



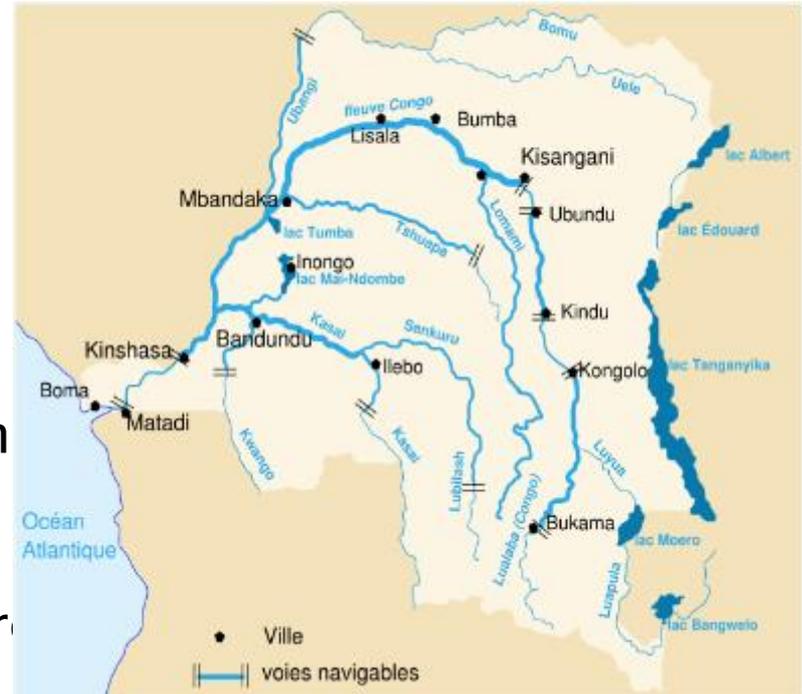
EXPO BETON , KINSHASA 2018

ETAT DES INFRASTRUCTURES DANS LES ESPACES
COTIERS DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU
CONGO

Présenté par:
Ingénieur Kaoze Kitenge Pacifique

Introduction

La RDC est menacée des érosions qui se produisent de façon croissante de côtes chaque année. Les causes tant naturelles que anthropiques ont été étudiées. L'érosion a causé la disparition des plusieurs infrastructures économiques et menace tant d'autres infrastructures. Les hôtels, la route Muanda -Banana, les ports, la tour d'aide à la navigation maritime, le STA, qui a perdu plus de la moitié des infrastructures, les puits, les écoles de Banana, la cité de Nsianfumu, le parc national des eaux de ruissellement sauvage, les routes des érosions dans la ville de Muanda. La progression de la mer vers le continent.



Carte de la R.D.C.

- ▶ Les côtes jadis protégées par les services du ministère des TVC. Ces dernières années, la CVM n'assume plus ses responsabilités. Etant donné que cette zone est frontalière, la modification du trait de côte engendre le problème des repères pour la localisation des limites étatiques. Le changement climatique provoquera l'élévation du niveau de la mer qui va engloutir les zones basses qui sont, actuellement, sous pression démographique.

La politique dans ce secteur

- ▶ Intégrer les informations sur les risques du changement climatique dans la planification des aménagements côtiers de la RDC ;
- ▶ Investir dans les infrastructures de protection des côtes.
- ▶ prévenir les dégradations ;
- ▶ Améliorer leurs fiabilités;
- ▶ Boucler les réseaux routier, fluvial, lacustre, maritime, ferroviaire et aérien nationaux
- ▶ les connexions entre le pays et le reste du monde.

L'état actuel des infrastructures varie d'acceptable au pire.

- ▶ Routes dégradées, Voies des eaux non entretenues ni sécurisées, chemins de fer vétustes, même enlevés et voies aériennes non rassurante, etc.
- ▶ Frein à la circulation des biens et personnes et aux échanges commerciaux, accentuation des dégradations et de la pauvreté.

Problèmes du secteur des infrastructures

La plupart des infrastructures datent de l'époque coloniale et ont leurs durées conventionnelles d'exploitation dépassées.

