

**DISCOURS DE MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL A.i DE LA
SOCIETE COMMERCIALE DES TRANSPORTS ET DES
PORTS « SCTP SA » A L'EXPOBETON RDC, 4eme édition.**

-Mesdames et Messieurs, Membres du Comité d'Organisation ;

- Distingués Invités ;

-Mesdames et Messieurs

En vos titres et qualités respectifs

Avant toute chose je tiens à présenter mes hommages déferents à son Excellence Felix Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO, Président de la République, Chef de l'Etat dont l'impulsion avec l'accompagnement du Gouvernement de la République permet à la SCTP S.A de relancer ses exploitations.

Ensuite je tiens à remercier le Comité d'Organisation de L'EXPOBETON RDC, 4eme édition, pour le choix porté à ma modester personne pour exposer sur le sujet important de transport dans la ville de Kinshasa et ce, dans le cadre des infrastructures et de la mobilité.

La ville de Kinshasa a la caractéristique d'être très vaste mais avec très peu d'infrastructures routières pour assurer l'interconnexion entre les différentes communes.

Les quelques routes qui existent ont presque toutes été construites pour permettre aux populations des cités jadis appelées indigènes à gagner le centre-ville où sont concentrés les milieux d'affaires.

Le flux migratoire qu'a connu la ville depuis 1960, exacerbé par des nombreuses rebellions à l'intérieur du pays a eu pour conséquence non seulement l'extension de la ville mais également l'éloignement des lieux d'hébergement de beaucoup de Kinois dans les zones périphériques à plus de 40km du centre-ville.

Le foisonnement du transport en commun provoque des engorgements des rares routes disponibles pendant des heures de Pointe, faisant de Kinshasa une des villes du monde les plus difficiles à circuler.

Du coup, l'on se met à réfléchir pour trouver des moyens de transport de masse pour assurer la mobilité des Kinois.

La Société Commerciale des Transports et des Ports, ONATRA à l'époque, avait pris la mesure du problème dès 1964 en volant au secours de l'Office des Transports en Commun du Congo « OTCC » pour le transport des travailleurs par le chemin de fer. Ce mode de transport est utilisé par beaucoup de capitales du monde comme transport de masse.

Face à la contrainte politique et technique, l'OTRACO de l'époque opta pour une solution de fortune en recourant à la transformation de vieux wagons marchandises en voitures à passagers.

Ainsi, 20 voitures de 200 places chacune seront aménagées en régie et furent lancées successivement le 20 Avril et le 30 Juin 1964.

Ce Parc offrait une capacité de d'évacuation de 4000 voyageurs après ses rotations.

En raison des difficultés de paiement de l'OTCC, la SCTP SA reprit entièrement l'exploitation le 26 Avril 1980. Le chemin de fer inter urbain, C.F.I., verra donc le jour.

Il sied de signaler que le CFI ne disposant pas de son propre réseau, a utilisé et d'ailleurs, continue à utiliser jusqu'à ce jour les mêmes infrastructures existantes construites vers les années 1898 pour le transport des marchandises.

De la ligne Matete- Kintambo desservie depuis Août 1964, le CFI prolongera à la fin de cette année la ligne jusqu'à la gare Riflaert (Lemba). En 1975 sera lancée la ligne Gare Centrale –Aéroport de Ndjili.

En 1986, le CFI ouvrira de façon audacieuse, la ligne Matete-Bokasa. Dix ans plus tard, l'exploitation de la ligne Gare Centrale-Kasangulu a été inaugurée.

Notons au passage que la SCTP SA a même exploité le transport par Chemin de fer entre Lemba-Riflaert et Kinsuka.

La situation actuelle du CFI comporte des lignes exploitées tout comme celles qui ne le sont pas.

