



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org

20128
REPUBLIQUE DU ZAIRE

ORGANISATION DES NATIONS UNIES

POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

**IDENTIFICATION ET PREPARATION DE
STRATEGIES ET DE PLANS D'ACTION DES
FILIERES INDUSTRIELLES PRIORITAIRES**

PROGRAMMES D'ACCOMPAGNEMENT

INFRASTRUCTURES ET SERVICES

CONNEXES UTILISES

PAR L'INDUSTRIE

PROJET
DP/ZAI/86/008



SEPTEMBRE 1991

INTER G

SOMMAIRE

	<u>PAGE</u>
LISTE DES ABREVIATIONS	2
<u>CHAPITRE I</u> : Le contexte général	3
<u>CHAPITRE II</u> : Le fonctionnement des principaux réseaux d'infrastructures et leur influence sur l'industrie Zaïroise	9
2.1. ETAT ACTUEL DES INFRASTRUCTURES	10
2.1.1. Transports	10
2.1.2. Utilités	27
2.1.3. Télécommunications	28
2.2. TRANSPORTS ET INDUSTRIES	30
2.2.1. Axes de développement industriel	31
2.2.2. Approche par filière	31
<u>CHAPITRE III</u> : Propositions d'actions et effets	47
3.1. INTRODUCTION	48
3.2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	48
3.2.1. Les transports	49
3.2.2. Les télécommunications	49
3.2.3. L'énergie électrique	50
3.3. PROPOSITIONS D'ACTIONS	51
3.3.1. Transports	51
3.3.2. Télécommunications	56
3.3.3. Energie électrique	57
3.3.4. Zones industrielles	58
3.4. EFFETS ATTENDUS	59
3.4.1. La filière bois	59
3.4.2. Les filières textiles et corps gras	59
3.4.3. La filière BTP, matériaux de construction	60
3.4.4. La filière travail des métaux	62
3.4.5. La filière élevage	62
3.4.6. La filière travail des grains	62
<u>ANNEXE 1</u> : Eléments chiffrés concernant le système routier	64

LISTE DES ABREVIATIONS

R.M.V	Régie des Voies Maritimes
R.V.F	Régie des Voies Fluviales
O.D.R	Office des Routes
S.N.C.F	Société Nationale des Chemins de Fer Zaïrois
O.N.A.T.R.A	Office National des Transports du ZAIRE
T.C.M	Terminal Conteneur de MATADI
T.C.K	Terminal Conteneur de KINSHASA
E.P.C	Etablissement Public Concédé
C.F.M.K	Chemin de Fer MATADI - KINSHASA
S.N.R.D.A	Service National des Routes de des- serte agricole
C.M.Z	Compagnie Maritime Zaïroise
R.V.A	Régie des Voies Aériennes
O.N.P.T.Z	Office National des Postes et Télécom- munications du Zaïre

CHAPITRE I
LE CONTEXTE GENERAL

1.1 Avec 2,345 millions de km² et 9 000 km de frontières le Zaïre est à lui seul aussi important que le territoire de la Communauté Européenne. Le relief est régulier, il comprend essentiellement une vaste cuvette de faible altitude, de l'ordre de 400 mètres, bordée de plateaux au nord et au sud, et par une chaîne de montagne, celle du grand Rift africain à l'est.

1.2 Le Zaïre est d'abord le pays du fleuve Zaïre qui représente le second fleuve mondial après l'Amazone en terme de débit. Son débit moyen de 40 000 m³ par seconde correspond à un bassin de plus de 3,6 millions de km². Le débit est remarquablement régulier et compris entre 30 000 et 60 000 m³ par seconde.

1.3 La population du Zaïre est estimée à près de 39 millions d'habitants, ce qui en fait le second pays francophone après la France. D'ici l'an 2 000, sauf catastrophe, on prévoit, avec une croissance de l'ordre de 3,25%, une population de l'ordre de 52 millions d'habitants dont plus de 50 % sera urbaine. Kinshasa comptera alors 6 millions d'habitants.

1.4 Le Zaïre représente un potentiel économique élevé avec de vastes surfaces de terres arables et, surtout, de très importants gisements miniers.

Pourtant, la situation économique d'ensemble n'a cessé de se dégrader. Dans les années 60, le PIB moyen par habitant s'élevait à 681 USD. En 90 il n'était plus que de 140 USD par habitant.

La faiblesse de ce PIB "officiel", un des plus faibles au monde, masque une part assez importante d'activité liée à l'économie souterraine. La Banque Mondiale estimait en 1986 que les revenus non enregistrés des ménages s'élevaient à 3,5 milliards de dollars, soit 40 % du PNB officiel.

L'économie souterraine représentait 1,2 milliard de prélèvements non officiels, 20 % des importations et 25 % des exportations.

1.5 Ces chiffres, forcément approximatifs, montrent l'importance des flux transfrontières non enregistrés. La répartition de la population au Zaïre se caractérise par une faible densité de toute la cuvette centrale et une concentration des populations sur les périphéries tant au Kasai au contact de l'Angola, que dans le bas Zaïre au contact du Congo et de l'Angola et dans l'est du pays au contact de l'Ouganda, du Burundi et du Rwanda. Cela représente au total 60 % de la population vivant à proximité des frontières.

1.6 Les activités de transports suivent l'évolution d'ensemble de l'économie. Les volumes transportés sont grossièrement proportionnels au produit national brut. Les maximums enregistrés correspondent aux activités des années 50. Ils stagnent depuis longtemps à un niveau proche de 60 % du niveau maximum atteint avant l'indépendance.

1.7 Le secteur des transports au Zaïre correspond aux besoins d'une économie "d'enlèvement". Dès la colonisation le système a privilégié l'association du transport fluvial et du chemin de fer. Il s'agissait fondamentalement d'évacuer la production minière du Shaba. Aujourd'hui encore, les produits miniers représentent 50 % du volume du fret ferroviaire et 30% du fret fluvial.

Le transport routier ne s'est vraiment développé qu'à proximité des villes où il augmente de façon importante. Ce trafic local de proximité correspond à 75 % du trafic voyageur et seulement 30 % du trafic marchandise.

1.8 Dans l'ensemble l'infrastructure de transport, comme nous le verrons, est dans un état très délabré. Il s'en suit un fonctionnement très onéreux. Les charges sur les importations et les exportations sont évaluées à un total de 1,7 milliard de dollars par an. Cela représente, par rapport à la valeur origine des marchandises, une charge de 53 % qui se décompose en

- transit physique..... : 19 %
- formalités et taxes..... : 15 %
- charges diverses (surtout financières)... : 19 %

Ces surcharges correspondent à une forte pénalisation pour l'ensemble du pays. Toutes les politiques mises en oeuvre récemment ont été destinées à corriger cette situation, avec des succès divers. Le Programme d'Investissement Prioritaire (PIP) 1987-1990 pour le secteur des transports correspondait à 645 millions de dollars, soit 29 % du PIP.

1.9 La Banque Mondiale considère que près de 1 milliard de dollars pourrait être économisé si les conditions de fonctionnement des échanges commerciaux étaient corrigées.

Les retards d'acheminement correspondent à l'essentiel des charges. Compte tenu d'un taux réel très élevé de 17 % en monnaie constante, les frais financiers d'immobilisation pèsent entre 3 et 20 % de la valeur du fret.

Ainsi les professionnels utilisent-ils un ratio simplifié, pour la prise en compte des frais de transit et de la marge :

Prix de gros à Kinshasa = 2 fois la valeur à Anvers.

1.10 A l'exportation les coefficients sont moins élevés mais ils sont très variables.

Pour le cuivre on constate 20 % de surcharge, ce qui reste raisonnable, mais pour le café la charge est de 1 000 dollars la tonne, avec des délais de transit compris entre 10 et 18 mois. Dans l'explication de ces mauvaises performances on invoque la complexité et le grand nombre de manipulations nécessaire à l'acheminement du café, mais il n'en reste pas moins que cela pénalise lourdement la compétitivité internationale des exportations zaïroises.

1.11 La précarité du système des transports constitue désormais l'obstacle majeur au développement. Corrélativement, elle a induit depuis longtemps les opérateurs économiques à s'assurer d'une capacité de fonctionnement en autarcie. Le recours à l'extérieur est minimisé. La plupart des fonctions et services qui sont ailleurs externalisés sont au Zaïre intégrés dans l'entreprise. Les effets du faible niveau des services connexes sont ainsi peu importants dans l'état actuel des pratiques industrielles. L'exemple de Lubumbashi est à ce sens particulièrement démonstratif : il y avait deux cents entreprises PMI de sous-traitance au lendemain de l'Indépendance. Il n'y a n'en plus aujourd'hui que quatre.

1.12 Les axes stratégiques de développement des infrastructures de transport correspondent à une alternative dont nous examinerons la pertinence :

- 1 - Une polarisation sur les lieux et axes d'échanges intensifs, c'est-à-dire surtout sur l'axe Kinshasa Matadi ;
- 2 - Un développement extensif du réseau de communication de façon à innover la plus grande part possible de territoire en s'appuyant en particulier sur le réseau fluvial navigable.

La première option correspond à la recherche des optimums d'efficacité économique et de rentabilisation des investissements.

La seconde option correspond plus à une démarche d'aménagement du territoire.

1.13 Un autre élément fondamental de réflexion correspond à la comparaison des deux grands systèmes de transport de surface :

- 1 - le système routier ;
- 2 - le système fluvio-ferré.

Le premier tend à se développer relativement mais ce dynamisme correspond surtout aux transports de proximité autour des grandes agglomérations urbaines.

La desserte extensive du territoire par la route nécessiterait des investissements considérables, irréalistes dans l'état actuel des choses. Cependant certains tronçons inter-régionaux sont en cours de réalisation ou en projet.

Le réseau fluvio-ferré constitue un squelette de grands axes pénétrants sur lesquels se raccorderaient progressivement les réseaux de desserte.

