de rentabilité.

i) Infrastructures et matériels.

194. Le port comporte un quai de plus de 300 mètres de long divisé en deux zones, une pour le déchargement et une autre pour le chargement. Chaque zone est équipée d'une grue Titan de 3 tonnes de charge utile, vétuste, mais en état de marche. Une grue Derrick de 20 tonnes sert pour la manutention des charges lourdes, deux grues sur pneus sont déclassées. Le port est doté de 17 chariots élévateurs dont sept fonctionnels et dix en mauvais état. Un faisceau de rail parcourt tout le long des quais pour la circulation des wagons. Le port dispose aussi d'un slipway pour la réparation navale.

ii) Aire de stockage.

195. Le port de Kindu compte pour le stockage:

- un magasin port de 2.460 m3;
- un magasin rail de 3.042 m3; et

- des terres-pleins bétonnés de 4.071 m².

iii) trafic

196. En fonctionnement normal, la liaison Kindu-Ubundu est exploitée avec deux pousseurs pouvant tracter 3.000 tonnes au moins. Le déchargement d'un convois se fait en deux jours pour le cargo général et huit heures pour les grumes.

197. Le trajet entre Ubundu et Kindu est effectué en deux jours à la descente et sept jours à la montée. Chaque pousseur réalisait deux rotations par mois. Depuis 1991, un bateau est bloqué à chaque terminus.

198. Le trafic au port de Kindu ces dernières années était en moyenne de 6.000 tonnes par an et composé, au chargement, de produits manufacturés et des produits alimentaires; dans le sens opposé, on manutentionnait surtout des minerais, des produits industriels et agro-industriels ainsi que du bois.

199. L'évolution du trafic se présentait comme suit:

Tableau n°20: Evolution du trafic au port de Kindu

(en Tonnes)

Années	Chargement	Déchargement	Total
1980	6.175	2.564	8.739
1981	7.887	2.753	10.640
1982	5.206	2.619	7.825
1983	3.416	2.632	6.048
1984	2.197	3.077	5.274
1988	5.100	2.214	7.214

Source: *Annuaire statistique des transports du Zaïre 1980-1984*
Groupe d'Etudes des Transports, GET.

Tableau n°21 : Evolution du trafic au port de Ubundu

(en Tonnes)

Années	Chargement	Déchargement	Total
1980	4.136	6.043	10.179
1981	2.411	7.112	9.523
1982	1730	5.136	6.866
1983	2.145	3.606	5.751
1984	2.497	1.776	4.271
1988	3.658	3.020	6.671

Source: *Annuaire statistiques des transports 1980-1984,*
Groupe d'Etudes des Transports, GET.

2.1.3. Les infrastructures portuaires en aval du port de Kisangani: Le port de Kinshasa

200. Le complexe portuaire de Kinshasa est le second port du Zaïre après le port de Matadi. Il est géré par le Groupe Onatra comme le port de Kisangani rive droite, à la différence que le port de Kinshasa est un Département doté d'une direction autonome.

a. Infrastructures

201. Le port de Kinshasa possède des quais d'une longueur totale de 1.326 mètres subdivisés en trois zones: le Terminal Conteneur du Port de Kinshasa(TCPK), le quai import et le quai export.

202. Le terminal conteneur est associé à une zone pour la manutention des grumes. Le quai import compte six postes spécialisés par type de marchandises. Le quai export est spécialisé pour le transfert vers le chemin de fer.

203. La superficie totale des terre-pleins est de 107.532 m². Les magasins occupent une surface de 60.746 m².

b. Matériel

204. Le matériel est réparti par quai. En décembre 1994 le port comptait:

i) TCPK:

- grues:
 - 1 portique de 45 tonnes
 - 1 grue de 25 tonnes
 - 2 autogrues de 20 t dont une opérationnelle;
- grumiers:
 - 5 tracteurs, 2 de 13t dont 1 opérationnel; 2 de 10 2 de 10t non opérationnels et 1 de 8t non opérationnels;

- tracteurs: . 4 dont 2 opérationnels:
- élévateurs: . 3 de 4 t, 2 opérationnels et 2 de 2,5t dont un seul opérationnel.
- ii) Quai import: 17 grues, dont 13 opérationnelles.
- iii) Quai export:
 - . 4 grues, 2 opérationnelles;
 - . 21 élévateurs, 7 opérationnels;
 - . 2 ponts roulants de 5 et 4 tonnes;
 - . 4 grappins, 3 fonctionnels.

205. La capacité installée du port de Kinshasa dépasse largement un million de tonnes par an.

c. le trafic

206. Le trafic au port de Kinshasa a connu une forte baisse, passant de 116.658 en 1992 à 58.103 tonnes en 1993. Par rapport à 1988 la régression est plus prononcée puisque le trafic était alors de 562.044 tonnes.

207. Ce fléchissement se constate tant au chargement qu'au déchargement et sur tous les produits. Il s'explique principalement par les facteurs suivants:

- nombre réduit des convois sur le fleuve et le Kasai suite à la pénurie du carburant;
- accroissement de la concurrence des beaches privés qui entraîne la perte de trafic à l'ONATRA;
- faiblesse de la demande de transport, conséquence première des difficultés économiques que connaît le pays.

Tableau n°22: Evolution du trafic au port de Kinshasa

(en tonnes)

Trafic	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Charg.	159.057	161.949	119.198	59.191	28.850	6.569
Decha.	402.987	406.313	351.466	193.708	87.808	51.534
Total	562.044	568.262	470.466	252.899	116.658	58.103

Source : Rapport d'activité exercice 1993, OTP.

208. Les principaux renseignements qui se dégagent de l'exploitation portuaire de la desserte de Kisangani se résument essentiellement en:

(i) Au niveau des infrastructures:

- vétusté des infrastructures. A part le port de Bujumbura et en partie le port de Kinshasa qui ont été réhabilités récemment, le reste des installations ont des infrastructures et du matériel qui datent de l'époque coloniale;
- problème posé par l'ensablement des organes d'accostage. Principalement pour les installations portuaires du lac Kivu et Tanganyika; mais aussi dans une moindre mesure pour le port de Kisangani.

(ii) Au niveau du trafic: il faut souligner la baisse continuelle du trafic des ports zaïrois et le problème posé par le développement presque généralisé des beaches privés au Zaïre.

2.2. Etat des routes de la desserte du port de kisangani.et Niveau de trafic

209. Les composantes burundaises et rwandaises du système de desserte routière sont en bon état.

210. Dans l'ensemble, la partie du réseau se trouvant au Zaïre est en mauvais état et n'a reçu aucun entretien depuis deux ans.

211. Alors qu'en conditions normales d'exploitation, la route du Nord peut être parcourue en quatre ou cinq jours par de gros camions, dans l'état actuel cette durée est au minimum de quinze jours. Le parcours de l'axe Bukavu-Kisangani, qui se faisait en deux jours au plus, prend maintenant trois semaines dans les meilleurs de cas.

212. Le manque d'entretien a entraîné dans la plus part des cas:

- une diminution de la largeur de la plate forme de roulement à cause de l'envahissement de la végétation et la dégradation du système d'évacuation des eaux de pluie;
- le comblement des fossés longitudinaux par les éboulements, le dépôt de sable et la reprise des végétaux. Ce qui provoque la dégradation des bas-fonds; et
- la dégradation d'un grand nombre de ponts et le non fonctionnement de plusieurs bacs.

213. L'état général de la chaussée est caractérisée d'une part par des formations de nids de poules et des bourbiers et d'autre part par des risques d'érosion qui menacent la coupure de certains artères.

214. Si le manque d'entretien des infrastructures constituent l'une des causes principales de leur dégradation, il faut néanmoins relever d'autres causes liées à leur utilisation dont notamment:

- le non respect des charges à l'essieu. La charge légale à l'essieu est pour le moment de 8t. Mais une étude réalisée en 1981 montre que, sur les routes zaïroises, les pourcentages de dépassement atteignaient:

57% par rapport à l'essieu de 8T;
27% par rapport à l'essieu de 10T;
17% par rapport à l'essieu de 11T; et
8% par rapport à l'essieu de 13T.
- l'utilisation du matériel ne respectant pas les normes. Sur les routes en terre la charge maximale autorisée par véhicule est de 32 tonnes pour le passage des ponts; on rencontre cependant de plus en plus de convois qui dépassent ce tonnage et qui causent des dommages aux infrastructures. Ainsi, à deux reprises, un convoi d'un tonnage non réglementaire avait fait tomber le pont de la Tshopo près de Kisangani. On constate aussi de plus en plus l'utilisation des remorques de fabrication artisanale qui ne respectent pas les normes sur la législation routière;
- le mauvais comportement des usagers au droit des tronçons exposés à des formations de bourbiers. Au lieu de s'arrêter quand il pleut et attendre la fin de la pluie, beaucoup de conducteurs continuent à rouler provoquant des dégâts sur la chaussée en terre. D'autre part quand un véhicule s'embourbe, on creuse la chaussée pour le libérer sans songer à combler le trou après. Une éducation des conducteurs de véhicules s'impose à cet égard.

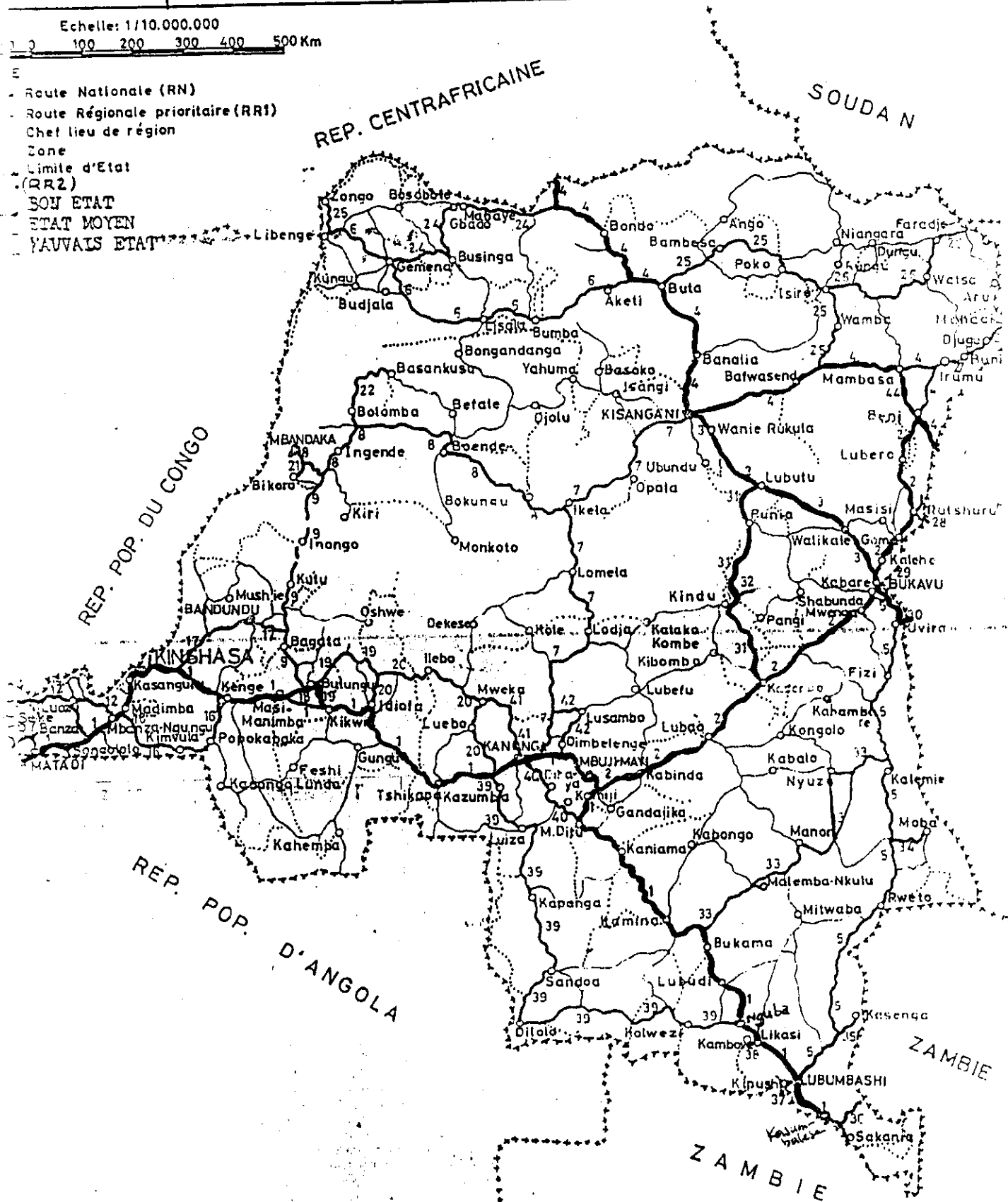
215. L'état actuel des routes, surtout dramatique dans le Haut-Zaïre et le Maniema, a provoqué le départ massif des transporteurs routiers de ces deux régions vers le Nord et Sud Kivu.

DES ROUTES

Echelle: 1/10.000.000

0 100 200 300 400 500 Km

- Route Nationale (RN)
- Route Régionale prioritaire (RR1)
- Chef lieu de région
- Zone
- Limite d'Etat
- (RR2)
- BON ETAT
- ETAT MOYEN
- MAUVAIS ETAT



2.2.1. L'axe Nord Kisangani-Niania-Beni-Goma

A. Etat général des infrastructures

216. La longueur de cet axe est de près de 1.200 Km dont 800 Km dans le Haut-Zaïre de Kisangani à Eringeti et 435 Km dans le Nord-Kivu entre Goma-Beni-Eringeti et le tronçon Beni-Kasindi de 80 Km.

217. L'état de route diffère d'une région à une autre. Le réseau entretenu par l'Office des Routes du Nord-Kivu, est en meilleur état que celui entretenu par la Direction régionale de l'Office des Routes du Haut-Zaïre.

218. L'état de la route par région se présente comme suit:

i) tronçons du Nord-kivu:

- Goma-Rwindi-Beni 380 Km: 146 Km à partir de Goma bitumés et le reste en terre dont 200 Km sont dans un bon état et 50 km dans un état moyen. Ce tronçon est réalisable en une journée. Par les postes frontaliers de Goma et de Gisenyi, cette route de desserte Nord est connectée au réseau rwandais et burundais en bon état;
- Beni-Eringeti: 55 Km, route en terre, 6 Km en très bon état, 27 en bon état et 22 en état moyen;
- Beni-Kasindi: 80 Km, route en terre 13 Km en très bon état, 38 Km en bon état et 29 Km en état moyen.

iii) tronçons du Haut-Zaïre:

219. Depuis 1992, c'est seulement en mars 1995 que l'Office des Routes a pu entreprendre quelques travaux d'entretien sur cet axe routier entièrement composé des routes en terre:

- Kisangani-Niania-Epulu: 439 Km, seuls 220 Km à partir de Kisangani sont en bon état. Tout le reste du tronçon est difficilement praticable ;
- Epulu-Komanda-Eringeti: 240 Km, de praticabilité aléatoire liée aux précipitations;
- Komanda-Bunia: 74 Km en état moyen.

220. Il faut souligner qu'entre Kisangani et Eringeti, 300 Km sont considérés comme névralgiques.

221. Les critères d'appréciation qualitative des états des routes répondent aux spécifications ci-après:

- Très bon: lorsque la couche de roulement autorise des vitesses supérieures à 60 Km /h.
- Bon: lorsque la couche de roulement a entre 10 et 20 cm d'épaisseur et la vitesse moyenne possible supérieure à 40 Km/h;
- Moyen: pour une couche de roulement comprise entre 5 et 10 cm et une vitesse possible de 30 à 40 Km/h;
- Mauvais: la couche de roulement n'a pas plus de 5 cm d'épaisseur et la vitesse n'excède pas 30 Km/h.

B. Le Trafic

222. Les statistiques disponibles datent de 1992, sauf pour les routes du Nord-Kivu pour lesquelles on dispose des statistiques plus récentes de 1995. Ce qui permet de faire une comparaison entre les deux périodes, comparaison d'autant plus intéressante que plusieurs de ces routes ont été asphaltées durant cette période.

223. Il s'établit une corrélation significative entre le revêtement des routes et leur taux de fréquentation. Les routes revêtues ont vu leur trafic multiplié au minimum par trois entre les deux périodes (route Goma-Sake et route Goma-Rutshuru) ; tandis que celles non revêtues et mal entretenues ont vu leur trafic baisser (cas de la route Sake-Masisi).

224. Ceci est aussi vrai pour les routes du Haut-Zaïre qui avaient connu des trafics supérieurs à 100 véh/jour vers les années 1980 quand la chaussée était encore bonne. Actuellement beaucoup de transportateurs ont abandonné l'exploitation de ces routes à cause de leur état, mais si la situation s'améliorait, ils pourraient revenir.

- i) trafic sur les routes du Nord-Kivu en 1991 en véh/jour était:
 - . Goma-Sake: 286 (730 en mars 1995, amélioration due entre autre à l'asphaltage);
 - . Goma-Sake-Masisi: 115 (61 en 1995 soit une baisse de fréquentation de presque la moitié due à son état défectueux actuel);
 - . Goma-Sake-Bukavu: 62 (90 en 1995);

- . Goma-Rutsuru: 162 (885 en 1995. L'asphaltage de cette route a eu pour effet de multiplier sa fréquentation par 5 en l'espace de trois ans);
- . Rutshuru-Kanyabayonga: 36
- . Rutshuru- Ishasha: 86
- . Butembo-Beni: 86
- . Beni-Kasindi: 57

ii) trafic sur les routes du haut Zaïre.

225. Le trafic a beaucoup baissé sur les route du Haut-Zaïre à cause de leur état. Alors qu'en 1986, on pouvait compter sur la route de l'Ituri entre 100 à 150 véhicules/jour, le trafic est tombé à moins de 10 véhicules/jour actuellement. La situation sur les autres voies n'est pas meilleure.

226. Au cours d'une réunion organisée avec les opérateurs économiques du secteurs des transports à Kisangani au mois de mars, ces derniers menaçaient de ne plus faire sortir leurs véhicules, entre autres, à cause du mauvais état des routes.

227. En 1992 la fréquentation des principales routes du Haut-Zaïre se présente comme suit en véhicules/jours:

- . Kisangani-Niania-Bunia: 32;
- . Niania-Isiro: 15
- . Beni-Komanda-Bunia: 53
- . Bunia-Mahagi: 94;
- . Kisangani-Buta-Ndu: 17
- . Kisangani-Madula: 71

2.2.2. L'état de la route du Sud Kisangani-Walikale-Bukavu.

A. Etat des infrastructures

228. Cette route de desserte est longue de 626 Km dont 250 Km Kisangani-Lubutu, 195 Km Lubutu-Walikale et 181 Km Walikale-Bukavu.

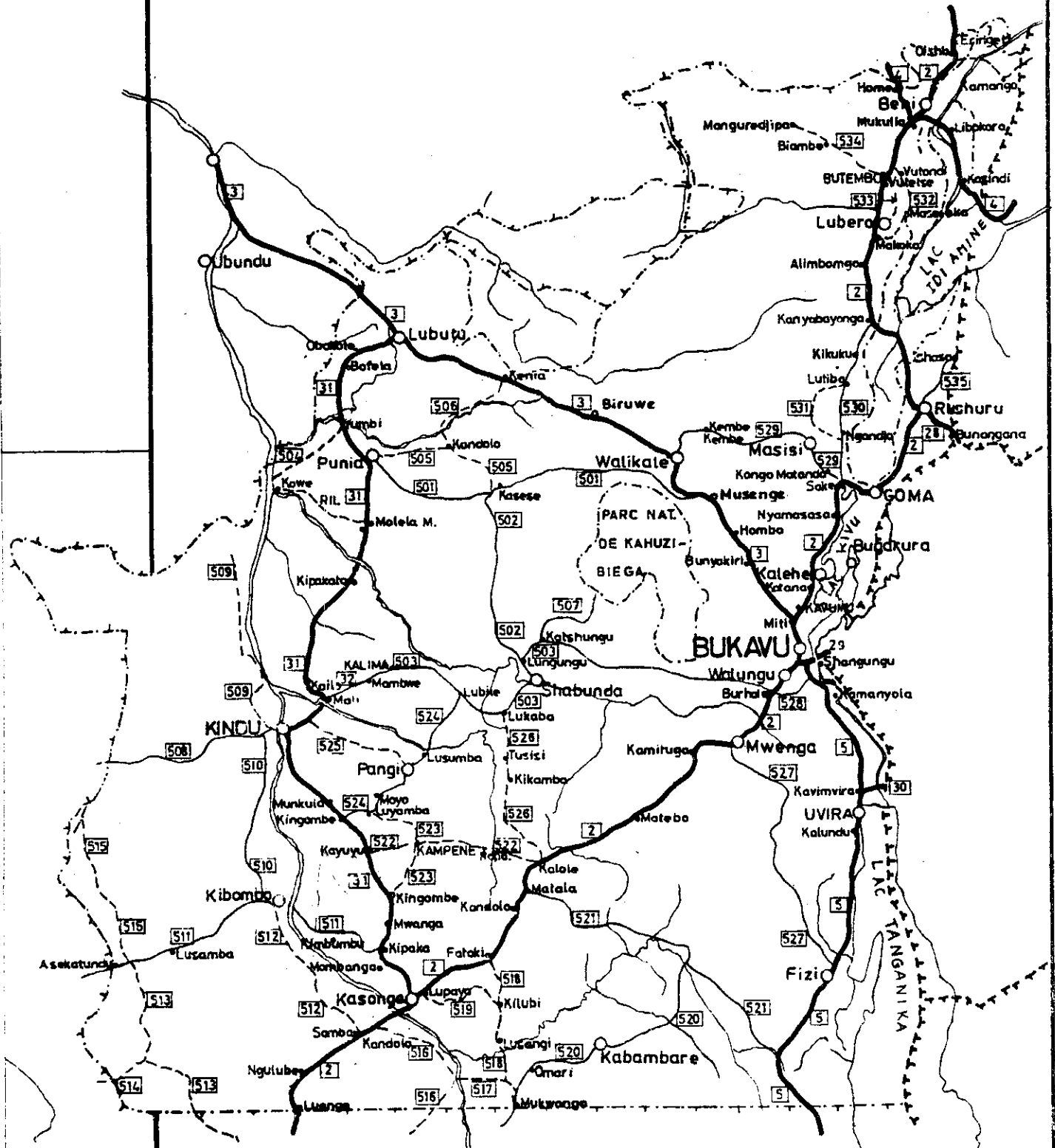
1. Axe principale Kisangani-Walikale-Bukavu.

- i) Kisangani-Lubutu: 250 Km dont 178 Km en bon état, 10 Km état moyen, 42 Km en mauvais état et 20 en très mauvais état. Cette route est asphaltée mais son état demande une réhabilitation complète;

DEPARTEMENT
TP-AT
O. R.

REGION
D
KIVU

RESEAU ROUTIER



- ii) Lubutu-Walikale: 195 Km dont 163 Km en très bon état, 6 en bon état, 26 en état moyen; route asphaltée mais demande un entretien;

229. Un rapport d'inspection établi en février 1995 (rapport en annexe) par une équipe de l'Office des Routes du Haut-Zaïre constate en plus que:

- . la largeur de la route est réduite à 3 m sur certains tronçons à cause de la végétation qui y a repris ses droits et envahi la voie;
- . les fossés longitudinaux en terre sont devenus pratiquement inexistantes et ceux maçonnés complètement bouchés par la terre et la végétation;
- . les bas-fonds sont dégradés par manque de fossés longitudinaux. Ainsi, toutes les eaux de ruissellement prennent accès aux points bas sur la chaussée où elles stagnent;
- . deux ponts au moins nécessitent une réparation urgente.

- iii) le tronçon de 181 Km qui se trouvent dans le territoire du Sud-Kivu pour atteindre Bukavu sont dans un mauvais état:

- Bukavu-Hombo: 110 Km, ce tronçon dont l'asphaltage date de l'époque coloniale se trouve dans un état de dégradation avancée. A certains endroits, la couche de roulement a disparu et la route est redevenue une route en terre. Il faudra prévoir sa réhabilitation;
- Hombo-Musenge-Walikale: 71 Km: la route est en très mauvais état, voire impraticable. Sur ce tronçon, il n'existe presque plus aucun ouvrage d'assainissement et la route est dans un risque perpétuel de coupure.
- Walikale-Oso, 111 Km dont 42,5 Km bitumés, 31.5 ont reçu une couche de base en attendant leur bitumage, le reste est en terre.

230. Ce qu'il faut souligner sur cette route, c'est l'alternance d'une part des tronçons asphaltés et des tronçons en terre; et d'autre part la discontinuité dans les périodes d'asphaltage. A cause de ces deux facteurs et le manque d'entretien, cet axe n'a jamais été vraiment opérationnel.

2. Bretelles de jonction avec le Nord-Kivu

231. Il existe deux bretelles possibles de jonction avec le Nord-Kivu: Walikale-Masisi-Goma 237 Km et Bukavu-Goma 132 Km.

i) Goma-Sake-Masisi-Walikale et Hombo-Walikale-Oso:

- Goma-Sake: 24 Km asphaltés et en très bon état;
- Sake-Masisi-Walikale: 213 Km, 28 Km seulement sont praticables le reste impraticable;

ii) Goma-Sake-Minova-Bukavu: route en bon état, son entretien est actuellement pris en charge par la coopération technique allemande, GTZ.

3. Jonction avec le Burundi par le Zaïre

232. La jonction avec le Burundi se fait par le tronçon Bukavu-Kamanyola-Kavimvira-Bujumbura 159 Km dont Bukavu-Kamanyola 55 Km, Kamanyola-Kavimvira 85 Km et Kavimvira-Bujumbura 19 Km.

233. Cette route est en terre, mais la circulation ne pose pas de problèmes majeurs. Le réseau burundais de la desserte est revêtu dans sa totalité et ne pose aucun problème.

C. Jonction avec le Burundi et le Rwanda par le Rwanda

234. La ville de Bukavu est située dans la zone frontalière Zaïre Rwanda. Par Bukavu- Cyangugu (Rwanda) on peut atteindre, soit Kigali via Butare par une route bitumée en très bon état, soit Bujumbura via Bugarama (Rwanda) et Cibitoke (Burundi) par une route bitumée nouvellement réhabilitée.

B. Le trafic

235. L'Association des Loueurs des Véhicules et de Transport au Kivu, ALOVETRAKI, une ONG à but non lucratif établi à Bukavu et qui exploite entre autres la liaison avec Kisangani, écrit dans son rapport de 1994: "... les produits alimentaires et vivriers que transportent et vendent ses membres proviennent de l'intérieur de nos régions où les ex-routes ne restent plus que, pour tout dire, des pistes d'animaux. Les propriétaires des véhicules acceptent difficilement la location de leurs véhicules pour telle ou telle ligne d'activité parce que ces véhicules reviennent avec un grand retard et ayant beaucoup de pannes, ils demandent trop d'argent".