- Manque d'entretien et maintenance;
- Les services étatiques s'en occupaient;
- La population s'est donnée à l'occupation des espaces libres publiques, la construction sur les berges des rivières;
- Les essieux étaient respectés, le dimensionnement des chaussées tenaient compte du trafic de l'époque qui s'avère inapproprié, intense et parfois avec convois exceptionnels, les structures des chaussées sont fatiguées et inadaptées.
- L'augmentation de la densité d'occupation engendre le dysfonctionnement du système de transport surtout qu'aucune politique en la matière n'a été conçue.



Profil côtier en République Démocratique du CONGO



40 km de cotes entre l'enclave du Cabinda au nord et l'estuaire du fleuve Congo au sud.

Les attentes concernant ce programme

Une vision de la gestion intégrée des transports, des infrastructures, de l'occupation et affectation des sols et d'autres secteurs de la vie en RD Congo.

- Mise en place et l'observance du cadre juridique et réglementaire, bien défini et trop claire des attributions des ministères et organismes impliqués dans la promotion du secteur des transports.
- Introduire en RD.CONGO des nouvelles prescriptions techniques, sociales, économiques et environnementales dans l'élaboration des cahiers des charges.
- Vulgariser les textes réglementaires auprès des autorités, de la population et autres services concernes.
- Renforcer la bonne gouvernance locale et améliorer les conditions pour la fourniture de service communautaire de transport

PROGRAMME DES BUS

But

Mettre en pratique les programmes et projets concrètement réalisables d'acquisition des 4000 bus en RDCongo dont 2000 à Kinshasa d'ici 2016

- Guider les autorités compétentes pour le suivi et contrôle des opérations sur terrain.
- Tableau de bord pour chaque opération prévue, d'évaluation de son exécution et de correction de tout dérapage constaté..