1.14 Ici nous nous attacherons non pas à réévaluer les grands plans de redéploiement de l'infrastructure de transport, mais plutôt à examiner les incidences directes pour le système industriel. Il ne faudra jamais perdre de vue que l'industrie ne représente en terme de PIB que 4 % de l'activité au Zaïre. Enfin, il faudra considérer que les dysfonctionnements des transports sont certes liés aux insuffisances des infrastructures "physiques", mais que les obstacles "immatériels" jouent un rôle important.

De nombreuses études et projets de développement du système des transports au Zaïre sont à l'étude. Le Programme Routier Prioritaire correspond à un investissement moyen de l'ordre de 400 millions de dollars par an sur une dizaine d'années.

Mais le contexte politique est incertain et les grands bailleurs de fonds ont, dans les faits, pratiquement gelé leurs contributions. Il y a ainsi un décalage flagrant entre le volume des besoins et les moyens réellement disponibles dans le contexte actuel. Tout récemment les Etats-Unis ont décidé de geler leur contribution, ce qui correspond pour le Zaïre à une perte de 13 millions de dollars.

1.15 En ce qui concerne l'électricité, le Zaïre se caractérise par un potentiel hydro-électrique très important (100 millions de KWH dont 30 millions pour le site d'INGA).

La puissance installée bien que beaucoup plus faible (2,5 millions de KWH) suffit aux besoins actuels du pays.

La principale caractéristique du réseau zaïrois est d'être réparti en deux pôles (Kinshasa et le Shaba), chacun de ces réseaux étant fortement interconnecté, tandis que la liaison entre ces deux pôles se fait par une ligne en courant continu ne pouvant pas distribuer facilement du courant à l'intérieur du pays. Ainsi les grands centres ont des réseaux de distribution convenables; par contre les zones interurbaines sont beaucoup plus difficiles à raccorder au réseau général.

Par ailleurs de nombreuses entreprises se plaignent des coupures fréquentes d'électricité qui perturbent fortement la production et qui parfois peuvent détériorer les équipements. De ce fait, malgré le prix attractif de l'énergie électrique, de nombreuses entreprises utilisent encore de façon importante des sources d'énergie autres que l'électricité, ou des groupes électrogènes, cela surtout à l'intérieur du pays où la distribution est très déficiente.

Le passage à l'énergie électrique nécessite souvent d'importants investissements que les industriels ne sont pas prêts à effectuer par manque de confiance dans l'approvisionnement.

Ainsi l'industrie zaïroise profite-t-elle mal de l'avantage important que constitue la disponibilité d'énergie électrique à bon marché, du fait des déficiences de la distribution.

1.16 Le réseau des Télécommunications est très gravement déficient : c'est l'un des secteurs les plus pénalisants pour l'activité économique zaïroise et notamment pour l'activité des entreprises.

Le marché des Télécommunications comporte trois segments :

- les communications internationales
- les communications interurbaines
- les communications locales

Tous ces types de communication sont très déficients tant du fait de la vétusté des équipements et des réseaux que de leur capacité insuffisante. C'est là une cause de surcoût important pour les entreprises (temps perdu notamment pour les cadres, circulation de coursiers, mauvais fonctionnement des liaisons inter-entreprises qui renforce encore la tendance autarcique des entrepreneurs). Une partie des encombrements urbains des principales métropoles est certainement due aux insuffisances des télécommunications urbaines avec tous les coûts induits que cela suppose.

Face à cette situation qui sera longue à redresser, des "solutions privées" ont été mises en place : systèmes de communication radio dédiés, téléphone cellulaire. Tous ces systèmes ont l'inconvénient de ne compenser qu'une faible partie des insuffisances du réseau officiel et de demeurer très onéreux.

CHAPITRE II

LE FONCTIONNEMENT DES PRINCIPAUX RESEAUX D'INFRASTRUCTURES ET LEUR INFLUENCE SUR L'INDUSTRIE ZAIROISE

2.1 L'approche ici développée intégrera à la fois les infrastructures de transport, les équipements mobiles de transport, et les services connexes, ceux des auxiliaires de transport : transitaires, groupeurs, assureurs, agents en douane et autres commissionnaires. Nous traiterons à part les autres services non directement liés au transport (le transport demeurant le plus important élément à traiter dans le réseau d'infrastructures).

2.1 ETAT ACTUEL DES INFRASTRUCTURES

2.2 Le système de transport se caractérise par une très faible densité du trafic, et un système fractionné multimodal avec de nombreuses ruptures de charge.

Dans l'espace rural les insuffisances sont particulièrement cruciales. Il n'y a, pratiquement, pas de système opérationnel entre le portage et le camionnage.

La demande d'ensemble est très faible, de l'ordre de 1,3 voyageur/km par jour et par habitant et de 0,6 tonne/km par jour et par habitant.

Il est regrettable que devant cette ampleur des problèmes ne se soit pas constituée une vraie stratégie. On ne perçoit au niveau des volontés politiques pas de projet bien défini en dehors de la réaffirmation permanente de l'importance de la Voie Nationale (entre le Shaba et l'Atlantique). La situation continue de se dégrader. Les investissements dans les infrastructures de transport constituent des opérations de sauvetage provisoire, il n'y a pas de processus d'accumulation de capital et dans l'ensemble le Zaïre devient de plus en plus une machine à déclasser toute forme d'équipement (cannibalisation des véhicules et des machines, entretien insuffisant etc.).

Cette situation est encore aggravée par un comportement généralisé d'abus fiscal surtout au niveau de la fiscalité locale et un comportement "péager" qui vient entraver la circulation des biens et des personnes.

Ces taxes et prélèvements divers, innombrables, ne représentent pas un volume monétaire extraordinairement important. Mais les incidences en terme d'allongement des délais d'acheminement se traduisent par des charges financières beaucoup plus lourdes.

2.1.1 Transports

2.3 En ce qui concerne les investissements, les infrastructures de transport se caractérisent par leur "indivisibilité". Cela est vrai en particulier en ce qui concerne le chemin de fer et la route. Par contre, les équipements de transport (camions, locomotives, remorques etc...) ont un caractère modulaire.

La faiblesse des moyens en investissements se traduit par une tendance à privilégier le routier. On fait circuler les camions passe-partout sur des routes en terre peu entretenues. A l'inverse, dans les économies disposant d'un potentiel d'investissement important, on réalise des liaisons fixes, routes, autoroutes, voies ferrées, TGV, etc..., qui représentent la plus grande part de l'investissement.

2.4 Le système des transports au Zaïre est caractérisé par une forte implication des entreprises publiques et semi-publiques. On trouve ainsi dans les services d'infrastructures la RVM, RVF, ODR, RVA. Dans un rôle à la fois de transporteur et de gestion des infrastructures on trouve la SNCZ et l'ONATRA. Enfin, dans un rôle uniquement de transporteur on trouve la CNZ et Air Zaïre.

2.5 Les opérateurs privés dominent le transport routier et sont très actifs au niveau du fret fluvial et du fret aérien. Ils participent également, malgré le monopole, à la manutention portuaire. Le transport en compte propre est fortement développé (principe d'autarcie). Parfois ce potentiel de transport des opérateurs les amène à prendre en charge des trafics pour compte de tiers. Les prestations des transporteurs privés sont généralement beaucoup plus chères que les tarifs ONATRA ou SNCZ (couramment + 100 %). cependant la qualité des services offerts, c'est-à-dire surtout la plus grande sûreté et la meilleure maîtrise des délais, rendent compétitive cette offre privée.

Une part importante de l'activité de transport, mal appréhendée, correspond de fait à l'économie souterraine.

2.6 Comme nous l'avons vu les échanges enregistrés correspondent à 1,7 milliards de dollars en 1987, et la Banque Mondiale considère que cela représente 1 milliard de surcharges "indues". Cela représente une fois et demi le programme d'investissement prioritaire. Le renchérissement sur les échanges correspond à un coefficient de 1,55 alors que par exemple pour le Mali, autre pays fortement enclavé, ce coefficient n'est que de 1,25.

Ces sur-coûts pèsent particulièrement sur l'importation et ils correspondent aux frais de port élevés, Matadi étant un des ports les plus chers de la côte ouest africaine. Ils correspondent aussi à des taux de fret importants sur le trafic intérieur : ainsi entre Kinshasa et Kisangani le taux de fret varie couramment de 90 à 180 USD/tonne ; entre Kinshasa et Lubumbashi le taux peut même varier entre 170 et 280 USD/tonne.

En cas de recours à des transporteurs privés ces tarifs sont pratiquement à multiplier par deux.

2.7 Sur les importations, les coûts de transport physique sont évalués à 24 % du prix FOB. Les frais d'immobilisation à 20 %, les droits d'entrée à 16 % et les autres taxes à 15 %.

Ainsi, pour une valeur 100 départ Europe, on a une valeur 117 à Matadi et 191 rendu à destination.

Dans le sens exportation, à partir d'une valeur 100 au départ on a un niveau 117 à la sortie du pays et 132 rendu en Europe.

Le coût d'ensemble à l'exportation est de 213 USD/tonne en moyenne, ce qui est relativement d'un bon niveau, mais qui est atteint par le jeu de tarifs ONATRA déficitaires.

A l'importation les coûts de transport s'échelonnent entre 190 et plus de 10 000 USD/tonne. La moyenne constatée serait de l'ordre de 915 USD/tonne.

Finalement, au niveau des importations le renchérissement est de 1,8 au Zaïre contre 1,14 au Mali.

Zaïre = 1,80
Mali = 1,14

Pour les exportations la comparaison est plus favorable :

Zaïre = 1,33
Mali = 1,29

2.1.1.1 système Routier

2.8 Le transport routier est en principe un secteur libre. Cependant, les transports sous douane nécessitent un agrément ce qui a induit la mise en place d'un oligopole de six compagnies.

Trois de ces compagnies seulement sont également agréées à Kinshasa et peuvent assurer le transit le long de toute la chaîne du TCM au TCK et enfin aux différents EPC.