236. Ceci pour dire que le trafic a beaucoup baissé sur les routes de desserte Sud. Par manque de données récentes on reprend les données de 1992:

Kisangani-Lubutu: 41;
Bukavu-Kavumu: 293;
Kavumu-Minova-Goma: 218;
Miti-Hombo: 78 (actuellement le trafic sur cette route ne doit pas dépasser 5 véh./jour);
Bukavu-Kamanyola: 118;
Bukavu-Burhale: 216.

2.2.3. Les routes de la desserte régionale

- (i) Route de l'Ituri: Kisangani-Niania-Komanda-Bunia-Mahagi 928 Km et Bunia-Beni 200 Km: routes d'importance primordiale dans les échanges intra-régionaux et inter-régionaux. L'hinterland desservi par ces routes est riche en produits agricoles;
- (ii) Route Kisangani-Banalia-Butade: 328 Km: cette route fait partie de la transafricaine après Kisangani vers la République Centre Africaine dont 150 Km en bon état, 40 Km à partir de Kisangani et 110 Km à partir de Buta en état moyen, le reste du trajet se trouve dans un mauvais état.
- (iii) Route Kisangani-Isiro plus de 600 Km : Kisangani-Niania, 220 Km en bon état; Niania-Isiro, 365 Km: mauvais état.
- (iv) Route de liaison avec le Maniema: Kisangani-Lubutu-Punia-Mali-Kindu: 605 Km. La route pour le tronçon du Haut-Zaïre Kisangani-Lubutu est dans un état moyen, le tronçon Maniema Lubutu-Mali, 318 km est en mauvais état et Mali-Kindu 37 Km en bon état

2.3. La desserte fluviale du port de Kisangani

2.3.1. Description du réseau navigable zaïrois

237. Le Zaïre compte plus de 16.000 Km de voies navigables dont 14.000 Km pour le fleuve et ses affluents et 1.700 Km pour les lacs. La gestion de l'ensemble du réseau est divisée en trois biefs: maritime, moyen et supérieur.

A. Le bief maritime

238. Long de 139 Km, il va de l'embouchure du fleuve à Banana jusqu'à Matadi. Son parcours comporte trois sections de caractéristiques différentes:

- un premier tronçon va de l'embouchure jusqu'au Kilomètre 27. Le fleuve est à bras unique et profond de 250 m à certains endroits. La navigation sur ce tronçon ne pose aucun problème;
- le deuxième tronçon va du Km 27 au km 87, soit une longueur de 60 km, c'est la zone dite divagante. Le fleuve s'élargi et se divise en plusieurs bras, son cours est encombré de plusieurs îles et ilots. Cette zone nécessite des études et des dragages constants pour maintenir le mouillage convenant aux navires de hautes mer qui touchent Boma et Matadi;
- le troisième tronçon qui va de cette zone jusqu'à Matadi ne présente pas de difficultés majeures de navigation.

239. La Régie des Voies Maritimes, RVM, est chargé de l'entretien de ce bief.

B. Le bief moyen

240. La partie du fleuve comprise entre Kinshasa et Kinsangani constitue le bief moyen. On n'y rencontre aucun rapide et le fleuve est alimenté par des nombreux affluents. A partir de Kinshasa, la longueur accessible directement par bateau est d'environ 12.000 Km. L'entretien du bief moyen est assuré par la Régie des Voies Fluviales (RVF).

241. Les voies d'eau y sont classées en quatre catégories suivant leur accessibilité et dont les caractéristiques sont données au tableau 23 ci-après:

Tableau n°23: Caractéristiques des voies navigables intérieures du Zaïre

Catégorie	Mouillage Hautes eaux en mètre	Mouillage Basses eaux en mètre	Accès Barges	observ.	Km
1ère	2,00	1,30	800 à 1.500 t		2.647
2ème	1,50	1,00	150 à 350 t	Possibilité 500 t si rayon courbure le permet	9.013
3ème	1,20	0,80	40 t		12.718
4ème		0,60	Baleinières		

Source: Devroey, E.J., Annuaire hydrologique du Congo-belge, publication ARSOM.

242. Parmi les affluents les plus importants en partant de Kinshasa, on rencontre:

- le Kasai: il joue un rôle primordial dans les transports au Zaïre en assurant la jonction entre le Shaba et Kinshasa. C'est l'axe de la voie nationale zaïroise allant du Shaba jusqu'à Matadi par la liaison multimodale Lubumbashi/Ilebo, rail-Ilebo/Kinshasa, navigation intérieure et Kinshasa/Matadi, rail ou route;
- l'Ubangi qui longe la République du Congo et la République Centre Africaine.

243. Les principales difficultés rencontrées sur le fleuve concerne:

- la gêne causée par la prolifération des jacinthes d'eau qui dérivent sur le fleuve;
- l'instabilité du chenal navigable occasionnée par le régime hydraulique du fleuve qui implique que soient entreprises de façon soutenue des campagnes d'identification du chenal et de déplacement du balisage, d'où l'importance de la Régie des Voies Fluviales pour indiquer la route la plus sûre à suivre.

244. Entre Kinshasa et Kisangani, deux passes rocheuses doivent faire l'objet d'une surveillance constante puisque réputées dangereuses: la passe de Gundji et la passe de l'île Yaolimela.

C. Le bief supérieur fluvio-lacustre

245. Il regroupe tous les tronçons navigables du fleuve au-delà de Kisangani, ainsi que les lacs Kivu et Tanganyika. L'exploitation de ce bief est subdivisée en plusieurs tronçons discontinus:

- de Kisangani à Ubundu, le cours du fleuve est entrecoupé par de nombreuses chutes;
- Ubundu-Kindu, 320 km navigables;
- au-delà de Kindu, le Fleuve est navigable de Kongolo à Malembankulu, 650 km dont 375 km exploités. La construction du réseau ferroviaire de l'ex CFL a fait perdre à ce tronçon son importance;
- la jonction avec le lac Tanganyika par la Lukuya présente plusieurs rapides;
- une succession de trois chutes empêche la navigation sur la Ruzizi qui relie le lac Kivu au lac Tanganyika.

246. La principale difficulté sur la partie fluviale de ce bief provient de la traversée du lac Kasale où l'abondance des papyrus obstrue le chenal de navigation et demande un entretien continu. Autrefois, pour faciliter la navigation sur ce tronçon, on avait planté des palplanches en acier pour délimiter et protéger le chenal de navigation.

247. La RVF a aussi en charge l'entretien du bief supérieur.

248. Dans son ensemble, le réseau navigable zaïrois est exploitable dans son état naturel, c'est-à-dire, sans aménagement préalable pour stabiliser les lits et les mouillages. Toutefois des travaux continuels de balisage et dragage sont nécessaires pour maintenir les routes de navigation à cause des déplacements de bancs de sable, de l'alternance des fonds rocheux dangereux et des fonds sablonneux instables.

2.3.2. L'exploitation des voies navigables

249. Jusqu'en 1977, de grandes Sociétés d'Etat avaient le monopole de l'exploitation des services de transport au Zaïre, surtout dans les domaines aériens et de la navigation intérieure.

250. Pour la navigation fluvio-lacustre, l'ONATRA pour le fleuve et la SNCZ pour les lacs, jouissaient d'un monopole de fait dans l'exploitation de ces deux réseaux. Mais la dégradation des services offerts par ces deux entreprises, a fait renaître la concurrence qui existait durant l'époque coloniale.

251. Au début des années 1970, les privés effectuaient surtout du transport pour compte propre. Mais devant un excédent de capacité et une sollicitation de plus en plus forte, ce transport s'est ouvert aux tiers.

252. La libéralisation de 1977 ne faisait qu'entériner une situation qui existait depuis longtemps.

253. Deux grands groupes exploitent les transports fluviaux au Zaïre: l'ONATRA et les transporteurs privés. Des études réalisées en 1980 et en 1984, donnaient déjà les indications suivantes:

- la concurrence entre les deux groupes était déjà forte puisque près de 40% du marché étaient pris par le groupe des privés, lequel affichait un dynamisme plus marqué que l'Onatra. Pour la période 1972-1980, cette concurrence enregistrait un taux de croissance de 5,5%, contre une régression de 3,3 % pour l'Onatra;
- on constatait aussi une différenciation dans le sens du trafic avec une concurrence des privées plus vive à la montée, alors que l'Onatra était plus incisif à la descente;
- on notait enfin, une différenciation dans la nature du trafic. A la montée, l'Onatra avait perdu le transport des produits pétroliers et à la descente le bois, mais il gardait un monopole absolu des produits miniers qui représentaient plus de 30% du total de son trafic.

254. Ces tendances qui se dessinaient alors se poursuivent actuellement. L'Onatra est en plein débâcle au profit des privés qui sauve encore un sous-secteur sinistré.

1. L'ONATRA

255. Ce sont les contre-performances de l'exploitation des voies fluviales, elles-mêmes entretenues principalement par l'effondrement de l'économie zaïroise, qui sont à la base de la baisse des activités de cette entreprise.

256. L'évolution du trafic entre 1988 et 1993 se passe de tout commentaire. Le tonnage transporté est passé de 654.000 tonnes à 39.000 tonnes se répartissant comme suit: 19t à la montée en 1993 contre 421.000 t en 1988; et à la descente, 13.000 t contre 193.000t aux mêmes périodes.

257. Sur l'axe fluvial, entre Kisangani et Kinshasa, le trafic est passé de 157.000t (1988) à 13.000t (1993), la montée accusant la baisse la plus importante, soit 2.000t seulement (1993) contre 58.000t (1988).

258. Quand on compare deux exercices plus proches 1992 et 1993, la tendance reste la même. Le tonnage transporté en 1993 accuse une baisse de 63,35% par rapport à celui de 1992, 39.000 tonnes contre 106.000 tonnes. Cette baisse est sensible tant à la montée qu'à la descente.

Tableau n°24: Evolution du trafic voies fluviales OTP

en milliers de tonnes

Trafic	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Descente	421	408	300	145	68	19
Inter.*	38	31	22	18	9	6
Montée	193	168	128	64	28	7
Locale**	2	32	11	4	1	7
Total	654	639	461	231	106	39
Voyag.						

Source: Rapport exercice 1993 OTP.

* Trafic effectué entre les différents ports de l'intérieur.

** Trafic entre Kinshasa et Brazzaville.

Tableau n°25: Evolution du trafic voies fluviale sur l'axe Kinshasa - Kisangani

en milliers de tonnes

Trafic	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Montée	99	89	75	37	17	11
Descente	58	33	24	7	0	2
Total	157	122	99	44	17	13

Source : rapport exercice 1993 OTP.

259. A la montée, le tonnage a connu une régression de 74,75% avec la perte quasiment du trafic le plus lucratif: inflammables -100%, ciment -94,98%, farine -97,69%, vivres -94,78% et cargo général -79,36%.

260. A la descente, c'est surtout la perte des produits miniers liée aux difficultés de la Gécamines Exploitation qui explique les mauvaises performances.

261. Sur l'axe Kinshasa-Kisangani la situation n'est pas différente car comme mentionné ci-dessus, de 157.000 tonnes en 1988, le trafic est passé à 13.000 tonnes, ce qui correspond à une régression de plus de 120%.

262. Cette situation s'explique à plusieurs niveaux:

i) Causes exogènes: issues des facteurs qui frappent et paralysent l'économie zaïroises, dont:

- la réduction très sensible de l'activité économique et partant des transactions commerciales avec l'hinterland;
- la forte baisse du trafic sur la voie nationale due à l'arrêt quasi total de la production des usines de la Gécamine Exploitation;
- l'insuffisance d'entretien du balisage des voies navigables rendant la navigation difficile;
- le développement croissant de la concurrence fluviale.

ii) les causes endogènes:

- la vétusté et insuffisance des moyens de production, notamment des unités d'affluents;
- les difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange et outillage par manque de moyens financiers ainsi que les difficultés d'approvisionnement en carburant et lubrifiant entraînant le non respect des programmes et horaires des voyages, le faible taux d'utilisation du matériel;
- l'absence de la culture de marketing face à la clientèle.

263. Cette situation interpelle tout le groupe ONATRA et les efforts sont à engager à tous les niveaux.

Tableau n°26: Evolution des moyens mis en exploitation

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Réseau expl.: longueur	8.060	8.060	8.060	8.060	8.060	8.060
. Fleuve	1.734	1.736	1.736	1.736	1.736	1.736
.Kasaï	605	605	605	605	605	605
Nbr. départ	196	103	72	103	72	18
Capacité offerte (1000 t)	1.000	562	410	204	-	-

Source : Rapport exercice 1993 OTP.

2. Les privés

264. On se réfère au partage du trafic sur l'axe fluvial Kisangani-Kinshasa pour montrer le dynamisme actuel du groupe des privés. Sur cet axe, ce groupe intervient pour plus de 80% du trafic contre moins de 20% à l'ONATRA.

265. Plus de 26 armateurs privés exploitent cet axe avec 42 pousseurs et 91 barges. La capacité moyenne des barges en exploitation est de l'ordre 250 tonnes.

3. La SNCZ-SFE

266. La SFE connaît un effondrement total dans son exploitation sur les liaisons fluviales. La seule liaison qu'elle exploitait encore Kindu-Ubundu est actuellement arrêtée. Le Holding SNCZ étudient les possibilités de s'associer avec des privés, notamment sud-africains et belges, pour relancer les activités du groupe. Cependant, d'après les dernières informations, s'il devait y avoir un accord, il ne concernerait que l'exploitation des réseaux ferroviaires interconnectés.

2.4. La desserte ferroviaire du port de Kisangani

267. Les chemins de fer Zaïrois traversent une situation difficile laquelle demande une expertise qui dépasse le cadre de cette étude. En effet, le délabrement du réseau et les difficultés de fonctionnement sont tels qu'une solution à ces problèmes appelle d'abord une évaluation technique et de la voie et du matériel pour connaître leur degré d'usure et de dégradation. Au niveau de l'exploitation, il faudra procéder à un audit complet de la situation pour préconiser la thérapeutique à appliquer.

268. A l'heure actuelle les entreprises du groupe SNCZ sont dans l'incapacité d'assurer normalement l'entretien courant de l'outil de travail ni de couvrir leurs dépenses de fonctionnement.

269. A ces problèmes de gestion, s'ajoute le climat politique qui prévaut dans la zone d'activités de l'entreprise, minant d'une part les relations de travail entre les agents et d'autre part les rapports entre les filiales.

2.4.1. Structure et caractéristiques du réseau

270. Depuis l'indépendance du pays en 1960, le secteur ferroviaire a connu deux restructurations, en 1974 et 1991.

A. Réforme de 1974

271. En 1974 l'Etat avait décidé de regrouper tous les réseaux ferroviaires du Zaïre en mettant ensemble des réseaux qui appartenaient au secteur privé: le réseau de la KDL au sud et au centre, le réseau de la CFL à l'est et le réseau CVZ au Nord. Il avait ainsi créé ainsi la SNCZ, Société Nationale des Chemins de Fer du Zaïre.

272. La SNCZ était une entreprise publique à caractère technique, industriel et commercial, dotée d'une personnalité juridique. Elle organisait sa gestion et son exploitation autour de quatre unités de production : la Région Sud, la Région Centre, La Région Est et la Région Nord.

273. Les Régions Sud, Centre et Est proviennent du réseau KDL et du réseau CFL et constituaient un réseau ferroviaire interconnecté aux réseaux lacustres (Tanganyika) par le port de Kalemie, avec une prolongation sur le lac Kivu par une liaison routière entre ces deux lacs. Le tronçon Kindu-Ubundu du fleuve Zaïre assurait la jonction au petit tronçon ferroviaire Ubundu-Kisangani (rive gauche). La Région Nord cadre avec l'ancien VICIZAIRE qui exploitait dans le Nord du pays une ligne n'ayant aucune interconnexion avec les autres réseaux de l'entreprise.

274. La réforme de 1974, en fusionnant en une seule entreprise publique des anciennes entités privées, voulait offrir un cadre de redynamisation de l'ensemble du système de transport de surface desservi par ces entités autour du noyau central qu'était le KDL qui disposait alors des atouts importants:

- un capital de transport rémunérateur en monnaie locale (trafic Gécamines et cargo général) et en devises (trafic de transit zambien, 11 millions US\$ par an en 1974);

- un capital physique performant répondant à toutes les normes d'entretien, de fiabilité et de disponibilité;
- un système de management performant,
- une forte culture d'entreprise.

275. Par suite des facteurs tant internes qu'externes, ces différents atouts s'étaient dépréciés pour finir par fragiliser le nouvel ensemble.

276. Les 17 ans de la SNCZ étaient marqués par la dégradation de différents indicateurs de performance caractérisés par:

- la baisse du volume de trafic (trafic Gécamines et cargo général);
- la diminution des recettes en termes réels en monnaie locale et la disparition de la source de devises due à la fermeture de la voie de Lobito (qui avait fait perdre le trafic de transit zambien);
- la détérioration de tous les indices de production du matériel procédant de la précarité des moyens techniques toujours insuffisants affectant ainsi l'outil de production;
- l'accroissement important des charges sociale au détriment de charges productives suite à une politique qui hésitait à appliquer le principe de l'adéquation des effectifs du personnel au niveau de production;
- la politisation des rapports professionnels et l'ouverture des structures managériales fonctionnarisées.

277. Malgré la mise en place d'au moins deux programmes avec la Banque Mondiale (Premier et deuxième projet ferroviaire à partir de 1978 et Premier projet de réhabilitation de transports en 1989), la situation s'empirait et avec les grèves de 1990, la société s'était retrouvée dans un état de quasi cessation de paiement. Elle ne pouvait ni payer l'entretien courant de son outil de production, ni ses dépenses de fonctionnement. Devant une telle situation, avec l'appui des principaux bailleurs de fonds, on avait alors procédé à la réforme de 1991.

B. La réforme de 1991

278. Par l'ordonnance n° 91-036- du 3 avril 1991, la SNCZ est devenu une entreprise publique "Holding" avec en son sein trois filiales, établissements publics à caractère commercial et industriel, dotées chacune d'une personnalité juridique et jouissant d'une autonomie financière. Un conseil d'administration commun chapeaute l'ensemble de trois filiales. Les objectifs visés par la réforme, étaient la recherche de la viabilité financière et la restauration des normes de compétitivité.

279. Selon les concepteurs de cette restructuration, le principe de la scission de la SNCZ en trois entités a résulté des facteurs endogènes ci-après:

- le gigantisme du réseau et la diversité des modes de transport impliqués confrontés à une gestion unique;
- le développement de la subvention croisée, remontant à la création de la SNCZ, et ayant abouti à la décapitalisation progressive de l'ensemble du système et à la disparition de son fonds de roulement;
- l'organisation centralisée et les méthodes de gestion d'entreprises publiques.

280. Les filiales ainsi créées sont:

- l'Office des chemins de Fer du Sud "OCS", qui reprend l'ensemble d'activités exercées par les Régions Sud et Centre de la SNCZ. Son réseau va de Sakania à Ilebo et de Tenke à Dilolo soit, 2.356 Km de voies dont 844 Km électrifiés;
- la Société des Chemins de Fer de l'Est "SFE" regroupe l'ancienne région d'exploitation EST qui va de Kamina à Kalemie, de Kabalo à Kindu et de Kindu-Ubundu-Kisangani, soit 1.161 Km de voies.
- l'Office des Chemins de fer des Uélés "CFU", issue de l'ancienne région Nord, avec un réseau de 1.021 Km de voies et dont le siège a été transféré d'Isiro à Aketi.

281. Chaque filiale est gérée par un administrateur directeur général assisté d'un directeur général adjoint. Un comité de gestion assume la responsabilité de la gestion courante.

2.4.2. Situation actuelle des entreprises du Groupe SNCZ
"Holding"

282. Les filiales de la SNCZ ont simplement hérité, dans l'ensemble, des situations de crise qui ont miné le fonctionnement et la gestion de l'ancienne structure. A ses difficultés sont venues s'ajouter les perturbations découlant des préalables sur lesquels a été fondée la réforme pour le démarrage des nouvelles entreprises, à savoir:

- le non versement par l'Etat des moyens financiers prévus pour amorcer le redressement de ces entreprises: fonds de démarrage, fonds de roulement indispensables pour alléger leurs charges;
- l'annulation en 1992 par des bailleurs de fonds des crédits du premier projet de réhabilitation des transports, par non observance par le gouvernement des engagements pris. Cette annulation a fait perdre à la SNCZ, l'ONATRA et la RVF 50 millions de US\$;
- la perte des recettes attendues de la Gécamines;
- le délabrement brutal du tissu économique à la suite des troubles sociaux qui ont atteint l'outil de production déjà fortement entamé par sa vétusté et le manque de maintenance.

A. Le trafic

283. Le trafic a connu une baisse très sensible ces dernières années: le niveau de production est passé de 1.855.239.000 d'unités de trafic en 1989 à 198.119.000 U.T en 1993 (une unité de trafic comprend les tonnes kilomètres et les voyageurs kilomètres qui représentent plus ou moins 5% de l'ensemble), soit une baisse de 10%. Aucune filiale n'est épargnée dans cette baisse.

284. La répartition par entreprise se pressente comme suit:

Tableau n°27: Evolution de la production des filiales de la SNCZ

(en 000 Ut)

U.T.	1989	1991	1992	1993
O.C.S.	1.669.715	766.544	490.292	181.629
S.F.E.	166.971	78.089	66.225	16.389
C.F.U.	18.552	p.m.	p.m.	101
Total	1.855.239			198.119

Source: *Etats généraux des entreprise du groupe SNCZ, septembre 1994*

285. C'est l'OCS qui accuse la baisse la plus sensible passant en cinq ans de 1.669.715 UT à 181.629. La SFE qui avait amorti le choc en 1991 et 1992 s'effondre en 1993. Pour la CFU, se pose un problème de survie. L'entreprise a connu un arrêt des activités en 1991 et 1992; la reprise n'est que très timide en 1993: 101.000 UT seulement.

B. Le matériel

i) OCS: cette filiale disposait en 1993 de:

- locomotives: 120 dont 30 en activité soit 25%;
- wagons commerciaux : 3.531 dont 2.212 opérationnels 61%;
- Wagons voyageurs :224 dont 121 opérationnels 54%.

ii) Parc de la SFE en 1995:

- locomotives: grande ligne 3 dont 1 en panne;
- locomotives Ubundu-Kisangani 4 dont 2 en panne.
- cette société ne dispose pas de wagons en propre sur les grandes lignes. Le matériel est utilisé indistinctement entre l'OCS et la SFE. Toutefois lors du partage, la SFE a hérité de 575 wagons opérationnels dont 7 wagons frigorifiques. Pour la liaison Ubundu-Kisangani, la SFE dispose de 80 wagons dont 30 opérationnels.

- iii) Les informations relatives à la CFU n'ont pas pu être obtenues. Confrontée aux difficultés de tous ordres, la CFU a signé avec une société d'exploitation cotonnière, CODENORD un accord tendant à la mise en commun des efforts en vue de relancer ce réseau. Cette dernière société a promis d'intervenir pour 100.000 US\$ pour la réhabilitation des locomotives et l'achat des pièces de rechange.

2.5. Les coûts de transports

A. Les coûts du transport routier

1. Sur les axes routiers zaïrois

286. D'après les informations recueillies à Goma auprès des exploitants des lignes de la desserte, les tarifs en application se présentent de la manière suivante:

- ligne Goma-Kisangani via Beni: les prix varient entre 237 \$ la et 260 \$ la tonne;
- ligne Goma-Butembo-Beni: 74 \$ la tonne;
- ligne Kisangani-Beni: les coûts varient entre 151 \$ et 165 \$ la tonne;
- ligne Kisangani-Bunia: 151 \$ et 165 \$ la tonne.

287. Ce qui donne les coûts suivants à la tonne/kilomètre:

- Goma-Kisangani: 0,19 \$ la t/Km à 0,21 \$ la t/Km;
- Goma-Butembo-Beni: 0,18 \$ la t/Km;
- Kisangani-Beni et Kisangani-Bunia: 0,21\$ à 0,23 \$ la t/Km.

288. On constatera que les coûts d'exploitation des transports sur la desserte routière varient entre 0,18 la t/Km pour les routes convenables et 0,23 \$ la t/Km pour les routes les plus difficiles. Il faut signaler toutefois que les transporteurs qui ont communiqué ces chiffres, TMK et autres privés, refusent d'exploiter l'axe Kisangani-Goma pour mauvais état de la route et baisse de trafic.

Tableau n°28 : Coûts des transports sur l'axe nord
Kisangani-Goma

	Goma- Beni	Kisangani- Bunia	Kisangani- Beni	Goma- Kisangani
Long. (Km)	380	685	730	1.124
Coût (\$/t.)	74	151 à 165	151 à 165	237 à 260
Coût/t.Km (\$/t.Km)	0,18	0,22 à 0,24	0,21 à 0,23	0,19 à 0,21

2. Coûts sur les axes burundais

289. Les coûts de transports sur les axes burundais sont résumés par le tableau suivant:

Tableau n°29: Coûts des transports sur les axes routiers
burundais

	Mombasa- Bujumbura	Dar-es-Sallam- Bujumbura	Ishasha- Bujumbura
Longeur (Km)	1.917	1.529	534
Durée (jours)	15	10	2
Coûts (\$/tonne)	216,72	183,6	135
Coût/t.Km (\$/t.Km)	0,11	0,12	0,25

290. Il ressort de ces données que le mauvais état des routes des tronçons zaïrois de la desserte rencherit les coûts de façon très sensible: 0,11\$/t km sur routes bitumée en bon état (Monobasa-Bujumbura), les coûts atteignent une moyenne de l'ordre de 0,23/t km (entre 0,18 et 0,25\$) sur les tronçons en terre de la partie zaïroise de la desserte.

B. Coûts des transports fluviaux

291. Ce calcul porte sur les prix ONATRA et ceux d'un transporteur privé, Acomar sur la liaison Kinshasa-Kisangani.

292. Pour les données ONATRA, le barème publié ne donne pas l'unité monétaire. Les chiffres donnés sont trop faible pour être en Zaïre monnaie, on a supposé par conséquent qu'ils étaient en dollars.

293. Les tarifs de l'ONATRA sur la ligne Kisangani varie entre 276,78 \$ la tonne, pour la classe tarifaire la plus élevée et 62,311 \$ la tonne pour la classe la plus faible, ce qui donne respectivement, 0,15 \$ la t/Km et 0,06 \$ la t/Km;

294. Les prix d'Acomar sont 4.200 Francs Belges (Fb) ou 140 \$ la tonne pour la classe la plus faible et 11.800 Fb soit 390 \$ la classe la plus élevée. Ce qui donne respectivement 0,08 \$ la t/Km et 0,23 \$ la t/Km.

