

COPIREP News

Troisième année n° 06

02 janvier 2007

Transports ferroviaires : pousser au ... (re) démarrage

Mercredi 10 mai 2006. La presse nationale fait largement écho d'une concertation entre les experts des quatre des onze provinces de la RDC. Le menu est simple : le Katanga, le Maniema et les deux Kasai sont en proie à de grosses difficultés économiques. A Kindu, capitale du Maniema, on déplore les retards d'approvisionnement en produits essentiels. Dans les deux Kasai, les prix ont pris l'ascenseur. Au banc des accusés, la SNCC. Les trains du principal trait d'union entre ces quatre provinces se traînent sur les rails, lorsqu'ils ne versent pas dans les fossés. Dans la province Orientale, le tronçon Ubundu - Kisangani n'est plus qu'un



Photo COPIREP

Locomotives de la SNCC :
des opportunités subsistent ...

La Société Nationale des Chemins de fer du Congo, (SNCC) la plus

importante des entreprises de transports de surface, a toujours été considérée comme l'épine dorsale de l'économie congolaise. Un vaste réseau ferroviaire interconnecté long de 3.641 Kms.

Les premières traverses ont été posées vers 1929. 13.228 agents répartis dans les secteurs ferroviaires (3.641 km), fluvial (310 km bief moyen), lacustre (1.425

km sur le lac Tanganyika, 106 km sur le lac Kivu) et portuaire (2 ports principaux) avec des activités annexes et connexes. A l'époque de sa splendeur au milieu des années 80,

Editorial

Il faut persévérer

On l'a dit et redit, la RDC est un véritable scandale en matière de ressources naturelles. Le potentiel minier et agricole est immense et le pays possède un fort potentiel hydroélectrique. Mais les ressources naturelles seules ne suffisent pas à développer un pays. Il faut aussi des infrastructures de communication viables. Hélas, le manque d'entretien et les dégâts imputables aux multiples conflits dans le pays ont entraîné une détérioration progressive des routes, ponts et autres infrastructures de transport. Des réformes sont en cours pour redresser la barre, mais il faudra continuer à déployer des efforts vigoureux...

Reportage

Escale à Bipemba

Il n'a rien pour attirer les regards, ou plutôt si. Une bonne partie du tarmac est presque constamment encombrée. Ici, des camions déposent à même l'asphalte une cargaison à embarquer sur un avion cargo en stationnement sur un bout de piste. Là, un autre avion cargo déverse sa cargaison sur le même asphalte. Juste à côté d'un long

courrier dont les passagers récupèrent leurs valises au pied de la soute à bagages, tandis que les passagers en transit se dégourdisent les jambes autour de l'appareil. Plus loin, un avion est pris d'assaut par des mécanos.

Dans ce joyeux tohu-bohu, il faut ouvrir le bon œil pour ne pas voir son bagage disparaître au bras d'un inconnu.

(Suite en page 3)



Photo COPIREP

Document

Demain? Un autre jour ...

En 2005, le Chemin de Fer Matadi - Kinshasa, à bout de souffle, n'a pris en charge qu'environ 10% du tonnage manutentionné au port de Matadi.

Vidéo de 20 minutes à télécharger sur www.copirep.org

Transports ferroviaires : pousser au ... (re) démarrage ...

(suite de la page 1)

la SNCC réalisait 2,8 milliards d'unités de trafic. L'entreprise est aujourd'hui confrontée à des nombreuses difficultés.

Exemple : sur son axe principal Lubumbashi Mwene-Ditu, un wagon réalise en moyenne une rotation tous les 75 jours !

La voie ferrée présente un état déplorable. Seuls 500 Kms environ

disséminés sur l'ensemble du réseau offrent une certaine garantie de circulation. Le reste ne présente aucune assurance. Il en est de même des ponts et des ouvrages d'art sur le réseau.

Les interventions antérieures des bailleurs de fonds et les efforts internes ont permis de renouveler 315 Km de voie. C'est un début, et il faut poursuivre l'effort, et surtout

Le matériel roulant ne vaut pas mieux. Les 27 locomotives électriques sont vieilles de 25 à 44 ans. 10 d'entre elles tiennent encore le coup. 20 locomotives diesels sont disponibles, sur un parc de 58. Elles connaissent une détresse tous les 2000 km. La moyenne acceptable est d'une avarie tous les ... 10.000 km !

La fréquence des déraillements bat tous les records : 2 à 3 déraillements par jour. Le coût de dépannage de chaque déraillement oscille autour de 20.000 dollars américains !

Le besoin en fonds de roulement de la SNCC croît d'année en année et se situe actuellement au dessus de la barre de 400 millions de dollars ; L'exigible à court terme de la SNCC estimé à 600 millions de dollars dépasse de plus de 50% tout l'actif de la société. La trésorerie plus que serrée de la SNCC oscille autour de USD 5 millions.