Les services ainsi assurés correspondent à des délais de deux jours entre Matadi et Kinshasa et à une surcharge tarifaire de l'ordre de 30 % par rapport au CFMK.

Il faut noter que le concurrent principal des transporteurs routiers sur Kinshasa-Matadi, l'ONATRA, gère à la fois le CFMK et le TCM. Il a recours à des pratiques discriminatoires, notamment en ce qui concerne les conteneurs transportés par le secteur privé. Il est alors exigé un pré-paiement et les délais sont réduits avant embarquement.

Le coût de transport Kinshasa-Matadi est de l'ordre de 154 US\$/tonne par route, et 117 US\$ par chemin de fer.

2.9 Les transports routiers correspondent à l'intervention essentiellement de grandes sociétés. Cette activité s'est fortement développée. Elle est passée de 174 000 tonnes en 1983, à 326 000 en 1985. Elle se concentre sur trois axes revêtus :

- 1 - Kinshasa - Matadi. Cet axe de 350 km correspond à une route vieille de trente ans, non conçue au départ pour ce trafic de poids-lourds (20 à 30 tonnes). Il s'en est suivi une dégradation rapide de la route avec un trafic de 800 véhicules par jour dont 37 % de poids-lourds. La réfection du revêtement bitumé est en cours et elle correspond à 42 millions de dollars d'investissements.
- 2 - Kinshasa - Kikwit. Cette route nouvellement revêtue dessert une région agricole qui alimente Kinshasa. Le trafic est de 200 véhicules par jour. Certaines portions sont déjà fortement dégradées.
- 3 - L'axe Lubumbashi - Kolwesi. Il s'agit d'une route revêtue de 286 km avec un trafic de 450 véhicules par jour.

2.10 Le réseau routier Zaïrois compte environ 150 000 km répartis en 21 000 km de routes nationales, dont 2 800 km sont revêtus, 20 000 km de routes régionales prioritaires et 17 000 de routes régionales.

Au total 58 000 km de route gérés directement par l'ODR (Office des Routes). Le reste du réseau, soit 90 000 km environ, est sous la charge du SNRDA et des collectivités locales. Ce réseau routier provient des investissements réalisés avant l'indépendance. Depuis les années 60 il s'est complètement dégradé. Les seuls investissements réalisés ont consisté à augmenter la part du réseau revêtu qui est passé de 1 500 km dans les années 60 à 2 800 dans les années 90.

Mais les coûts moyens de réalisation sont considérés comme trop élevés. Dans certains cas ces routes ont été réalisées avec des dépenses de l'ordre de 1 000 000 USD/km.

2.11 Le SNRDA a été créé en 1987 et il est sous la tutelle du Département du Développement Rural. Le démarrage des activités a été lent, cependant en 1989 les interventions ont porté tout de même sur 1 000 km.

Le système de gestion du réseau routier comprend aujourd'hui deux organismes pilotes. D'un côté l'ODR pour le réseau principal, et d'autre part le SNRDA pour le réseau de desserte agricole.

L'ODR concentre ses moyens sur les axes principaux et, ainsi, les routes du réseau régional non prioritaire vont devenir rapidement le maillon faible de la chaîne.

2.12 Le réseau routier reprend le réseau colonial qui était organisé autour d'une armature de pénétration du territoire par la voie ferrée et le fleuve. Les routes constituaient un accès à ce réseau fluvio-ferré. Il y a donc très peu de routes inter-régionales. Il faut aussi mentionner les 7 400 km de voies urbaines.

Le SNRDA a recensé 32 000 km de routes de desserte alors que l'on en comptait 87 000 avant l'indépendance.

Ces routes de desserte sont des voies de faible largeur, entre 2,5 et 3,5 m. Elles sont dimensionnées le plus souvent pour un trafic inférieur à 5 véhicules par jour.

La généralisation des camions lourdement chargés pose le problème de la dégradation rapide des routes. Rappelons que l'essieu standard est de 7,2 tonnes et qu'un essieu de 10 tonnes cause, proportionnellement, 2,3 fois plus de dommages à la route. Pour un essieu de 13 tonnes le dommage est multiplié par 7. Les effets sont exponentiels.

Notons aussi qu'au Zaïre les barrières de pluies sont très mal respectées.

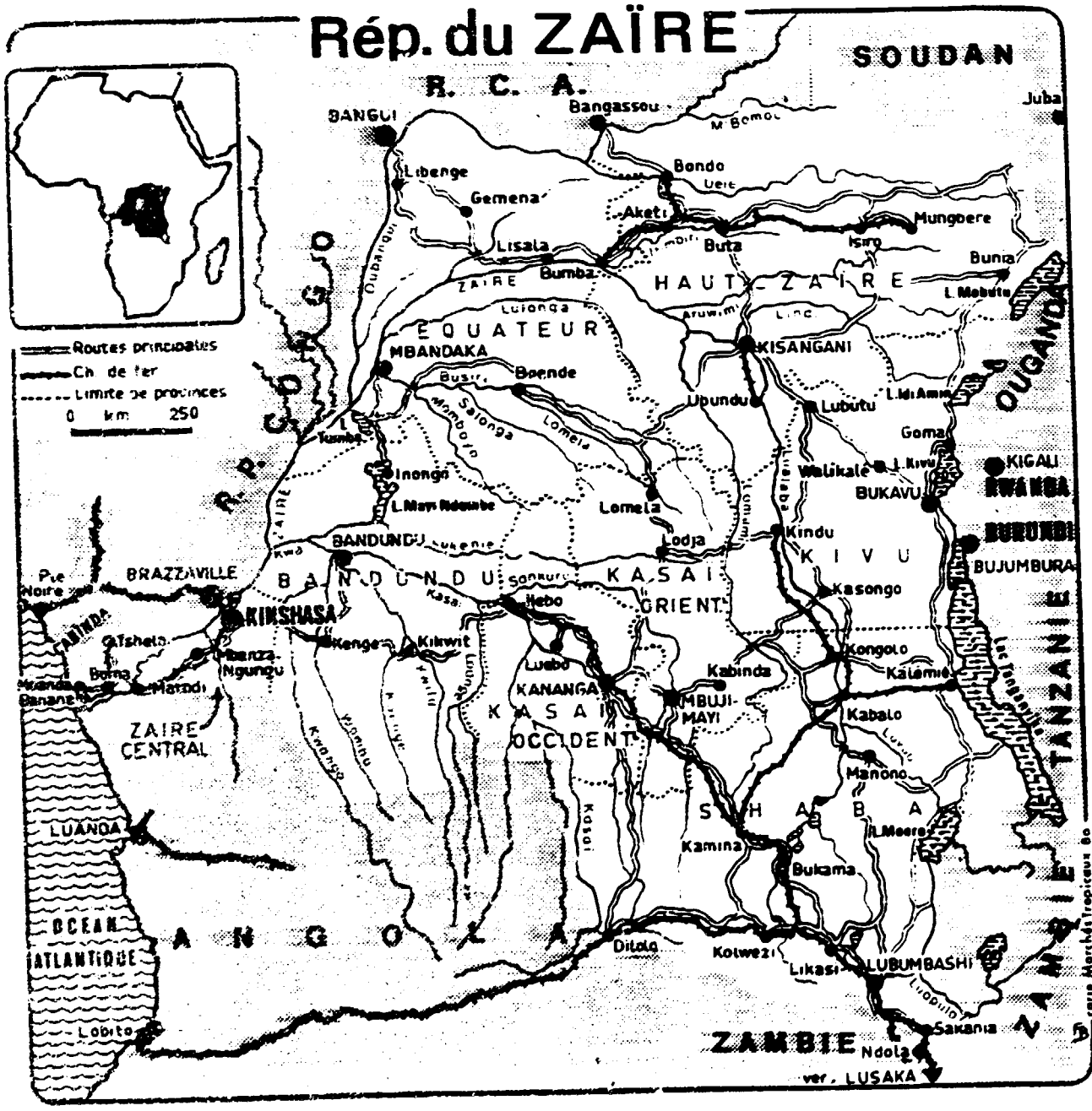
2.13 Les objectifs assignés aux gestionnaires des routes sont :

- 1 - maintenir en état de fonctionnement 50 000 km de réseau ;
- 2 - améliorer les liaisons stratégiques ;
- 3 - renforcer les organismes de gestion et conforter le financement du secteur.

Les organismes ODR, SNRDA, etc..., sont en principe financés par des ressources budgétaires (3 millions de dollars pour le SNRDA, 15 millions de dollars pour l'ODR) et surtout par une taxe routière sur le carburant.

Mais celle-ci a mal fonctionné. Des retards de paiement, des blocages sur le tarif des produits pétroliers en sont la cause. Or, les décaissements des prêts internationaux étaient assujettis au versement d'une contribution locale ; ces décaissements sont passés de 65 millions de dollars en 1985 à 15 millions de dollars en 1989. Depuis, une surtaxe de transport ad valorem a été mise en place correspondant à 55 % du coût d'importation du carburant. Elle doit être versée aux douanes sous trois mois et elle est répartie ainsi :

ODR 43 %
SNRDA 6 %



Ces ressources s'élèvent approximativement à :

ODR..... 90 à 37 millions USD
SNRDA.... 5 à 3 millions USD

2.1.1.2 Système fluvio-ferré

2.14 Alors que la réalisation de routes pose un problème fondamental lié aux contraintes climatiques et aux contraintes de sol, le Zaïre bénéficie "gratuitement" d'un réseau fluvial navigable pénétrant et desservant l'essentiel de la cuvette centrale.

Ce réseau compte 13 000 km de voies et 1 300 km en trajets lacustres. Les cours sont en général réguliers. Ils sont cependant coupés par des seuils rocheux et des rapides.

La continuité est alors assurée par la voie ferrée.