295. Les coûts fluviaux varient ainsi entre 0,06 et 0,23 la t/Km.

C. Les coûts des transports ferroviaires

296. Les coûts donnés se rapportent aux trois réseaux ferroviaires du Holding SNCZ:

- O.C.S.: 0,12 \$ la t/Km pour la classe la moins chère et 0,18 \$ la t/Km pour la classe la plus élevée; trouvant ces prix élevé, il propose de les ramener à respectivement 0,11 \$ et 0,15 \$ la t/Km.
- S.F.E.: 0,15 \$ la t/Km et 0,24 \$ la t/Km;
- C.F.U.: 0,33 \$ la t/Km et 0,47 la t/Km.

297. La CFU, exploitant une ligne à faible densité de trafic, a les coûts les plus élevés, suivie de la SFE et l'OCS qui a un trafic plus important a les coûts les plus faibles.

D. Les coûts du transport aérien

298. Les différents tarifs appliqués entre Goma et Kisangani sont pour les avions cargo de 0,65\$ le Kg et pour les petits porteurs, 0,75 \$ le Kg. Ainsi une tonne revient à 650 \$ dans un cas et 750\$ dans le second cas. Le prix du fret entre Goma et Kinshasa est de 0,75\$ dollars presque autant que entre Goma et Kisangani. Une tonne/kilomètre par avion est plus élevé entre Kisangani-Goma qu'entre Goma-Kinshasa. Il est respectivement de 1,2\$ la t/Km et 0,46\$ t/Km.

299. La comparaison des coûts entre les différents modes, montre que le fleuve est le moins cher avec des coûts entre 0,06 et 0,23 \$ la t/Km; le chemin de fer à haut trafic, 0,12 et 0,18 \$ la t/Km; la route 0,18 et 0,23 \$ la t/Km; le chemin de fer à faible trafic 0,33 et 0,47 \$ la t/Km; enfin le trafic aérien avec 1,2 \$ la t/Km.

2.6. Le port de Kisangani dans la perspective de son ouverture aux pays de la CEPGL

2. Les perspectives à l'ouverture aux pays de la CEPGL

a. Les problèmes de capacité liés à l'ouverture

300. Pour la détermination de la capacité et des propositions sur les infrastructures à mettre en place, on s'est référé aux considérations antérieures de l'étude CEA/GSY/MULPOC/3/13 du MULPOC de novembre 1991.

i) Considérations sur la demande

301. L'étude du Mulpoc avait estimé la demande qui s'adresserait au port de Kisangani à son ouverture aux pays de la CEPGL, à 200.000 tonnes, dont 150.000 tonnes proviendraient du trafic national de l'hinterland et 50.000 tonnes de l'ouverture du port aux pays de la CEPGL, avec notamment le projet de création d'un complexe d'industrie forestière intégrée de la CEPGL, la promotion possible d'un programme communautaire de développement agricole alimentaire (auto-suffisance alimentaire CEPGL) intéressant l'hinterland du port de Kisangani et la promotion des échanges commerciaux entre les pôles économiques de la CEPGL ainsi qu'entre l'hinterland et ces pôles économiques par le biais de l'axe de désenclavement interne dûment organisé.

302. D'une part au vu des statistiques des cinq dernières années sur les échanges intra-CEPGL qui restent insignifiants, (moins de 1% des échanges globaux de la Communauté) et sur les résultats d'exploitation portuaire; d'autre part en considérant la situation socio-économique du Zaïre et socio-politique de la sous-région, il y a lieu de relativiser une telle estimation peut-être fondée à l'époque, mais optimiste à l'heure actuelle.

Tableau n°30: Importations intra-CEPGL

en milliers de DTS

	1985	1986	1987	1988	1989
Import-intra	9.627	9.349	8.117	11.060	9.487
Import-Hors	1.427.992	1.554.119	1.887.125	2.077.180	2.132.019
% intra/hors	0,67	0,60	0,43	0,53	0,45

Tableau n°31: Exportations intra-CEPGL

	1985	1986	1987	1988	1989
Export-intra	9.438	10.666	9.331	9.862	10.662
Export Hors	1.821.085	1.690.956	1.499.216	1.663.349	1.641.280
%	0,52	0,62	0,62	0,60	0,64

303. Par ailleurs, se baser sur les statistiques découlant de la situation conjoncturelle que traverse le Zaïre et en tirer des conséquences pour l'avenir, alors qu'on a déjà constaté dans le passé la capacité de reprise qu'avait cette économie à partir du moment où la situation se stabilisait (reprise de 1968 à 1974 après l'effondrement des années 1964 à 1966), serait aussi biaisé l'approche du problème.

304. Le réalisme voudrait que l'on aborde le problème par étapes qui déterminerait à chaque fois les objectifs à atteindre.

305. On peut concevoir ainsi le développement des activités au port de Kisangani en deux étapes:

- Première période 1995-2.000:

Durant cette période l'objectif à atteindre serait de retrouver les niveaux du trafic d'entre 1986 et 1990 qui s'établissaient entre 54.000 et 47.000 tonnes et que l'on peut arrondir à 60.000 tonnes.

- La seconde période irait de l'an 2.000 à l'an 2.005:

- . C'est au cours de cette période que l'on pourra envisager l'objectif de 200 000 tonnes. On pense que durant cette période les éléments conjoncturels perturbateurs seront résorbés, la situation économique stabilisée et que certaines mesures préconisées à l'étape précédente commenceront à donner des résultats.

306. Cet objectif peut être envisagé sans trop de pessimisme, puis que l'on constate que dans la situation déclinante de 1990, les ports de Kisangani (Public et privés) ont pu réaliser un trafic de 160 mille tonnes. Une reprise des activités économiques et l'amélioration des infrastructures routières, surtout celles de la desserte du port, auront un impact sur la relance des activités dans toute la zone de l'hinterland du projet.

ii) Considérations sur l'offre

307. Le port, comme on l'a souligné, dispose d'une capacité de manutention actuelle compatible avec l'équipement en place d'environ 35 mille tonnes dans les meilleurs des cas.

308. Le développement de la capacité devra se moduler sur les différents scénarios développés sur la demande, voire les précéder dans le cas où la situation se normalisait plus tôt qu'attendu.

309. A très court-terme, pratiquement aucun investissement n'est à prévoir. Cependant, il faudra veiller à réaliser les travaux d'entretien du port, pour ne pas hypothéquer sa viabilité.

310. A court et moyen terme seront prises non seulement des mesures d'amélioration de la gestion et de la productivité, mais, il faudra aussi engager des investissements sur le matériel et les infrastructures. Toutes ces mesures seront précisées ultérieurement.

CHAPITRE 3:

LES CONTRAINTES ET PROBLÈMES D'EXPLOITATION DU SYSTEME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI

3.1. Les contraintes dans l'exploitation portuaire

3.1.1. Le port de Kisangani

A. Contraintes de gestion

311. Depuis 1991, la structure de gestion du groupe ONATRA est devenue complexe. En effet, par l'ordonnance n° 91-044 du 03/04/1991, l'ONATRA a été érigée en une entreprise publique Holding avec en son sein deux entreprises filiales, établissements publics à caractère commercial et industriel, dotées d'une personnalité juridique et jouissant d'une autonomie financière, l'OTP, Office des Transports et des Ports et L'OCN, Office des Chantiers navals.

312. Le port de Kisangani est rattaché à l'OTP qui compte six départements:

- le département des ports maritimes chargé de l'exploitation des ports fluvio-maritimes de Matadi, Boma et Banana ainsi que de la navigation sur le bief maritime;
- le département du chemin de fer exploite la ligne Matadi-Kinshasa (C.F.M.K.) et le transport ferroviaire urbain dans la ville de Kinshasa;
- le département des voies fluviales exploite le transport sur le fleuve Zaïre (Kinshasa-Kisangani) sur le Kasai (Kinshasa-Ilebo) ainsi que sur les affluents. Ce département a aussi la gestion des ports intérieurs dont le port de Kisangani;
- le département du port de Kinshasa assure l'exploitation de ce port;
- le département financier tient la comptabilité, gère les avoirs financiers, élabore les budgets et les prix de revient des prestations de l'Office;
- le département des ressources humaines s'occupe de la gestion administrative, prévisionnelle et la formation du personnel;
- des structures de la Direction Générale assurent le fonctionnement des services informatique, juridique, commercial, de contrôle, d'approvisionnement, de planification et investissements, de prêts extérieurs et du beach Ngobila pour le trafic entre Kinshasa et Brazzaville.

313. Ainsi administrativement, le port de Kisangani dépend du département des Voies Fluviales. Cette structure est non seulement lourde mais très centralisée:

- les responsables d'une zone de transport de l'ONATRA, qui représentent les intérêts de cette entreprise dans cette zone, ont un niveau hiérarchique bas qui ne leur permet pas d'influer sur la gestion de leur secteur. Toutes les instructions viennent de Kinshasa tant sur la gestion du personnel que la gestion financière ainsi que pour l'exploitation. Ce sont des exécutants des ordres venant de Kinshasa;
- au niveau de l'exploitation, ils ne sont même pas maîtres du fret qu'ils reçoivent ou qu'ils expédient. A la montée, le fret est facturé au départ de Kinshasa, le port final n'assure que la manutention; tandis qu'à la descente, le port de l'intérieur charge la marchandise, la facturation se fait à Kinshasa. En plus ils doivent envoyer à Kinshasa toutes les recettes encaissées sur la manutention. En retour Kinshasa leur envoie les frais de fonctionnement. Avec la crise du système bancaire au Zaïre et la crise des numéraires, ces transferts sont devenus aléatoires et irréguliers handicapant ainsi le fonctionnement normal des services. Toute décision requérant une sortie de fonds requiert une autorisation préalable de Kinshasa;
- les tarifs appliqués sont ceux du groupe et reflètent tous les éléments du prix de revient de l'ensemble, le chef de zone n'a pas le pouvoir de les moduler pour les adapter aux réalités rencontrées sur le terrain. Dans la période de crise que traverse l'économie zaïroise, dans le secteur des transports où la concurrence est très vive, pour les opérateurs du secteur tous les moyens sont devenus bons pour attirer la clientèle notamment au moyen des prix. Il faut avoir une souplesse de fonctionnement pour suivre le mouvement; ce qui n'est pas le cas pour les gérants des ports de l'ONATRA à l'intérieur du pays;

314. Ce manque de souplesse dans la gestion fait que les responsables des ports intérieurs n'ont pas la latitude de pouvoir lutter efficacement contre la concurrence dans le domaine commercial où la rapidité dans la prise de décision est essentielle pour gagner des marchés.

B. Contraintes d'exploitation

a. La sous-utilisation du port

315. Dans la situation du trafic actuel traité par ONATRA, compte tenu de ses infrastructures et de son matériel, le port est en état de fonctionner sans apport d'équipements supplémentaires et est même sous utilisé quand on considère le volume manutentionné ces dernières années.

316. Dans ces conditions, c'est-à-dire, au niveau d'utilisation actuel du matériel qui correspond à 1,5 poste à quai, en fonctionnant avec un shift de 8 heures de travail par jour, ce qui correspond à plus moins ou 6,5 heures de travail effectif, en travaillant 300 jours par an d'où il faut extraire 25% d'arrêt du travail, ce qui revient à 225 jours de travail par an, avec un rendement de 13 t/h par poste, la capacité de manutention du port peut être estimée entre 28.000 et 30.000 tonnes par an. On peut améliorer ce chiffre par l'introduction d'un shift supplémentaire. En travaillant avec 2 shifts de 5 heures chacun, on peut porter la capacité à 35.000 tonnes facilement. Ces données concernent la capacité de chargement et déchargement.

317. Pour ce tonnage, en se référant au calcul fait par le MULPOC dans le document CEA/GSY/MULPOC/CS/3/13, on peut estimer que le stockage ne posera pas trop de problème. Le chariot élévateur en fonctionnement associé à une équipe de manutentionnaires manuels, est capable d'absorber ce trafic.

318. On peut donc affirmer que depuis quelques années le port est utilisé en de ça de sa capacité de manutention. Il est même dans une situation de chômage déguisé.

b. L'état du matériel et des infrastructures

319. L'outil de production du port de Kisangani est vétuste dans son ensemble. Ce qui pose énormément de problème au niveau de l'exploitation: pannes fréquentes, non disponibilité des pièces de rechange pour certains matériels qui ne sont plus fabriqués, consommation élevée de carburant et lubrifiant.

320. Malgré tout, l'outil peut encore servir pour faire face au trafic actuel moyennant un entretien régulier et suivi. Des actions indispensables sont à recommander pour la survie du port, parmi lesquelles:

i) au niveau des infrastructures:

- . réparer rapidement les bittes d'amarrage afin que leur l'état actuel ne puisse pas occasionner d'autres dégâts aux quais;
- . réparer les toitures des entrepôts;

- . entreprendre une étude en vue d'évaluer l'avancement de l'érosion de l'avant port et évaluer les travaux à réaliser;
- . réparer le réservoir d'eau et le système électrique du port devenu vétuste et présente de dangers;
- . remettre en état la clôture de sécurité de l'enceinte du port;

ii) au niveau du matériel:

- . assurer une fourniture régulière en pièces de rechange et lubrifiant pour un entretien régulier;
- . trouver une solution rapide pour le carénage de la grue flottante.

c. Les problèmes posés par la concurrence

321. La prolifération des beaches privés le long de la rive du fleuve à Kisangani est un problème qui ne concerne pas seulement le port, mais le groupe ONATRA, l'Etat et ainsi que la collectivité.

322. La désaffectation pour le port public peut avoir plusieurs explications dont entre autres:

- l'image suscitée par le gestionnaire du port: pour les armateurs, l'ONATRA qui est gestionnaire du port de Kisangani est avant tout un concurrent. Si avec l'aide des autorités ils peuvent obtenir des facilités (disposer des beaches privés) qui leur permettent d'éviter les services de l'ONATRA, ils en profitent;
- les pratiques de gestion du port: dans les ports, qu'il gère, l'ONATRA a pour pratiques de réserver la priorité de traitement à ses bateaux au détriment des tiers, même si ces derniers étaient arrivés les premiers. Suite aux pénalités subies, les armateurs privés préfèrent désertier les installations portuaires de l'ONATRA, cela non seulement à Kisangani, mais dans presque tous les ports intérieurs du pays;
- les coûts et la qualité de service: généralement, même à coûts inférieurs, les armateurs privés préfèrent les beaches privés, en raison de diverses contraintes qu'ils rencontrent dans les ports gérés par ONATRA;
- l'insécurité et les vols qui règnent dans l'enceinte des ports du groupe ONATRA.

3.1.2. Au niveau des autres installations portuaires de la desserte

A. Contraintes des ports des lacs Kivu et Tanganyika

323. Les principaux problèmes rencontrés dans les ports des lacs Kivu et Tanganyika concernent:

- l'ensablement portuaire. Les installations portuaires de ces lacs connaissent un réel problème d'ensablement. Le phénomène est déjà inquiétant pour les ports du lac Kivu dont certains quais sont inutilisables puisque ne présentant plus un mouillage suffisant pour l'accostage. Des propositions ont été faites dans le cadre d'études entreprises par la CEA/MULPOC pour résoudre ces problèmes;
- la vétusté de la flotte. La grande majorité de la flotte qui opère sur les deux lacs est vétuste. C'est le cas pour les grandes sociétés SFE au Zaïre et ARNOLAC au Burundi. Cette tendance est cependant entrain d'être corrigée par l'arrivée de nombreux armateurs privés. Il faut toutefois attirer l'attention sur le fait que si l'arrivée des nouveaux exploitants n'est pas contrôlée, compte tenu de l'offre limitée du marché de transport, elle peut entraîner une concurrence ruineuse préjudiciable aux économies des Etats.

B. Au port de Kindu

324. Le port de Kindu n'est plus en exploitation depuis plus de deux ans et souffre de nombreuses difficultés de gestion de la SFE, notamment:

- vétusté du matériel;
- manque de fonds de roulement pour acquérir les consommables (carburant, pièces de rechange, lubrifiant);
- coût trop élevé de l'exploitation en terme de rendement et de rentabilité.

C. Au port de Kinshasa

325. Le port de Kinshasa est suffisamment équipé mais souffre des difficultés du groupe qui le gère, l'OTP/ONATRA. Les principaux problèmes sont:

- baisse d'activités liées à celle des voies fluviales de l'OTP;
- une sous-utilisation des capacités portuaires corollaire à la raison précédente et à la concurrence des beaches privés;
- un taux élevé d'indisponibilité du matériel lié aux problèmes de fourniture des pièces de rechange et aux difficultés financières.

3.2. Les principales contraintes rencontrées sur les axes de la desserte routières du port de Kisangani

3.2.1. Les contraintes dans l'exploitation des services de transports

A. Au Zaïre

326. Les difficultés rencontrées dans l'exploitation des services routiers diffèrent d'une région à une autre. On peut cependant recenser comme principales contraintes qui augmentent les coûts d'exploitation:

- la difficulté d'approvisionnement en carburant. Toutefois, avec la libéralisation récente du secteur pétrolier, la pénurie du carburant est atténuée dans des régions comme le Nord et Sud Kivu. Pour le Haut-Zaïre et Kisangani en particulier, les approvisionnements se font par routes via Bukavu ou Beni et par voie fluviale à partir de Kinshasa. Seule la région enclavée du Maniema souffre de ce problème;
- la difficulté de trouver des pièces de rechange sur le marché local: inexistence de magasin de pièces de rechange ni de maison de représentation des fabricants du matériel automobile. Les approvisionnements en pièces de rechange viennent des pays voisins, Ouganda, Kenya, Burundi et Rwanda;
- l'absence des garages structurés pour l'entretien régulier et pour les réparations des véhicules;
- le coût élevé d'acquisition de matériel associé à l'inexistence d'une politique de crédits auprès des Banques font qu'un grand nombre d'exploitants n'arrivent à acquérir que du matériel d'occasion moins cher, plus accessible aux bourses des petits exploitants mais aussi moins fiable;
- coût élevé des assurances qui font que beaucoup de véhicules sont exploités sans assurance;

- mais, la principale préoccupation des transporteurs reste les tracasseries de tous ordres rencontrées et l'insécurité sur les routes. Les transporteurs se plaignent de:
 - . nombreux barrages reconnus ou pirates qui encombrant le parcours des routes zaïroises;
 - . les recquisitions du matériel pour le transport des militaires ou des fonctionnaires en déplacement;
 - . la multiplication des taxes officielles (autorisation des transports, taxes voiries, carte d'expertise etc...) et régionales (taxes de transfert des produits agricoles, taxe de transport des produits agricoles en dehors de la région, licence d'achat des produits agricoles);
 - . le manque des télécommunications fiables qui ne permettent pas de suivre l'évolution du matériel en cours de route.

327. La plupart des camionneurs qui exploitent les routes au Zaïre ne publient pas de tarif. La facturation dépend des conditions rencontrées lors de l'opération de transport sur la liaison empruntée et n'est pas par conséquent prédéterminée.

328. Les grands transporteurs organisés du Nord et Sud Kivu préfèrent effectuer le transport international plutôt que de se lancer dans le trafic local à cause, non seulement de l'état des routes et des tracasseries administratives, mais aussi de la baisse de la production nationale qui ne permet plus une exploitation régulière et rentable.

B. Au Burundi

329. Les principales contraintes dont se plaignent les transporteurs burundais sont:

- les prix d'acquisition élevés du matériel transport et les taux d'intérêts prohibitifs appliqués par les banques;
- l'existence de trop nombreuses taxes et de leur niveau élevé:
 - . impôts forfaitaires;
 - . taxe de la mairie;

- . taxe de police, amendes transactionnelles;
- la modification trimestrielles des taux de plusieurs taxes;
- la fixation par l'état des prix de transport sans tenir compte des prix de revient;
- le nombre élevé des barrage qui influent sur la durée de transport.

C. Au Rwanda

330. La situation ayant tellement changé dans ce pays depuis 1994, il est difficile de donner les principales contraintes rencontrées actuellement, mais on pense notamment aux coûts d'acquisition élevés du matériel et aux nombreux barrages de contrôle sur les routes.

3.2.2. Les contraintes rencontrées par les entreprises chargées de l'entretien des infrastructures

331. Les problèmes d'entretien ne se posant pas tellement au Burundi et au Rwanda, l'analyse portera principalement sur l'Office des Routes du Zaïre.

332. L'entretien des routes au Burundi comme au Rwanda est assuré par des services publics dépendant du Ministère des Travaux publics et du développement urbain, la Direction générale des routes pour le Burundi et du Ministère des Travaux publics et des eaux au Rwanda.

333. Ces deux pays ont mis en place des fonds routiers qui fonctionnent avec le prélèvement de la taxe pétrolière.

L'Office des Routes et les problèmes
d'entretien des routes au Zaïre

a) Mission

334. L'Office des Route, ODR, est un organisme de droit public zaïrois, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Il a été créé par l'ordonnance-loi n° 71/023 du 26 mars 1971.

335. La mission lui dévolue, consiste à entretenir, réhabiliter et moderniser le réseau routier à sa charge. Ce réseau défini par l'arrêté départemental n° 79/BCE/TPAT/60/004/71 du 28 février 1971 comprend 57.700 Km de routes dont 20.700 km de routes nationales (RN), 20.000 Km de routes régionales prioritaires(RR1); et 17.000 Km de routes régionales secondaires(RR2).

336. L'Office des Routes est chargé ainsi de:

- la surveillance permanente du réseau;
- la programmation des travaux;
- l'exploitation des bacs;
- l'exécution des travaux d'entretien courant;
- la réalisation des travaux d'équipement comprenant
 - . l'entretien périodique pluriannuel;
 - . la réhabilitation;
 - . la modernisation, notamment le bitumage des routes en terre ou le remplacement des bacs par des ponts.

337. L'ODR peut soit exécuter lui-même ses tâches soit les sous-traiter à des partenaires locaux: entreprises des travaux publics, PME, ONG.

b) Moyens financiers.

338. En 1991 un contrat Programme a été signé entre l'Etat et l'Office des Routes. Ce contrat programme vise principalement l'amélioration du réseau conformément aux stratégies définies dans le Plan Routier Prioritaire, PRP. Sa durée va de fin 1991 à fin 1995. Durant cette période l'Etat s'engage à verser à l'ODR un montant annuel équivalent à 60 millions de dollars américains auquel il faut ajouter 4% pour dépréciation monétaire.

339. Ces dotations minimales devaient permettre à l'ODR de:

- effectuer régulièrement l'entretien de son réseau;
- couvrir ses charges de structure; et
- assurer la contrepartie zaïroise du programme d'équipement des travaux.

340. Le contrat prévoyait en outre des dotations supplémentaires figurant au budget pour ordre de l'Etat de 5 millions et 10 millions US\$ respectivement pour 1994 et 1995. Cet effort du gouvernement devait être soutenu par des financements extérieurs de 989,5 millions US\$ répartis sur la période du contrat.

341. Ce contrat programme avait l'avantage de constituer un document de référence sur le financement, et les moyens à mettre en oeuvre pour sa réalisation. Il avait aussi la clarté de définir les droits et devoirs des uns et des autres.

342. Cependant, depuis sa signature l'exécution n'a pas suivi. D'une part l'Etat n'a jamais respecté ses engagements et d'autre part la suspension de la coopération technique extérieure a privé l'ODR d'une grande partie de ses moyens financiers. Cette diminution des ressources financières s'est traduit par l'état de délabrement des routes. Le tableau ci-après renseigne sur l'évolution des ressources financières de l'Office des Routes.

343. On peut constater ainsi qu'en 1993 et surtout en 1994, l'Office n'a pas disposé des ressources minimales pour assurer son fonctionnement normal.

344. Depuis la mise en place de la politique de rétrocession aux entreprises privées de certains travaux d'entretien, on constate une baisse du personnel qui est passé de 6.279 en 1989 à 2.532 en 1993, le plafond fixé par les accords avec la Banque Mondiale étant de 2.700 agents à ne pas dépasser.

Tableau n°32: Niveau de réalisation des ressources disponibles à l'Office des Routes

(en millions de US\$)

ANNEES	Subventions budgétaires	Décaissement sur financement extérieur	Total
1987	32,70	41,00	72,70
1988	16,60	26,00	42,60
1989	25,00	19,500	44,50
1990	29,9	22,00	51,90
1991	46,10	55,90	102,00
1992	25,90	35,50	61,40
1993	5,06	25,59	30,64
1994	1,25	0,31	1,56

Source: Rapport annuel exercice 1993 ODR.

3.3. Principales Contraintes rencontrées sur la desserte fluviale Kisanqani-Kinshasa

3.3.1. Contraintes d'exploitation des services de transport sur l'axe fluvial Kinshasa-Kisanqani

345. Les principales contraintes rencontrées dans l'exploitation des services de transport sur l'axe fluvial sont commerciales et techniques.

346. Au niveau commercial.

- i) Les activités économiques ayant baissé dans l'ensemble du territoire, les armateurs se livrent actuellement à une grande concurrence pour gagner les marchés. Cette concurrence se fait au détriment des grandes entreprises qui ont des frais fixes élevés.
- ii) la non réglementation de l'accès à la profession et l'escompte de bénéfices substantiels attirent de plus en plus à investir dans le transport fluvial. Un laxisme qui peut conduire à une concurrence ruineuse pour le pays.

347. Au niveau technique, beaucoup de bateaux ne remplissent pas les normes et ne respectent pas les conditions d'exploitation. D'autre part, le balisage du fleuve étant déficient, la navigation devient difficile.

3.3.2. La RVF et les problèmes d'entretien

348. Créée en 1974, la Régie des Voies Fluviales (RVF), a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation fluviale et lacustre sur un réseau de 15.000 kms des voies couvrant les biefs moyen et supérieur.

349. Pour ce faire, la RVF remplit les missions suivantes:

- le balisage et le dragage sur tout le réseau lui dévolu;
- les travaux hydrographiques et hydrologiques dans l'ensemble du réseau.

350. Le rôle de la RVF consiste ainsi à mener des études permettant une meilleure connaissance du régime des cours d'eaux et à exécuter des travaux de balisage et de dragage, en vue d'améliorer et de matérialiser les chenaux de navigation offrant les meilleurs mouillages tant en hautes qu'en basses eaux.

351. Les organes de gestion de la RVF comprennent: le Conseil d'Administration, le Comité de gestion ainsi que le Collège des Commissaires au compte. L'entreprise est gérée par un Président délégué général assisté par un Administrateur délégué-général adjoint. C'est le département technique qui s'occupe de l'hydro-balisage et du chantier naval.

352. Depuis longtemps déjà, la RVF ne s'acquitte plus convenablement de ses tâches. Ses interventions se sont limitées au bief moyen au détriment du bief supérieur dont l'entretien a été marginalisé. A la signature des accords de crédits sur l'amélioration de la navigation fluviale avec la Banque Mondiale et l'IDA, le réseau a été ramené à 4.122 Km incluant le fleuve (axe Kinshasa-Kisangani), les rivières Kasai, Fimi-Lukenie, Ruki-Busia, Lulonga et Mongala.

353. Ces accords ont permis à la RVF de renouveler une partie de son matériel et d'acquérir un baliseur d'affluent, un baliseur d'inspection, une vedette hydrographique, des matériels divers (tôles pour bouées, peintures, etc...), des pièces de rechange et des moteurs de propulsion.

