



# L'IMPORT-EXPORT : CE QU'IL FAUT COMME INFRASTRUCTURES POUR LA VILLE DE KINSHASA ET SES ENVIRONS

Intervenant

*SEBASTIEN CUCHE, DIRECTEUR COMMERCIAL, BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS RDC*



# Sommaire

1. Le sous-secteur Routier
2. Le sous-secteur Maritime
3. Le sous-secteur Ferroviaire
4. Le sous-secteur Ferroviaire



1

## LE SOUS-SECTEUR ROUTIER

# 1. Stratégie pour le sous-secteur routier

Sauvegarder et accroître le patrimoine routier par une optimisation des ressources disponibles

**Définition du programme d'aménagement du réseau routier national de la RDC :**

- **un processus d'aménagement progressif du réseau routier national, qui permette de maximiser le linéaire bitumé à l'horizon 2040**
- **expérimentation d'amélioration progressive de tronçons routiers par une gestion de type « PPP » avec péage**
- **utilisation des enduits superficiels pour l'optimisation des structures de chaussée sur le réseau routier national**

Des actions pour une mise en place d'un système opérationnel de contrôle de la charge à l'essieu

Une stratégie spécifique au réseau routier d'intérêt local :

- Révision de la classification routière qui date de 1978
- Elaboration d'une stratégie d'entretien des routes d'intérêt local

Des outils opérationnels de gestion: mise en place d'une banque de données routières

## 2.Objectifs et plan d'actions pour le sous-secteur routier

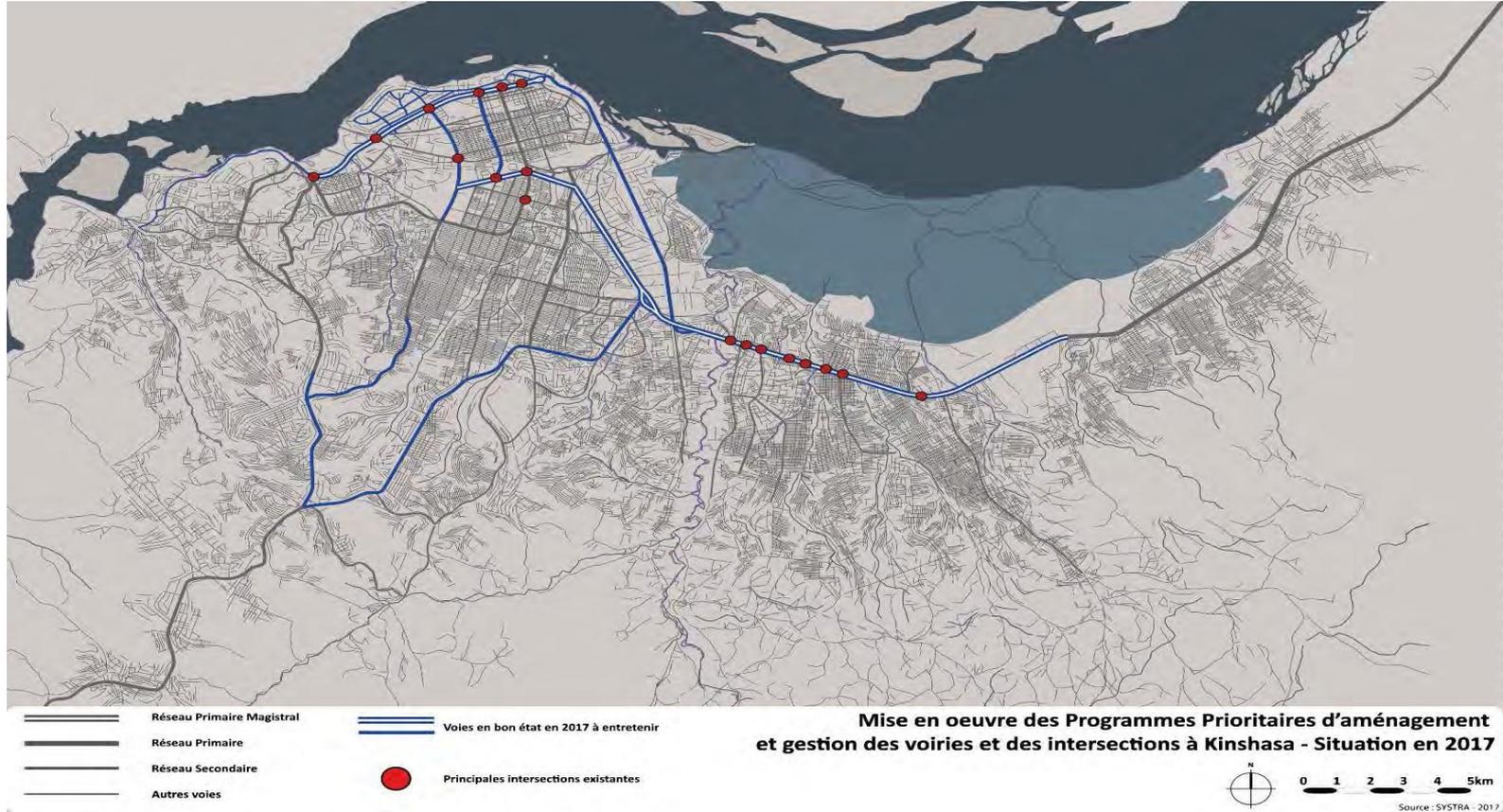
### Objectifs :