Le personnel accuse aujourd'hui plusieurs mois d'arriérés de salaire. La charge salariale représente plus de 50% de l'ensemble des charges supportées par l'entreprise.

La combinaison du mauvais état de la voie la vétusté des locomotives et des wagons a fait chuter la vitesse commerciale : 13 Km/h ! La route triomphe.

Même triomphe à l'ouest du grand Congo où une autre voie ferrée agonise : le Chemin de Fer Matadi-Kinshasa, CFMK. La branche ferroviaire de l'Office national des Transports, Onatra. Certes, on y roule encore légèrement mieux : 20 Km/h de vitesse commerciale.

(suite ne page 4)



Photo COPIREP

Tracteur en détresse sur le réseau : Un spectacle banal

COPIREP
News

Lettre d'informations du Comité de Pilotage de la
Réforme des Entreprises Publiques

COPIREP

Une publication de la Cellule de Communication

Troisième année Numéro 05— Juin 2006

Imprimeur AGB

Contact:

www.copirep.org

respecter l'entretien régulier.

Et là, le casse-tête : insuffisance de matériels de voie, insuffisance de moyens opérationnels pour déplacer le personnel d'entretien.

Pour amener les équipes d'entretien à pied d'œuvre, la SNCC dispose d'environ 60 tracteurs et drasines. En théorie. 47 de ces engins sont en panne. Les 13 tracteurs restants s'essouffent sur les 3641 km du réseau.

Même, le nombre des personnes affectées à l'entretien de la voie est insuffisant : un homme pour deux kilomètres, au lieu d'un kilomètre.

Escale à Bipemba

(Suite de la page 1)

Les hangars, s'ils existent, ont depuis longtemps été désertés.

Nous sommes sur l'un des aéroports les plus fréquentés de la RDC: Bipemba, à Mbuji-Mayi. Mais ça aurait pu être n'importe quel autre des aéroports internationaux ou nationaux, à l'exception des aéroports de Kinshasa et Lubumbashi. A Goma, à Kisangani, à Kiri ou à Mbandaka, le spectacle est le même.

Ici, à Bipemba, rien dans les infrastructures aéroportuaires, ne renseigne que l'on se trouve dans la capitale mondiale du diamant industriel, Mbuji-Mayi, chef-lieu de la province du Kasai Oriental, au cœur de la République Démocratique du Congo.

Une petite piste goudronnée, juste ce qu'il faut pour que l'avion qui décolle ou celui qui atterrit ne s'abîme pas dans la savane à l'entour, déjà jonchée d'autres épaves. On ne compte plus dans cette ville les sinistres occasionnés par les "cercueils volants", selon une expression bien connue de tous les Congolais.

La rangée des bâtiments exigus qui abritent les services en dit long sur l'état des lieux. Tout est à la portion congrue, à l'exception de l'énorme panneau publicitaire d'une compagnie de téléphonie cellulaire sur le bâtiment de l'aérogare badigeonné d'un blanc que ternit à peine la poussière ambiante. "Bienvenue, vous êtes sous notre couverture", dit la réclame.

Bienvenue à Bipemba, bien entendu, même si cela n'est écrit nulle part.

Aussitôt, la légendaire hospitalité congolaise est mise à rude épreuve. L'hôte de marque est conduit vers le salon officiel. Une pièce d'environ sept mètres sur cinq, quelques fauteuils et divans. Une dizaine de places, pas plus, que se disputent ceux qui arrivent et ceux qui partent. Au vu de la foule qui s'y presse, les recettes doivent être bonnes puisque l'accès au salon officiel est autorisée à qui peut payer. L'agent de protocole

qui y conduit son chef, a pris soin au préalable de « préparer le terrain ». Un doux euphémisme. Mais en dépit de cette précaution, les altercations de manquent pas: le responsable avec lequel « le terrain a été préparé » est dans son bureau. Pas sur le tarmac.

Il faut donc parfois savoir user du trafic d'influence.

aucun autre signe distinctif.

L'ambiance est indescriptible. Les arrivées se confondent avec les départs. Les bagages dans une main, les documents dans une autre, on se hèle, on se bouscule, on s'invective... La cohue aboutit finalement à un comptoir en bois où opèrent les agents en uniformes vert olive de la Direction Générale des Migrations, DGM, la police congolaise des frontières. Le voyageur qui arrive à ce poste a déjà dû se défaire de la



L'aéroport de Kananga, au Kasai-Occidental, un peu moins cafouilleuse que Mbuji-Mayi

Le voyageur « ordinaire », lui, est dirigé vers une vieille bâtisse, genre gare de train du début du siècle passé.

Tout ce monde n'est pas toujours le bienvenu.

Et d'abord, "l'étranger", le teint faisant foi. Prémsumé investisseur et donc riche, il est aussi présumé prédateur des richesses minières de la province. Ici, on use et abuse de la disposition légale qui régit le séjour des expatriés dans les régions minières.