2.15 L'élément majeur du système fluvio-ferré correspond à la Voie Nationale, reliant le Shaba à l'Atlantique et qui comporte successivement :

- le bief maritime entre l'Atlantique et Matadi ;
- la voie ferrée entre Matadi et le port fluvial de Kinshasa ;
- le Zaïre puis le Kasai jusqu'au port fluvial d'Ilébo ;
- enfin, la voie ferrée entre Ilébo et Lubumbashi.

Ce système est pénalisé, on le voit, par de nombreuses ruptures de charges.

La Voie Nationale est fondamentalement destinée à l'évacuation des produits miniers du Shaba. Elle est en concurrence avec d'autres axes.

Elle fait 2 655 km et correspond aujourd'hui à 60 jours de délais, soit une vitesse opérationnelle de 2 km/heure.

C'est excessif et cela correspond par exemple pour le minerai à une charge financière de 15 millions de dollars par an.

La capacité théorique de la voie nationale est de l'ordre de 500 000 tonnes.

2.16 Les acheminements concurrents à la Voie Nationale sont :

- 1 - Le lac Tanganika (Kalémié - Kigoma) vers Dar-Es-Salaam. Longueur 2 623 km et 2 ruptures de charge, délai supérieur à 50 jours ;
- 2 - Dar-Es-Salaam par le TAZARA (Tanzanie-Zambie Railways) longueur 2 414 km, délai supérieur à 50 jours ;

- 3 - La République Sud-Africaine vers Durban (3 522 km) ou bien East-London (3 623 km), les délais sont alors de 36 jours.

Dans les faits la préférence accordée à la voie nationale fait qu'elle assure encore 55 % du trafic minier. En terme de tarifs, les prix planchers sont pour les voies RSA, Zambie, Tanzanie de 75 à 100 USD/tonne, alors que pour la Voie Nationale ils se situent entre 107 et 130 USD/tonne.

Les tarifs ONATRA sont cependant très largement subventionnés. Ils correspondent en terme de coût réel entre 11 et 16 % pour le transport du maïs, 26 à 28 % pour le café, 10 à 17 % pour les grumes, 33 à 59 % pour la bière, 50 à 75 % pour les pièces détachées.

Les prix pratiqués pour la GECAMINES en 1987 étaient de 131 USD/t décomposés en :

- ONATRA : 52 USD/t
- SNCZ : 78 USD/t

2.17 Entre Matadi et Kinshasa (350 km) le CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa) est géré par l'ONATRA. La part du fret ferroviaire est passé de 90 % en 1976 à 53 % en 1989. Les délais d'acheminement sont de 10 jours par fer et de deux jours par camion. Le transport se fait essentiellement entre le TCM et le TCK (Terminal Conteneur de Matadi, Terminal Conteneur de Kinshasa).

Le CFMK a été terminé en 1988, la longueur du trajet est de 365 km en terrain difficile. Il reste aujourd'hui 100 km à réhabiliter. La force de traction comprend 25 locomotives de ligne et 30 locomotives de manoeuvre, toutes en diesel.

Les taux de disponibilité sont médiocres, de 43 % en 1986 et de 56 % en 1989.

Le parc de wagons comprend 2 752 unités (wagons à marchandises), la plupart, 2 312, ont plus de 20 ans et leur disponibilité moyenne est de 70 %.

On compte également 154 voitures voyageurs (disponibilité 59 %). L'entretien est en général suffisant, mais la compagnie souffre d'une faiblesse grave en terme de télécommunications.

2.18 Sur le fleuve le trafic total est passé de 2,7 millions de tonnes en 1957 à 1 million de tonnes en 1987. Le trafic fluvial de l'ONATRA est lui passé de 1 million de tonnes en 76 à 500 000 tonnes en 1989.

L'ONATRA comporte 18 000 agents, 154 navires auto-moteurs, 735 barges, avec une capacité globale de 270 000 tonnes. Cependant, il faudrait rééquiper l'entreprise et privilégier en particulier les barges standard de 600 tonnes.

2.19 Le TCK a une capacité de 2 200 conteneurs EVP (équivalent 20 pieds). L'exploitation du TCK est le fait du secteur privé et sa situation financière est saine. Cependant il n'est pas habilité ni à effectuer des dédouanements, ni de l'emportage-dépotage. Le coût est de 80 USD par conteneur. Mais les limitations de fonctionnement font que malheureusement ce terminal conteneur n'est pas un vrai "port sec" comme il le devrait.

Le TCK est complété par des EPC (Etablissements Publics Concédés) concédés à six transitaires. Typiquement un EPC comprend 30 à 40 000 m² et une capacité de 500 à 1 000 conteneurs. L'investissement est de l'ordre 2,5 à 4 millions de dollars.

Le système TCK/EPC est concurrencé désormais par le TCPK (Terminal Conteneur du Port de Kinshasa).

En 1989 l'exploitation a démarré, la capacité du terminal est de 3 000 conteneurs. Il est lui-même d'ailleurs concurrencé par les ports fluviaux privés ("beach") lesquels correspondent à un investissement de l'ordre de 1,5 millions de dollars. Le coût du transport Kinshasa-Lubumbashi est en moyenne de 2 700 dollars par conteneur, soit une moyenne de 216 USD/tonne.

2.20 Le chemin de fer au Zaïre compte 5 138 km. Il est réparti entre la SNCZ et l'ONATRA. La SNCZ gère 4 835 km répartis en :

- 1 - 3 678 km dans le sud-est interconnectés en étoile autour de Tenke, vers Lubumbashi-Sakania, Kolwesi-Dilolo, Kamina-Ilebo et Kamina-Kalemie ;
- 2 - 125 km de la ligne Kisangani-Ubundu assurant la continuité de trafic sur le fleuve Zaïre ;
- 3 - 1 032 km entre Bumba et Isiro dans le nord-est. cette dernière voie est une voie étroite de 0,6 m.

On compte 852 km de voie électrifiée en étoile autour de Tenke, dans le sud du pays.

La SNCZ compte 51 locomotives électriques, 78 locomotives mixtes diesels et électriques, 70 diesels. 62 locomotives sont affectées à la manoeuvre et 137 à la traction.

Les taux de disponibilité sont respectivement :

	électrique	diesel
- traction	75 %	43 %
- manoeuvre	63 %	43 %

La SNCZ compte aussi 6 325 wagons dont 5 151 lui appartiennent (disponibilité 74 %). Elle loue par ailleurs souvent des wagons à la République Sud-Africaine.

2.21 Le matériel est en général vétuste et la SNCZ souffre, en ce qui concerne l'équilibre de ses comptes, d'avoir à gérer sur son réseau des raillons à très faible densité de trafic.

Elle est pénalisée par un fort endettement en devises. Ses tarifs sont faibles. La GECAMINES impose des tarifs inférieurs au coût d'exploitation.

Le troisième projet de réhabilitation de la SNCZ implique des investissements de 232 millions de dollars répartis en :

- 107 M USD pour la réhabilitation des voies
- 62 M USD pour le matériel moteur et roulant
- 28 M USD pour l'aménagement et la réhabilitation des ports fluviaux.

Les capacités actuelles de ces ports sont de 2 000 tonnes/jour pour Ilébo et de 500 tonnes/jour pour Kalémié.

2.22 La logique de l'optimisation des transports voudrait que l'on réduise les ruptures de charge, autrement dit que l'on assure la continuité du trafic ferroviaire avec l'établissement d'un tronçon entre Kinshasa et Ilébo. Cependant, dans l'état actuel, les investissements nécessaires qui dépasseraient 1 milliard de dollars semblent peu réalistes.

Un autre chaînon manquant correspondrait à la liaison ferroviaire entre Matadi et le port en eau profonde de Banana. Ici l'investissement serait plus réduit, dans la mesure où il s'agit de couvrir une distance de 139 km contre 700 km dans le cas précédent.

2.23 Le système fluvial joue un rôle fondamental de desserte de l'intérieur sur deux axes :

- sur l'axe reliant les deux grands pôles d'activité, le Shaba et la zone de Kinshasa, le long du Zaïre et du Kasai jusqu'à Ilébo, en traversant au passage une région fortement peuplée, autour de Mbuji-Mayi ;
- plus au nord, le réseau fluvial de la cuvette centrale qui comprend la boucle du Zaïre jusqu'à Kisangani, l'Oubangui et l'ensemble de leurs affluents. Le système permet la desserte d'une zone forestière immense.

Un troisième segment correspond au bief supérieur, en amont d'Ubundu sur le Zaïre. Ce bief est intégré au système fluvio-ferré qui relie le Shaba à l'Océan Indien par le lac Tanganyika.

2.24 La gestion du fleuve est le fait et la responsabilité de la RVF, qui a à sa charge l'entretien de 15 000 km de bief.

La RVF concentre ses moyens sur le Zaïre et le Kasai, entre Kinshasa et Ilébo d'une part, Kinshasa et Kisangani d'autre part. Sur ces cours d'eau, les basses eaux sont généralement supérieures à 1m30.

Deux biefs sont de la responsabilité de la RVF :

- le bief supérieur, en amont de Ubundu ;
- le bief moyen, en amont de Kinshasa.

Le bief inférieur, en aval de Matadi est de la responsabilité de la RVM.

2.25 Les trafics sont importants sur les biefs moyen et inférieur. Notons que sur le fleuve, le secteur privé réalise 35% du trafic.

Sur le bief supérieur, en amont de Ubundu, le trafic a beaucoup baissé, et il est à un niveau de l'ordre de 2 000 tonnes par an aujourd'hui, avec guère plus d'un bateau par mois.

L'essentiel du trafic se fait sur le bief inférieur, bien sûr, qui rassemble l'ensemble des flux vers l'extérieur. Le trafic sur le bief moyen se concentre surtout dans sa branche Kasai dirigée vers Ilébo.