Carte voiries de Kinshasa



Erosion avenue de l'Ecole à Kinshasa

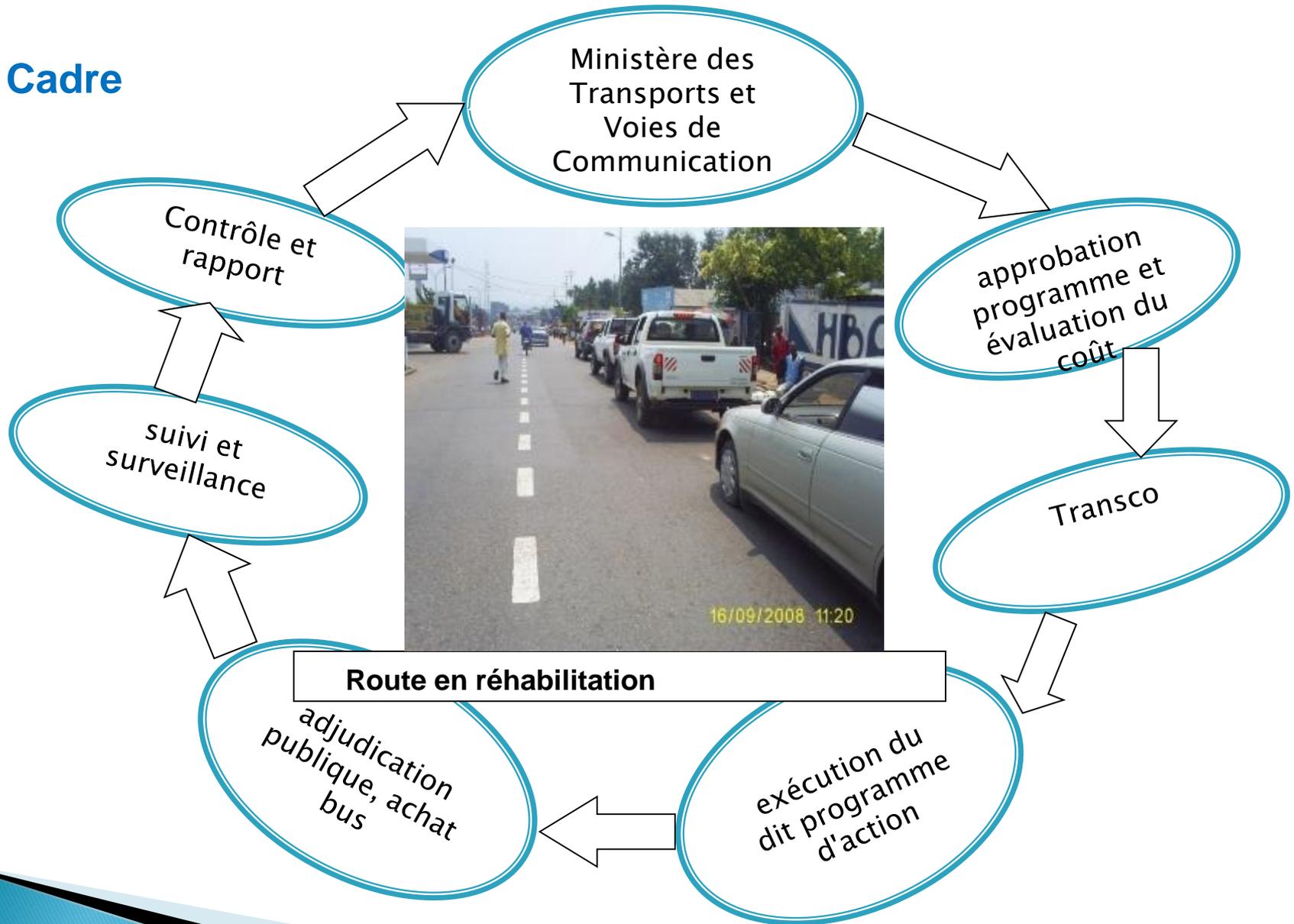
OBJECTIFS

- Définir les stratégies opérationnelles, les actions spécifiques et le plan de travail qui permettront une rénovation profonde du cadre institutionnel, Juridique, technique, sociale, environnementale et financier de la gestion des transports de la RDCongo;
Renforcer la bonne gouvernance locale et améliorer les conditions pour la fourniture de service communautaire de transport.

Activités

▪

2.3_ Cadre



RESOURCES

Les ressources attendues sont soit en matériels, en matériaux, financières, en personnels, appui administratif, structurel, médiatique ou sécuritaire. Elles proviennent de:

Dotation du Gouvernement central par le truchement du Ministère des transports.

Gouvernements provinciaux.

Partenaires bilatéraux et multilatéraux, des communautés locales et personnes physiques ou morales.



Transport par eau

• Mesures à court terme et priorités

A réaliser dans les six mois qui suivent

- Approbation du programme

Restitution du programme au près des acteurs concernés

Évaluation des coûts des activités à entreprendre

Recherche des financements des acteurs.

Élaboration des plannings

Formation des techniciens et acteurs concernés par le programme

Enquête sur les transports.

• Plan à moyen terme et priorités

- Revue et adaptation des clauses Techniques, administratives, Juridiques et institutionnel national par : (i) la réforme législative des textes existants, (ii) la formulation des nouveaux textes d'application, (iii) l'harmonisation des conventions à la législation nationale ;
- Cadre institutionnel par : (i) le renforcement des capacités institutionnelles en équipement, le renforcement des capacités professionnelles et la création de nouvelles structures d'application ;
- Renforcement des mécanismes de collaboration et coopération interinstitutionnelle ;
- Redynamiser l'inspection générale ;
- Assurer un système de circulation des informations aux autorités et au public.

. Plan à long terme et priorités

A réaliser au de la d'une année

- Schéma directeur de transport multimodal, d'aménagement, de gestion et de maintenance des infrastructures de transport ainsi que la coordination de leur mise en œuvre;
- Etablissement et gestion des bases de données des transports;
- Facilitation des actions d'intérêt commun telles que : la protection des infrastructures existantes et l'amélioration des ressources pendant la conception des ouvrages;
- Participation d'autres concessionnaires aux projets du secteur de transports et incitation économique au moyen des contributions financières des usagers des transports, d'aménagement et de gestion des infrastructures ;
- Appui à la logistique du transport de proximité des marchandises par l'équipement des producteurs organisés en groupements de transport adaptés aux conditions rurales, tandis qu'au niveau des villages riverains, le transport par embarcations de grande capacité, pourra être davantage renforcé.

Aménagement des bases logistiques dans les carrefours importants et influents;

Création d'ateliers artisanaux spécialisés en adaptation au transport de charges lourdes et la transformation en petites et moyennes entreprises de services, les structures informelles évoluant dans le secteur des transports (nettoyage véhicules, réparation pneus, réparation vélo, moto, garage véhicule, montage carrosserie, contrôle technique, etc. Une étude sera réalisée pour identifier d'éventuelles niches d'emplois.