- Améliorer et adapter la réglementation, mais surtout assurer le contrôle effectif et cohérent de son application ;
- Mettre en place un système moderne, sécurisé, efficace et déconcentré de supervision, gestion et de délivrance de titres de transport ;
- Professionnaliser les opérateurs du secteur et intégrer progressivement ceux du secteur informel dans le secteur formel ;
- Améliorer le fonctionnement du marché des transports routiers ;
- Mettre en œuvre le contrôle de la charge des véhicules de transport de marchandises ;
- Promouvoir la sécurité routière.

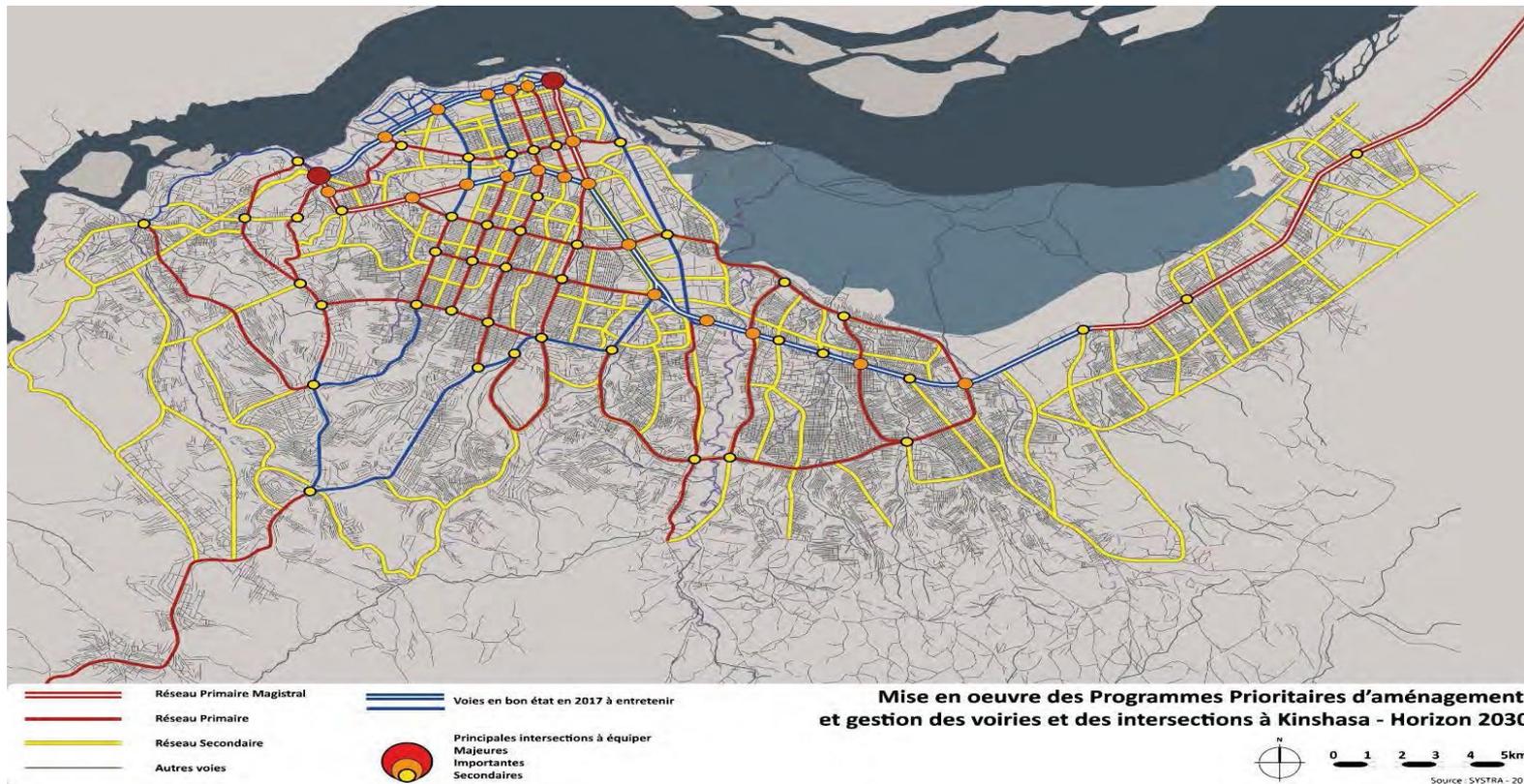
### Plan d'actions :