354. En 1994, la RVF n'a pu mettre en exploitation que deux baliseurs sur cinq disponibles et son programme d'activités n'a porté que sur un réseau de plus ou moins 3.000 km comprenant le fleuve, le Kasai, le Kwilu et la Mongala.

355. Le manque de performance de la RVF réside dans la faiblesse de ses ressources financières. Avec le matériel dont elle dispose, la RVF peut correctement entretenir tout le bief moyen sans problème. Mais la crise financière à laquelle elle est confrontée actuellement bloque son fonctionnement normal.

356. Dans le cadre du projet avec la Banque Mondiale, qui a connu beaucoup de difficultés de mise en oeuvre à cause de l'insuffisance des fonds de contrepartie, une étude de restructuration institutionnelle a été réalisée et a proposé la réduction de la taille de l'entreprise par l'allégement des effectifs, le retrait du chantier naval pour une éventuelle privatisation et la sous-traitance des certains travaux de balisage. A ce jour seul l'allégement des effectifs a été réalisé, les autres volets restent en suspens.

357. Avec la suspension il y a trois ans des coopérations avec les partenaires extérieurs, et le non paiement par l'Etat des subventions convenues, la RVF ne vit plus que de ressources propres alimentées par la taxe à la navigation dont le taux de recouvrement n'a jamais atteint 40% depuis 3 ans, suite à la diminution d'activités des armateurs.

358. Pour 1995, sans avoir trouvé d'autres sources de financement, la RVF a mis en place un plan d'activités de plus de 10,13 millions de US\$ dont 3,6 millions US\$ sur financement propre et 6,7 millions US\$ comme subventions de l'Etat.

359. Ce programme vise comme objectifs:

- marquer la présence de la RVF sur le réseau de 4.122 km;
- relancer les études hydrographiques et hydrologiques en vue d'une bonne gestion du réseau fluvial;
- réhabiliter les infrastructures (aides à la navigation) dans les sections rocheuses, ainsi que l'outil de travail;
- relancer les études devant définir le besoin réel pour une reprise des travaux sur les 15.000 km du réseau de base.

360. Ce plan se présente dans ses grandes lignes de la manière suivante:

-	Exploitation de 5 baliseurs:	1.596.000 us\$;
-	Etudes hydrographiques et hydrologiques:	2.420.000 us\$;
-	Réhabilitation balisage:	1.655.000 us\$;
-	réhabilitation matériel:	750.000 us\$;
-	réhabilitation infrastructures:	540.000 us\$;
-	équipement et autres:	1.050.000 us\$;
-	bief supérieur:	2.200.000 us\$;
-	formation:	111.000 us\$;
	Total:	10.320.000 us\$.

361. La réalisation de ce programme paraît peu réaliste si l'on sait qu'en 1994, sur une prévision de 3,5 millions US\$ de perception sur la taxe de navigation, la recette effective n'a été que de 550 000 US\$. Il ne paraît pas possible à la RVF d'obtenir le financement qu'elle a programmé tant que les conditions socio-politiques et économiques n'ont pas changé. La RVF doit redimensionner son programme et ne s'en tenir qu'à l'essentiel, compte tenu des moyens réels.

3.4. Les contraintes sur le réseau multimodal Kisangani-Kindu-Lubumbashi/Kalemie vers Bujumbura-Kigali

362. Le réseaux multimodal connaît d'innombrables difficultés de fonctionnement: arrêt des activités aux ports de Kindu et Kalundu, arrêt de l'exploitation ferroviaire Kisangani-Ubundu et exploitation sporadique de la ligne ferroviaire Kindu-Kabalo.

363. Ces difficultés proviennent essentiellement du mauvais fonctionnement dont souffre le Holding SNCZ et évoquées précédemment. La crise de cette société est aiguë et demande qu'on s'y penche sérieusement. Une expertise plus poussée tant au niveau technique qu'au niveau de la gestion est nécessaire pour mieux appréhender ces problèmes et leur trouver des solutions adéquates.

364. Les principales contraintes rencontrées se rapportent à:

- vieillissement de la voie. Les performances d'une ligne de chemin de fer dépend de sa voie et de son profil. La plupart des lignes de chemin de fer c'est-à-dire l'ensemble composé des rails, ballast et traverses doivent être renouvelées et certains profil rectifiés notamment en ce qui concerne les rayons de courbures;
- vieillissement du matériel et manque d'entretien qui ont pour conséquences:
 - . un faible taux de disponibilité suite à des immobilisations importantes;
 - . des coûts d'exploitation élevés;
 - . des difficultés de trouver de pièces de rechange en particulier pour certains matériels frappés d'arrêt de fabrication;
- difficultés de télécommunications qui provoquent de perturbation dans l'exploitation, notamment avec de longues attentes dans les gares pour les croisements;
- difficultés de gestion et financières qui paralysent les activités de tout le holding SNCZ.

3.5. Contraintes liées aux problèmes de financement des infrastructures

3.5.1. Les problèmes liés à la mobilisation des ressources

365. Les infrastructures de transports exigent beaucoup de moyens financiers d'abord pour leur construction et ensuite pour leur entretien.

366. Les problèmes majeurs rencontrés par l'Office des Routes et par la RVF se résument essentiellement à un manque de moyens financiers pour remplir correctement leur mission.

367. Trois sources principales contribuent au financement de ces deux entreprises: les ressources propres, les subventions de l'Etat dont une partie en subvention d'exploitation et une partie en subvention d'équipement et les ressources extérieures.

368. Les ressources propres sont approvisionnées pour la RVF par les taxes sur la navigation autorisées par la loi; pour l'ODR, elles proviennent de différentes prestations que ses services spécialisés fournissent aux tiers. Comme il ressort des tableaux ci-dessous, la part de cette contribution reste très faible.

TABLEAU N°33: Exécution du budget de la RVF en 1994 (en 1.000 US\$)

Libellé	Prévision	Facturation	Exécution
Taxe de la navigation	2.000	2.987	700
Subvention de l'Etat	3.060	-	0
Ressources extérieures	8.110(1)	-	0
Total	13.170	2.987	700
Dépenses	3.480	-	565

Source: RVF.

(1) Montant prévu par les coopérations multilatérales et bilatérales dont -
4,5 millions de DTS crédit Banque Mondiale;
- 10 millions FB don AGCD; et
- 1,5 millions US\$ don USAID.

Ces montants n'ont pas pu être disponibles depuis la suspension des coopérations techniques avec les différents partenaires.

Tableau n°34: Evolution de l'exécution budgétaire de l'Office des Routes. (en 000 US \$)

Libellé	1992 Prévis.	1992 Exécut.	1993 Prévis.	1993 Exécut.	1994 Exécut.
Fonds propres	-	5.980	-	1.456	-
Subvent. Etat	62.400	25.900	64.900	5.025	1.25
Ressour. Extér.	100.900	35.900	163.900 (2)	25.590	0,31
Total	163.300	67.780	228.800	32.071	1.56

Source: Rapport annuel 1993 ODR

(1) Résultat disponible au 25 octobre 1994.

(2) Comme pour la RVF, ce montant est resté inutilisable à cause de la rupture des coopérations techniques avec les différents bailleurs de fonds. Ainsi les fonds effectivement disponibles au 1er Janvier 1993 se levaient à 36,2 millions de US \$ dont seulement 25,59 millions ont été utilisés. Le solde, constitué du reliquat sur le prêt IDA a été annulé suite à la décision de la Banque Mondiale de suspendre sa coopération avec le Zaïre.

369. Concernant les subventions de l'Etat, elles constituent une part importante dans le financement des infrastructures, mais d'une disponibilité aléatoire. En effet, elles sont irrégulières et versées souvent à compte goutte par voie bancaire et subissent ainsi une décote résultant de l'hyperinflation et du dysfonctionnement du système bancaire qui caractérisent, entre autres, l'économie zaïroise actuelle.

370. Les ressources extérieures qui constituent de loin la source de financement la plus importante, fluctuent au rythme des relations politiques avec les bailleurs de fonds. La suspension des différentes coopérations tant bilatérales que multilatérales, depuis 1991, ont eu pour conséquences l'arrêt voire l'abandon de plusieurs actions amorcées et des plans projetés. Il s'en est suivi une dégradation accélérée de pratiquement toutes les infrastructures de transports. Le problème des ressources pour le financement des infrastructures devient ainsi un problème sérieux devant retenir l'attention des autorités zaïroises.

371. Au niveau de l'utilisation, on constate que les fonds provenant des ressources propres et de la subvention de l'Etat servent essentiellement au fonctionnement des entreprises; seules la subvention d'équipement et les ressources extérieures couvrent l'entretien et la construction des infrastructures.

372. Lorsqu'on examine les tableaux 33 et 34 précédents concernant les ressources de ces entreprises, il se dégage un problème réel et une faiblesse dans la mobilisation des ressources disponibles. Les causes en sont multiples et les responsabilités partagées.

373. Concernant la mobilisation des fonds propres, plusieurs constatations peuvent être relevées:

- d'abord les entreprises manquent souvent de dynamisme pour le recouvrement de leur dû. Il faut étudier tous les mécanismes pour redynamiser le recouvrement et user le cas échéant, avec le concours d'autres services s'il le faut, des prérogatives leur reconnues par la loi, pour arriver à récupérer les créances. Cette collaboration a d'ailleurs été convenue entre la RVF et la Direction de la marine et des voies navigables au cours des derniers états généraux des transports qui se sont tenus à Kinshasa durant le mois de mars 1995;
- les usagers refusent parfois et à juste titre de payer les taxes, en raison des mauvais services rendus par l'entreprise. C'est le cas notamment avec la RVF dans le bief supérieur où aucun travail substantiel n'a été fait depuis plus de dix ans, alors que les armateurs continuent de payer les taxes de balisage et d'entretien du bief navigable. Ces derniers ne voient plus l'utilité de continuer à payer les taxes alors qu'ils sont confrontés à d'énormes difficultés de navigation dues au manque de balisage et d'entretien du chenal de navigation. Des efforts doivent être faits du côté des entreprises pour améliorer la qualité des services rendus.

374. Sur la mobilisation des ressources de l'Etat, les pouvoirs publics doivent avoir à l'esprit que des investissements nécessaires au développement du pays n'intéressent pas toujours les investisseurs privés puisque leurs effets bénéfiques apparaissent sous forme d'effets externes et non pas de rentabilité financière. Les investissements d'infrastructures de transport rentrent en particulier dans cette catégorie.

375. Le Zaïre doit mettre en place des mécanismes permanents de mobilisation des ressources internes pour subvenir aux besoins de financement des infrastructures des transports, et pallier au manque de ressources provenant du budget de l'Etat.

376. Dans l'avenir, avec les tendances fédéralistes qui s'annoncent, il pourrait y avoir un conflit de compétence entre les autorités centrales et les autorités régionales sur la répartition de la prise en charge des dépenses d'infrastructures.

377. Si l'on s'entient aux constitutions antérieures de 1960 et de 1964, qui étaient très décentralisées, la répartition des compétence en matière des infrastructures de transport s'établissait comme suit: étaient de la compétence du pouvoir central:

- la navigation maritime intérieure;
- les lignes aériennes;
- les chemins de fer;
- les routes ou autres voies de communication naturelles ou artificielles qui relient deux ou plusieurs régions ou le territoire national à un territoire étranger ou qu'une loi nationale a déclaré d'intérêt national;
- l'entretien des ports et de balisage.

378. Dans le cas où la constitution en gestation s'inspire du passé, les axes de la desserte de Kisangani entrent dans les critères des infrastructures qui releveront de la compétence nationale.

3.5.2. Le financement des infrastructures

379. Le manque de fonds pour l'entretien des infrastructures et l'état de délabrement actuel des infrastructures au Zaïre, imposent des réflexions sur les différentes solutions à mettre en place en vue de résoudre d'une façon durable cette situation.

380. Les infrastructures de transports sont des biens collectifs, c'est à dire des biens dont un individu ne peut pas s'arroger la jouissance, mais dont l'usage est réservé à toute la collectivité.

381. L'usage et la gestion des infrastructures engendrent des coûts. Tout le problème est de savoir qui supporte ces dépenses et comment en assurer la tarification.

382. La théorie économique préconise la prise en charge de ces dépenses par les usagers par une tarification prélevée sous forme de taxe. La théorie de l'allocation optimale des ressources suggère une tarification au coût marginal pour une gestion optimale des infrastructures.

383. Malheureusement cette même théorie impose comme préalable à son application une situation de plein emploi, c'est-à-dire, une situation d'utilisation intégrale ou presque de la capacité des infrastructures; et un impératif de croissance économique durable. Ce qui n'est pas le cas au Zaïre.

384. D'autre part l'application de la tarification au coût marginal ne couvre pas tous les coûts engendrés par l'usage des infrastructures et conduit toujours à un déficit. Il faut envisager par conséquent d'autres solutions.

385. Au Zaïre, dans le cadre de l'étude du Programme Routier Prioritaire de l'Office des Routes, a été préconisée la constitution d'un fonds routier. Cette étude a examiné les différentes méthodes envisageables pour alimenter ce fonds: budget de l'Etat, taxe routière sur les produits pétroliers, pourcentage sur le droit d'importation et de vente des véhicules ou des pièces détachées, droit de circulation des véhicules, taxe à l'essieu et système de péage routier.

386. Plusieurs de ces taxes sont actuellement perçues dans le secteur routiers au Zaïre, mais beaucoup d'entre elles, sont versées dans le compte des recettes ordinaires de l'Etat et une partie dans les budgets des entités régionales. La rétrocession à l'Office des Routes de la part qui lui revient est toujours difficile voir même problématique.

387. Jusqu'à présent, seule la taxe sur les produits pétroliers finançait une partie des besoins de l'Office des Routes et une autre partie pour ceux de la RVF. Les problèmes de recouvrement ont toujours bloqué une bonne affectation des ressources récoltées.

388. Le recouvrement en était assuré par l'OFIDA sur base d'un pourcentage du prix ad-valorem des produits pétroliers. Mais l'irrégularité de la libération des produits par les compagnies pétrolières a compromis l'efficacité du système.

389. Quant aux autres taxes dont notamment la double taxation qui frappe les véhicule en transit au Zaïre au niveau des postes frontaliers, le péage forfaitaire perçu par l'OFIDA et le péage régional, leur fruit entre dans les recettes du budget de l'Etat et ne va pas directement au secteur des transports sinon indirectement par la subvention de l'Etat quand elle versée aux entreprises.

390. Au Zaïre la mise en place d'un fonds pour infrastructures des transports devient un impératif pour que, comme le dit un rapport de la Banque Mondiale, ce pays ne continue pas d'être cette immense machine à déclasser les investissements.

CHAPITRE 4

ORGANISATION DES SERVICES CONNEXES AUX TRANSPORTS DE TRANSIT SUR LE SYSTEME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI

391. Ce chapitre examine les procédures de transports de transit au Zaïre, au Rwanda et au Burundi ainsi que la politique communautaire en la matière et tous les services et problèmes qui s'y rapportent.

4.1. Les procédures en vigueur sur les axes de transit au Zaïre

392. Les procédures de transit sont complexes au Zaïre car elles impliquent non seulement les services des douanes, mais un ensemble d'intervenants et un ensemble de pratiques, certaines codifiées et d'autres pas, mais dont il faut s'acquitter. Ce qui fait perdre parfois beaucoup de temps et renchérit les coûts de transit. Les procédures présentées ici concernent principalement les procédures douanières.

393. Au niveau de la douane, les procédures diffèrent selon qu'il s'agit du transit à l'exportation ou du transit en l'importation.

A. Transit à l'exportation

394. Pour le transit à l'exportation, la douane demande au départ la levée d'un bordereau en douane couvrant le mouvement des marchandises qui empruntent le fleuve mitoyen jusqu'au port public de Kisangani. Du port public au dernier bureau de sortie, la marchandise est en libre pratique. Au dernier bureau de sortie, l'exportateur doit souscrire une déclaration de sortie définitive "S.D." à laquelle sera joint le certificat d'origine lorsqu'il s'agit des marchandises originaires et spécialement des produits de cru.

395. A ces documents purement douaniers, il faut ajouter les documents suivants:

- l'attestation de circulation pour les transports routiers;
- l'avis de réservation OGEFREM;
- la facture du vendeur;
- le certificat de vérification OZAC; et
- le connaissance.

396. La procédure est lourde et compliquée. Il faut être bien renseigné ou s'assurer des services d'un transitaire.

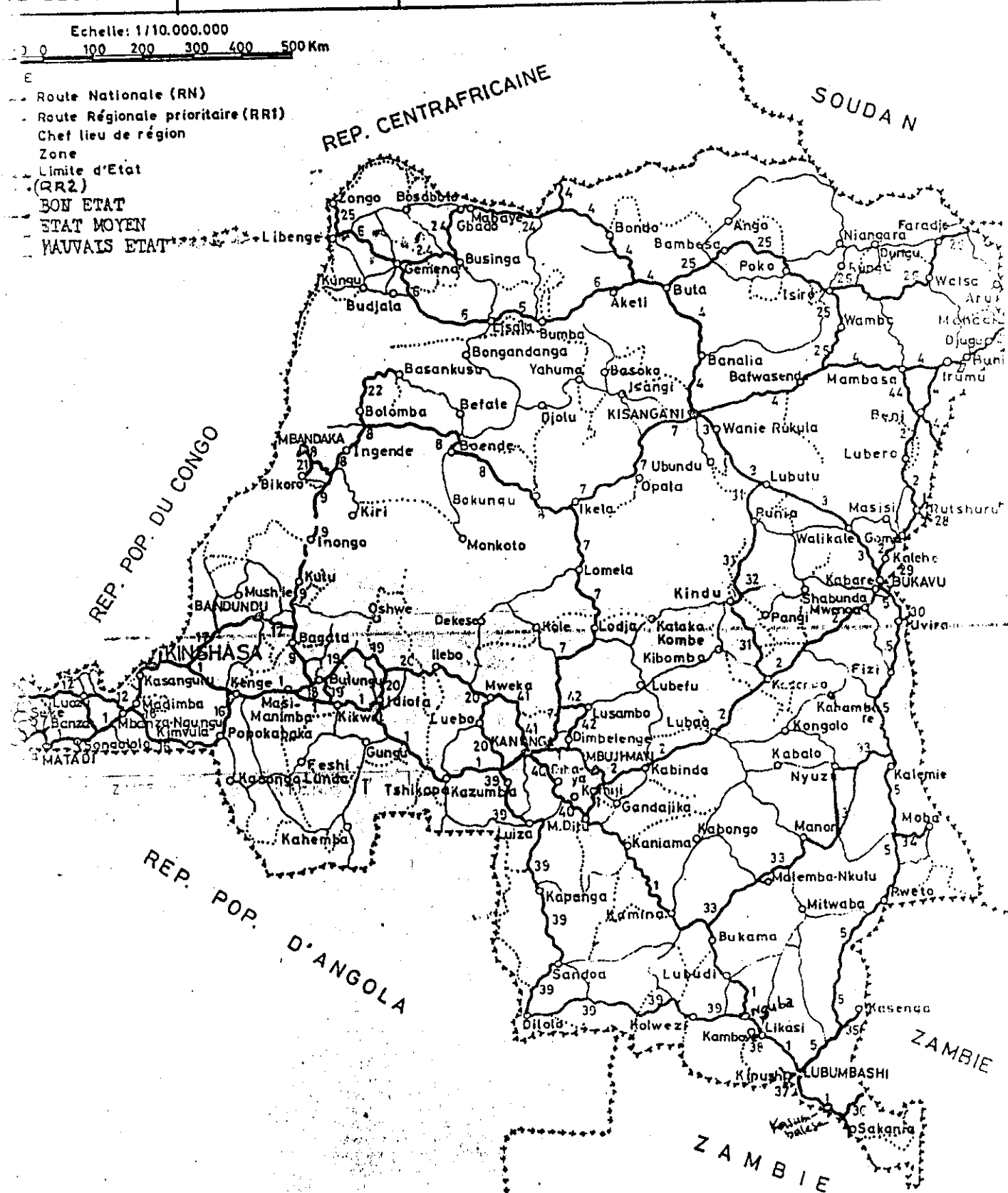
CARTE ROUTIERE DU ZAIRE

DES ROUTES

Echelle: 1/10.000.000

0 100 200 300 400 500 Km

- Route Nationale (RN)
- Route Régionale prioritaire (RR1)
- Chef lieu de région
- Zone
- Limite d'Etat
- (RR2)
- BON ETAT
- ETAT MOYEN
- MAUVAIS ETAT



B. Transit à l'importation

397. Au bureau d'entrée, levée d'une déclaration de transit accompagnée d'un certificat d'origine de transit au cas où le produit originaire du cru a comme destination un bureau autre que le premier bureau d'entrée ou l'étranger. Il faut verser une caution ou prévoir un acte de cautionnement bancaire pour la facilitation des opérations.

398. Comme pour l'export, il y a en plus toutes les formalités concernant les autres services tels que l'OZAC, l'OGEFREM, l'immigration etc.

399. Il faudra arriver à mettre en place des procédures qui déterminent des pratiques douanières plus souples et limitent le nombre de documents à utiliser sur les axes de transit communautaires.

C. Les services actifs à un poste douanier au Zaïre

400. Les frontières zaïroises se caractérisent par l'existence de plusieurs services de contrôle, génèse de multitude tracasseries. On peut citer notamment:

- l'OFIDA pour les formalités douanières;
- le service des transports et communications ou le commissariat fluvial aux ports pour la perception du péage routier et les formalités de navigation;
- le service de l'hygiène;
- la garde civile et la gendarmerie pour la surveillance et la sécurité;
- l'OZAC pour le contrôle de quantité et de qualité;
- le commerce extérieur;
- le parquet général ou le service anti-fraude;

401. A côté de ces principaux services que l'on retrouve dans pratiquement tous les postes frontaliers, il peut en exister d'autres suivant la spécificité locale.

D. Rôles des différents services de transit

1. Les services de douanes

402. Au Zaïre ces services sont exercés par L'Office des Douanes et Accises, OFIDA. Ce service administratif est établi en tant qu'Office et placé sous la tutelle directe du Ministre des Finances. Il applique sur l'ensemble du territoire la législation et la réglementation douanières et en perçoit les recettes. L'office doit aussi étudier et soumettre aux autorités les projets d'arrêtés, d'ordonnances et de lois concernant les douanes. En collaboration avec les services publics intéressés, il peut procéder à la réforme ou à l'harmonisation des procédures et formalités douanières. Ces services sont installés dans toutes les régions du pays, spécialement aux endroits en liaison avec le commerce extérieur.

2. Les transitaires

403. La dénomination transitaire est souvent employée comme appellation générale pour toute une série d'intervenants dans la chaîne du transport: le consignataire de navire (agent maritime), les agents transitaires et agents en douanes.

404. Actuellement, un petit nombre de sociétés étrangères, dont certaines associées à des intérêts zaïrois, dominent les activités de transit tant à l'importation qu'à l'exportation. En dehors des transitaires importants, on constate l'existence d'une pléthore des petits agents transitaires à travers le pays; mais dans la plupart des cas, ils n'ont ni personnel, ni locaux et servent souvent des boîtes aux lettres à certains agents de la douane. Ces transitaires pirates qui ne présentent aucune garantie, causent beaucoup de torts à l'image de la profession et aux entreprises organisées.

405. L'accès à la profession est libre, il suffit tout simplement d'être agréé par la douanes et verser une caution. Pour essayer de réglementer la profession, en 1984, l'ANEZA a publié les conditions générales d'interventions des transitaires, mais ce contrat n'a pas force de loi.

406. Les transitaires les plus importants du Zaïre sont: l'AMIZA, l'AGETRAF et Zaïre Containers. L'Amiza et l'Agetraf sont bien implantés dans la zone de la desserte puisqu'ils sont établis aussi au Rwanda avec Ami-Rwanda et Transintra et au Burundi avec Ami-Burundi et Transintra.

3. L'Office Zaïrois de Contrôle, OZAC

407. Le rôle fortement marqué aux frontières joué par cet Office surprend parfois plus d'un opérateur économique qui tente pour la première d'importer ou d'exporter du Zaïre.

408. L'OZAC a pour mission le contrôle de la qualité, des quantités et de la conformité de toutes les marchandises, échantillons, produit ainsi que le contrôle technique de tous appareils et travaux. Il lui est permis d'exploiter silos, magasins et dépôts sous douane.

409. L'objectif de ce contrôle est double:

- exercer une police administrative de contrôle de la conformité des produits aux normes prescrites par les lois et des règlements;
- effectuer une surveillance commerciale en s'assurant que la qualité et les quantités correspondent aux indications convenues en matière de définition des produits.

410. Pour les procédures, il faut noter que l'importateur, avant d'introduire la licence d'importation à la Banque du Zaïre, doit obtenir un certificat de contrôle de l'OZAC. Pour les exportateurs, le certificat de contrôle de l'OZAC confère un label de qualité.

4.2. Les procédures de transit au Rwanda et au Burundi

411. Pour ces deux autres pays de la Communauté les procédures douanières se présentent comme suit:

1. Pour le Burundi:

- levée d'une déclaration douanière en transit en plusieurs volets à remplir obligatoirement par un transitaire;
- dépôt d'une caution soit par chèque certifié ou en numéraire; cette caution est remboursée à la fin du transit au transitaire sur présentation du volet adéquat de la déclaration dûment rempli;
- en cas de fraude, il est prévu une pénalité de 25%;
- pour la traversée, le convoi est escorté par un agent de la douane dont les frais sont supportés par le déclarant. Les dédouanements des marchandises à Bujumbura, se font obligatoirement à la gare routière pour toutes marchandises transitant par la route.

412. Pour le Rwanda, Les marchandises en provenance de l'étranger ou du Burundi vers la frontière Zaïroise (ou vice-versa) traversent le territoire rwandais en franchise de droits d'entrée. Ces marchandises relèvent des procédures du TIR (Transit International Routier). La difficulté de procédure résulte du passage obligatoire aux Magerwa (Magasins généraux du Rwanda) à Kigali pour le contrôle des opérations de transit.

4.3. La politique communautaire en matière de facilitation de transport de transit

413. Il n'existe pas encore au niveau communautaire une politique ou une réglementation commune en la matière. Une étude réalisée par la CEPGL sur les barrières non tarifaires aux échanges commerciaux dans les pays membres de la CEPGL propose dans sa conclusion la mise sur pied d'un programme d'uniformisation du régime douanier et des réformes institutionnelles, documentaires et procédurières pour les pays de la Communauté.

414. Les textes communautaires actuels concernent le secteur des transports ainsi que ceux plus spécifiques au commerce et aux douanes.

Les textes relatifs au secteur des transports sont:

- le protocole sur les normes de transit des transporteurs routiers entre les pays membres de la CEPGL;
- l'accord entre les trois pays se rapportant à l'assurance de responsabilité civile automobile.