Le trafic de la Voie Nationale est, en volume, surtout un trafic minéralier. Sur le long terme ce trafic pourrait se réduire :

- d'une part du fait de la concurrence des voies terrestres vers l'est et le sud, voire même éventuellement vers le sud-ouest et Lobito ;
- d'autre part du fait de la précarité de la position concurrentielle du cuivre zaïrois sur le marché international : le Chili a une production très importante, en voie d'atteindre 2 millions de tonnes/an, alors que le Zaïre subit une baisse de production ces dernières années, de 500 000 tonnes vers 250 000 tonnes notamment du fait des difficultés d'évacuation à l'intérieur du pays.

Le trafic vers Ilébo souffre fondamentalement de l'encombrement et des sous-dimensionnements de capacité du port fluvial d'Ilébo.

2.26 La branche nord zaïroise du bief moyen vers Kisangani a un rôle important de desserte d'une zone agricole potentiellement très riche.

Le trajet principal Kisangani-Kinshasa prend 45 jours pour 1 700 km aller et retour, soit une vitesse opérationnelle de 3,2 km/h.

Le taux de fret est réduit, de l'ordre de 200 dollars la tonne, soit un tarif kilométrique de 6 cents la tonne.

2.27 En 1985, la RVF avait 932 employés. Elle n'assure plus que 615 emplois et a comme objectif de réduire le personnel à 350 agents permanents.

La RVF fonctionne sur un budget alimenté par une taxe qui est visiblement insuffisante. Elle était de 3,8% sur la valeur des trafics en 1974 ; maintenant elle est à peine de 0,1%.

Selon certaines informations, un budget raisonnable pour la RVF serait de 6,8 millions de dollars. Or la taxe ne rapporterait que 1,4 million de dollars au taux actuel, et encore faut-il compter les longs délais de recouvrement qui réduisent considérablement les valeurs en monnaie constante du fait de l'inflation.

Le problème le plus souvent mis en avant par les utilisateurs de la voie fluviale concerne les défauts de balisage. Certains, par contre, mettent en avant qu'un pilote expérimenté arrive à passer, les fleuves n'étant pas fondamentalement difficiles. D'autres industriels, par contre, expliquent que les taux d'immobilisation sont élevés et que le non-balisage nocturne allonge considérablement les délais d'acheminement. La réalisation du balisage nocturne semble, dans l'état actuel des choses, difficile à réaliser dans la mesure où même le balisage diurne est constamment à reprendre (vois, manque d'entretien, etc.).

2.1.1.3 Transport maritime

2.28 Le trafic maritime du Zaïre s'effectue à travers trois ports : Matadi, Boma et Banana.

Matadi est le port principal et il assure 90% du trafic non-pétrolier. Les deux autres ports sont respectivement Boma, 30 km en aval de Matadi, qui assure un trafic marginal, et Banana qui présente l'intérêt d'être le seul port en eau profonde. Il est essentiellement affecté au trafic pétrolier.

2.29 Matadi se trouve à 360 km de Kinshasa, relié par une voie ferrée et à 140 km en amont de l'océan, à l'extrémité d'un bief maritime qui comprend notamment un chenal de 60 km de long, de 7,2 mètres de tirant d'eau (22 pieds).

Cette contrainte limite l'accès des plus gros bateaux, leur tirant d'eau étant de l'ordre de 12 mètres. Le trafic est donc essentiellement celui de petits navires de 5 à 10 000 tpl (tonnes de port en lourd).

Il est projeté de porter le tirant à 8,2 mètres (25 pieds) ce qui permettrait le passage des navires de 20 000 tpl.

2.30 Le port de Matadi lui-même comprend dix postes à quai, dont trois sont en bon état et ont fait l'objet d'aménagements récents. Trois autres sont dans un état satisfaisant, et les quatre derniers sont à réhabiliter.

C'est un port de 1 600 mètres de long, mais ne disposant pas de la profondeur suffisante, du fait du site encaissé. Avec 150 à 200 mètres de profondeur derrière les quais, on est loin de l'optimal qui est de 300 à 500 mètres pour opérer dans de bonnes conditions un terminal à conteneurs. En ce qui concerne les équipements, on a constaté une chute rapide de productivité de tout type de matériel, pratiquement dès la fin de la première année de fonctionnement.

Le port est encombré, non seulement du fait d'une capacité tout juste suffisante, mais aussi du fait d'une gestion inefficace, avec de trop grands délais d'immobilisation des conteneurs.

Le chenal est insuffisamment dragué par manque de moyens. Le site n'est pas adapté pour les grands porte-conteneurs modernes. Ils sont remplacés le plus souvent par des navires conventionnels, avec des transbordements à Pointe-Noire ou dans tout autre port régional. L'acheminement final se fait par cabotage.

2.31 Le port de Matadi a une capacité de 1,5 million de tonnes; un certain nombre d'améliorations devrait pouvoir porter cette capacité à 2,5 millions de tonnes (matériel mieux adapté, amélioration de la gestion, réhabilitation de certaines infrastructures).

2.32 Le T.C.M. a une capacité de 3 000 EVP (équivalent vingt pieds) Il est géré par l'ONATRA comme nous l'avons déjà vu. Il assure des opérations de dépotage et empotage pour 34% environ des conteneurs.

Matadi assure un trafic conteneurisé à 58% seulement alors qu'on l'estime potentiellement à 85%. Cela représente 37 000 EVP par an, dont 7 000 vides. Les temps de rotation sont longs : alors que le transport maritime Anvers-Matadi prend 17 jours, la rotation des conteneurs est, elle, portée à 85 jours.

Sur le transport intérieur, 15% seulement du trafic est conteneurisé; les délais de rotation sont portés à 120 jours.

Il y a donc là un fort potentiel de développement.

2.33 Matadi est un port cher. Une comparaison avec des ports voisins, donne les résultats suivants :

- taxe portuaire : Matadi	8 USD/t,
Douala	35 USD/t,
Lagos	2 USD/t.

- navire à quai : Matadi 190 USD/jour,
Lagos 96 USD/jour,
Douala 8 USD/jour.

Le taux de fret entre l'Europe et le Zaïre est de 40 à 100 USD/t en prix plancher, et atteint parfois de 250 à 300 USD/t; mais dans certains cas cela correspond à des transferts occultes de capitaux.

Une comparaison sur un produit aussi important que l'huile est à cet égard instructive : rendus Anvers, les taux de fret sont de 126 dollars en provenance de Matadi contre 65 dollars pour Lagos et 45 dollars pour Singapour.

2.1.1.4 Transport aérien

2.34 Le transport aérien tend à se développer en Afrique dans toutes ses composantes, depuis les gros porteurs jusqu'à l'aviation d'affaire. Ce développement pallie en fait aux insuffisances des transports de surface. Bien entendu, le transport aérien ne peut remplacer que très partiellement les transports classiques.

Il y a 47 aéroports au Zaïre, dont 5 aéroports équipés pour gros porteurs (type DC-10) : Kinshasa, Lubumbashi, Kisangani, Goma, Gbadolite.

Sur tous les aéroports se posent des problèmes de sécurité et d'entretien. En ce qui concerne les transporteurs, Air Zaïre a vécu des moments de grande difficulté. La situation de monopole dans laquelle elle se trouvait n'incitait pas à prendre les mesures de redressement nécessaires. Depuis quelques années, le monopole d'Air Zaïre sur le transport intérieur a été supprimé; un certain nombre de compagnies privées se sont donc installées : SCIB-Zaïre, KATALE, AIR-CHARTER SERVICE, FONTSHI.

Ces compagnies relient Kinshasa à Kisangani, Goma, Lubumbashi, les Kasai et l'Equateur.

Ces compagnies assurent le transport aussi bien de voyageurs que de marchandises. On observe ainsi des transports par voie aérienne de viande depuis le Kivu, par exemple.

2.1.1.5 Services connexes aux transports

2.35 Une première évaluation globale permet de se rendre compte de l'importance de ce sous-secteur :

Si l'on considère que :

- les factures sont payables au transitaire avant embarquement au point d'origine, en devises ;
- le paiement se fait pratiquement à la livraison ;
- les délais d'acheminement varient entre 45 à 65 jours pour Kinshasa, et 60 à 120 jours pour Lubumbashi ;

- les intérêts sont élevés, de l'ordre de 17% en monnaie courante ;

on réalise que la maîtrise de cette "liquidité" est extrêmement intéressante, d'autant qu'elle porte sur des volumes importants : le taux de fret moyen est de l'ordre de 150 dollars la tonne pour un trafic de 1,6 million de tonnes par an. Cela correspond à 240 millions de dollars en circulation.

2.36 L'ensemble des auxiliaires de transport est, au Zaïre, communément appelé "transitaires". Cela regroupe les courtiers, groupeurs, expéditeurs et consignataires.

Trois sociétés dominent : AGETRAF, AMIZA, SOCOPAO. Elles réalisent 50% des importations et 90% des exportations enregistrées.

Les transitaires assurent en particulier 100% du trafic frontalier, 60% du trafic sur la voie nationale, 95% du trafic de conteneurs, 60% du camionnage au Bas-Zaïre, 30% du transport fluvial privé, et 100% des contrats d'assurance-fret internationaux.

2.37 Le coût global de leur intervention varie entre 0,2 et 3% de la valeur de la marchandise. Les tarifs officiels, hors CCA de 18%, sont de :

- agrément en douane, environ 4% de droits, ou 0,35% si le fret est exonéré ;
- commissions de 3,5% des dépenses non provisionnées, 9 à 12% des dépenses de transport intérieur ;
- prestations T.C.K. et E.P.C. : 30 à 40 dollars la tonne ;
- mouvement et entreposage en douane : 20 à 30 dollars la tonne à Kinshasa.

A cela il faut rajouter les frais d'interventions informelles, qui ne sont pas tant pénalisants pour la valeur monétaire qu'ils représentent que pour les délais et retards qu'ils entraînent.

La Banque Mondiale les a estimés à :

- 4 à 12% de la valeur CAF pour l'importation ;
- 1 à 3% de la valeur FOB pour l'exportation.

2.38 Les services auxiliaires jouent un rôle fondamental dans les opérations de manutention, de conditionnement et de stockage.