1. **Ligne Exploitée** : Gare Centrale –Kasangulu

❖ Longueur	: 45Km
❖ Nombre des Voyageurs Transportés/jour:	18.000
❖ Nombre de Rotation	: 03
❖ Nombre de Voiture	: 09
❖ Nombre de Locomotive	: 01

2. **Lignes non Exploitées**

2.1 **Ligne Aéro – Gare Centrale (20,3km)**

Cette voie a été fortement dégradée et vandalisée par la population environnante. L'Exploitation sur cette ligne a été arrêtée depuis mars 2015. C'est une ligne à réhabiliter.

2.2. **Ligne Lemba – Kintambo (20km)**

Voie en très mauvais état. A réhabiliter aussi.

2.3. **Ligne Matete – Bokasa (8,9km)**

Voie fortement dégradée. Un quartier très connu sous le nom de **Paka Djuma** a complètement envahi les infrastructures de chemin de fer.

D'une manière générale, nous déplorons cette situation des constructions anarchiques tout au long du chemin de fer et la déstabilisation de la plateforme de la voie par les inciviques.

Toutefois, la SCTP SA loin de se décourager est déterminée à poursuivre ses efforts de modernisation des infrastructures existantes voire en créer des nouvelles. En ce qui concerne la modernisation du chemin de fer interurbain, les actions suivantes sont programmées :

❖ **Acquisition du Matériel Roulant**

A ce niveau, nous optons pour des auto-motrices avec des rames indéformables révisables afin d'éviter des pertes de temps occasionnées par des manœuvres et visite des rames.

❖ **L'électrification du réseau CFI et informatisation du système de billetterie**

L'électrification du réseau nous permettra de nous adapter aux nouvelles technologies.

❖ **Signalisation et télécommunication**

La SCTP SA, toujours préoccupée par la sécurité de ses convois se trouve devant trois options pour son nouveau système de télécommunication à installer, à savoir :

- Une ligne interne sans fil ;
- Une ligne en fibre optique ;
- Une ligne raccordée à l'ex OCPT.

❖ **Création d'une navette spéciale gare centrale-aéroport de Ndjili et vice-versa**

Cette ligne desservira les passagers qui débarquent des compagnies d'aviation ou du centre-ville vers l'aéroport.

L'avantage de cette navette est de contourner les différents embouteillages sur le boulevard Lumumba.

❖ **Extension du réseau C.F.I**

La naissance des nouveaux quartiers dortoirs dans la périphérie de la ville province de Kinshasa implique ipso facto, l'extension du réseau CFI

- **A l'Est de la Ville**, avec la naissance des quartiers MPASA, MIKONGA, BADARA, MUTU KUTINA VE, BIBWA, KINKOLE, CITE DE L'ESPOIR, CAMP P.M, EFOBANC, RFI etc.

- **A l'Ouest de la ville**, avec l'apparition des quartiers KIMBWALA, MALUEKA, MAZAL, MBUDI, DON BOSCO, KINSUKA PECHEURS, MAMA YEMO etc.

En ce qui concerne les innovations, il y a à noter :

1. La construction de la ligne KINSENSO – KIMBANSEKE(5,8km)
Etude de faisabilité réalisée par JICA en 1986.
2. La construction de la ligne KIMBANSEKE-AEROPORT DE NDJILI (4,6km)
3. La construction de la ligne BOKASA-PONT KASA-VUBU (1,5km)
4. La construction de la ligne AERO-MALUKU (23Km)
5. La construction de la ligne KINSUKA-UPN-MONT NGAFULA (28Km)
6. La construction de la ligne MONT NGAFULA-GARE DE KIMWENZA (13km)
7. La construction de la ligne ISTM/KIN – BOKASA(12Km)

Mesdames et Messieurs, Membres du Comité d'organisation ;

Distingués invités ;

Mesdames et Messieurs ;

En vos titres et qualités respectifs

En guise de conclusion, nous tenons à réaffirmer la détermination de la SCTP SA à accompagner le Gouvernement de la République dans ses efforts de désengorgement de la Ville de Kinshasa qui, à l'horizon 2050, sera le Mégalopole du Corridor Ouest. En revanche, nous attendons de celui-ci tout son soutien.

Je vous remercie.