415. Le premier texte définit:

- le réseau routier CEPGL, le même réseau a été repris dans l'Accord de transit du Corridor Nord;
- les normes techniques des véhicules pouvant circuler sur les axes routiers communautaires; et
- les conditions réglementaires pour les véhicules immatriculés dans les Etats membres pour assurer le transport à l'intérieur de trois pays.

416. Ce texte ne définit que le réseau routier et les spécifications sur les véhicules. Il n'inclut pas les questions sur les normes et la réglementation des infrastructures des transports. Les autres modes de transport sont tout simplement omis.

417. Ce caractère trop restrictif affaiblit la portée de ce protocole en tant qu'instrument institutionnel de référence pour l'intégration physique de la CEPGL dont une grande partie du territoire, desservie par les chemins de fer et les voies navigables, n'est pas prise en compte dans le texte.

418. Le second texte sur les assurances met en place un régime de couverture des risques automobiles. Il couvre tous les Etats signataires et permet aux véhicules ainsi assurés de circuler dans les pays de la communauté.

419. Parmi les textes ne concernant pas directement le secteur des transports, figurent tous ceux signés dans les domaines du commerce et de la douane et surtout, un des textes de base de la Communauté, la convention sur la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux et sur le droit d'établissement.

420. L'existence de ces textes auraient dû stimuler les échanges et en particulier le transport de transit dans la communauté. Malheureusement, la non application des textes déjà ratifiés et la non ratification des textes signés, constituent un des freins aux échanges communautaires.

4.4. Les services de logistique dans la desserte du port de Kisangani

421. Ce paragraphe s'intéresse beaucoup plus à la situation au Zaïre, puisque c'est dans ce pays que les problèmes se posent avec plus d'acuité. Au Rwanda et au Burundi les problèmes de logistique sont moindres, ces pays disposent de suffisamment de facilités en matière de garages, d'approvisionnement en pièces de rechange et en carburant.

A. Les approvisionnements en carburants

422. Depuis la libéralisation du secteur pétrolier, l'approvisionnement en produits pétroliers ne se pose plus tellement dans l'hinterland de la zone de desserte du port de Kisangani, le Maniema excepté: les distributeurs officiels et privés se partagent le marché.

423. La ville de Kisangani et la Région du Haut-Zaïre sont approvisionnées par deux voies: le fleuve à partir de Kinshasa et la route pour les produits pétroliers venant de la côte est-africaine. Trois grands distributeurs officiels sont installés à Kisangani: FINA-Zaïre, Zaïre-Shell et la Société Commerciale Pétro-Zaïre (SCP) qui est une association entre le groupe ELF et la société Pétro-Zaïre. Les produits sont distribués ville à Kisangani à la pompe et par fûts de 200 litres. Ce dernier mode de conditionnement sert aussi pour la distribution à l'intérieur du pays. A côté des distributeurs officiels, il existe une multitude de privés qui s'approvisionnent à partir du Kenya et qui distribuent les produits dans la ville. L'approvisionnement par route était le plus usité avant la détérioration des infrastructures empruntées à cet effet.

Tableau n°35: Statistiques des ventes carburants SCP/Kisangani.

(en m3)

ANNEES	ESSENCE	PETROLE/JET	GASOIL
1993	340,0	834,0	818,6
1994	197,8	737,4	306,8
1995	33,2	80,1	13,8
jan.-fév.			

Source: SCP, Kisangani.

424. Les prix officiels s'établissent comme suit à Kisangani:

- Essence = 0,702 US\$ le litre
- Pétrole = 0,582 US\$ le litre
- Gasoil = 0,653 US\$ le litre.

425. Pour le Nord et le Sud Kivu, les approvisionnements sont assurés autant par les distributeurs officiels dans Goma (AGIP et FINA) et Bukavu (FINA) que par les privés dont la plupart ont installé des stations services. L'intérieur de ces deux régions est alimenté par des privés. Toutes les fournitures viennent de la côte est-africaine, Ouganda, Kenya ou Tanzanie. On constate de plus en plus dans ces deux régions la présence des transporteurs ougandais, kenyans et tanzaniens qui viennent vendre leurs produits au Zaïre. Le prix du carburant varie dans ces deux régions entre 0,7 et 0,8 US\$ le litre.

426. Seul le Maniema enclavé est mal approvisionné. Depuis que les voies d'accès à cette région ne sont plus opérationnelles, la situation est très difficile. Quelques faibles quantités proviennent de Kisangani soit par avion, soit quand un transporteur arrive à affronter l'état de la route et à passer. Les prix suivent parallèlement l'importance des coûts engagés. Depuis la raréfaction des convois ferroviaires, le carburant qui venait de Kalemie n'arrive plus et celui qui venait de Kisangani par train et fleuve est arrêté.

427. Quand on s'engage sur les routes de l'intérieur du Zaïre, il faut avoir à l'esprit que c'est seulement dans quelques grands centres que l'on peut trouver du carburant, et se munir par conséquent des réserves suffisantes pour éviter toute surprise.

B. L'approvisionnement en pièces de rechange, les facilités de réparation (garages)

1. Approvisionnement en pièces de rechange

428. Dans tous les grands centres, on trouve les pièces de rechange usuelles: bougies, vis platinées, filtres et autres. Mais pour les grandes pièces des moteurs, il faut commander soit à Kinshasa, soit dans les pays voisins, Rwanda, Burundi, Ouganda ou Kenya. Ce qui rend le délais d'immobilisation du matériel assez long.

429. Il n'existe pas dans toute la zone zaïroises de la desserte de grandes maisons de vente de pièces de rechange, ni des maisons de représentation de grandes marques de fabrication de matériel de transport.

2. Garages

430. Comme pour les pièces de rechange, il se pose un problème pour la réparation des véhicules, puisqu'il n'existe pas des grands garages équipés et bien outillés pour des interventions fiables, à part ceux appartenant à quelques transporteurs importants pour les besoins de leur exploitation.

4.5. Les besoins en formation

431. Trois grands domaines de formation se dégagent des aspirations des opérateurs économiques du secteur des transports: la maîtrise des techniques modernes de gestion, le recyclage technique et l'éducation civique.

A. La maîtrise des techniques de gestion

432. Les réunions tenues avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Burundi et l'ANEZA du Haut-Zaïre, ont dégagé un besoin de la part des opérateurs économiques du secteur informel qui exploitent les transports pour une connaissance même sommaire des instruments modernes de gestion, surtout la comptabilité, afin de leur permettre de suivre et d'améliorer la gestion de leurs affaires. De telles formations peuvent être facilement organisées avec le concours des chambres de commerce et beaucoup d'organismes spécialisés dans ce domaine que l'on retrouve dans la sous-région et dans les trois pays.

B. La formation technique

433. Des entreprises comme l'Office des Routes, ont senti depuis longtemps le besoin de former leur personnel dans tous les domaines qui intéressent ses activités. En effet ne trouvant pas toujours sur le marché la qualification qui lui convient, l'Office des Routes a installé dans tous les sites d'exploitation où il dispose des brigades d'entretien, des centres de formation pour ses agents. Depuis un certain temps, ces centres sont de plus en plus sollicités par d'autres entreprises et des personnes extérieures.

434. Cette expérience montre que les besoins en formation existent. Les contacts avec les agents du port de Kisangani, comme d'ailleurs avec le représentant des Chemins de Fer des Uélés le confirment.

435. Il serait souhaitable de recenser et d'encourager des tels centres et étudier les types d'actions à réaliser.

C. L'éducation civique

436. L'éducation civique concerne surtout la vulgarisation du code de la route, la sécurité routière et les règles de comportement vis-à-vis des infrastructures mises à la disposition des usagers.

437. Ces cycles de formation et de vulgarisation devraient concerner principalement le personnel de conduite et d'accompagnement des véhicules. Un grand nombre d'entre eux formés sur le tas, connaissent à peine ou ont oublié les grands principes du code de la route. Beaucoup d'accidents qui se commettent sur la route pourraient être évités avec des tels cycles de formation. En outre, un grand nombre de dégradations des infrastructures, sont dues à des usages répréhensibles ou à un mauvais comportement des usagers.

4.6. Le transport multimodal

438. Comparativement au niveau de conteneurisation observé sur les parties burundaise et rwandaise du système de desserte du port de Kisangani, le nombre de conteneurs qui transite actuellement sur les routes zaïroises est modeste. La flotte de véhicules disponible n'est pas adaptée à un tel transport et en plus la capacité de traitement des conteneurs, même si elle existe dans presque tous les ports, est limitée.

439. En effet, tous les interfaces de transport intermodal sont équipés de grues derrick pour la manutention des conteneurs. Dans de nombreux cas, ce matériel est non seulement vieux, mais a une capacité de traitement insuffisante. Seuls les ports de Kinshasa et Bujumbura sont conséquemment équipés et en matériel et en installation pour un trafic intensif de conteneurs.

Chapitre 5:

PROPOSITIONS D' AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE DESSERTE DU PORT DE KISANGANI: SOLUTIONS ALTERNATIVES ET JUSTIFICATIONS

440. L'état des infrastructures, les problèmes et la situation qui prévalent sur le réseau de desserte du port de Kisangani ont été analysés dans les chapitres précédents.

441. Les considérations qui suivent, partant de ces divers éléments, proposent des solutions susceptibles d'aider à améliorer l'organisation et le fonctionnement de ce système de desserte dans une perspective de son exploitation rationnelle pour le renforcement de l'intégration de la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs.

5.1. Diagnostic de la situation actuelle

442. Au niveau des infrastructures on constate que le port de Kisangani est desservi par un système multimodal qui intègre dans une organisation cohérente des éléments relevant des modes différents rail, route, voie d'eau et ports.

443. L'existence d'un si grand nombre de modes de transport entraîne des nombreuses ruptures de charge et pose un problème de coordination dans l'exploitation et dans l'organisation de l'ensemble du système.

444. Les ruptures de charge ont des implications au niveau des coûts des infrastructures et des coûts de fonctionnement tandis que la coordination de cet ensemble aussi hétérogène demande un fonctionnement adéquat de chaque élément de la chaîne pour éviter les goulots d'étranglement qui paralysent ou compromettent l'efficacité de l'ensemble.

445. Or, la plupart des éléments qui participent à la chaîne de l'un ou l'autre des axes de desserte du port de Kisangani, routes, voies d'eau intérieures, chemins de fer, ports, posent différents problèmes. Ils connaissent des difficultés qui constituent des goulots d'étranglement faisant que l'ensemble du système de desserte ne fonctionne pas convenablement.

446. Les infrastructures routières dans la partie zaïroise de la desserte se trouvent dans un mauvais état.

447. La cause principale de cette situation est le manque d'entretien de ce réseau situé dans une zone climatique caractérisée par des fortes précipitations et la luxuriance de la végétation.

448. Une pénurie des ressources financières explique cet état d'abandon du réseau routier zaïrois. Toute solution durable dans ce domaine doit passer par la mise en place des ressources nationales propres pour subvenir aux besoins énormes requis

ce domaine doit passer par la mise en place des ressources nationales propres pour subvenir aux besoins énormes requis.

449. Au niveau du port de Kisangani, on observe une baisse des activités et le port fonctionne actuellement en dessous de sa capacité de manutention et de loin en deça de la capacité de ses installations.

450. Les raisons en sont à rechercher beaucoup plus au niveau de l'organisation et du fonctionnement du port qu'au niveau de ses infrastructures et superstructures.

451. Les autres maillons de la chaîne connaissent chacun à ce qui le concerne, des problèmes divers: ensablement pour les ports du lac Kivu et Tanganyika, vétusté des infrastructures et du matériel conjuguée à des problèmes aigus de gestion pour les infrastructures ferroviaires et déficience de balisage pour la navigation fluviale.

452. La logique voudrait que pour un fonctionnement harmonieux du système, des solutions soient d'abord trouvées au niveau de chaque éléments en particulier et ensuite au niveau de l'organisation de l'ensemble du système.

453. L'exploitation du système de desserte fonctionne actuellement comme un système interne national notamment zaïrois et non pas encore comme un réseau d'intégration CEPGL. Il faut par conséquent concevoir des mécanismes devant permettre au système de contribuer réellement et efficacement à l'intégration et au désenclavement interne du territoire de la CEPGL.

5.2. Propositions et justifications de solutions

5.2.1. Détermination d'un programme minimum

A. Définition des phases

454. Dans la perspective d'intégration communautaire du système de desserte du port de Kisangani, l'étude réalisée par le Mulpoc de Gisenyi, définissait trois phases de développement

455. La première phase concernait les mesures à prendre pour l'amélioration des mécanismes institutionnels du système de desserte du port de Kisangani. Il s'agissait notamment de:

- l'institutionnalisation au niveau de la CEPGL du système de desserte;
- l'amélioration des services d'appui aux activités de transport opérant sur ce système;

- l'élaboration, adoption et mise en application de dispositions réglementant le transit CEPGL sur ce système.

456. La deuxième et la troisième phases concernaient directement les actions à réaliser au port:

- l'étude technique de la protection des berges
- la réalisation des travaux de protection des berges en amont des quais de l'actuel port ONATRA;
- la troisième phase se situait dans l'optique d'une augmentation de la demande qui nécessiterait une extension du port. On prévoyait dans ce cas, une étude d'opportunité pour l'extension des quais en vue de l'aménagement d'une aire spécialisée au traitement des conteneurs et/ou d'une aire spécialisée au dépôtage et à la manutention des grumes.

457. Les recommandations de la présente étude s'insèrent dans les propositions de la première phase de l'étude du CEA/Mulpoc mais recentrées sur des problèmes découlant principalement de l'évolution de la situation sur le terrain et nécessitant actuellement des solutions plus urgentes.

458. En effet les propositions formulées par la CEA/Mulpoc insistaient plus particulièrement à la mise en place des mécanismes institutionnels communautaires durant la première phase. Cependant, les diagnostics de la situation actuelle sur le terrain exigent en priorité des décisions et actions urgentes devant permettre d'arrêter la dégradation des infrastructures, principalement au niveau des différents maillons zairois du système de desserte. C'est seulement après ou si possible parallèlement à la solution y apportée que l'on abordera les questions relatives à la mise en place des mécanismes institutionnels communautaires.

459. D'autre part il faut circonscrire les phases dans le temps pour avoir des échéances et des points de repaire qui guident les actions à entreprendre.

460. La première étape devra être une étape de court terme, d'une durée de 3 ans. Il est permis de croire que pendant cette période les éléments perturbateurs qui secouent la sous-région sur les plans social, politique et économique se seront estompés.

B. Les objectifs

461. Les efforts seront mobilisés durant la première étape pour stabiliser la situation au niveau des infrastructures et les objectifs à atteindre sont:

- définir des actions prioritaires de remise en état d'un réseau minimal pouvant faire l'objet d'un suivi communautaire et mettre en place des mécanismes institutionnels communautaires de suivi de l'évolution de la situation;
- entreprendre les démarches permettant la mise en place au Zaïre d'une structure efficace de mobilisation des ressources internes pour les besoins des infrastructures.

5.2.2. Programme prioritaire minimal de la première phase

A. Définition d'un système minimal communautaire de desserte du port de Kisangani et des actions pouvant faire l'objet du suivi durant la première phase

1. Définition du réseau minimal

462. La partie commune du réseau étant l'axe fluvial Kisangani-Kinshasa, la comparaison portera donc sur les trois axes du maillon en amont de Kisangani. L'axe n° 1: Bujumbura/Kigali-Goma-Beni-Niania-Kisangani l'axe n° 2: Bujumbura/Kigali-Bukavu-Walikale-Kisangani et l'axe n° 3: Kigali/Bujumbura-Kalemie-Kindu-ubundu-Kisangani.

Axe n°1: Bujumbura/Kigali-Goma-Beni-Niania-Kisangani.

463. Longueur: Plus de 1.600 Km à partir de Bujumbura dont plus ou moins 600 Km (Bujumbura-Kigali-Goma-Rwindi) asphaltés et le reste en terre;

Avantages de cet axe:

- une seule rupture de charge, le port de Kisangani;
- dessert une zone d'une forte densité démographique et plus urbanisée;
- dessert une zone de production agricole importante;

- dessert une zone dynamique sur le plan économique et commercial;
- tronçon Kasindi-Beni-Kisangani, tronçon de la transafricaine Mombasa-Lagos donc pouvant bénéficier d'une meilleure chance de financement au niveau international;
- l'axe est opérationnel et vient de faire l'objet de travaux de réhabilitation de la part de l'Office des routes (220 Km). Il bénéficie à cet égard des interventions d'une institution nationale suffisamment équipée, l'ODR mais ne disposant pas actuellement de ressources financières suffisantes pour accomplir sa mission avec efficacité.

464. Inconvénients:

- parcours de plus de 1.600 Km au départ de Bujumbura;
- mauvais état de la route dans le Haut-Zaïre entre Niania et Komanda.

Axe n°2: Kisangani-Walikale-Bukavu-Bujumbura/Kigali.

465. Longueur: 900 Km à partir de Kigali et 788 Km à partir de Bujumbura jusqu'à Kisangani.

466. Avantages:

- Une seule rupture de charge, le port de Kisangani;
- distance plus courte par rapport à l'axe nord;
- par rapport à l'axe nord qui est une route commerciale, cette route sert plutôt d'axe de jonction.

467. Inconvénients:

- route traverse une zone forestière difficile;
- la zone desservie est faiblement peuplée;
- la zone traversée est moins intéressante économiquement par rapport à la zone desservie par l'axe nord;
- infrastructures en plus mauvais état que sur l'axe nord et mal entretenues;
- travaux de réhabilitation consistant:
 - . réhabiliter les parties revêtues dégradées Kisangani-Lubutu 250 Km et Bukavu-Hombo 120 Km;

- . réhabiliter la route en terre entre Hombo-Walikale 71 Km et trouver le financement pour son revêtement;
- . réhabiliter le tronçon Lubutu-Walikale 195 Km;
- . réfection des ponts de tout l'axe routier;
- cet axe n'est qu'une bretelle de la transafricaine donc moindre priorité par rapport à l'axe Nord qui lui fait partie de la transafricaine;

Axe n°3: Kigali-Bujumbura-Kalemie-Kindu-Ubundu-Kisangani

468. Caractéristiques: axe multimodal avec 5 ruptures de charges; dont Kigali-Bujumbura par route en bon état; Bujumbura-Kalemie par navigation lacustre, Kalemie-Kindu par chemin de fer, Kindu-Ubundu par navigation fluviale et Ubundu-Kisangani par chemin de fer.

469. Avantages:

- desserte et désenclavement de la région agricole du Maniema;

470. Inconvénients:

- nombreuses ruptures de charge;
- durée du parcours excessif;
- fonctionnement sporadique de la liaison ferroviaire Kalemie-Kindu;
- arrêt des activités de la navigation fluviale Kindu-Ubundu.

471. La comparaison multicritère des avantages et inconvénients entre les 3 axes porte le choix du réseau minimal sur le système de desserte Nord Bujumbura/Kigali-Goma-Beni-Niania-Kisangani qui présente plus d'éléments favorables:

- dessert une concentration de population plus importante;
- dessert une zone de production agricole importante;
- dessert une région dynamique sur le plan économique et commerciale;
- partie de la route transafricaine Mombasa-Lagos.

472. Le deuxième axe malgré sa longueur plus courte, présente plus d'inconvénients et demande une mobilisation de ressource plus importante pour sa remise en état. D'autre part sa rentabilité économique sera nettement moindre.

473. Pour le troisième axe, les nombreuses ruptures de charge ainsi que le dysfonctionnement des différents tronçons modaux constituent dès le départ un handicap sérieux.

2. Programme d'amélioration des infrastructures routières du système minimal

a) état des infrastructures routières sur cet axe:

- Route Bujumbura-Kigali: asphalté, état très bon et ne pose aucun problème;
- route Kigali-Gisenyi-Goma: asphalté, état très bon, ne pose pas de problème;
- route Goma-Beni: revêtement de toute la route prévu sur financement Banque Mondiale; actuellement 146 Km sont déjà asphaltés et le contrat est suspendu avec l'interruption de la coopération de la Banque Mondiale avec le Zaïre, possibilité de reprise dès la normalisation de la situation. Entre temps, la route est entretenue régulièrement;
- Route Beni-Eringeti: 55 Km route en terre, état bon, régulièrement entretenue;
- Route Kisangani-Niania-Eringeti: 700 Km dont 300 Km de section névralgique à reconstruire entièrement.

474. Ce sont ces 300 Km qui devront constituer le programme prioritaire minimal sur cet axe et sur lesquels il faudrait concentrer les efforts durant les 3 années à venir.

b) Les actions prioritaires à mener consisteront

- i) en attendant le bitumage, rechercher le financement pour les travaux de rechargement avec élargissement de la route, coût estimé (Prix fourni par Office des Routes Haut-Zaïre):
 $300 \text{ Km} \times 72.500 \text{ \$/Km} = 21.750.000 \text{ \$};$
- ii) rechercher le financement pour son bitumage éventuel.
Les coûts estimés:
 - investissement initial $300 \text{ Km} \times 160.000 \text{ \$/Km} = 48.000.000 \text{ \$};$

- renforcement ultérieur: 300 Km x 77.000 Km
= 23.100.000 \$.

B. Actions à réaliser sur le plan national par le Zaïre

475. Les tronçons nationaux burundais et rwandais sont actuellement en bon état, les maillons défectueux du système minimal se situent au Zaïre(route + pont + axe fluvial). Des actions nationales devront être appuyés par des actions sous-régionales communautaires (CEPGL) et régionales (CEA).

1. Création au niveau du Zaïre d'un fonds pour les infrastructures

476. En 1990, l'étude de justification économique du programme routier prioritaire réalisée pour le compte de l'Office des Routes était arrivée à la même conclusion et avait proposé des solutions pour la mise en place de ce fonds et relever les ressources susceptibles de l'alimenter.

477. La création du fonds ne s'est pas réalisée. En lieu et place, le Gouvernement zaïrois avait choisi de supporter l'effort d'entretien des routes sur son budget annuel et pris l'engagement de verser à l'ODR 60 millions de dollars par an, soit 5 millions mensuellement.

478. Il en est de même avec la Régie des Voies Fluviales. L'Etat, qui avait accepté d'assurer le recouvrement de la taxe pétrolière et de verser une subvention de fonctionnement à cette entreprise, n'a pas à respecté ses engagements.

479. Pour résoudre le problème de rareté de ressource qui handicapent ces entreprises, celles-ci envisagent plusieurs solutions dont notamment, pour l'Office des Routes, l'instauration du péage sur les axes routiers. Pour l'instauration de ce système, une étude réalisée par l'Office des Routes reconnaît que le péage comporte beaucoup d'inconvénients et n'apporte que des moyens d'appoint.

480. La rupture des coopérations tant bilatérales que multilatérales a privé ces entreprises des ressources en devises.

481. Devant l'état actuel des infrastructures de transport au Zaïre, il devient impérieux de mettre en place ce fonds qui comptera principalement sur la mobilisation des ressources intérieures pour les besoins d'entretien des infrastructures et procurer des ressources pour le fonctionnement institutionnel des entreprises.

482. Les questions auxquelles il faut répondre pour le fonctionnement de ce fonds consistent notamment en: quelles ressources, qui mobilisera les ressources, quel sera le mécanisme de gestion de ce fonds et qui en sont les bénéficiaires.

483. Pour alimenter ce fonds on revient à la ressource classique de la taxe sur les carburants complétée par d'autres ressources telles que l'instauration des droits sur l'importation des véhicules ou du matériel de transport et le versement au fonds routier de la taxe de péage actuellement perçue par la douane aux postes frontaliers.

484. La mobilisation des fonds sera assurée directement par les services des douanes qui les verseront dans un compte spécial du trésor ouvert au nom du fonds pour infrastructures des transports.

485. L'ancien système où le montant était versé directement aux entreprises suscitait des reticences à cause de l'unicité budgétaire de l'Etat. Le système proposé se différencie par son fonctionnement et sa gestion.

486. Le fonds à créer disposera d'un compte propre, différent du compte du trésor mais relevera au niveau de sa gestion de la responsabilité conjointe des Ministres des Finances et des Travaux Publics. Sa gestion courante sera assumée par un Ordonateur-délégué désigné par le Ministre des Finances. Les entreprises autorisées à accéder au fonds devront introduire un budget annuel approuvé par le Ministère des Travaux Publics. Le surplus annuel dégagé par le fonds sera versé au Trésor public. Un tel système a été expérimenté avec succès dans d'autres pays africains comme le Mali (annexe IV).

487. Pourront accéder à ce fonds, les entreprises publiques chargées de l'entretien des infrastructures de transport émergeant au budget annexe de l'Etat. On pense notamment à l'Office des Routes, à la Régie des Voies Fluviales et à la Régie des Voies Maritimes. Ce fonds est destiné aux infrastructures terrestres. Les modalités de gestion sont à prévoir par les Ministres ayant la responsabilité du fonds.

2. Mise en place des mécanismes de cantonnement manuel

488. Parmi les causes de la dégradation rapide des routes au Zaïre figurent l'abandon de l'entretien manuel régulier notamment l'assainissement des ouvrages d'évacuation d'eau, le désherbage et débranchage de la plate forme de circulation et des accotements routiers et le manque de surveillance des éboulements des talus.

489. Cette action demande un suivi régulier et périodique de la route. L'Office des routes ne disposent pas du personnel suffisant pour une telle action. Il doit mettre en place un système efficace de cantonnement manuel pour ce type d'entretien qui n'exige pas un équipement important, mais une surveillance soutenue.

490. Cette activité cadre bien avec la politique adoptée actuellement par l'Office des Routes de concéder certains travaux à des attributaires privés ou à des ONG. Une autre solution consisterait à signer des conventions avec les autorités administratives locales qui pourraient intéresser leur population.

3. Réglementation des beaches privés

491. La prolifération des beaches privés cause un préjudice aux établissements portuaires soit de l'ONATRA, soit de la SFE ou de l'OCS.

492. Il est paradoxal de constater que le même Etat qui, à travers ses entreprises publiques, dote et équipe le pays d'installations portuaires, autorise l'installation et le fonctionnement des ports privés non équipés et ne remplissant pas les normes légales d'exploitation portuaire.

493. Actuellement tous les transporteurs privés fuient les installations publiques et s'orientent vers les beaches privés mettant ainsi en difficultés l'exploitation des ports publics.

494. Ce problème a été soulevé lors de la dernière table ronde sur les transports et communications tenue à Kinshasa au cours du mois d'avril 1995. On ne dispose pas du rapport final de ce forum, certainement des recommandations dans le sens du renforcement de l'application de la législation ont été proposées et seront exécutées. Il faut souligner cependant que même si les raisons évoquées par les privés sont fondées, il appartient à l'Etat de trouver des solutions aux différents problèmes posés, et surtout de veiller à l'application des règlements.

