

***SYSTEME DES TRANSPORTS EN COMMUN A
FORTE CAPACITE DANS LES GRANDES
VILLES AFRICAINES ET MECANISMES DE
FINANCEMENT
(Cas de Kinshasa)***

Présenté par:

***Charles LUTUTA I LONGOSI
Président Administrateur Délégué de la STUC
SARL***

PLAN DE L'EXPOSE

I. INTRODUCTION

II. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN RDC EN GENERAL ET A KINSHASA EN PARTICULIER

III. LES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC A KINSHASA

IV. LA REGLEMENTATION DE TRANSPORT PUBLIC A KINSHASA

V. LA PERFORMANCE DE SYSTEME ACTUEL DE LA STUC SARL COMPARATIVEMENT AUX INFORMELS

VI. LES MECANISMES DE FINANCEMENT DE TRANSPORT EN COMMUN A KINSHASA

VII. CONCLUSION

I . INTRODUCTION

- *Les villes de l'Afrique subsaharienne sont victimes de l'exode rural causé par la dégradation des conditions de vie dans les milieux ruraux.*
- *Ainsi, plus de 35 % de la population des Etats africains habitent dans les villes. Ce qui accentue les difficultés de logement et de mobilité dans ces villes dont les infrastructures n'évoluent pas au même rythme que la pression démographique.*
- *Kinshasa qui compte environ 8 Millions d'habitants n'échappe pas à cette situation.*

Causes et conséquences de l'exode rural dans la Ville de Kinshasa

<i>Causes</i>	<i>Conséquences</i>
<ul style="list-style-type: none">- <i>Faibles revenus des populations en milieu rural</i>- <i>Absence de débouchés des produits agricoles en milieu rural</i>- <i>Absence d'équipements collectifs et autres infrastructures à caractère social</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Surpopulation de la ville de Kinshasa</i>• <i>Promiscuité des habitants et logements insalubres</i>• <i>Occupation des espaces réservés à l'extension des infrastructures sociales et de transport</i>• <i>Désœuvrement de la population active en général et des jeunes en particulier</i>

II. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN RDC EN GENERAL ET A KINSHASA EN PARTICULIER

- Le réseau routier de la République Démocratique du Congo peuplée d'environ 62 Millions d'habitants comprend 145.000 km de routes d'intérêt général et local ainsi que 7.400 km de voiries urbaines ;*
- Ces routes construites à l'époque coloniale et qui servaient à l'évacuation des produits miniers et agricoles destinés à l'exportation, sont toutes dans un état de délabrement très avancé.*
- Les voiries de Kinshasa la capitale constituée de 5000 km dont seulement 10 % sont revêtus, sont en très mauvais état. La pauvreté des populations a également contribué à la destruction d'une partie (destruction des collecteurs d'eaux pour retirer les matériaux de construction...)*

III. LES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC A KINSHASA

Les services de transport public à Kinshasa sont assurés par :

- Les exploitants informels (organisation non structurée)*
- La Société des Transports Urbains du Congo (Exploitation organisée);*
- L'Office National de Transport (ONATRA) pour le chemin de fer;*

1° Les exploitants informels

Les transporteurs du secteur informel exploitant sur de courtes distances, utilisent en majorité des véhicules d'occasion importés, dans lesquels le confort et la sécurité ne sont pas assurés. Ces véhicules sont réaménagés de façon à transporter le plus de passagers possible.