Ils interviennent de façon massive aux interfaces entre les différents tronçons physiques du système de transport. Les prestations sont : dépotage, transfert entre les T.C.K. et E.P.C., livraison en ville, retour des conteneurs vides...

Les activités de stockage représentent 80 à 90% des recettes.

2.39 Du fait de l'insécurité et des délais extrêmement longs d'acheminement et de retour, les opérateurs répugnent à se trouver engagés dans des trafics de conteneurs à l'intérieur du Zaïre.

Cela se traduit par une pénalisation en terme de tarifs. Il est appliqué un sur-fret de 1 026 dollars par conteneur (82 dollars par tonne) aux conteneurs acheminés de Matadi à Kinshasa par camion. Il faut rajouter 166 dollars dans le cas où le conteneur est acheminé sur la voie nationale.

2.1.1.6 Synthèse

2.40 On constate une situation d'insuffisance flagrante du système de transport et de communication.

La logique du territoire débouche sur des ensembles régionaux centrifuges. Cela tient à la géographie physique comme à la géographie humaine. Celle-ci se caractérise par une forte concentration de population, et des chevauchements ethniques au-dessus des frontières, tant à l'est qu'au nord ou au sud.

Le système de transport devrait donc être un réseau national d'intégration. C'est la condition première pour assurer un fonctionnement correct de l'industrie zaïroise.

Il faut assurer la circulation des hommes, des marchandises et des informations. L'espace zaïrois est un espace vaste, de 2,5 millions de kilomètres carrés, avec une répartition très différenciée de la population, des ressources et des activités.

2.41 Le système actuel, qui est en voie d'écroulement, est fondé sur la combinaison de la voie ferrée et de la navigation fluviale auxquelles le transport aérien vient apporter quelques prestations complémentaires.

Il est issu du schéma colonial d'évacuation sur Matadi des productions agricoles et minières. Les perspectives les plus intéressantes actuelles ne sont pas l'abandon total de ce schéma qui est basé sur une ressource réelle : le fleuve en tant que vecteur de transport.

2.42 Le transport routier a fait ses preuves sur tous les continents, comme vecteur de développement s'adaptant à de très nombreux types d'économies et de plans de développement et assurant l'articulation des espaces urbains et ruraux.

La souplesse du transport routier, sa capacité de pénétration, sont telles qu'il sera à terme le complément indispensable à l'armature en place, fluvio-ferrée.

2.43 On peut considérer qu'il y a deux niveaux stratégiques d'intervention :

1 - A l'échelon national, il est prioritaire de réaliser des routes inter-régionales assurant la continuité de la desserte des grandes villes (Kinshasa-Matadi-Kikwit à l'ouest, Mbuji Mayi-Kananga-Mwene au Kasai, Lubumbashi-Kolwesi-Likasi au Shaba, Bukavu-Goma à l'est). Il faudrait également assurer le drainage des zones rurales denses, au dessus de 10 habitants par km². Cela concerne 75% de la population, mais cela impose un réseau de 10 000 km de routes, dont 6 500 de première priorité (travaux du B.E.A.U.).

2 - Au niveau régional, l'objectif est de développer les échanges ville-campagne, mais aussi de s'appuyer sur un fort mouvement de décentralisation, tant au niveau de la programmation que de la réalisation.

2.44 En terme d'aménagement du territoire, on peut considérer trois objectifs comme prioritaires:

- l'axe Est-Ouest de l'Atlantique au grands lacs, par le sud, c'est-à-dire traversant les zones peuplées du Kasai (zone fortement peuplée) puis le Maniema et le Kivu ;
- la "bretelle" sud correspondant à la Voie Nationale, et assurant la liaison avec les villes minières du Shaba ;
- l'axe Nord de jonction entre Kinshasa et l'Est africain par le Zaïre jusqu'à Kisangani, par route au-delà.

Ces objectifs impliquent de développer et conforter des systèmes de communication existants (ou ayant existé!) : le rail Bumba-Isiro au nord-est ; le rail Kalima-Kalemie au sud... Ils impliquent également la création de nouvelles liaisons routières : Kikwit-Mbuji Mayi, Mbuji Mayi-Bukavu...

En dix ans, ce programme correspondrait d'après le BEAU à :

- en travaux neufs 2 000 km de route pour un coût unitaire moyen de 500 000 dollars/km, soit un total de 1 000 M USD ;
- en voiries urbaines 200 km de voie pour un coût unitaire moyen de 1 M dollars/km, soit un total de 200 M USD ;
- en réhabilitation lourde 6 500 km de route pour un coût unitaire moyen de 25 000 dollars/km, soit un total de 160 M USD ;
- en entretien, 400 dollars x 10 000 soit 4 M USD par an.

Il en résulte un budget annuel, sur dix ans, de 140 M USD.

2.1.2 Utilités

2.1.2.1 Electricité

2.45 Le Zaïre possède le potentiel hydro-électrique le plus important au monde avec 13% du total mondial, soit 100 millions de kWh, dont 30 millions pour le seul site d'Inga.

Quels que soient donc les retards et dysfonctionnements actuels, les choix stratégiques de développement d'industries et d'activités basées sur l'électricité semblent pertinents.

2.46 Aujourd'hui, la puissance installée n'est que de 2,5 millions de kW, soit 2,5% du potentiel. Cela se répartit en :

- Inga : 1,77 million de kW, répartis sur 2 centrales ;
- Shaba : 0,47 million de kW, répartis sur 4 centrales.

Le restant, soit 24 unités, pour une puissance de 260 000 kW, est répartis sur le territoire.

Les installations thermiques correspondent uniquement à 60 000 kW.

2.47 En 1986, la consommation était de 5 450 GWh, dont 4 800 GWh pour Inga et le Shaba.

GECAMINES est, de loin, le plus gros consommateur avec 1 650 GWh en 1968 et 2 660 GWh en 1986.

La ville de Kinshasa est un autre gros consommateur avec 250 GWh en 1968 et 1 240 GWh en 1986.

2.48 Avec tout cela, le site d'Inga ne fonctionne toujours qu'à 20% de sa capacité. Si les installations de production ont bénéficié d'importants efforts d'investissement, un gros retard a été pris en ce qui concerne les infrastructures de transport et de distribution : on compte 9 000 km de réseau haute tension et moyenne tension, ce qui est extrêmement peu quand on connaît les dimensions du Zaïre, et 9 000 km de réseau basse tension et éclairage public.

Des plans à long terme ont été élaborés. Ils ont quatre objectifs principaux :

- 1 - amélioration de la qualité de service ;
- 2 - conversion des installations industrielles (chaudières et fours) ;
- 3 - extension des réseaux de transport et distribution ;
- 4 - amélioration des rendements énergétiques pour les installations thermiques existantes.

Ce plan est basé sur un taux de croissance annuel de la consommation de 3,6% et une croissance des abonnements de l'ordre de 8%.

Le programme d'investissements prioritaires pour 1988-1996 établissait un investissement de 963 M USD, répartis principalement sur :

- la distribution..... 331 M USD
- le transport..... 421 M USD
- le développement de l'hydraulique..... 137 M USD
- des actions d'appui (formation, etc.)... 64 M USD

2.1.2.2 Eau

2.49 Le domaine de l'eau est de la compétence d'un organisme public, la REGIDESO.

Elle gère 8 500 km de réseau de distribution et 230 000 abonnés. La consommation était de 135 millions de m3 en 1978; elle est passée en 1986 à 190 millions de m3.

C'est une consommation qui est évidemment urbaine et qui se concentre à 52% à Kinshasa et pour 26% dans le Shaba.

Les réseaux sont vétustes, et la consommation dans les villes reste modeste (50 à 110 litres par habitant et par jour).

Seuls 43% des urbains et 5% des ruraux ont accès à l'eau courante. Le fonctionnement du système d'alimentation en eau et du système d'assainissement n'est cependant pas un point mis souvent en avant par les industriels, hormis quelques problèmes parfois de coupures d'eau à Matadi en fin de saison sèche, qui nous ont été signalés par les tanotiers (MIDEMA).

2.1.3 Télécommunications

2.50 Le marché des télécommunications comporte trois segments :

- 1 - les communications internationales ;
- 2 - le trafic interurbain ;
- 3 - les communications locales (Kinshasa).

2.1.3.1 Communications internationales

2.51 C'est évidemment le segment de marché le plus rentable, et il est réservé exclusivement à l'O.N.P.T.Z.

Les équipements ont plus de vingt ans, ils sont désuets et ne fonctionnent qu'à 10% de leurs capacités : il n'y a que 40 lignes sur l'Europe et 10 lignes sur l'Amérique du Nord pour tout le pays.

La réhabilitation du système passe par deux options :

- 1 - le remplacement de la station terrienne par une station de standard 1, avec plusieurs centaines de lignes.
Cela représente un investissement de 8 à 12 M USD, qui est en cours de réalisation sur un financement BAD, avec appel d'offres international.
Cependant, la BAD vient de mettre le Zaïre en restriction, pour défaut de paiement. Les retards induits seront d'au moins un an pour relancer le dossier, auquel il faut rajouter encore douze mois environ pour la réalisation des installations.
- 2 - l'autre option est plus modeste mais plus facile à mettre en oeuvre. Elle consisterait en une petite station terrienne avec des lignes dédiées (France, Amérique du Nord, Belgique, etc.).
L'investissement est ramené entre 2 et 4 M USD, pour une capacité de 100 circuits. La réalisation peut être faite sous six mois.

Le système nodal est vieux, mais il fonctionne encore.

A titre de secours, devant les carences actuelles, certains gros opérateurs examinent une solution basée sur le système INMARSAT, système originellement destiné à la navigation, mais dont se sont équipés les ambassades et de grands opérateurs comme GECAMINES.

Cela nécessite un investissement de 75 000 dollars, et les coûts de communication restent élevés, environ 15 dollars la minute avec la France.