C. Les actions au niveau de la CEPGL

495. Les actions au niveau de la CEPGL durant la période de la première étape, consisteront à:

1°) la mise sur pied au niveau de la CEPGL, à l'instar de ce qui existe dans les transports fluviaux, (Comité Permanent des Transports Lacustres COPTRALACS) et aériens (Comité Permanent Inter Compagnies aériennes COPIC), d'un comité permanent semblable pour le secteur routier. Ce comité aura comme attribution:

- i) la définition et le suivi du programme routier communautaire axé dans un premier temps au suivi des actions prioritaires du réseau minimal du système de desserte du port de Kisangani pour l'intégration et désenclavement de la CEPGL;
- ii) l'examen et la proposition des solutions appropriées à tous les problèmes relatifs au secteur routier mettant l'accent sur la coopération inter-Etats de la CEPGL;

iii) la révision du protocole entre les trois pays relatifs aux normes de transit des transporteurs routiers entre les pays membres de la CEPGL. Le texte actuel doit être amélioré:

- . au niveau de la formulation du réseau communautaire et inclure les éléments du système de desserte du port de Kisangani qui viendrait élargir le réseau communautaire actuel;
- . inclure les questions relatives à l'harmonisation des normes et réglementations des infrastructures.

iv) la mise en place et en application d'une politique d'harmonisation de conditions de transit sur les axes communautaires en veillant à leur concordance avec les politiques et usages des organisations intergouvernementales environnantes dont les trois pays de la CEPGL sont membres, Corridor Nord/ COMESA/CEEAC.

v) l'examen des problèmes relatifs à l'organisation des services de transport routier intra-CEPGL et notamment la sécurité routière.

496. Un projet de règlement intérieur de ce comité est présenté en annexe VIII.

2°) la création au sein de la chambre de commerce de la CEPGL d'une confédération des transporteurs des pays membres. Cette recommandation relève aussi d'un voeu exprimé par les transporteurs du Burundi et l'Association Nationale des Entreprises du Zaïre (ANEZA) du Haut-Zaïre lors des réunions tenues à Bujumbura et à Kisangani en Février et mars 1995. Confrontés à des problèmes communs, surtout sur les axes de transit, ces transporteurs voudraient se rassembler pour mieux défendre leurs intérêts. Dans le cas où cette fédération était créée, elle devrait participer comme observateur aux réunions du comité de suivi routier pour donner son point de vue et défendre ses intérêts au niveau des instances communautaires.

D. Actions au niveau de la CEA

497. La CEA qui a exécuté l'étude doit s'impliquer pour en assurer le suivi et faire aboutir les actions proposées.

498. En particulier, dans le cadre de la deuxième décennie des Nations Unies pour les Transports et communications en Afrique, la CEA a la responsabilité des routes transafricaines. Elle est par conséquent partie prenante des actions à mener au niveau du réseau minimal qui fait partie intégrante de la transafricaine Mombasa-Lagos. Il faut rappeler que sur les plus ou moins 6.000 Km de cette Transafricaine, 1.500 Km soit 1/4 du réseau se trouvent au Zaïre et ne connaissent pas de début de réalisation.

499. Une action amorcée sur cet axe, notamment sur le tronçon névralgique de 300 km, pourrait constituer le déclic qui déclencherait la construction de la partie zaïroise de cette transafricaine.

B. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

B.1. Conclusions

500. La desserte du port de Kisangani permet de mettre en relation les divers espaces économiques de la CEPGL par un système multimodal intégré et répond aux préoccupations vitales de désenclavement interne et d'intégration physique de la Communauté.

501. Mais, pour que ce système joue efficacement ce rôle, il faut résoudre préalablement un certain nombre de problèmes liés à l'état des infrastructures et au fonctionnement des mécanismes de transit.

502. Les solutions proposées répondent à la nécessité et à la volonté de rendre opérationnel un axe minimal déterminé prioritaire et réalisable pour promouvoir la coopération sous-régionale.

503. L'étude propose dans une première phase de concentrer les efforts sur l'axe nord de la desserte pour des raisons largement justifiées. Le fonctionnement actuel du maillon routier de cet axe de plus de 1.600 Km est bloqué par un tronçon de 300 Km pour lequel il faut trouver des solutions en vue de le rendre opérationnel rapidement.

504. Quant aux axes retenus mis en suspens, durant cette première phase, ils feront l'objet de suivi par un comité permanent dont la création est recommandé. L'amélioration du système de mobilisation des fonds intérieurs proposée au Zaïre, répond au soucis de trouver de solutions aux problèmes posés par l'entretien des infrastructures des transports du pays dont l'état de délabrement avancé constitue l'obstacle majeur au bon fonctionnement du système de desserte du port de Kisangani.

505. La proposition de créer un fonds pour infrastructures vise à responsabiliser d'abord le Zaïre pour garantir à cet égard les moyens internes durables et suffisants pour financer efficacement et en priorité l'entretien de ces infrastructures. L'action communautaire supplée les efforts nationaux qui restent prépondérants compte tenu des enjeux internes.

506. Au niveau communautaire, la volonté d'intégration affichée doit se traduire dans les faits par une meilleure adaptation dans ce sens, d'abord des textes communautaires et ensuite des mesures tendant à renforcer la capacité institutionnelle de la Communauté afin d'assurer un plus grand suivi des problèmes routiers comme cela a été fait pour les transports lacustres et aériens qui disposent déjà de cadres communautaires de travail avec le COPTRALAC et le COPIC.

507. Le concours de la CEA/Mulpoc est nécessaire pour son assistance, comme dans le passé, le Secrétariat Exécutif Permanent de la CEPGL, à la mise en oeuvre des actions proposées.

508. Néanmoins, l'amélioration des infrastructures ne suffira pas à développer les échanges communautaires actuellement très faibles. Cette amélioration doit aller de pair avec une politique visant à lever tous les obstacles non physiques qui entravent la libre circulation des biens et des personnes dans la Communauté.

B.2. Recommandations

I. Recommandation générale

509. Il est demandé à toutes les parties, Zaïre, Rwanda, Burundi, CEPGL et CEA/MULPOC, une mobilisation leurs efforts pour rendre opérationnel l'axe de desserte Nord du port de Kisangani Bujumbura/Kigali-Goma-Beni-Niania-Kisangani, afin d'accélérer le processus d'intégration de la CEPGL.

510. Ces efforts concernent:

- i) l'entretien régulier par chaque Etat membre des infrastructures sous sa responsabilité;
- ii) la recherche de financement pour améliorer le tronçon de 300 Km entre Kisangani et Beni, constituant à l'heure actuelle le goulot d'étranglement qui rend cet axe non opérationnel.

II. Recommandation au Zaïre

511. Des infrastructures de transport en bon état constituent un support indispensable pour le développement économique et l'intégration du territoire. Afin de trouver les ressources nationales susceptibles d'améliorer les infrastructures des transports, il est recommandé la constitution urgente d'une commission intergouvernementale formée des ministères des finances, de l'économie, des travaux publics et aménagement du territoire, des transports et communications ainsi que des entreprises chargées des infrastructures de transports (Office des routes, Régies des Voies Fluviales et Régies des voies Maritimes) pour étudier les modalités de mise en place d'un fonds national pour infrastructures des transports.

III. Recommandations à la CEPGL

512. Pour favoriser la politique d'intégration de la Communauté et pour assurer le bon fonctionnement des axes de transit ainsi que le suivi des actions entreprises dans le secteur de transports notamment celles proposés pour l'amélioration du système de desserte du port de Kisangani, il est recommandé:

- a) d'instaurer au niveau de la CEPGL, à l'instar de ce qui existe dans les transports fluviaux et aériens, (Comité Permanent des Transports Lacustres COPTRALAC et Comité Permanent Inter Compagnies aériennes COPIC), un comité permanent similaire pour le transport routier. Ce comité sera chargé dans l'immédiat:
 - i) de la définition et du suivi du programme de transport routier communautaire et dans un premier temps, du suivi des actions prioritaires du réseau minimal du système de desserte du port de Kisangani pour l'intégration et désenclavement de la CEPGL;
 - ii) de l'examen et proposition des solutions appropriées à tous les problèmes relatifs au transport routier mettant l'accent sur la coopération inter-Etats de la CEPGL;
 - iii) de l'amélioration du protocole entre les trois pays relatifs aux normes de transit des transporteurs routiers entre les pays membres de la CEPGL. Cet instrument devra être reformulé afin:
 - . de privilégier une approche multimodale du réseau communautaire et inclure en particulier les éléments du système de desserte du port de Kisangani;
 - . d'inclure les questions relatives à l'harmonisation des normes et réglementations des infrastructures.
 - iv) de la formulation et la mise en application d'une politique d'harmonisation des conditions de transit sur les axes communautaires en veillant à leur concordance avec les politiques et usages des organisations intergouvernementales environnantes dont les trois pays de la CEPGL sont membres (Corridor Nord/ COMESA/CEEAC).
 - v) de l'examen des problèmes relatifs à l'organisation des services de transport routier intra-CEPGL ayant trait notamment la sécurité routière.

- b) la création au sein de la chambre de commerce de la CEPGL d'une confédération des transporteurs des pays membres.

IV. Recommandation à la CEA/MULPOC

513. Il est demandé à la CEA/MULPOC entant que responsable régionale des routes transafricaines de s'investir dans la mise en oeuvre des actions définies pour rendre opérationnel l'axe minimal de desenclavement et d'intégration internes CEPGL Bujumbura/Kigali-Goma-Beni-Niania-Kisangani, en particulier, l'amélioration des 300 Km définis comme projet prioritaire de cet axe.

Termes de référence

L'étude pour l'amélioration des systèmes de transport de desserte du port de Kisangani portera:

- (i) sur les infrastructures: reconnaissance de l'état physique et évaluation des besoins de réhabilitation et de maintenance des infrastructures déjà existantes dont:
 - le réseau routier reliant le port de Kisangani à son hinterland et aux pôles économiques de la partie Est du Zaïre (Bukavu, Goma) ainsi qu'à ceux du Burundi (Bujumbura) et du Rwanda (Gisenyi-Ruhengeri-Kigali);
 - le système fluvio-ferroviaire partant du port pour rejoindre la zone minière du Shaba (Lubumbashi) et se prolongeant vers le port maritime de Dar-es-Salaam (corridor central de désenclavement) via le lac Tanganyika et le réseau ferroviaire de la Tazara;
 - le système fluvial reliant le port de Kisangani au principal pôle économique du Zaïre, la zone industrielle de Kinshasa.
- (ii) sur l'organisation des services de transport sur ces différents axes de desserte portuaire: facilitation du transit, organisation des services d'appui au transport (distribution et commercialisation des pièces de rechange et carburants, établissement des facilités d'entretien et de réparation des équipements), sécurisation des activités de transport...
- (iii) sur la formation: formation des différents opérateurs tels que les entreprises de transports, les transitaires...
- (iv) sur la possibilité de promouvoir le transport multimodal.

Un diagnostic et une analyse approfondie de la situation et des besoins d'amélioration fourniront les éléments d'élaboration d'un programme d'action concret et réaliste à soumettre aux organes de décision de la CEPGL.

La Région du Haut-Zaïre

La Région du Haut Zaïre dont le chef lieu est Kisangani, s'étend entre le 2^e parallèle Sud et le 5^e parallèle Nord; et du 22^e au 31^e méridien à l'Est de Greenwich. Elle est située au Nord Est du Zaïre est touche au nord la République Centre Africaine et le Soudan, à l'Est l'Ouganda et la Région du Nord-Kivu; au Sud le Sud-Kivu et le Maniema, et à l'Ouest la Région de l'Equateur. Sa superficie est de 503.239 Km².

Administrativement elle est divisée en quatre sous-régions: la Tshopo au Sud-Ouest, le Bas-Uélé au Nord-Ouest, le Haut-Uélé au Nord-Est, et l'Ituri au Sud-Est.

Sa population est estimée à environ 7 millions d'habitants, soit une densité moyenne de 14 hab/Km². L'Occupation de l'espace présente cependant une grande disparité:

- l'Ouest de la Région, Kisangani et ses environs mise à part, est très faiblement peuplé (moins de 5 hab/Km²) et coïncide avec la grande forêt tropicale et le bassin du fleuve Zaïre;
- l'Est de la Région, particulièrement autour d'Isiro et le long de la frontière avec l'Ouganda, enregistre des densités très élevées dont certaines zones (Mahagi) dépassent les 100 hab./Km².

Située de part et d'autre de l'Equateur, la Région connaît des précipitations abondantes dont le niveau varie entre 1.300 et 2.000 mm pratiquement tout le long de l'année.

Du point de vue climat, on rencontre:

- un climat équatorial continental sans saison sèche délimitée sur les régions à cheval sur l'équateur;
- un climat équatorial avec saison sèche sur les sous-région de l'Ituri, le Haut et Bas Uélés et la Tshopo;
- Un climat tropical dans l'extrême nord du pays; et
- un climat de haute altitude sur les zones qui correspondent à la ligne de crête Zaïre-Nil.

La moyenne régionale des températures annuelles se situe autour de 23,9°C. L'amplitude moyenne est comprise entre 19,7° et 29,9°C.

Au niveau économique, le constat général est qu'à l'instar de la conjoncture qui règne dans tout le pays, l'économie du Haut-Zaïre est en déclin et souffre en plus de la détérioration de son système de transport.

Elle est dominée essentiellement par l'agriculture, tant industrielle que vivrière, la part des autres secteurs restant marginale.

Sur le plan agro-industriel, le Haut-Zaïre produit du café, du coton, de l'huile de palme, du cacao et du caoutchouc. La tendance générale de la production pour tous ces produits est à la baisse pour les cinq dernières années.

En ce qui concerne l'agriculture vivrière, la Région produit du paddy, du maïs, du sorgho, manioc, arachide, banane plantain, haricot, pommes de terre et du soja. On constate une relative stabilité de la production pour ces cinq dernières années, mais avec une amorce de fléchissement à partir de 1993.

Cette tendance à la baisse risque d'être de longue durée à cause de mauvais état actuel des infrastructures et de la désorganisation des services des transports dans la région; et par la désertion de la main d'oeuvre du secteur agricole, depuis la découverte des gisements de diamant dans la sous-région de la Tshopo.

La région dispose en outre d'une grande réserve forestière estimée par les services régionaux à plus de 26,5 millions d'hectares de forêts tropicales dont l'exploitation est encore marginale.

A côté du secteur agricole, la région compte actuellement pour son développement, du produit de la vente de l'or et du diamant exploités dans les sous-régions de la Tshopo et de l'Ituri.

La région possède aussi une industrie manufacturière dans le secteur des produits agricoles. On peut citer parmi les principales industries de la région les brasseries et limonaderies à Kisangani et Isiro, l'industrie textile, plusieurs industries de transformation des produits agricoles (SORGERI et SOCITURI) et des industries d'exploitation du bois.

A l'époque coloniale, le système de transport du haut-Zaïre était articulé autour de l'exploitation du chemin de fer vicinal Aketi-Mungbere avec deux bretelles vers Komba et Titule; ainsi que de l'exploitation de l'important réseau navigable constitué par le fleuve et ses affluents. Ce réseau de base était complété par des axes routiers qui sillonnaient tout l'hinterland et totalisaient plus de 15.000 Km.

Bien entretenues et l'exploitation bien organisée, ces routes alimentaient le réseau de base qui assurait le transport à longue distance.

Actuellement tout ce système est très dégradé: le réseau routier s'est amenuisé et est dans sa presque totalité en mauvais état; les activités de deux chemins de fer de la région (Ubundu-Kisangani et Aketi-Mungbere) sont à l'arrêt depuis plus de deux ans; quant à l'exploitation des affluents, elle n'est plus assurée par l'Onatra.

Le réseau routier classé par l'Office des Routes du Haut-Zaïre est de 10.519 Km, dont

- 3.668 Km de routes nationales (34,8%); et le reste
- 6.851 Km sont des routes régionales de 1er et 2ème degré;
- 157 Km seulement sont asphaltés, 1.958 Km des routes en terre moderne et le reste du réseau est à considérer comme des pistes.

DIVISION ADMINISTRATIVE, SUPERFICIES, POPULATIONS ET DENSITES
DEMOGRAPHIQUES DE LA REGION DU HAUT-ZAIRE

Sous région / Zone	Superficie		Population		% tot.
	Km ²	% total	hab.	hab./km ²	
Ville de Kisangani	1.914	0.4%	330.493	172.7	6.5
<u>Tshopo</u>					
Basoko	22.426	4,5%	141.907	6,3	2,8
Banalia	24.430	4,9%	102.378	4,2	2,0
Ubundu	41.306	8,2%	142.238	3,4	2,8
Opala	26.201	5,2%	132.554	5,1	2,6
Isangi	14.298	2,8%	304.698	21,3	5,9
Yahuma	20.735	4,1%	80.153	3,9	1,6
Bafwasende	48.482	9,6%	64.886	1,3	1,3
Total Tshopo (avec Kisangani)	197 878 (199 792)	39,3% (39,7%)	968 814 (1.299.307)	4,9 (6,5)	18,9 (25,4)
<u>Bas-Uéle</u>					
Aketi	25.417	5,0%	96.252	3,8	1,9
Bondo	38.075	7,6%	124.851	3,3	2,4
Ango	34.707	6,9%	68.290	2,0	1,3
Buta	18.098	3,6%	99.120	5,5	1,9
Bambesa	9.130	1,8%	91.776	10,1	1,8
Poko	22.909	4,6%	147.096	6,4	2,9
Total Bas-Uéle	148 336	29,5%	627 385	4,2	12,2
<u>Haut-Uéle</u>					
Dungu	32.446	6,4%	184.852	5,7	3,6
Niangara	9.204	1,8%	80.358	8,7	1,6
Faradje	13.108		216.838	16,5	4,2
Watsa	16.015		197.824	12,4	3,9
Rungu Isiro	8.604		305.395	35,5	6,0
Wamba	10.305		254.095	24,7	5,0
Total Haut-Uéle	89 682	17,8%	1 239 362	13,8	24,2
<u>Ituri</u>					
Mambasa	36.783		103.672	2,8	2,0
Aru	8.730		591.822	67,8	11,6
Mahagi	5.221		580.931	111,3	11,3
Irumu	6.740		330.306	49,0	6,4
Total Ituri:	8.183		349.791	42,7	6,8
Total Haut-Uéle	65 657	13,0%	1 956 522	29,8	38,2
TOTAL HAUT-ZAIRE:	503 407		5 122 576 (1986)		

Cultures industrielles du Haut-Zaïre
de 1989 à 1993, par S/Région

	1989	1990	1991	1992	1993
CAFE					
-Kisangani	32 107	30 020	23 377	23 423	17 041
-Tshopo	356	333	266	209	153
-Bas-Uélé	4 810	4 497	4137	3 894	2804
-Haut-Uélé	13 140	12 286	8600	8 900	6408
-Ituri	11 319	10 583	8467	8 300	5980
	2 482	2 321	1907	2 120	1696
COTON					
-Kisangani	3418	2734	2461	1 723	1 392
-Tshopo	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	1	2100	1890	1 323	1 080
-Haut-Uélé	2 624	-	-	-	-
-Ituri	793	634	571	400	312
CACAO					
-Kisangani	1112	778	620	490	392
-Tshopo	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	1112	778	620	490	392
-Haut-Uélé	-	-	-	-	-
-Ituri	-	-	-	-	-
Palmier					
-Kisangani	23 020	14 908	15 734	13 056	9 808
-Tshopo	186	112	116	98	85
-Bas-Uélé	18 767	11 260	12 630	9880	7830
-Haut-Uélé	518	390	465	436	370
-Ituri	2815	2 534	1 843	1910	1 020
	734	612	780	732	503
C.T.C.					
-Kisangani	3 624	2812	1306	-	-
-Tshopo	206	-	-	-	-
-Bas-Uélé	1 779	1530	1306	-	-
-Haut-Uélé	813	634	-	-	-
-Ituri	33	-	-	-	-
	793	648	-	-	-

Source: Service de l'Agriculture.-
*- Noix de palme.

Production des cultures vivrières par S/Région au cours des campagnes agricoles de 1988/89 à 1992/93

Campagnes agricoles	1988/89		1989/90		1990/91		1991/92		1992/93	
	Prod	%	Prod	%	Prod	%	Prod	%	Prod	%
Cultures vivrières										
1. Paddy										
-Kisangani	4,0	3,1	1,4	1,3	1,5	1,3	1,5	1,3	1,5	1,3
-Tshopo	48,3	37,4	28,4	25,8	30,2	25,8	29,7	25,8	29,7	25,8
-Bas-Uélé	26,4	20,4	22,7	20,6	24,1	20,6	23,7	20,6	23,7	20,6
-Haut-Uélé	27,6	21,4	43,3	39,4	46,2	39,4	45,3	39,4	44,4	39,4
-Ituri	22,2	17,7	14,2	12,9	15,1	12,9	14,8	12,9	14,6	12,9
Haut-Zaire	129,2	100,0	110,0	100,0	117,1	100,0	115,0	100,0	113,0	100,0
2. Maïs (en...										
-Kisangani	3,3	1,7	0,8	1,0	1,1	1,3	0,8	1,0	0,8	1,0
-Tshopo	29,319,8	14,7	7,9	9,9	21,1	25,8	8,0	9,9	7,9	10,0
-Bas-Uélé	18,5	9,9	11,9	14,9	16,8	20,5	12,0	14,8	11,8	14,9
-Haut-Uélé	128,1	9,3	23,8	29,8	32,2	39,4	24,0	29,7	23,6	29,8
-Ituri		64,4	35,6	44,4	10,6	13,0	36,1	44,6	35,2	44,3
Haut-Zaire	199,0	100,0	80,0	100,0	81,8	100,0	80,9	100,0	79,3	100,0
3. Manioc (frais)										
-Kisangani	81,9	2,5	50,0	1,9	52,1	1,9	49,4	1,9	45,9	1,9
-Tshopo	475,4	14,7	800,0	29,6	831,2	29,6	769,6	29,6	715,7	29,6
-Bas-Uélé	339,3	10,5	300,0	11,1	311,4	11,1	288,6	11,1	268,4	11,1
-Haut-Uélé	330,3	10,2	600,0	22,2	623,3	22,2	577,2	22,2	536,8	22,2
-Ituri	2017,0	62,1	950,0	35,2	986,9	35,2	915,2	35,2	851,2	35,2
Haut-Zaire	3243,9	100,0	2700,0	100,0	2804,9	100,0	2600,0	100,0	2418,0	100,0
4. Banane										
-Kisangani	17,7	2,9	25,0	4,0	27,2	4,0	25,6	4,0	25,5	4,0
-Tshopo	144,9	24,0	200,0	32,0	217,6	32,0	220,9	32,0	204,3	32,0
-Bas-Uélé	187,0	31,0	155,0	24,8	168,6	24,8	171,2	24,8	158,4	24,8
-Haut-Uélé	113,2	18,8	100,0	16,0	108,8	16,0	110,4	16,0	102,1	16,0
-Ituri	140,6	23,3	145,0	23,2	157,8	23,2	148,1	23,2	148,1	23,2
Haut-Zaire	603,2	100,0	625,0	100,0	680,0	100,0	690,2	100,0	638,4	100,0
5. Arachide (gausse)										
-Kisangani	0,9	1,3	2,0	2,2	2,1	2,2	2,2	2,3	2,0	2,2
-Tshopo	2,6	3,8	2,2	2,4	2,3	2,4	2,4	2,5	2,2	2,4
-Bas-Uélé	20,0	29,3	18,0	20,0	18,8	20,0	18,5	19,1	18,4	20,0
-Haut-Uélé	14,7	21,6	39,9	44,2	41,5	44,3	43,2	44,7	44,7	44,2
-Ituri	30,0	44,0	28,1	31,2	29,2	31,1	30,4	31,4	28,7	31,2
Haut-Zaire	68,2	100,0	90,2	100,0	93,9	100,0	96,7	100,0	92,0	100,0

Campagnes agricoles	1988/89		1989/90		1990/91		1991/92		1992/93	
	Prod	%	Prod	%	Prod	%	Prod	%	Prod	%
6. Haricot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Kisangani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Tshopo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	3,1	1,3	0,9	3,6	0,9	3,5	0,9	3,5	0,9	3,4
-Haut-Uélé	23,94	98,7	24,1	96,4	24,6	96,5	25,0	96,5	24,5	96,6
-Ituri										
Haut-Zaire	242,5	100,0	25,0	100,0	25,5	100,0	25,9	100,0	26,4	100,0
7. Patates douces										
-Kisangani	11,1	3,6	5,0	3,7	10,5	8,0	10,6	8,0	10,2	8,0
-Tshopo	-	-	-	-	2,6	2,0	2,6	2,0	2,6	2,0
-Bas-Uélé	-	-	-	-	6,6	5,0	6,6	5,0	6,4	5,0
-Haut-Uélé	-	-	-	-	19,7	15	19,8	15,0	19,2	15,0
-Ituri	141,2	96,4	130,0	96,3	92,0	70,0	92,4	70,0	89,6	70,0
Haut-Zaire	146,3	100,0	135,0	100,0	131,4	100,0	132,0	100,0	128,0	100,0
8. Sorgho (frais)										
-Kisangani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Tshopo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Haut-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Ituri	42,8	100,0	43,6	100,0	39,6	100,0	41,2	100,0	37,8	100,0
Haut-Zaire	42,8	100,0	43,6	100,0	39,6	100,0	41,2	100,0	37,8	100,0
9. Pommes de terre										
-Kisangani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Tshopo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Haut-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Ituri	58,7e	100,0	54,9	100,0	60,3	100,0	56,8	100,0	53,2	100,0
Haut-Zaire	58,7	100,0	54,9	100,0	60,3	100,0	56,8	100,0	53,2	100,0
10. Soja										
-Kisangani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Tshopo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Bas-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Haut-Uélé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-Ituri	5,5e	100,0	5,0	100,0	4,8	100,0	4,6	100,0	4,9	100,0
Haut-Zaire	5,5	100,0	5,0	100,0	4,8	100,0	4,6	100,0	4,9	100,0

Source: Division régionale de l'Agriculture.

* La Commission Régionale d'Harmonisation des statistiques agricoles n'ayant encore siégé pour les données de 1993, celles-ci sont considérées provisoires

Les trois régions de l'ex Kivu.

Les trois Régions, Nord-Kivu, Sud-Kivu, et Maniema qui composaient l'ancienne Région du Kivu, couvre une superficie de 257.389 Km² et comptent une population totale estimée actuellement à plus ou moins 7 millions d'habitants.

Superficie et Population de l'ex-Kivu.