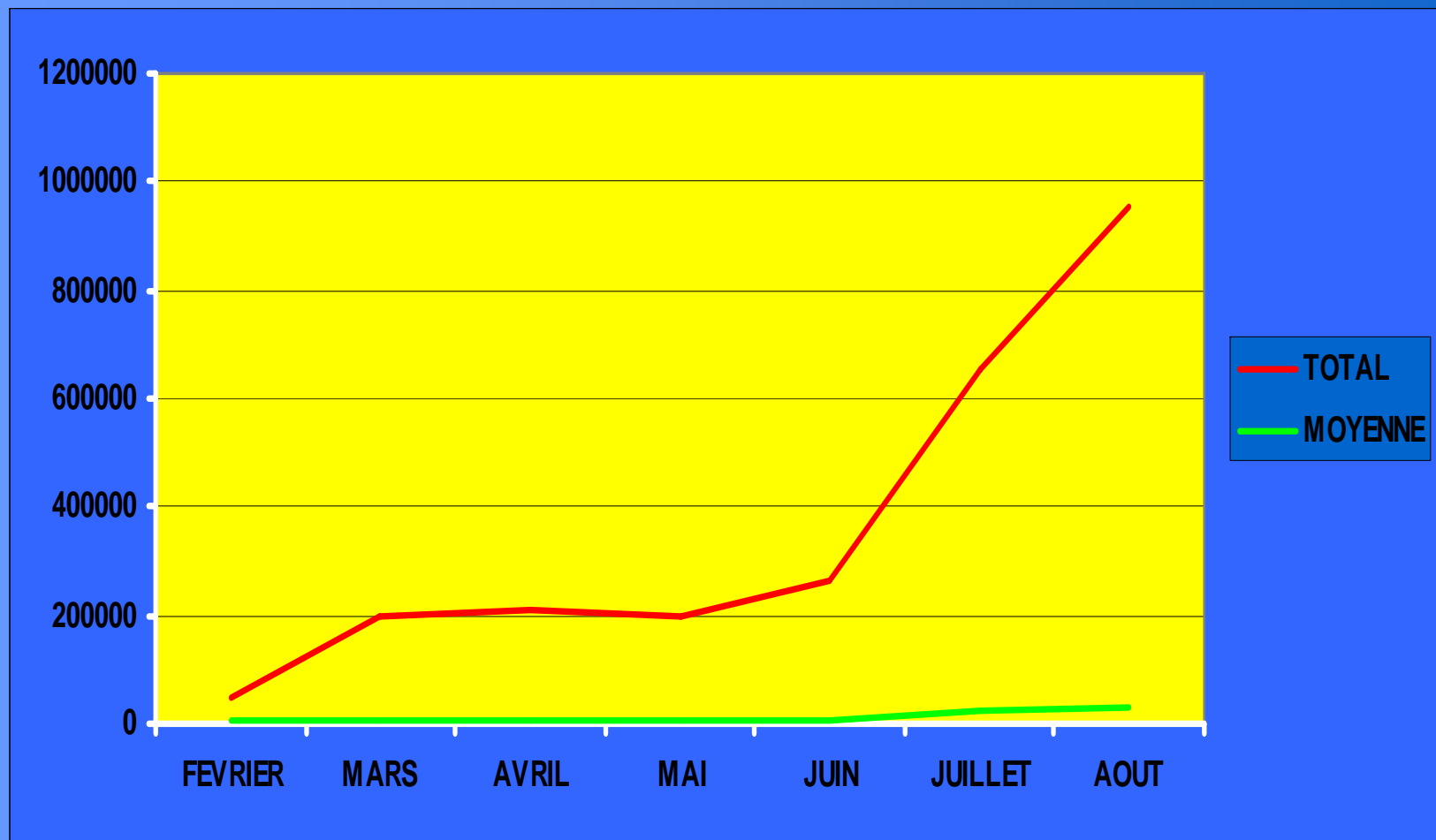
2° La Société des transports Urbains du Congo Kinshasa

- La STUC est une Société par Actions à Responsabilité limitée (SARL) créée officiellement le 23 juin 2006 mais l'exploitation expérimentale a démarré en février 2006;*
- Elle concrétise ainsi le projet de relance de transports en commun en RDC grâce au prêt d'État à État octroyé par l'Inde au gouvernement de la RDC au mois de juillet 2005 pour un montant de 33,5 millions de dollars Américains.*
- Elle a pour objectif de mettre en place un système de transport en commun organisé en RDC en général et à Kinshasa en particulier.*

<i>Types de véhicule</i>	<i>Modèle</i>	<i>Nombre</i>
<i>Autobus</i>	<i>TATA LPO 1316 C</i>	<i>180</i>
<i>Minibus</i>	<i>TATA LPO 316</i>	<i>30</i>
<i>Minibus</i>	<i>TATA LPO 709 E</i>	<i>6</i>
<i>TOTAL</i>		<i>216</i>

A cause de la saturation du réseau urbain consécutive au mauvais état de la voirie et au non respect de la réglementation, la STUC utilise à ce jour seulement 127 véhicules , soit 60 % de son parc nominal. Cette exploitation a permis de satisfaire environ 31,11% de la demande de transport de la population Kinoise.

Évolution des nombres des voyageurs par mois et les moyennes journalières



- *Le nombre des voyageurs par mois évolue au fur et à mesure que la STUC lance des nouvelles unités sur le réseau. Malgré cet accroissement de l'offre de la STUC, la demande de transport dans la ville de Kinshasa reste encore insuffisamment satisfaite.*
- *Les recettes d'exploitation de la STUC sont en pleine expansion nonobstant le fait que plus ou moins 30 % des passagers transportés sont des non payants (Militaires et Policiers)*

3° Le chemin de fer de l'ONATRA

- Les services ferroviaires en RDC sont principalement concentrés au Katanga pour appuyer l'exploitation minière.*
- Le chemin de fer entre Kinshasa et Matadi est géré par l'ONATRA et transporte un tiers du trafic entre les deux villes, malgré l'état lamentable de la voie.*
- Le chemin de fer urbain de Kinshasa qui est une composante de l'ONATRA, ne transporte qu'environ 8.000 passagers par jour à cause de la vétusté de son matériel roulant.*

IV. REGLEMENTATION DE TRANSPORT PUBLIC A KINSHASA

- La Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) est un organe du Ministère de Transport créé dans le but de réglementer le transport routier et de lutter contre les accidents de circulation routière.*
- Les tarifs et les itinéraires sont définis par les exploitants selon la loi de l'offre et de la demande de transport. Mais l'État par l'entremise du Ministère de l'Économie et de l'Hôtel de Ville de Kinshasa interviennent pour fixer le tarifs de transport en fonction de la variation des paramètres économiques (carburant et taux de change).*
- Les bus exploités doivent être assurés auprès de la SONAS (Société Nationale d'Assurance) et Immatriculés par la DGI (Direction Générale des Impôts)*
- Mais en réalité, les exploitants informels ne respectent pas la réglementation en vigueur.*