1. Renforcement institutionnel et juridique du sous-secteur routier ;
2. Renforcement des capacités des acteurs en charge de la régulation ;
3. Modernisation et informatisation de la gestion des titres de transport ;
4. Définition et mise en œuvre d'un programme d'appui au renouvellement de la flotte de véhicules de transport ;
5. Définition et mise en œuvre de formations à l'accès à la profession de transporteur routier et étude de création de Centres de Formation spécialisés.

### 3. Etat du réseau viaire de Kinshasa en 2017



# 4. Développement du réseau routier de Kinshasa à horizon 2030





2

## LE SOUS-SECTEUR MARITIME

# 1. Contexte du sous-secteur maritime

Une forte croissance des échanges maritimes de la RDC est prévue

Le trafic maritime international pourrait être multiplié par plus de 3 d'ici 2040 (de 6 Mt à 20Mt environ) si tous les échanges maritimes transitaient par l'Ouest

(Milliers de t)

Types de navire	2 016	2 020	2 030	2 040
Navire Porte-Conteneurs	2 401	2 872	4 606	7 071
Vrac solide	465	555	823	1 044
Vrac liquide	68	81	123	159
Pétrolier	1 899	2 449	5 072	9 821
Cargos, polyvalents	1 148	1 240	1 576	1 759
<b>Ensemble</b>	<b>5 982</b>	<b>7 197</b>	<b>12 200</b>	<b>19 854</b>

- Rappel : les trois ports maritimes nationaux ont traité 2,7 Mt en 2016 dont 2,5 Mt à Matadi
- L'offre doit être dimensionnée de manière à recevoir le trafic international dans les ports nationaux de la RDC
- L'offre portuaire doit donc s'adapter pour répondre à ce défi

## 2.Stratégie pour le sous-secteur maritime

Premier objectif : créer une offre portuaire de niveau international

Les ports maritimes de RDC sont inadaptés au contexte international caractérisé par :

- la massification des flux
- l'accroissement de la taille des navires

Matadi ne peut recevoir que des navires de 700 TEU alors que Pointe Noire peut déjà recevoir des 10 000 TEU

Deuxième objectif : diminuer les coûts de transport maritime

Conséquences de l'insuffisance de l'offre portuaire de la RDC :

- desserte de Boma et Matadi par des services feeders depuis les hubs maritimes, dont le plus important est Pointe Noire
- augmentation des coûts de transport maritime à cause des ruptures de charge dans les hubs (surcoût de 1000 US\$ par conteneur transbordé à Pointe Noire)
- temps de transport allongés pour les produits importés ou exportés qui passent par des hubs (15 jours environ en moyenne)
- les producteurs et les consommateurs de RDC sont pénalisés en temps et en argent

## 2. Stratégie pour le sous-secteur maritime

Troisième objectif : offrir une desserte de l'hinterland terrestre performante

- Un port est un maillon de la chaîne logistique des transports
- Il sert d'interface entre plusieurs modes de transport
- Le port se doit d'être efficace mais le reste de la chaîne aussi

Actions :

- Création d'une liaison routière performante Banana-Boma et renforcement de l'axe Boma-Kinshasa
- Création d'une liaison ferroviaire Banana-Matadi

Synthèse des actions à entreprendre :

- La mise en service de Banana en 2020 avec un développement progressif jusqu'en 2040 (action en cours menée par DP World dont le contenu reste à préciser)
- Le maintien en activité des ports de Boma et Matadi jusqu'en 2025 et de leur accès maritime, sans définir précisément quels trafics devraient être reçus au-delà avant une étude stratégique nationale
- La programmation d'une étude à réaliser sur la vocation de chacun des 3 ports de façon à prévoir ensuite un programme d'investissement coordonné

## 2. Stratégie pour le sous-secteur maritime

Quatrième objectif : améliorer les infrastructures du Terminal Container de Kinshasa pour lui redonner sa place de maillon essentiel du corridor Matadi-Kinshasa

- Un port sec (ou dry port) est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

Actions :

- Le TCK peut devenir la plateforme de gestion des conteneurs plein/vides de la ville de Kinshasa.