Dénomination	Superficie	Population 1987	Densité
NORD-KIVU	59.483	2.543.000	42,8
Goma	405	126.400	312,1
Beni	7.484	671.300	89,7
Lubero	18.096	626.600	34,6
Rutshuru	5.289	504.200	95,3
Masisi	4.734	452.100	95,5
Walikale	23.475	162.600	6,9
SUD-KIVU	67.130	2.213.300	32,9
Bukavu	60	179.100	312,1
Kabare	1.960	361.200	184,3
Kalehe	5.707	240.700	42,2
Shabunda	25.216	176.200	7,0
Uvira	3.148	348.200	110,6
Mwenga	11.172	223.100	20,0
Fizi	15.876	202.000	12,7
Walungu	1.800	382.300	212,4
Idjwi	281	100.200	356,6
MANIEMA	132.776	850.400	6,4
Kindu	21.229	149.100	7,0
Lubutu	16.055	51.600	3,2
Punia	19.804	57.900	2,9
Pangi	14.542	175.500	12,1
Kibombo	24.952	49.800	2,0
Kasongo	16.681	246.700	14,8
Kabambare	19.513	119.800	6,1
TOTAL	257.776	5.606.600	21,8

Ces trois Régions devenues autonomes depuis juillet 1988, présentent des perspectives différentes quant à leur développement futur.

A. Le NORD-KIVU

Le Nord-Kivu était la Région la plus peuplée de l'ancien Kivu avec une population estimée à plus de 2,9 millions d'habitants en 1994 sur une superficie de 59.483 Km², soit une densité de 53,7 hab/Km², ce qui est important quand la moyenne nationale tourne autour de 16 hab/Km².

Administrativement il ne dispose pas de sous-région mais compte 6 zones et plusieurs centres urbains à côté de Goma chef lieu de région, les plus importants étant Butembo, Beni et Lubero.

Selon les projections démographiques, la population atteindra 3,5 millions d'habitants en l'an 2.000. La Région souffre depuis juillet 1994, d'un afflux de plus de 800 mille personnes venant du Rwanda.

L'économie du nord Kivu repose essentiellement sur quatre activités: l'agriculture, l'élevage, le commerce et le tourisme.

L'agriculture occupe les trois quarts de la population et se compose des cultures de rente et des cultures vivrières. L'agro-industrie est dominée par la culture de café, du thé et du tabac.

Production par culture (en milliers de tonnes)

CULTURES	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
CEREALES								
Mais	41,50	43,68	46,41	49,14	52,42	55,00	56,24	57,50
Riz	5,80	5,86	6,14	6,51	6,88	7,30	7,77	8,27
Blé	3,40	8,26	6,51	6,59	6,67	6,75	6,83	
Autres	18,22	19,01	19,29	21,71	22,52	23,35	24,07	
RACINES ET TUBERCULES								
Manioc tubercules	521,24	541,16	558,42	577,68	597,60	622,00	647,40	485,97
Patate douce	71,90	70,60	70,09	69,48	70,30	71,12	71,94	
Oignons et ail	7,75	7,84	8,10	8,23	8,68	8,88	9,08	
Taro	2,12	2,29	2,24	2,28	2,32	2,36	2,40	
Pomme de terre	10,12	11,33	11,71	11,07	12,25	12,53	12,80	
Autres	8,33	8,38	8,43	8,46	8,49	8,52	8,55	
LEGUMINEUSES								
Voandzou	0,01	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	32,3
Haricot et Pois	83,25	85,59	87,46	89,33	91,67	94,00	95,88	
LEGUMES								
Feuilles de manioc	13,83	12,92	13,95	13,99	14,03	14,07	14,11	
Tomates	10,21	10,49	10,79	10,99	11,20	11,41	11,62	
Piment et Poivron	3,63	3,82	4,01	4,14	4,28	4,42	4,56	
Autre	26,90	27,21	27,53	27,74	27,95	28,17	28,39	
OLEAGINEUX								
Arachide	8,22	8,42	8,80	9,15	9,98	11,00	11,44	11,950
Soja	0,30	0,55	0,64	0,83	0,97	0,99	1,08	
Palmier à huile	44,22	43,03	40,73	43,84	43,45	43,68	43,91	
Autres	1,32	1,49	1,56	1,67	1,70	1,72	3,92	
FRUITS								
Banane plantain	453,57	454,78	457,22	462,08	474,24	510,00	556,93	652,6
Banane douce	51,08	51,28	51,53	51,58	51,70	51,81	51,59	
Autres fruits	54,76	55,45	56,15	56,85	57,94	67,44	68,10	
PLANTES SACCHARIFERES								
Canne à sucre	35,07	35,48	44,33	45,00	46,21	57,84	58,11	
PLANTES STIMULANTES								
Café	18,69	24,07	21,45	18,88	22,19	25,43	17,36	
Cacao	-	-	-	-	-	-	-	
Thé	0,07	0,05	0,06	0,06	0,09	0,09	0,09	
PLANTES TEXTILES								
Coton	-	-	-	-	-	-	-	
Urena	-	-	-	-	-	-	-	
PLANTES A CAOUTCHOUC								
Hévéa	-	-	-	-	-	-	-	
PLANTES MEDICINALES								
Quinquina	0,16	0,17	0,10	0,13	0,13	0,13	-0,13	
PLANTES INSECTICIDES								
Pyréthre	0,10	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,16	

L'élevage occupe plus de 20.000 éleveurs. En 1991, la région comptait plus 284.000 têtes de bovins, 103.000 de ovins, 348.000 de caprins et 117.000 têtes de porcins.

Le commerce connaît un dynamisme particulier spécialement dans le Nord de la région. Le culture du café et l'exploitation de l'or ont permis de développer le secteur commercial, l'établissement des magasins, de service et des institutions bancaires. Ce développement est allé de pair avec l'expansion de l'urbanisation qui se fait sentir le long de l'axe Goma-Beni, spécialement entre Lubero et Beni, avec le développement du grand centre de commerce qu'est devenu Butembo.

Au niveau de moyens de transports, la région dispose d'un réseau routier relativement en meilleur état que celui des autres régions de l'aire géographique de l'étude; de l'exploitation du lac Kivu et d'un aéroport international qui lui permet d'être en contact chaque jour avec la capitale Kinshasa et régulièrement avec les autres régions du pays. L'aéroport de Goma est devenu le deuxième en importance dans le pays après celui de Kinshasa.

Malgré le bon état de son système de transport et ses énormes potentialités touristiques, cette industrie n'arrive pas encore à décoller dans le Nord Kivu à cause des problèmes d'insécurité qui sévissent dans la sous-région et du faible développement de l'industrie hôtelière.

Evolution annuelle des effectifs, abattages et production de
viande bovine de 1985 à 1991

Années	Effectif en milliers de têtes	Abattage en milliers de têtes	Poids/bêtes abattues en de tonnes	PRODUCTION (en tonnes)		
				Viande carcasse	Abats	Viande totale
1985	232,18	23,22	8,13	3.900,620	819,130	4.719,750
1986	240,17	24,02	8,41	4.034,860	847,320	4.882,180
1987	248,45	24,85	8,70	4.173,960	876,530	5.050,490
1988	257,01	25,70	9,00	4.317,770	906,730	5.224,500
1989	265,86	26,59	9,31	4.466,450	937,950	5.404,400
1990	275,00	27,50	9,63	4.620,000	970,000	5.590,000
1991	284,18	28,42	9,95	4.774,220	1.002,590	9.776,810

Source: Service National des Statistiques Agricoles (SNSA)

REGION : NORD-KIVU
Evolution annuelle des effectifs, abattages et production
de VIANDE OVINE de 1985 à 1991

Années	Effectif en milliers de têtes	Abattage en milliers de têtes	Poids/bêtes abattues en de tonnes	PRODUCTION (en tonnes)		
				Viande carcasse	Abats	Viande totale
1985	84,64	29,62	0,74	296,240	53,320	349,560
1986	87,18	30,51	0,76	305,130	54,920	360,050
1987	89,79	31,43	0,79	314,260	56,570	370,830
1988	92,49	32,37	0,81	232,720	58,270	381,990
1989	95,26	33,34	0,83	333,410	60,000	393,410
1990	98,08	34,33	0,86	340,000	60,000	400,000
1991	103,05	36,07	0,90	360,680	64,920	425,600

Source: Service National des Statistiques Agricoles (SNSA)

REGION NORD-KIVU
Evolution annuelle des effectifs, abattages et production de
VIANDE CAPRINE de 1985 1991

Années	Effectif en milliers de têtes	Abattage en milliers de têtes
1985	230,44	92,18
1986	247,07	98,83
1987	264,90	105,96
1988	284,01	113,60
1989	304,51	121,80
1990	326,46	130,58
1991	348,45	139,38

Source: Service National des Statistiques Agricoles (SNSA)

REGION NORD-KIVU
Evolution annuelle des effectifs, abattages et production de
VIANDE PORCINE de 1985 à 1991

Années	Effectif en milliers de têtes	Abattage en milliers de têtes
1985	78,56	39,28
1986	84,02	42,01
1987	89,86	44,93
1988	96,11	48,06
1989	102,79	51,40
1990	109,94	54,97
1991	117,08	58,54

Source: Service National des Statistiques Agricoles (SNSA)

B. LE SUD-KIVU

D'une superficie de 65.130 Km², le Sud-Kivu doit affronter pour les années à venir plusieurs défis de taille liés à la croissance démographique, à l'amélioration des rendements agricoles et à une meilleure gestion des terres et des forêts.

La région a toute fois des atouts pour relancer son économie et ses services à la population: une base industrielle, elle dispose encore d'une certaine réserve de terres agricoles et forestières, un potentiel hydro-électrique et en plus sa localisation à proximité des marchés du Rwanda et du Burundi.

Au niveau démographique, la population du Sud-Kivu est estimée à plus de 2,6 millions d'habitants et à 3,1 millions de personnes pour l'an 2.000. Une telle croissance se fera particulièrement sentir dans les zones déjà densément peuplées d'Idjwi, Walungu, Kabare et Uvira dont l'occupation d'espace est supérieure à 100 hab/Km². Les deux villes principales, Bukavu le chef lieu de région et Uvira connaissent actuellement une pression démographique qu'elles absorbent avec difficultés.

Sur le plan agricole, le Sud-Kivu est confronté à une insuffisance de terres agricoles et des problèmes de malnutrition et de sous-alimentation.

L'agriculture reste tournée vers une agriculture de subsistance. La région pratique aussi des cultures agro-industrielles: café, thé, quinquina et pyrètre.

Le Sud-Kivu et Bukavu en particulier, regroupe un certain nombre d'établissements industriels: fabrique de médicament, brasserie, sucrerie, tôlerie, fabrique de tabac et beaucoup d'autres petites unités.

Production de quelques unités industrielles du Sud-Kivu en 1993

Sociétés	Produits	Quantité
Bralima	Bières	3.090.753 casiers
	Boissons sucrées	339.685 "
Plasti-Zaïre	Souliers plastique	46.158 pièces
Kivu-Plast	"	71.978 "
Abdul et Frères	"	3.537 "
Amerza	"	69.214 "
CMK	"	32.633 "
Sokiplast	"	68.253 "
Uzabico	Cigarettes	6.593 cartons
Abbaye	Yaourt	4.580 pots
Kiliba	Sucre	11.701 tonnes

Source: Statistiques de contrôle OZAC, 1993.

Comme ressources minières on trouve dans le Sud-Kivu l'or, la cassitérite, le coltan, le colombo-tantalite dont la production reste marginale à l'exception de l'or dont une grande partie est vendue en fraude vers les pays voisins. La région compte aussi deux centrales hydro-électriques installées sur la rivière Ruzizi.

Au niveau des transports, la région est reliée au Nord-Kivu par le lac Kivu et par route; au Haut-Zaïre et Maniema par route. L'ensemble du réseau du Sud-Kivu est en très mauvais état. Les liaisons avec les pays voisins sont établies par route pour le Rwanda et le Burundi; tandis que par le lac Tanganyika, on peut atteindre la Tanzanie et la Zambie.

C. Le MANIEMA

La région du Maniema était la plus vaste et la moins peuplée de trois régions issues de l'ex-Kivu. Elle compte administrativement 7 zones avec Kindu comme chef lieu de région.

Cette région se particularise physiquement par le fait de disposer d'une immense forêt équatoriale non exploitée et d'être enclavée par rapport aux autres régions.

En 1990, le Maniema comptait 1.073.000 mille habitants et sa population est estimée à 1,4 millions de personnes pour l'an 2.000; ce qui portera sa densité à 10,8 hab/Km².

L'économie de la région repose essentiellement sur l'agriculture vivrière dont le surplus est commercialisé; comme culture industrielle, le Maniema produit du riz, de l'huile de palme, du coton et du bois.

Sur le plan des ressources naturelles, on y trouve de la cassitérite et de l'or. La SOMINKI qui exploite la cassitérite à Kalima, a vu ses activités déclinées à cause de la baisse de rendement de ses sites d'exploitation, des difficultés de transport et de la conjoncture difficile que traverse l'économie zaïroise.

Le Maniema est lourdement affecté par les difficultés de transport sur son territoire. La SFE qui exploite le Fleuve entre Kindu et Ubundu et le chemin de fer entre Kisangani et Ubundu, connaît d'énormes problèmes d'ordre financier, matériel, de sécurité et autre qui ont fait que le trafic est arrêté sur son réseau du Maniema depuis bientôt plus de deux ans.

Le réseau routier à la charge de l'Office des Routes qui compte 1.198 Km de routes prioritaires et 910 Km de routes hors programme prioritaire, est dans l'ensemble en très mauvais état; seuls quelques 846 km ont bénéficié de quelques interventions sporadiques au cours de ces deux dernières années.

La région se trouve à l'heure actuelle coupée du reste de la république par voie de surface. Son désenclavement n'est plus assuré que par voies aériennes.

ELEVAGES SECTEUR TRADITIONNEL

(Effectifs des cheptels)

SOUS-REGION ET ZONES	1991					1992				
	Bovins	Ovins	Caprins	Porcins	Volaille	Bovins	Ovins	Caprins	Porcins	Volaille
Kibombo	0	3.273	5.659	814	99.601	0	3.600	6.225	895	97.60
Kindu (*)	0	1.087	6.574	4.981	84.464	3	1.196	7.231	5.479	180.775
Kabambare	0	5.808	12.892	438	60.437	0	6.388	14.181	482	157.228
Kasongo	0	18.044	39.224	3.624	305.0822	0	19.848	43.146	3.987	298.979
Kangi	0	4.249	16.606	378	6.556	0	4.674	18.267	416	22.025
Punia	31	1.654	6.580	42	104.933	40	1.819	7.238	46	102.834
Lubutu	30	E	1.901	E	102.034	29	E	2.091	E	99.993
MANIEMA	61	34.114	89.436	10.277	1.183105	72	37.525	93.379	11.305	1.159.44

E= Insignifiant

2.1 MANIOC.

SOUS-REGION ET ZONES	1991		1992
	Product (T)		Product (T)
Kibombo Kindu (*) Kabambare Kasongo Kangi Punia Lubutu MANIEMA	81.641		80.919
	151.197		149.861
	131.503		130.341
	250.064		247.853
	185.700		184.059
	86.010		85.248
	83.634		82.993
	969.747		961.174

2.2 MAIS

SOUS-REGION ET ZONES	1991	1992
	Product (T)	Product (T)
Kibombo	2.785	2.558
Kindu (*)	5.212	4.786
Kabambare	7.452	6.845
Kasongo	23.091	21.208
Pangi	3.806	3.495
Punia	812	745
Lubutu	2.782	2.555
MANIEMA	45.940	42.192

2.3 RIZ (Paddy)

SOUS REGION ET ZONES	1991	1992
	Product (T)	Product (T)
Kibombo	2.465	2.238
Kindu (*)	9.271	8.418
Kabambare	4.982	4.523
Kasongo	38.335	34.808
Pangi	17.567	15.950
Punia	2.401	2.180
Lubutu	7.592	6.894
MANIEMA	82.615	75.011

2.5 ARACHIDE

SOUS-REGION ET ZONES	1991	1992
	Product (T)	Product (T)
Kibombo	3.691	3.324
Kindu (*)	4.038	3.636
Kabambare	4.298	3.871
Kasongo	17.977	16.192
Pangi	3.824	3.444
Punia	2	0
Lubutu	0	0
MANIEMA	33.830	30.467

2.6. BANANE PLANTAIN

SOUS-REGION ET ZONES	1991	1992
	Product (T)	Product (T)
Kibombo	9.040	9.195
Kindu (*)	16.743	17.030
Kabambare	14.563	14.813
Kasongo	27.692	28.167
Pangi	20.564	20.917
Punia	9.524	9.687
Lubutu	9.264	9.421
MANIEMA	107.388	109.230

Copie de l'Arrêté fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier au Mali.

ARRETE INTERMINISTERIEL N° 259/MFC/

Déterminant les règles d'application de l'Ordonnance n°5/CMLN du 4 Mars 1971 portant organisation de la gestion du Fonds Routier du Mali.

LE MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE
LE MINISTRE DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Vu l'Ordonnance n°1/ CMLN du 28 Novembre 1968 portant organisation provisoire des Pouvoirs Publics en République du Mali et les textes ultérieurs qui l'ont modifiée.

Vu l'Ordonnance 46 bis du 14 Novembre 1960 portant règlement financier en République du Mali;

Vu la loi n°62-26/AN-RM du 7 février 1962 portant refonte du compte spécial Fonds Routier;

Vu la loi n°63-18/AN-RM du 15 Juillet 1964 concernant le Laboratoire National des Travaux Publics;

Vu l'Ordonnance n°5/CMLN du 4 Mars portant organisation de la gestion du Fonds Routier.

A R R E T E N T
R E C E T T E S

ARTICLE 1er: Les recettes du Fonds Routier sont:

- a) les droits de douanes, la taxe d'importation et la taxe locale sur les carburants (essence tourisme et gas-oil) mis en consommation dans la République du Mali.
- b) Les recettes effectuées par le Laboratoire National des Travaux Publics.
- c) Les subventions, dons ou concours financiers de toute nature.

ARTICLE 2 : Le recouvrement des droits et taxes est assuré par l'Ordonnateur Délégué du Fonds Routier du Mali,

A cet effet, il recevra du Service des Douanes au plus tard le 15 de chaque mois les états nominatifs des droits liquidés sur les carburants mis en consommation pendant le mois précédent.

ARTICLE 3 : Les titres de liquidation individuels établis par les Douanes seront remis aux pétroliers. Ceux-ci devront en effectuer le paiement au compte courant n°260-63 ouvert à la Banque au profit du fonds Routier.

ARTICLE 4 : Toutes les autres recettes du Fonds Routier seront constatées par l'Omission d'un titre de perception de l'Ordonnateur-Délégué.

D E P E N S E S

ARTICLE 5: Le montant des dépenses supportées par le Fonds Routier est annuellement déterminé conformément à l'article 4 de l'Ordonnance n°3, du CMLN du 4 Mars 1971.

ARTICLE 6 : Les opérations d'engagement de liquidation, de mandatement et d'Ordonnancement des dépenses seront effectuées par l'Ordonnateur-Délégué suivant les règles habituelles de la comptabilité publique.

Toutefois le titre de paiement utilisé sera un ordre de paiement.

ARTICLE 7: Le paiement des dépenses sera effectué par chèques bancaires établis par l'Ordonnateur-Délégué détenteur du chéquier. Pour être valables, les chèques seront conjointement signés par le Ministre des Finances et le Ministre chargé des travaux Publics ou par leurs représentants désignés.

ARTICLE 8: Toutes les pièces justificatives motivant le retrait seront jointes aux chèques soumis à la signature.

ARTICLE 9: La situation du compte est trimestriellement communiquée au Ministre des Finances et du Commerce et du Ministre du Développement Industriel et des Travaux Publics.

ARTICLE 10: L'excédent des recettes sur les crédits alloués au Fonds Routier est obligatoirement reversé au Trésor sur ordre de recette émis par l'Ordonnateur principal.

En tout état de cause, cet excédent ne peut faire l'objet ni d'une compensation, ni d'un report.

PAIEMENTS DES DEPENSES DANS LES UNITES REGIONALES

ARTICLE 11: Il sera ouvert un compte courant Fonds Routier au niveau de chaque Agence Régionale de la BDM, sauf à Bamako.

ARTICLE 12 : Les délégations de crédits aux Unités Régionales des Ponts et Chaussées seront virées à ces comptes.

ARTICLE 13 : Le pouvoir de retrait du compte sera conjointement assuré par le sous-ordonnateur de la Région et le Chef de l'Arrondissement des Ponts et chaussées.

Le chéquier sera gardé par le Chef de l'Arrondissement.

ARTICLE 14 : L'Ordonnateur-Délégué du Fonds Routier vérifiera tous les trois mois les opérations de retrait des comptes régionaux.

Il peut également effectuer des vérifications inopinées lorsqu'il les juge nécessaires.

ARTICLE: L'Ordonnateur-Délégué du Fonds Routier et le Directeur Général des Douanes sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

BAMAKO, le 24 Mars 1971

LE MINISTRE DU DEVELOPPEMENT
INDUSTRIEL ET DES TRAVAUX PUBLICS
DES
COMMERCE

LE MINISTRE
FINANCES ET DU

Signé: Robert Tiéoulé N'DAW

Signé: Lieutenant Baba DIARRA
Pour copie

certifiée
conforme Bamako, le 25 Mars
1971. L'Ordonnateur
Délégué du Fonds Routier

AMPLIATIONS :

Original.....1
JO-RM.....1
Présidence du Gvt.....5
Ts Minist. et
Secret. d'Etat.13
MFC (Dtions Nationale)..10
SGG.....10

M.O. MAIGA

" Pour copie certifiée conforme"

Bamako, le

Rapport de mission d'inspection de la route Kisangani-Walikale

RAPPORT DE LA MISSION D'INSPECTION EFFECTUEE
SUR L'AXE ROUTIER KISANGANI-LUBUTU- WALIKALE
DU 10 AU 14-02-1995

Véhicule utilisé: Pick-up Mitsubishi n° ODR 105721
Temps atmosphérique: beau et ensoleillé
Objectif: Inspection de la route en vue de préparer un dossier à présenter à la conférence des gouverneurs des régions Nord et Sud Kivu, MANIEMA et Haut-Zaïre qui se tiendra à Kisangani les 23-02-95.

N° ordre de mission: ODR/DR/HZ-010/95 DU 08-02-95.

I. ETAT DE LA ROUTE

<u>Section</u>	<u>Très bon</u>	<u>Bon</u>	<u>Moyen</u>	<u>Mauvais</u>	<u>Très Mauvais</u>
Pko-Pk40	-	40	-	-	-
Pk40-Pk42	-	-	-	2	-
Pk42-Pk47	-	5	-	-	-
Pk47-Pk49	-	-	-	2	-
Pk49-Pk70	-	21	-	-	-
Pk70-Pk75	-	-	5	-	-
Pk75-Pk95	-	-	-	-	20
Pk95-Pk100	-	-	5	-	-
Pk100-Pk104	-	4	-	-	-
Pk104-Pk112	-	-	-	8	-
Pk112-Pk150	-	38	-	-	-
Pk150-Pk180	-	-	-	30	-
Pk180-Pk250	-	70	-	-	-
Pk250-Pk376	126	-	-	-	-
Pk376-Pk382	-	6	-	-	-
Pk382-Pk408	-	-	26	-	-
Pk408-Pk445	37	-	-	-	-
KM	163	184	36	42	20
%	37	41	8	9	5

En plus de l'état de route repris ci-dessus, la route KISANGANI-LUBUTU-WALIKALE se présente comme suit:

a) Tronçon KISANGANI-LUBUTU: 250 KM

- Largeur de la route réduite à 3m à partir du PK 112 par la végétation empêchant toute visibilité dans les virages et tout croisement des véhicules (rendu dangereux en cas de grande vitesse)
- Fosses longitudinaux en terre, inexistants et ceux maçonnés complètement bouchés par la terre végétale.
- 38 km de sections en terre;
- 12 bas -fonds constitués des trous et des bourbiers;
- 121 trous de 10m x 3m x 0,40m de dimensions;
- 69 bourbiers de 50m x 6m x 0,40m de dimensions;
- 1 pente érodée au PK 48

N.B.: Les bas-fonds sont dégradés par manque des fossés longitudinaux rendus inexistants par la végétation. Ainsi, toutes les eaux de ruissellement prennent accès aux points bas où elles restent stagnantes.

b) Tronçon LUBUTU- BIRUWE-WALIKALE: 195 KM

- La végétation proliférante envahit sérieusement la route par manque de cantonnage manuel (désherbage). Elle a atteint actuellement les accotements après qu'elle ait bouché les fossés longitudinaux maçonnés rendant difficile l'évacuation des eaux de ruissellement;
- En plusieurs endroits, les fossés longitudinaux sont totalement bouchés:
 - * Les éboulements des talus;
 - * Le dépôt de sable et des débris végétaux;
 - * La végétation.
- 32 Km de sections en terre;
- 7 trous de 5m x 30,20m de dimensions;
- 3 bourbiers de 10m x 6m x 0,40m de dimensions;
- 17 pentes ravinées.

N.B.: Le manque d'entretien manuel sur cette section:

- 7 trous de 5m x 30,20m de dimensions;
- 3 bourniers de 10m x 6m x 0,40m de dimensions;
- 17 pentes ravinées.

N.B.: Le manque d'entretien manuel sur cette section:

- Curage des fossés et des buses;
- Nettoyage des accès des ponts;
- Désherbage de part et d'autre de la route; aura pour conséquence le même phénomène qui existe actuellement sur la première section Kisangani-Lubutu.

Le Haut Zaïre, le Maniema et les 2 Kivu vont bientôt (dans 2 ans) perdre cet acquit, ce bijou laissé et réalisé par STRABAG, si l'on ne réagit pas à la SONNETTE D'ALARME déclenchée.

A titre indicatif, le parcours par un Pick-Up a été de:

- 9h00' entre KISANGANI et LUBUTU
- 3h00' entre LUBUTU et WALIKALE.

II. ETAT DES PONTS

A. Tronçon Kisangani-Lubutu

<u>Nom de la rivière</u>	<u>Pk</u>	<u>Portée (ML)</u>	<u>Etat du platelage</u>	<u>Observation</u>
LUBUYA	59	31,70	mauvais	nécessite une
réfection. Accuse un manquant de 64 agrafes, 3 boulons.				
MAIKO	60	140,50	mauvais	nécessite
une réfection complète. A				
plusieurs endroits, les véhicules roulent sur les <u>bandes de roulement</u>				
LUBILANGA	244	36,50	Bon	Accuse un
manquant de 4 agrafes, 1 broche et 2 panneaux, complètement rouillés. Les plaques d'assise au niveau des culées, sont envahies par la végétation.				

b. Tronçon Lubutu-Walikale

Cette section comprend 19 ponts en béton armé au total,
dont:

b.1. 14 à tablier standardisé de 15 à 20 m de portée

<u>Nom de la rivière</u>	<u>Pk</u>
Kawe II	260
Okello	361
N'DOFIA	362
INABENGE	367
KONGALI	376
LUGU	393
BAGWITA	399
BISAGOWA	407
OSOKARI	408
KABENGELUWA	409
OKOKO	414
LUSI	424
KUYA	434
LOWA	444

b.2. 5 à tablier non standardisé de portée dépassant 20m.