Par ailleurs, il faut bien sûr une autorisation de l'O.N.P.T.Z., ce qui est difficile à obtenir.

2.1.3.2 Communications interurbaines et locales

2.52 Seule Lubumbashi est aujourd'hui reliée. La station terrienne est en panne. Un lien hertzien Kinshasa-Matadi serait fonctionnel en 6 mois, mais le problème fondamental pour les communications hertziennes est qu'elles doivent être supportées par un réseau de routes fiable pour la maintenance.

Le marché des communications interurbaines est un créneau très prometteur pour les opérateurs de téléphonie cellulaire. On trouve au Zaïre un opérateur déjà installé depuis longtemps TELECEL.

Il a à l'heure actuelle en cours de réalisation un plan d'interconnection entre 25 villes. Dans chacune sera installé un petit commutateur d'une capacité de 500 lignes, l'objectif étant d'atteindre 150 à 250 abonnés.

Aujourd'hui le système fonctionne sur Kinshasa, il a une capacité de 2 500 lignes, 2 200 à 2 300 sont déjà attribuées ce qui rend le système proche de sa saturation. Cet équipement est d'ailleurs modulaire, il peut donc être dégroupé et il sera réparti sur 8 villes. Le site de Kinshasa sera équipé d'ici à 6 mois par un nouveau commutateur d'une capacité de 15 000 lignes. Dès aujourd'hui, il existe un commutateur à Lubumbashi de 500 lignes avec 80 attribuées et Boma 500 lignes, 120 attribuées. Le système comportera une station terrienne privée agréée au NPTZ et INTELSAT. La première phase d'interconnexion comprendra 6 stations terriennes, 1 à Kinshasa et 5 à l'intérieur, objectif mars 1992. L'investissement de départ de TELECEL était de l'ordre de 5 M USD. L'interconnexion des 25 villes correspond à un investissement de 26 M USD (17 M USD pour les 10 premières villes)

2.2 Transports et industries

2.53 Le but de cette partie de l'étude est de croiser les contraintes liées aux infrastructures avec les plans de développement industriel.

En ce qui concerne les incidences directes sur les équipements d'infrastructures un certain nombre de priorités doivent émerger.

Dans le domaine industriel, les incidences ne sont pas les mêmes si l'on développe les biens intermédiaires ou les biens de consommation ; les industries destinées au marché local ou les industries destinées à l'exportation ; les industries utilisant des intrants importés ou les industries visant à valoriser les ressources locales.

2.54 Le plan stratégique de développement industriel est basé sur deux grands principes :

- 1 - Descendre la filière vers l'aval, ce qui revient à dire augmenter la part de valeur rajoutée. Il s'agit d'évoluer vers une industrie produisant des demi-produits (lingots etc...) vers des produits finis.
- 2 - Conforter les filières en amont du côté des intrants en valorisant au maximum les matières premières et les ressources locales.

Quels que soient les plans, le Zaïre ne pourra baser son développement économique que sur ses grands avantages qui sont :

- les ressources naturelles : forêts, terres arables représentant 1 000 000 km² ;
- le potentiel hydroélectrique ;
- les ressources minières cuivre, étain... ;
- l'échelle du pays : 2,345 millions de km² et une population qui sera bientôt de 50 millions d'habitants.

2.2.1 Axes de développement industriel

2.55 Le développement des activités de transformation des matières premières et des produits semi-ouvrés est fondamental pour l'enrichissement d'un pays : or ces activités pèsent actuellement très peu dans l'économie zaïroise.

Pourtant le pays dispose d'atouts incontestables par rapport à d'autres pays africains : présence de matières premières abondantes (dans les domaines minier et agricole) et d'une tradition industrielle non négligeable. Par contre des difficultés particulières existent : inefficacité de l'administration, environnement macro-économique défavorable, graves déficiences des infrastructures, immensité du pays.

2.56 Les axes de développement retenus, par le secteur industriel sont basés pour l'essentiel sur:

- la transformation des matières premières existantes ;
- la satisfaction prioritaire des besoins Zaïrois et sous régionaux en produits finis et semi-finis et par la même l'amélioration de la balance commerciale ;
- le développement des exportations lorsque cela apparaît possible
- les effets d'entraînement sur l'ensemble de l'économie zaïroise.
- la répartition des activités sur le territoire national.

Les secteurs d'activité retenus l'ont été naturellement en fonction des plus ou moins grandes difficultés de mise en oeuvre ; néanmoins certaines activités sont incontournables : ainsi le développement des activités agro-industrielles nécessitent à l'évidence et plus que d'autres activités un système de transport performant.

2.2.2 Approche par filière

2.57 Dans les développements qui vont suivre nous ne prétendons pas faire une présentation exhaustive des principales filières objets de l'étude, ni de leur plan de développement, mais plutôt de voir quel est leur positionnement relatif, quelles sont les très grandes priorités et quelles sont les incidences liées aux contraintes de transport et de service.

2.2.2.1 Bois

2.58 Les productions actuelles de grumes et de produits de première et deuxième transformation sont négligeables par rapport aux richesses naturelles du pays ; le développement de cette filière a par ailleurs un effet très favorable sur la balance commerciale et la mobilisation des capitaux peut se faire à l'extérieur du Zaïre.

Pour attirer les investisseurs deux conditions sont importantes : la simplification des procédures administratives et l'existence d'infrastructures performantes. Dans cette filière la mise en place d'infrastructures de transport bien ciblées pourra être un facteur du développement décisif, notamment pour l'exportation des productions de la filière.

2.59 Le secteur forestier et l'industrie du bois sont probablement un des axes majeurs de développement industriel.

Le Zaïre représente 1,05 millions de km² de forêt dense pour un total en Afrique de 2,2 km². Le Zaïre à lui seul représente 6,5% des réserves mondiales. Or, la production est à un niveau extrêmement faible, de l'ordre 400 000 m³ par an.

Cet écart entre production effective et potentialité ne justifie pas tous les espoirs pour autant. La question critique est d'avoir la capacité d'atteindre des prix compétitifs sur un marché international encombré. Une des composantes essentielles des prix, comme nous le verrons, est liée aux taux de fret.

2.60 L'industrie du bois a démarré à Bandundu dès le 19^{ème} siècle. Elle a été au départ axée fondamentalement sur la demande locale. Dans les années 1955, 6 millions de stères de bois de chauffe annuels étaient destinés au fonctionnement de locomotives, usines etc.

Contrairement à d'autres pays cette industrie n'avait donc pas une vocation exportatrice au départ.

Aujourd'hui les objectifs sont tout autre. On vise à une production de 1 à 2 millions de m³ par an.

La stratégie de développement vers l'aval des filières est un vieil objectif. Les efforts pour "sédentariser" la valeur ajoutée se traduisent par des dispositifs réglementaires visant à favoriser l'exportation de produits de seconde, voire de troisième transformation et de pénaliser l'exportation de grumes.

Un système de quota a été mis en place dont nous verrons plus loin comment il est détourné.

2.61 Le tarif Kinshasa-Kisangani est de l'ordre de 21 USD/t alors que le tarif moyen sur les autres frets est de 90 à 180 USD/t. Cela traduit une volonté politique de subventionner l'acheminement des grumes vers Matadi.

Au total les coûts d'acheminement des bois jusqu'à Matadi s'élèvent à 185 USD/t, soit les 2/3 du prix de production. Ces coûts sont trop élevés pour le marché international.

2.62 Les difficultés du transport n'expliquent pas tout. Les forêts au Zaïre ne sont finalement pas aussi riches que d'autres, telles celles du Congo ou de la Côte d'Ivoire. Ainsi au Zaïre on trouve de l'ordre de 4 m³ par hectare sur quatre d'essence de bois rouge du type sipo. Au Congo on a 10 à 12 m³ par hectare sur deux essences seulement : sipo et sapelli.

Même en Côte d'Ivoire, où l'on en est parfois au troisième ou quatrième passage, il reste encore 2,5 m³ alors que les infrastructures d'enlèvement sont bien plus denses et donc économiquement plus performantes.

2.63 Une société comme SIFORZAL, qui produit 210 000 m³ de grumes par an et 15 millions m² de placages tranchés, réalise entre 200 et 300 km de pistes forestières qui sont finalement assimilables à des routes de dessertes agricoles.

Bien sûr, ces réseaux ne relient pas des zones de peuplement et elles sont abandonnées. Il y aurait peut-être lieu de voir dans quelle mesure une part de ce réseau des pistes forestières pourraient être maintenue et aménagée en routes de dessertes agricoles.

2.64 SIFORZAL, Société entièrement privée, est un exemple parfait de la tentation autarcique des opérateurs au Zaïre. Selon les termes mêmes de leurs dirigeants, ils ont pratiquement la maîtrise de toute la filière. Les deux seuls métiers qu'ils n'exercent pas sont ceux de banquiers et d'armateurs. En ce qui concerne par exemple le transport fluvial, SIFORZAL possède la première flotte opérant sur le Zaïre, devant l'ONATRA.

SIFORZAL a par ailleurs constitué une société de transport fonctionnant sur Matadi-Kinshasa pour évacuer le bois (COTRAZAL). Cette société fait accessoirement du transport pour compte de tiers en remontant.

L'avantage de leur position est que la Société est couverte en devises dans la mesure où elle a une activité d'exportation. Alors que SIFORZAL a un quota de 30% en grumes ses dirigeants affirment n'exporter que 25% de grumes. SIFORZAL cherche à développer une seconde transformation et va en, particulier, procéder au jointolement de placage.

Le transport fluvial se fait sur radeaux et pontons. Compte tenu du retour à vide des radeaux, le coût de transport est de l'ordre de 15 à 27 USD/t. La décomposition des prix correspond donc à :

- abattage : 33 à 45 USD/m³ ;
- coût de transport au beach : 30 USD/m³ ;
- transport vers Kinshasa : 25 à 15 USD/m³ ;
- coût de Kinshasa à Matadi par l'ONATRA de l'ordre de 27 USD/m³.