RÉALISATIONS D'UNE ANNÉE

SECTEUR ROUTIER

1. Equipements

- Acquisition de 200 cents bus neufs pour le transport urbain.
- Commande supplémentaire de 100 (cent) bus.
- Avis de non objection de la DGCMF pour la passation des marchés de 250 (deux cent cinquante) minibus au profit des propriétaires des véhicules de transport.
- Acquisition des 3 (trois) pick-up pour la société de transport au Congo (TRANSCO).

2. Infrastructure

- Déguerpissement des policiers à l'ex-dépôt SOTRAZ de Masina.
- Travaux d'assainissement et d'aménagement du site de Masina.
- Réhabilitation des bâtiments de l'ex-entrepôt SOTRAZ de Masina.
- Aménagement du site City-Train Matete en vue d'y loger le premier lot de 60 (soixante) bus.

3. Législation

-Décret :portant création de la société Transport au Congo (TRANSCO)

-Décret n° 12/041 du 02 octobre 2012: Portant réglementation de l'importation des véhicules d'occasion en RDC.

-Décret n° 12/048 du 20 décembre 2012: Portant mesures d'allégement fiscal et douanier des véhicules de transport en commun d'au moins 12 (douze) places assises

-Arrêté Interministériel

n° 008/CAB/MIN/ECOM/2012, n° 114/CAB/MIN/TVC/2012,

n° 010/CAB/MIN/NB/PME et

n° 673/CAB/MIN/FIN

du 29 décembre 2012 : Portant réduction de moitié des droits perçus par certains organismes aux frontières

- Arrêté Interministériel

n° 107/CAB/MIN/TVC/2012

et n° 583/CAB/MIN/FIN/2012 du 11 octobre 2012 : Modifiant et complétant l'arrêté Ministériel 065/CAB/MIN/TVC/2011 et

n° 310/CAB/MIN/FIN/2011 du 26 novembre 2011 portant fixation des taux pour la délivrance du permis de conduire biométrique à percevoir à l'initiative du Ministère des Transports et Voies de Communication.

Arrêté Ministériel n° 112 du 13 novembre 2012 Rapportant l'Arrêté Ministériel n° 409/CAB/MIN/TVC/008/2012 du 17 janvier 2012 :Portant réglementation de la situation administrative des cadres et agents de la commission Nationale de Prévention Routière (CNPR).

- lancement campagne de civisme sur la route
- Mission de contrôle de véhicule surchargés sur axe Kinshasa-Kikwit
- Première phase : Du 25 janvier au 30 mars 2013
- Deuxième phase : Du 07 avril au 22 mai 2013

Tableau synthèse des préoccupations sur la circulation des bus

N°	Objet	Réactions
1	projet d'acquisition de bus	<ul style="list-style-type: none"> - 300 bus commandés - 60 arrivés - 90 à Sierra Leone - 50 déjà en route - ANO obtenu pour 250 bus à acheter
2	Les préalables mise en circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Recrutement responsables et autres personnel de Transco - Aménagement des abris bus et aires de stationnement - Signature contrat d'assistance technique avec RATP
3	Le fond de roulement	<ul style="list-style-type: none"> - Voir étude de faisabilité
	Le système de contrôle (quid ?)	<ul style="list-style-type: none"> - Paiement avant accès à bord