<u>Nom de la rivière</u>	<u>PK</u>	<u>Portée (ML)</u>
OKOKU	284	32
OBAIE	291	32
LUBUTU	303	40
OSO	333	64
BIRUWE	380	32

III. Historique de cette route

1. TRONCONS KISANGANI -PENETUNGU-LUBUTU

A. Ce tronçon a été construit en 1963-1964; à cette époque, la plate forme (remblais et déblais) fut créée et recouverte d'un béton de sol latéritique d'épaisseur moyenne de 20 cm.

b. en 1972, le bureau d'Etudes Industrielles et Agronomiques FERNAND COURTOY a effectué une reconnaissance qui avait permis d'établir un schéma linéaire, image de l'état dans lequel se trouvait la route à cette époque.

c. En 1974, une entreprise a procédé à un rechargement d'une épaisseur moyenne de 20 cm en moyenne partie en graves latéritiques. Cette même Entreprise a également procédé à des travaux de nettoyage et curage et à une remise en bon état du système de Drainage.

d. En 1975, le laboratoire National des Travaux Publics a effectué une reconnaissance complémentaire.

e. Sur appel d'offres lancé en 19____, l'entreprise DVV-CTI a procédé aux travaux d'aménagement partiel et le bitumage (bicouche du type lourd) sur 6m de largeur sur la section PENETUNGU-LUBUTU.

f. Sur appel d'offres lancé en 1983, l'entreprise SOZAGEC-RCF a procédé aux travaux de réfection (PK 30 -pk100) sur la section KISANGANI-LUBUTU, à savoir:

- le curage des fossés revêtus et des aqueducs, sans réfection;
- La reconstruction et réfection de la couche de base, ayant concerné uniquement les sections où une couche de base neuve totalement constituée par apport de matériaux sélectionnés est mise en place
- l'imprégnation.

M.B.: En réalité, les travaux n'ont eu lieu que du PK30 au PK40

2. Tronçon LUBUTU- BIRUWE-WALIKALE

A. Entreprises: STRABAG BAV AG

Section Lubutu-Pont
Kongali: 126 km
Financement FED/KFW

SOCIETE CHINOISE

Section Osokazi -

Walikale: 37km

Financement BAD.

- b. Date de déménagement des travaux: 01 octobre 1989
- c. Délai d'exécution: 44 mois
- e. Date contractuelle de fin des travaux: 31 mai 1993
- f. Surveillance des travaux: DORSCH CONSULT
- g. Les travaux de construction de ce tronçon y compris la construction des ouvrages d'art a consisté à :

- un aménagement définitif avec 15 cm de couche de base en tout venant de concassage imprégné au bitume sur une largeur de 6,60m et une couche d'usure constituée d'un enduit bi-couche réalisé sur une largeur de 6m dans les sections droites , ajouté de la surlargeur dans les courbes.

N.B.: Voir en annexe, les caractéristiques de la route et des ponts.

IV. DIVERS

Depuis les événement du RWANDA, il règne une sorte d'insécurité à Partir de MABEKA PK366 jusqu'à WALIKALE PK 445 en date du 13-02-95, nous avons eu un entretien avec le Chef de la collectivité de BAKANO-ITEBERO Mr. Biondi KALONDWA, d'où il ressort ce qui suit:

- * WALIKALE-ITEBERO-MUSENGE-HOMBO: 108km en très mauvais état; impraticable.
- * La population souhaite ardemment que la route définitive passe par ITEBERO et non par le raccourci Kasany pour atteindre MUSENGE.
- * Sur ce tronçon, il n'existe presque plus aucun ouvrage d'assainissement (buse) et la route est dans un risque, perpétuel de grande coupure principalement en 10 points précis, dont:
 - NYANZILA PK48 DE Walikale;
 - NUBUALE (KABUNGA);
 - LOWA BUSISI PK18 de walikale;
 - Kimpala (NYASI) PK12 de Walikalé.
- * La population accuse un mécontentement général du fait qu'elle se sent délaissée par l'abandon des travaux d'entretien et de construction par la Firme STRABAG dont elle souhaite voir regagner le marché du tronçon WALIKALE-ITEBERO-MUSEMGE-HOMBO.

fait à Kisangani, le 15-02-1995

MKONKO-KIMALUA

CONTROLEUR DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

Coûts et programmation des travaux des diverses routes du Haut-Zaïre

DIRECTION REGIONALE
OFFICE DES ROUTES
HAUT-ZAIRE

Programme des TRAVAUX ET COUT.

La programmation des travaux comprend 4 volets, à savoir :

1. Routes

a. Mécanisation lourde sur les routes principales reliant les grands centres urbains.

b. Mécanisation légère sur les routes prioritaires reliant les grands Centres Urbains aux centres agro-pastorales.

c. Cantonnage manuel sur les routes les moins fréquentées.

d. Bitumage : Réhabilitation de la route asphaltée Kisangani-Lubutu
Asphaltage partiel de la transafricaine Est (Komanda Eringeti).

PRIORITE N°1 : Mécanisation lourde.

Axes retenus: *MADULA-NIANIA-KOMANDA : 609 Km (dont 268 Km de sections névralgiques à construire en chaussée grandie)

*KOMANDA-BUNIA-MAHAGI-MAHAGI PORT	: 319 km
*KISANGANI-BANALIA-BUTA	: 326 Km
*BUTA-BONDO-NDU	: 400 Km
*BUTA-DINGILA-POKO	: 357 km
*POKO-ISIRO-NIANIA	: 365 Km
	2.376 km

COUT.

a. chaussée grandie (rechargement avec élargissement)
268 Km transafricaine Est -PK 150-250; PK 284-314 ;

PK 380-628:

268 Km x 72.500 \$/Km = 19.430.000 \$.

b. Entretien courant

2108 km x 5800 \$/Km = 12.226.400 \$
31.656.400 \$
Arrondi à 32.000.000 \$

PRIORITE N°2 : Mécanisation légère.

Axes retenus : *KISANGANK-SIMI-SIMI	:	15 km
*DULIA-AKETI-BUNDUKI	:	137 km
*ISIRO-AMETA-DUNGU-FARADJE	:	366 km
*BUNIA-KASENYI-SABE	:	60 km
*KISANGANI-OPALA-OTALA	:	<u>365 km</u> 943 km

COUT:

Entretien courant = 943 km 3.099 \$/km = 2.922.357 \$
Arrondi à 3.000.000 \$

PRIORITE N°3 : CANTONNAGE MANUEL

Axes retenus : *SIMI-SIMI-YANGAMBI-ISANGI	:	120 km
*ISANGI-MOSITE-BASOKO	:	149 km
*MOSITE-YAHUMA-LIM. EQUATEUR	:	154 km
*WAMBA-MOPOTO-BASEANE	:	134 km
MOPOTO vers BOMILI	:	50 km
ISIRO-MUNGBERE-WATSA-ABA	:	479 km
*NGOTE-VURRA	:	165 km
*ARU -KITAMBALA	:	<u>126 km</u>
		1.377 km

COUT:

Entretien C.M. = 1.377 km x 1570 \$/km = 2.161.890 \$
Arrondi à 2.200.000 \$

PRIORITE N°4 : BITUMAGE

Axes retenus : *KISANGANI =LUBUTU : 244 KM
*KOMANDA-ERINGETI : 70 km

314 km

COUT:

Investissement initial = 314 km x 160.000 \$/km =
50.240.000 \$

Renforcement ultérieur = 314 km x 77.000 \$/km =
24.178.000 \$

74.418.000 \$

Arrondi à 74.500.000 \$

<u>RECAPITULATIF ROUTES</u>			
<u>PRIORITE</u>	<u>DESIGNATION</u>	<u>KM</u>	<u>MONTANT \$</u>
1	Mécanisation lourde	2376	32.000.000
2	Mécanisation légère	943	3.000.000
3	Mécanisation manuel	1377	2.200.000
4	Bitumage	<u>314</u>	<u>74.500.000</u>
		5010 dont	111.700.000

66 km du Maniema
Bitumage jusqu'à Lubutu.

2. Ponts Baileys et en grumes

a. Renouvellement du platelage des ponts baileys.

Axes:	MADULA-NIANIA-EPULU-KOMANDA-ERINGETI	:	795 ML
	KOMANDA-BUNIA-MAHAGI PORT	:	108 ML
	KISANGANI-BANALIA-BUTA	:	603 ML
	BUTA-DINGILA-POKO	:	460 ML
	POKO-ISIRO-NIANIA	:	162 ML
	BUTA -BONDO	:	105 ML
	KISANGANI - ISANGI	:	237 ML
	DULIA-AKETI-BUNDUKI	:	199 ML
	ISIRO - WATSA-FARADJE	:	<u>172 ML</u>
			3.060 ML

COUT = 3060 ML x 200 \$/ML = 612.000 \$

b. Lancement des ponts rudimentaires sur le réseau prioritaire retenu.

Coût forfaitaire = 200.000 \$

c. Renforcement des structures baileys existants

Coût forfaitaire = 50.000.000 \$ Vu qu'on a aucune réserve en stock sur toute l'étendue de la République.

d. Peinture antirouille pour les ponts baileys et alq.

pour la protection métal contre la corrosion

Coût forfaitaire = 500.000 \$

Total ponts baileys et en grumes

612.000 + 200.000 + 50.000 000 + 500.000 = 51.312.000 \$

3. Maintenance et gestion des bacs.

a. entretiens périodiques

17 bacs à moteur	=	1.000.000 \$ (forfait)
14 bacs à traille	=	<u>500.000 \$ (forfait)</u>
		1.500.000 \$

- b. Pièces de rechange de première nécessité
Coût forfaitaire = 5.000.000 \$
Coût total bacs = 1.500.000 + 5.000.000 = 6.500.000 \$

4. Maintenance du matériel routier

- a. Regroupement du matériel éparpillé dans la Région
Coût forfaitaire = 100.000 \$ (achat carburant, lubrifiants
et petites fournitures)
- b. Pièces de rechange pour réhabilitation du charroi
Coût forfaitaire = 10.000.000 \$
- c. Pneumatiques
Coût forfaitaire = 500.000 \$
- d. Batteries
Coût forfaitaire = 50.000 \$
Coût total matériel routier = 100.000 + 10.000.000 + 500.000
+
50.000 = 10.650.000 \$

TOTAL GENERAL = 111.700.000 + 51.312.000 + 6.500.000 +
10.650.000 = 180.162.000 \$
Arrondi à 181.000.000 \$

Fonctionnement d'un Beach privé à Kisangani

BEACH PRIVE PARCELLE S.U. 4607
KIROFAL TRADING COMPANY
B.P. 111
KISANGANI

Le Beach privé KIROFAL TRADING COMPANY, inscrit sous le numéro de la parcelle SCU. 4607 Zone de Makiso à Kisangani, est une propriété privée de Monsieur Kirongozi Faliata Louis. Ce beach qui longe le Fleuve Zaïre tout juste à côté du Grand Port de l'ONATRA en plein centre de la Ville, à une superficie de 14 ares, 15 ça (quatorze ares, quinze centiares) dont la longueur est de 10 mètres.-

Le but poursuivi pour l'acquisition de ce port privé est servir tout d'abord à l'accostage des pousseurs de Monsieur KIRONGOZI propriétaire, assurant ainsi le chargement et le déchargement des marchandises. La taxe d'accostage afférente à ce beach est perçue par la Ville de Kisangani comme c'est le cas dans tous les autres ports privés de la Ville de Kisangani. Tandis que la taxe de chargement et de déchargement est perçue par les Ets. KIROFAL TRADING COMPANY.-

De 1990 à 1994, 105.000 tonnes de marchandises ont été chargées et déchargées dans le beach privé KIROFAL dont le prix par tonne chargée et déchargée n'était pas fixe suite à la dévaluation constante de notre monnaie. Les 3/4 de toutes ces marchandises proviennent de Kinshasa à destination de Kisangani et de Kisangani, une bonne partie de ces marchandises seront expédiées par route GOMA, BUTEMBO, BENI, BUKAVU, BUNIA, ISIRO, BUTA, etc.

Actuellement, les chargements et les déchargements sont exécutés par les travailleurs journaliers suivants convention avec les propriétaires des marchandises eux-mêmes. Les Ets KIROFAL ne disposent pas d'entrepôt car les propriétaires des marchandises transportées par bateau préfèrent retirer leurs marchandises directement du bateau à leurs dépôts ceci pour éviter de payer les frais de stockage et le vol.

La plupart de bateaux qui accostent dans le port privé KIROFAL font deux à trois semaines pour décharger et charger les marchandises à cause du mauvais état de nos routes à tel point que les marchandises proviennent de l'intérieur à destination de Kinshasa, tel que le café, arrivent avec grand retard ou n'arrivent pas. C'est qui explique l'impraticabilité de nos routes, surtout pendant la saison de pluies. Raison pour laquelle certains propriétaires des bateaux préfèrent attendre les chargement même pendant un mois au lieu de naviguer sans marchandises.

Pour son développement, le Beach KIROFAL compte solliciter un crédit devant lui permettre d'acquérir deux élévateurs et de construire un entrepôt pour la protection des marchandises de ses clients en cas de pluie. Ensuite, l'acquisition d'un camion pour le transport des marchandises jusqu'aux dépôts ou magasins de ses clients à Kisangani.

Actuellement, le tarif pratiqué au beach privé KIROFAL se présente suit: (voir copie en annexe).-

Voilà la situation actuelle de notre Beach privé qui, après son réaménagement, peut devenir un port capable de servir sa clientèle avec beaucoup de rapidité et à leur satisfaction.-

Fait à Kisangani, le 24 Mars 199-

KIRONGOZI FALIALA Louis,

PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

ETS.KIROFAL TRADING COMPANY
Février 1995.

Kisangani, le 1er

B.P.111

KISANGANI.

NOTE AUX PROPRIETAIRES DE
BATEAUX ET

BARGES (TOUS)

Messieurs,

Concerné : Nouveau tarif Beach Privé KIROFAL TRADING COMPANY.-

Nous avons l'honneur de vous communiquer le tarif relatif au Beach Privé KIROFAL n° S.V. 4607 Zone Makiso, valable à partir de 1er Février 1995 en F. B. convertible en Zaïres mauvaise.-

- | | |
|--|----------------|
| 1.-Déchargement | 20 F.B./Tonne; |
| 2.-Chargement | 20 F.B./Tonne; |
| 3.-Déchargement et chargement d'une moto . . . | 100 F.B.-; |
| 4.-Déchargement et chargement d'une voiture . . . | 200 F.B.-. |
| 5.-Déchargement et chargement d'une
Camionnette | 200 F.B.-; |
| 6.-Déchargement et chargement d'un Camion | 400 F.B.-; |
| 7.-Déchargement et chargement: | |
| a) Fût (GASOIL;ESSENCE, HUILE, etc. | 10.F.B./Pièce; |
| b) Jute TABAC | 8 F.B./Pièce; |
| c) Ballot COTON | 8 F.B./Pièce; |
| 8.-Séjour prolongé d'une Berge | 20 F.B./Jour.- |

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.-

KIRONGOZI FALIALA Louis,

PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL.-

Projet de règlement interne du Comité Permanent des Responsables Nationaux chargés des transports routiers.

PROJET DE REGLEMENT INTERIEUR
COPTRAR
COMITE PERMANENT DES
RESPONSABLES NATIONAUX
CHARGES DES TRANSPORTS ROUTIERS.

Article 1.: Le Comité Permanent des Responsables Nationaux de Transport Routier (COPTRAR) fonctionne comme une réunion dérivée de la CEPGL;

Article 2.: Ce Comité a pour tâche de formuler et proposer les actions favorisant le développement du transport routier au sein de la Communauté.

Ses attributions sont notamment:

- Concevoir et proposer des solutions concrètes, adéquates et réalistes pour la mise en place et le développement d'un programme intégré dans les domaines du transport routier notamment relatifs aux:
 - . infrastructures;
 - . exploitations;
 - . institutions (législation et réglementation, organes et dispositions institutionnels, ressources humaines).
- Identifier et planifier les projets à exécuter dans le cadre de ce programme;
- Rechercher les voies et moyens devant permettre de réaliser ces projets;
- Participer effectivement par des apports de toutes sortes (ressources humaines, soutien logistique, recherche de financement, interventions au niveau des organes de décision...) à la réalisation de ces projets;
- S'efforcer de résoudre, par des consultations directes entre experts au sein du Comité, tout problème lié à la bonne marche du transport routier et à proposer des solutions appropriées dans le cas où les actions à prendre y relatives ne relèvent pas de la compétence de ces experts.

Dans l'immédiat

Le comité concentrera ses activités au suivi et à la coordination de la mise en oeuvre du volet transport routier des recommandations de l'étude sur l'amélioration du système de desserte du port de Kisangani pour l'intégration de la CEPGL et plus précisément les activités se rapportant à:

- i) la définition et le suivi du programme de transport routier communautaire, et dans un premier temps, le suivi des actions prioritaires du réseau minimal du système de desserte du port de Kisangani pour l'intégration et désenclavement de la CEPGL;
- ii) l'examen et la proposition des solutions appropriées à tous les problèmes relatifs au transport routier mettant l'accent sur la coopération inter-Etats de la CEPGL;
- iii) l'amélioration du protocole entre les trois pays relatifs aux normes de transit des transporteurs routiers entre les pays membres de la CEPGL. Cet instrument devra être reformulé afin:
 - de privilégier une approche multimodale du réseau communautaire et inclure en particulier les éléments du système de desserte du port de Kisangani;
 - inclure les questions relatives à l'harmonisation des normes et réglementations des infrastructures.
- iv) la formulation d'une politique d'harmonisation de conditions de transit sur les axes communautaires en veillant à leur concordance avec les politiques et usages des organisations intergouvernementales environnantes dont les trois pays de la CEPGL sont membres (Corridor Nord/COMESA/CEEAC).
- v) l'examen des problèmes relatifs à l'organisation des services de transport routier intra-CEPGL ayant trait notamment la sécurité routière.

Article 3. : Le Comité est composé d'au moins 3 membres par pays dont notamment un représentant du Ministère ayant les Transports dans ses attributions et un représentant du Ministère ayant les infrastructures routières dans ses attributions.

Article 4. : Le Comité peut accepter comme observateurs à ses réunions : des représentants des Etats non membres de la CEPGL, des représentants des organisations internationales ou des bailleurs de fonds, des opérateurs économiques des Etats membres oeuvrant dans le secteur, un représentant de la Fédération des Transporteurs de la Chambre de Commerce de la CEPGL, ou, tout autre représentant que la réunion jugera nécessaire.

Article 5. : Le Comité se réunit au moins une fois par an et chaque fois que de besoins.

Article 6. : Les réunions du Comité sont convoquées par le Secrétariat avec l'accord du Président.

Article 7. : Le Comité est dirigé par un bureau composé d'un Président, d'un Vice-Président et d'un Rapporteur élu suivant les modalités en usage à la CEPGL. Son Secrétariat est assuré conjointement par les Secrétariats de la CEA/MULPOC et de la CEPGL.

Article 8. : s'il le désire, chaque pays membre peut abriter les réunions du Comité. En l'absence d'une invitation dans ce sens, les réunions se tiennent à Gisenyi, siège du Secrétariat Exécutif Permanent de la CEPGL.

Article 9. : Le Comité peut constituer des sous-commissions, des groupes de travail ad hoc pour l'examen de questions spécifiques.

Article 10. : Le Secrétariat prépare l'ordre du jour des réunions et le fait parvenir au moins 30 jours avant la réunion aux participants. Toute question proposée pour l'ordre du jour doit être accompagnée d'un mémoire explicatif.

CEA/GSY/MUL/CIE/III/15
Annexe IX

ICE DES ROUTES
PARTIEMENT REGIONAL NORD-KIVU

SITUATION DU RESEAU ROUTIER DU NORD-KIVU AU 30.01.1995

CLASSIFIC.	TRONCON A REHABILITER OU A ENTRET.	LONG. KM	ETAT DU RESEAU				OBSERVATIONS
			TRES BON	BON	MOYEN	MAUVAIS	
N2	Goma-Rwindi-Beni	380	100-26%	230-61%	50-13%	-	Travaux R arrêtés en 1993; Travaux E arrêtés le 31.08.94. Travaux péage en cours (Butembo-Beni).
N4	Beni-Kasindi	80	13-16%	38-48%	29-36%		Travaux E en cours (ODR + Péage)
N4	Beni-Eringeti	55	6-11%	27-49%	22-40%	-	Travaux E en cours (ODR + Péage)
N44	Beni-Mangina	30	7-23%	6-20%	9-30%	8-27%	Travaux E en cours (Financement ANEZA par péage)
R1	Mbao-Kamango	76	-	-	-	76-100%	Route à ouvrir, décision Région et Armée; dossier au niveau de la Présidence
IR533	Lubero-Luotu-Katwa- Butembo	62	-	-	37-60%	25-40%	A budgétiser en 1995, ancien RN2 actuellement à charge du S.N.R.D.A.
N2	Goma-Sake *	24	24-100%	-	-	-	Travaux arrêtés le 03.08.94 (route réhabilitée par ASTALDI et réceptionnée en 1993.
N2	Sake-Minova	23	-	17-74%	5-26%	-	Travaux E en cours (ODR) Financement G.T.Z.
N28	Rutshuru-Bunagana-Jomba	27	7-26%	15-55%	4-15%	1-4%	Travaux E (ODR + Péage) arrêtés le 31.01.95; Travaux R en cours par ASSIST DEPUIS LE 25.01.95.
IR535	Rutshuru-Ishasha	63	-	-	47-75%	16-25%	Travaux E arrêtés le 31.08.94 Péage autorisé par GOUREGION
IR529	Sake-Masisi-Walik.	213	-	6-3%	21-10%	186-87%	Travaux E arrêtés le 31.08.94
N3	Hombo-Walikale-Oso *	218	79-36%	32-15%	41-19%	66-30%	Travaux E en préparation Financement ODR + KFW
IR530	Sake-Mweso-Kanya-bayonga	176	-	-	25-14%	151-86%	Travaux CEPRODI arrêtés en Mars 94 par manque de financement. Prévoir Péage sur cette route d'une grande importance agricole.
	TOTAL	1.427	236-17%	371-26%	291-20%	529-37%	

GENDE:

- = Route Nationale
- 1 = Route Régionale Prioritaire
- = Réhabilitation
- = Entretien
- = Route de désenclavement

LISTE DES ADMINISTRATIONS, ORGANISMES, PERSONNALITES
ET OPERATEURS ECONOMIQUES RENCONTRES

I. REPUBLIQUE DU BURUNDI

1. Ministère des Transports Postes et Télécommunications

Mr. Nimagaritse Innocent, Directeur de Cabinet
Mr. Nyabenda Nestor, Directeur Général des Transports,
Postes et Télécommunications.

2. Direction générale des Routes

Mr. Ngurinzira Janvier, Chef de la Cellule
Planification et Contrôle interne.

3. Direction de la Douane

Mr. Nakumuryango Alexandre, Directeur général
Mr. Ndikumana, Chef de Bureau du Port
Mr. Breemeersh Christian, Chef du Projet SYDONIA

4. Société concessionnaire de l'exploitation du port de
Bujumbura (EPB)

Mr. Ntahiraya Bonaventure, Administrateur Délégué
Mr. Bizimana Charles, Directeur des Voies Navigables

5. Chambre de Commerce et de l'Industrie

Mr. Nzisabira, Délégué Régional chargé de l'encadrement
des commerçants
Mr. Niyungeko David, Transporteur de passagers.

6. PNUD

Mme Kabwa Frédérique, chargée de Programmes

7. Banque mondiale

Mr. Nzambinana, Assistant chargé des Opérations.

IV REPUBLIQUE DU ZAIRE

A. KINSHASA

1. Office des Routes (ODR)

Mr. BAIKPON KALONGA: Directeur de la planification
Mr. Kulimushi, Division Gestion du Plan Directeur

2. Groupe d'Etudes des Transports (GET)
Mr. Wakale Dakahudino, Directeur Général
Mr. Lobela, chargé d'Etudes
3. Direction des Transports terrestres
Mr. Olodo Monkonzi Kete, Directeur
Mr. Ekonde Likama, Chef de Division Transport Routier
et Sécurité Routière.
4. Direction de la marine et des voies navigables
Mr. LUTUMBA KOMBA, Directeur
Mr. LOTANGA, chef de Divisions
5. Régie des Voies Fluviales:
 - Mr. NGOTO NGALENGI, Délégué général adjoint;
 - Mr., Directeur Technique;
 - Mr. KIPOYI, Sous Directeur ,
6. Office des Transports et des Ports (OTP)
 - Mr. BIKINDU Ditomene, Directeur de la
programmation des Investissements;
 - Mr MVINDU, Sous-Directeur des études économiques
à la Direction des Programmes des
Investissements;
7. UNDP:
 - Mr. MWAMBA

B. HAUT ZAIRE

- Mr. LIABO BABABISA: Directeur de Région;
- Mr. KIBANGU MAKEDIKA, Directeur Régional OFIDA;
- Mr. ITUMENE, Directeur Régional office Des
Routes;
- Mr. KABEMBA, Directeur Régional AMIZA
- Mr. ELONGO, KUNGA, Directeur Régional ANEZA;
- Mr. NSIMBA, Chef de Zone ONATRA
- Dr. Pétro-Zaire, Chef de Division Régional du
plan;
- Mr. MALA MANKESI, Directeur Régional Pétro;
- Mr. KIRONGOZI FALIALA, Président Directeur
Général ETS KIROFAL TRADING;
- Mr. SAVO BATAGA, Transporteur routier,
- Mr. Risasi Salh "
- Mr. BONYAMBALA, Chef du personnel SOTRAZ
- Mr. KOLONGO MAYELA, Représentant CFU;
- Mr. PALA KOLONGO, représentant Association des
Chauffeurs;

- Mr. MUNGANGA, Chef de BUREAU ANEZA;
- Mr. OKITO KOMANDI, " "
- Commissariat Fluvial

C.MANIEMA

- Mr. MANYANGA NDAMBO, Directeur du Département des Installations Fixes, SFE;
- Mr. MPAKA DI MAMOSI, Directeur Régional OFFICE DES ROUTES;
- Mr. SHABANI, Chef de Bureau Transports terrestres, Division Régionale des Transports et Communications
- Mr. ALLY DIWANI MWENYI , Inspecteur régionale de l'Agriculture;

1) SUD-KIVU

- Mr. MUTAMBA NENE, Directeur régional office des Routes;
- Mr. MUTINGWA, Directeur Régional SFE;
- Division Régionale des Transports et Communications;
- DIVISION REGIONALE du Plan.
- COMMISSARIAT FLUVIAL

E. NORD-KIVU

- Mr. KAHINDO, Contrôleur des travaux OFFICE DES Routes,
- Mr. VULAMBO KALISSA, Chef de Division Régional du Plan;
- Mr. MUBEYA, Directeur Régional AMIZA;
- TMK;
- Mr. LUFUMA, Directeur Régional OFIDA;
- Mr. KAPILA, Directeur Régional OGEFREM;
- Mr. OMESOMBU, Directeur régional OZAC