3

## LE SOUS-SECTEUR FERROVIAIRE

# 1 – Enjeux du sous-secteur ferroviaire

- Un **immense potentiel de demandes à satisfaire**, le trafic d'importation depuis le ports de Matadi vers Kinshasa et le trafic local, mais également une puissante demande voyageurs potentiels.
- Une **pertinence multimodale du ferroviaire en articulation avec le fleuve et la route**.
- Un enjeu de **transport ferroviaire de masse à l'échelle urbaine**.



*Embranchement Limete – Aéroport de Ndjili*



*Container « ONATRA » tombés de la long de la voie à proximité de Kimwenza*

## 2 – Objectifs du sous-secteur ferroviaire

- **Redonner au sous-secteur ferroviaire la place à laquelle il doit prétendre** dans le marché des transports congolais tant pour le fret que pour les passagers,
- **Reconstituer un outil ferroviaire performant** capable de répondre aux exigences de capacité / régularité / sécurité propres au secteur,
- **Développer une offre ferroviaire urbaine et métropolitaine** en valorisant les opportunités d'emprises existantes et de demande potentielle.



*Embranchement Limete – Aéroport de Ndjili*



4

## LE SOUS-SECTEUR FLUVIAL ET LACUSTRE

# 1. Contexte du sous-secteur fluvial et lacustre

L'activité fluviale et lacustre connaît une baisse importante depuis plusieurs années en raison de nombreuses difficultés :

- Navigabilité des voies d'eau difficile par manque de balisage permanent ;
- Ports pas entretenus, infrastructures et outillages souvent inutilisables ;
- Flotte fluviale obsolète ;
- Manque de mise à jour des compétences dans le secteur transport (navigants, administrations) ;
- Manque de moyens financiers du secteur public pour effectuer les investissements et la maintenance nécessaires ;
- Tracasseries administratives qui pénalisent la navigation ;
- Demande de transport en diminution, à la fois cause et conséquence de l'insuffisance de l'offre en quantité et en qualité.

## 2. Perspectives pour le sous-secteur fluvial et lacustre

Le développement de l'activité économique va générer une demande de transport fluvial et lacustre

(Milliers de t)

Plateformes fluviales	Trafic 2040
Kinshasa	7 115
Mbandaka	1 476
Lisala	1 398
Bumba	1 335
Kisangani	4 265
Ilebo	4 145
Zongo	470
Kindu	200
Kalemie	420

Des plateformes fluviales d'interconnexion entre les différents flux et modes de transport seront notamment nécessaires, avec des volumes conséquents

- Ces plateformes s'intégreront dans le système fluvial du pays en liaison avec d'autres ports ;
- Les enjeux du sous-secteur fluvial et lacustre résultent de ces perspectives ;
- La remise en état et le développement de la flotte fluviale relève du secteur privé, qui s'adaptera à la demande.

# 3. Plan d'actions du sous-secteur fluvial

Objectif 1: rétablir et maintenir la navigabilité sur les axes fluviaux

- Il est nécessaire de rétablir les conditions de navigabilité sur les voies fluviales : Les actions à mettre en œuvre portent sur les mesures hydrographiques, hydrologiques et bathymétriques des voies fluviales et leur balisage.
- La phase de relevés, de création d'un système de base de données et de mise en phase du balisage est évaluée à 120 M \$US environ en fonction des dépenses effectuées dans le cadre du programme PANAV.
- La maintenance de la navigabilité du réseau fluvial est évaluée à 30 M \$US/an.

# 3. Plan d'actions du sous-secteur fluvial

## Objectif 2 : réhabilitation des ports

### Principes des recommandations :

- Dans l'ensemble les installations portuaires fluviales et lacustres n'ont pas été entretenues depuis de nombreuses années, contribuant au déclin du trafic fluvial.
- La réhabilitation des ports n'a de sens que si la navigabilité des fleuves est rétablie avec le maximum de sécurité
- Il est proposé un rééquipement standard de façon à offrir une qualité de service minimum : 1 grue mobile 40T ou 60T, 2 charriots élévateurs, 100 m<sup>2</sup> de hangars, 500 m<sup>2</sup> de terre-pleins, 1 groupe électrogène.

# 3. Plan d'actions du sous-secteur fluvial

Objectif 3 : option fluviale pour l'évacuation du cuivre en attendant la mise en œuvre du rail Kinshasa-Ilebo

Enjeu : permettre l'évacuation de la production nationale de cuivre par le port de Banana

Moyen : créer une liaison fluviale Ilebo-Kinshasa pour connecter le trafic à la liaison ferroviaire Kinshasa-Banana

Mise en œuvre: dans le cadre d'un PPP



# Merci