V. PERFORMANCE DU SYSTEME ACTUEL DE LA STUC COMPARATIVEMENT AUX INFORMELS

STUC SARL

1° Accessibilité

Le prix du billet, soit 0,33\$ US tient compte du pouvoir d'achat de la population mais calculé sur base d'un prix de revient au kilomètre

2° Sécurité

Les bus exploités sont neufs et en bon état technique. Le personnel roulant est formé suivant les exigences de bonne conduite

3° Durée de voyage

En moyenne les bus STUC parcourent les 16 kilomètres de ligne en 48 minutes; soit une vitesse d'exploitation de 20km/h.

INFORMELS

1° Accessibilité

Le prix des billets est fixé de façon arbitraire

2° Sécurité

Les véhicules exploités sont vétustes et ne garantissent pas la sécurité des passagers

3° durée de voyage

Il est aléatoire et dépend de l'état du véhicule exploité et du bon vouloir du conducteur

4° Qualité de service

Les passagers sont satisfaits de la qualité de service rendu car présentant un confort certain

5° Environnement

L'état neuf et l'entretien régulier des bus STUC garantissent la protection de l'environnement

4° Qualité du service

Les passagers ne sont pas satisfaits de la qualité de service (absence de confort)

5° Environnement

L'état de vétusté et l'absence d'entretien des véhicules créent la pollution dans la Ville

6° Conditions de travail

Le personnel roulant de la STUC travaille 7 heures par jour pendant 6 jours et en double vacation.

7° Durabilité

Les bus TATA de la STUC ont une durée de vie longue car bénéficiant de l'assistance technique de la société TATA Motors Ltd pour la formation des techniciens supérieurs congolais chargés d'assurer la maintenance des véhicules dans les installations techniques équipées de la STUC.

6° Conditions de travail

Les conducteurs du secteur travaillent sans horaire régulier et fixe.

7° Durabilité

Les informels exploitant des véhicules d'occasion vétustes, n'assurent pas de manière régulière l'entretien des véhicules car ne disposant pas des installations techniques appropriées.

VI. LES MECANISMES DE FINANCEMENT D'UN SYSTEME DE TRANSPORT

- *Un financement d'un projet de transport en commun intégrant les infrastructures de transport serait souhaitable en République Démocratique du Congo car celui-ci prendra en compte :*
 - * *la réhabilitation des routes et de la voie ferrée;*
 - * *l'aménagement urbain: construction des gares et des couloirs réservés aux autobus*
 - * *l'acquisition des véhicules et des voitures -voyageurs;*
 - * *l'acquisition et l'organisation des signalisations routières.*
- *Un projet de transport qui réunit toutes ces conditions a toutes les chances de réussir en République Démocratique du Congo compte tenu de ses réalités économiques actuelles.*

- *La Banque Mondiale, l'Union Européenne, la BAD, les coopérations bilatérales et les organisations non gouvernementales internationales financent des projets de réhabilitation des routes en RDC dans le but de désenclaver le pays, de relancer les activités économiques et d'améliorer les conditions de vie de la population.*
- *Un effort de régulation des services des transports est indispensable pour attirer les investisseurs dans le cadre de PPP.*

Projet de réhabilitation et d'entretien des routes en RDC

<i>Bailleurs de fond</i>	<i>Kilomètres à réhabiliter</i>	<i>Tronçons à réhabiliter</i>
<i>Banque Mondiale</i>	<i>3.500</i>	<i>Kisangani-Beni Mbuji mayi- Bukavu Lubumbashi-Kasenga Zongo-Gemena-Akula</i>
<i>Union Européenne</i>	<i>2.000</i>	<i>Kinshasa-Matadi Kinshasa-Bandundu Bandundu-Kenge Kenge-Mbandaka Kisangani-Goma</i>
<i>UK DFID</i>	<i>1.300</i>	<i>Gemena-Kisangani</i>
<i>KFW</i>	<i>280</i>	<i>Les Kivus</i>
<i>B.A.D</i>	<i>150</i>	<i>Kinshasa-Kenge</i>
<i>TOTAL</i>	<i>7.230</i>	

VII. CONCLUSION

- *Eu égard aux insuffisances décrites notamment l'insuffisance de l'offre par rapport à la demande de transport et le non respect de la réglementation par les exploitants, on peut conclure que le système de transport en commun à Kinshasa n'est pas encore performant.*
- *Mais la mise en place de la STUC à Kinshasa est une première étape dans l'amélioration du système de transport collectif.*
- *La complémentarité entre chemin de fer urbain et les autobus de la STUC permettrait de réduire de façon significative le déficit de transport et permettrait le désengorgement de certaines artères routières*
- *Le financement des projets dans le secteur de transport en Afrique subsaharienne devrait aussi intégrer les infrastructures et les matériels.*