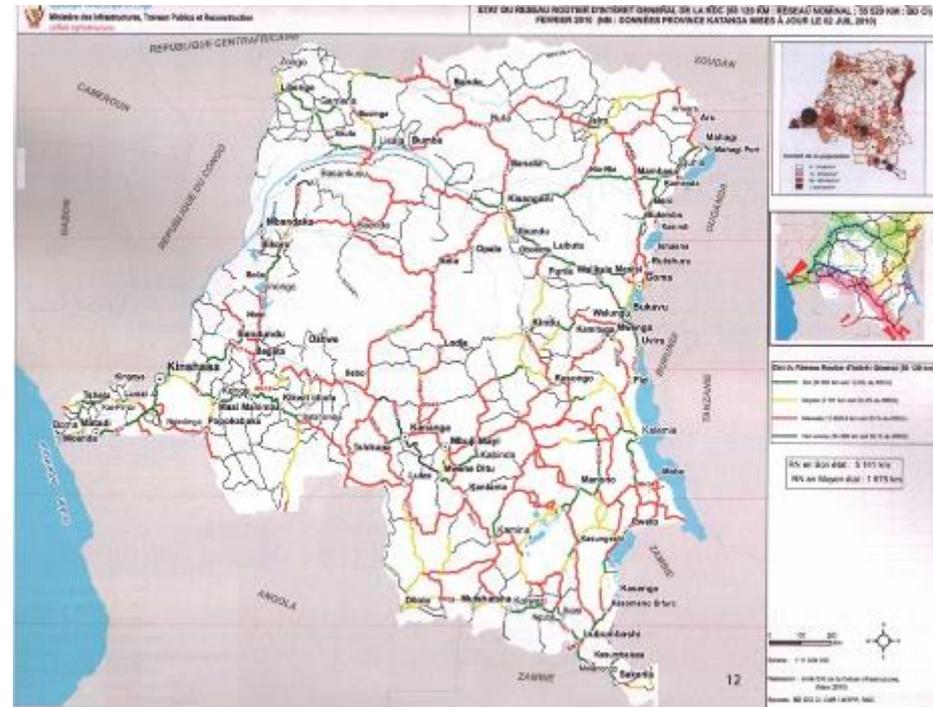
	La politique tarifaire	Coût social de 500 Fc sur toutes les courses
	Aires de stationnement et les abris bus	L'OVD a tous les moyens pour démarrer les travaux qui se termineront en juin
	Le statut juridique de TRANSCO	Etablissement Public
	La relation entre TRANSCO et RATP, le mode de contrat	Assistance Technique
	Les responsabilités de TRANSCO et de RATP (quid ?)	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à la planification; - Appui technique; - Appui administratif; - Appui en gestion

3. Capacité de développement

Pour les collaborateurs du Premier Ministre

- Restituer le programme auprès des collaborateurs, techniciens et subalternes.
- Associer les médias par des émissions de sensibilisation sur la maintenance des infrastructures des transports et les pratiques répréhensibles.

Reseau routier en réhabilitation



Pour le Ministère des Transports

- Être compétitif en acquérant des nouvelles méthodes et techniques de gestion des transports
- Adapter les expériences aux réalités et moyens de notre pays
- Proposer des stratégies préventives, curatives et d'amélioration du système des transports.
- Tenir compte de tous les paramètres socio économiques et aux rôles de chaque acteur intervenant sur les transports;
 - Associer les médias par des émissions de sensibilisation sur la maintenance des infrastructures des transports.
 - Mettre l'accent sur les notions des registres des transports et la constitution des équipes des patrouilles.



Voiture accidentée

4. Faisabilité du plan d'action

- Les autorités du Ministère des Transports l'adoptent.
- Ressources nécessaires.
- Soutient et la participation de tous.
- Réduction des impacts négatifs du programme.



Accident d'un bus non fonctionnel

5. Limite du programme

Quelle que soit la pertinence du présent programme et son adoption par les autorités, il peut toujours être confronté aux contraintes d'ordre politique, économique et social. Il s'agit notamment de :

Les guerres

La modicité du budget de l'Etat

Les intempéries et catastrophes naturelles.

Les contraintes environnementales



Le transport en vogue à l'intérieur

Facteurs de viabilité et pérennisation du programme

1. Politique de soutien

- La création de noyau de soutien au programme, qui est ici les organisations non gouvernementales et les privés en vue d'un travail de sensibilisation et de mobilisation dans l'optique de leur implication dans la dynamique du programme.

2. Capacité organisationnelle et de gestion :

- Le suivi et l'évaluation permanente de la part du Gouvernement sont impératifs auprès de gestionnaire sectoriel, pour le renforcement des capacités organisationnelles et de gestion, ainsi que des séances de formation en gestion et maintenance du secteur sont d'une grande importance.

3. Aspect économique et social :

Au point de vue économique et social, le programme aura un impact positif sur l'ensemble de la collectivité où toute la population trouvera son compte, l'une dans son rôle d'acteur et l'autre dans son rôle de bénéficiaire.

Conclusion

En République Démocratique du Congo, le droit à un Transport de bonne qualité est reconnu à tout citoyen tandis que la protection, la maintenance et la promotion des infrastructures de transports est un devoir pour tous les congolais à travers son ministère des transports. Cela constitue donc un des principaux enjeux de l'avenir qui doit interpeller toute la communauté nationale.



(MERCİ)