Il y a ensuite tous les autres, venus des provinces moins nanties... Le "Kasai wa balengela" (Kasai où tout le monde est beau).

C'est à l'intérieur de l'aérogare que le voyageur ordinaire fait la connaissance d'une nuée d'agents de divers services, identifiables à la couleur de leurs uniformes. Et pas tous d'ailleurs, car plusieurs agents d'autres services plus ou moins secrets, n'ont ni uniforme, ni

hargne de la police de la Régie des Voies Aériennes, RVA, dont les tâches précises ne sont pas clairement déterminées. Là, c'est presque la fin du chemin de la croix, car au delà de la barrière de la DGM, c'est la liberté...

Dans les deux sens.

Spectacle identique au décollage. À Mbuji-Mayi, ne vous risquez surtout pas de vous fier aux réservations des agences de voyage. Il ne suffit pas d'arriver à temps pour les formalités d'embarquement. Question de «préparer le terrain». Et il faut avoir la foulée alerte, car sur certaines compagnie, il n'est pas rare que le nombre des billets vendus soient supérieur à la capacité de l'aéronef. Il y a toujours des voyageurs plus pressés que les autres pour négocier votre place auprès d'un préposé de la compagnie, au triple du prix.

(Suite page 4)

Transports ferroviaires : pousser au ... (re) démarrage ...

(suite de la page 2)

Les 362 kilomètres de voie sont encore fréquentables, mais pour le reste, le tableau est similaire, à échelle réduite : insuffisance de matériels de voie, insuffisance moyens opérationnels pour déplacer le personnel d'entretien, insuffisance de tracteurs et draisines, insuffisance du personnel d'entretien de la voie, insuffisance et vétusté des locomotives et des wagons ... un long chapelet des problèmes que le personnel tente de résoudre avec les moyens du bord.

Un personnel qui reçoit encore assez régulièrement sa paie. Et ce n'est pas grâce à ses propres efforts. Un responsable du CFMK affirme que chaque armement d'un train voyageur produit une perte sèche de 12.000 USD. Ce qui a conduit l'entreprise à réduire de moitié la fréquence de ce service. Un train marchandise rapporte ... 5.000 USD!

Qu'à cela ne tienne. Les milliers d'agents de l'Office National des Transports sont tous nourris aux mamelles du port de Matadi. Ce

qui, à en croire les experts, en fait un des ports les plus chers au monde.

Pourtant, le Chemin de fer Matadi - Kinshasa a connu des jours meilleurs.

En 1985, le CFMK dispose de 2.300 wagons qui transportent près de 1.200.000 tonnes. A cette époque, la Gécamines déverse sur le marché

total manutentionné au port de Matadi est évalué à 1.000.000 de tonnes : le CFMK, a bout de souffle, n'en transporte qu'environ 170.000,- à peine 17 %, contre 90% vingt ans plus tôt.

Les diagnostics sont posés. Ils ont alarmants. Mais au-delà de la situation précaire du moment, les opportunités de reprise sont bien réelles. Le potentiel minier du



Photo COPIREP

Travaux sur la voie dans un pays d'Afrique Centrale :

Un exemple de réforme réussie

Escale à Bipemba

(suite de la page 3)

Lorsque cela se produit, les subterfuges ne manquent pas : ici la fouille se prolonge. Là, on vous refuse le cachet d'embarquement. Plus loin, on déclare votre passeport pourtant en règle, non valide pour les déplacements à l'intérieur du pays... Les voyageurs à l'air égaré sont les proies les plus prisées.

Il faut connaître la chanson. Tant pis si l'on ne sait comment y prendre. Les plaintes sont inutiles car la combine est généralisée. Et les compagnies ne remboursent rien si le vol est manqué. On peut tout au plus réserver sur un prochain vol. Avec la même incertitude.

mondial environ 500.000 tonnes de minerais divers. Une grosse partie s'écoule par le port de Matadi, via le réseau SNCC et le bief fluvial Ilebo - Kinshasa. Cette manne est régulière, gonflée par l'apport des échanges entre la côte atlantique et la capitale Kinshasa. Il faut dire qu'alors, la ville de Matadi est presque l'unique porte d'entrée et de sortie de la RDC.

Puis, l'économe périclite. La Gécamines s'effondre, tandis que l'instabilité politique décourage l'investissement. Le CFMK n'échappe pas au marasme collectif.

En 2005, la reprise économique est timide, mais bien réelle. Le tonnage

Katanga est intact. La Gécamines est en phase de restructuration, et l'on note un afflux d'investisseurs dans divers domaines de l'économie nationale. Au Bas-Congo, l'activité du Port de Matadi devrait croître avec la mise en place des procédures simplifiées de dédouanement et la réfection des quais.

Il faut poursuivre les réformes pour sauver les entreprises en difficultés. Le COPIREP s'emploie à proposer les pistes de sorties, avec l'aide de divers experts nationaux et internationaux...