Ces prix donnés par SIFORZAL s'éloignent peu de ceux donnés par FORESCOM.

2.65 FORESCOM, Société mixte en voie de privatisation, exploite 1,654 millions d'hectares sur des chantiers de tailles variables, de 400 à 500 hectares. Il utilise la rivière Lukenie et le lac Mai Ndombe, le Kasai puis le Zaïre.

Le transport se fait aussi par radeaux et pontons. FORESCOM dispose de cinq pousseurs et huit pontons. Auparavant, FORESCOM produisait elle-même ses pontons. Depuis peu c'est CHANIMETAL qui les fabrique, mais l'entreprise maintient quand même un atelier.

FORESCOM produit du bois rouge et du Wengue qui est un bois noir de haute valeur (on notera que le WENGUE a été récemment interdit d'exploitation).

En fait, le bois rouge est un bois prétexte qui est scié pour pouvoir exporter en grume la quasi totalité du Wengue. Ainsi, le bois rouge est scié à 25% uniquement en sciage export et 75% en sciage local qui se répartit sur le meuble et la construction.

L'URSS constituait un gros client dont les demandes ont beaucoup ralenti.

2.66 Les coûts de transport représentent donc une part importante du prix de revient des bois. Des améliorations significatives des conditions de transport ne serait-ce qu'au niveau des temps de mobilisation seraient de nature à améliorer grandement la compétitivité du bois zaïrois.

2.2.2.2 Textile

2.67 L'outil industriel de la filière est relativement performant : son efficience et son développement souffrent certes des difficultés de transport notamment pour la distribution de produits finis.

2.68 Une amélioration décisive de l'efficience de la filière sera le développement de la culture du coton. Là aussi ce développement nécessite un réseau d'infrastructures de transport nettement plus efficace que le réseau existant entre les zones cotonnières et les zones de production industrielle.

2.69 Deux opérateurs industriels importants mais de caractéristiques différentes ont été plus particulièrement approchés dans le cadre de l'étude "infrastructures" : UTEXAFRICA et HASSON.

2.70 Les opérateurs visités ont signalé deux priorités:

D'abord le problème des télécommunications : la quasi inexistence de relations téléphoniques avec l'étranger rend impossible toute activité d'exportation efficace.

Le deuxième grand problème est celui des approvisionnements : Les industries textiles ont consenti de gros investissements de production. Certains intrants sont nécessairement importés (colorants...) ; pour les autres il est important de pouvoir s'assurer des approvisionnements locaux. La faiblesse des exportations fait que les industriels du secteur ont peu accès aux devises et qu'ils doivent donc payer une prime de change de l'ordre de 54%.

UTEXAFRICA chiffre ses besoins en importations de l'ordre de 22 millions de dollars par an. UTEXAFRICA utilise 3 500 tonnes de coton local sur un total de 15 000 tonnes.

Afin d'assurer leurs approvisionnements et de relancer la production cotonnière, UTEXAFRICA a acheté un producteur, mais la Société a des difficultés énormes à acheminer ses produits depuis le Kasai jusqu'à Kinshasa.

2.71 UTEXAFRICA ne s'occupe pas de la distribution et vend en usine. Le secteur urbain est approvisionné par quelques grands opérateurs (MARSAVCO, BELTEXCO, HASSON) et des opérateurs de taille plus modeste, souvent Grecs ou Libanais. Les marchés ruraux sont approvisionnés par colportage.

2.72 Le second groupe enquêté, le groupe HASSON, présente des caractéristiques très différentes. Ce groupe a démarré dans les activités de commerce consistant en l'échange de produits vivriers contre des produits de consommation, et gérant les échanges fondamentalement entre le secteur urbain et la campagne.

Ainsi au moment de l'indépendance le groupe HASSON était le premier distributeur de produits textiles importés. Il a tout naturellement été amené à développer une industrie textile.

Les modes de fonctionnement au sein du groupe sont facilités dans la mesure où il est fortement présent en amont par le biais de l'agriculture, et en aval au niveau tant des grossistes que des détaillants.

Le groupe est présent en particulier dans le négoce du café, ce qui lui donne un accès aux devises.

Sa stratégie est basée sur l'importation de ce qui n'est pas produit localement et la distribution des produits de l'industrie zaïroise. Les dirigeants du groupe constatent que la part de Kinshasa augmente en part relative, surtout parce que le marché intérieur se réduit de façon dramatique.

En ce qui concerne les transports, le groupe HASSON utilise quasi systématiquement les barges ONATRA dans la mesure où les tarifs sont extrêmement bas. La question des sur-délais est relativement maîtrisée de par la qualité des relations avec l'ONATRA.

HASSON a commencé par ailleurs à exporter auprès des grands distributeurs en France (Auchan, Leclerc, Cora) les produits de confection. Mais ils sont extrêmement inquiets de la concurrence à venir des produits du sud-est asiatique.

2.2.2.3 B.T.P., matériaux de construction

2.73 Il s'agit ici de transporter des produits lourds : il n'est donc pas envisageable de transporter ces produits (le ciment notamment) sur de longues distances compte tenu des insuffisances en infrastructures qui demeureront longtemps encore. Il est par contre nécessaire d'alimenter correctement en intrants les agglomérations ayant un poids économique significatif et de pouvoir rayonner suffisamment autour de ces agglomérations pour distribuer les productions et alimenter les chantiers.

La filière sera fortement entraînée par le développement des infrastructures.

Ce secteur rassemble deux sous-secteurs dont les logiques d'intervention sont très différentes.

2.74 D'une part le secteur de la construction bâtiment-travaux publics proprement dits, dont les activités s'éloignent des caractéristiques industrielles.

Le produit est fabriqué sur site en chantier, il y a transport des intrants mais le produit fini ne bouge pas. Généralement ces activités reposent sur la valorisation de matériaux locaux, agrégats, sable, etc. Même les intrants industriels tels que le ciment, les briques, tuiles et autres voyagent peu.

Ce sont des produits pondéreux qui deviennent rapidement non rentables s'ils sont transportés sur des distances longues. Par contre, le secteur du bâtiment a un personnel forain, qui voyage et dont une partie est recrutée sur place. Les entreprises ont aussi le besoin de transférer leurs équipements lourds et semi-lourds, grues, bétonnières, etc.

2.75 La problématique des matériaux de construction se rapproche de celle de l'industrie classique. Cependant comme signalé, les productions sont généralement pondéreuses et l'aire de chalandise des industries de matériaux se trouve réduite. Cela explique que, par exemple, en ce qui concerne le ciment, on trouve au Zaïre six cimenteries réparties sur tout le territoire. Précisons qu'en ce qui concerne le ciment, c'est un produit en quelque sorte périssable, puisqu'au bout de deux à trois mois il perd une partie appréciable de ses propriétés. Il n'est donc pas compatible avec des délais d'acheminement de 3, 4, 5, voire 6 mois, comme cela est fréquent entre Kinshasa et l'intérieur du pays.

Le ciment arrive parfois périmé à destination. On nous a signalé le cas d'une centrale à béton qui a mis six mois pour arriver au Shaba depuis Kinshasa. Un problème particulièrement important est celui des pièces détachées pour le matériel utilisé.

Enfin, souvent les chantiers ont besoin d'une alimentation électrique provisoire ou définitive (cas des carrières). Ces raccordements sont souvent longs à obtenir ; aussi les industriels préfèrent-ils souvent les réaliser eux-mêmes en ayant la possibilité de les amortir sur un prix réduit de l'électricité.

L'électricité étant vendue à un prix relativement bas, les entrepreneurs répugnent à s'alimenter sur groupe. La disponibilité du carburant peut poser également des problèmes. Enfin, une des difficultés, aussi bien dans la gestion que dans la réalisation des travaux, est liée à l'insuffisance des télécommunications. Cela est particulièrement grave pour des opérateurs qui ont à gérer parallèlement un grand nombre d'équipements dispersés sur des sites différents.

2.2.2.4 Transformation des métaux

2.76 Les industries de transformation des métaux sont pour l'essentiel localisées à Kinshasa et Lubumbashi. En dehors des problèmes de distribution des productions, le problème essentiel consiste à alimenter correctement Kinshasa et Lubumbashi en intrants.

2.77 Dans le cadre de l'étude "infrastructures", nous avons rencontré plus particulièrement deux opérateurs, CHANIMETAL et MOBIMETAL dont les conditions d'activités sont différentes.

2.78 La filière cuivre repose sur la disponibilité d'une matière première abondante. Mais il ne faut pas oublier que la position du Zaïre est fragile. La production, initialement de l'ordre de 500 000 tonnes, est en train de régresser de fait de multiples difficultés liées notamment aux problèmes d'évacuation. La concurrence mondiale est d'autre part plus vive du fait de l'augmentation de l'offre.

2.79 Pour les industries de seconde transformation la situation est dans l'ensemble plus favorable. Beaucoup de projets partant d'une échelle plus modeste, intervenant dans la transformation de produits semi-finis, ont réussi à atteindre des niveaux de rentabilité satisfaisants dans différents pays africains de caractéristiques similaires.

Cela est vrai en ce qui concerne la production de clous, de treillis, de ronds à béton, etc..., dans lesquels les intrants sont en général du fil machine.

Le cas d'utilisation de billette est plus problématique dans la mesure où le marché international des billettes est un marché parfois fort spéculatif.

2.80 CHANIMETAL a un rôle particulièrement important dans la mesure où elle fait partie d'un groupe aux activités intégrées. Le groupe intervient largement dans le domaine des transports, à travers les aménagements et les renforcements de véhicules. (renforcement de châssis, fabrication de bateaux, etc...). En ce sens CHANIMETAL est un opérateur qui tire plutôt avantage des difficultés générales du transport.

Son activité se situe à Kinshasa et il est relativement bien approvisionné à partir de Matadi.

Les produits qu'il utilise ne sont pas périssables, et souffrent moins des délais d'acheminement.

2.81 CHANIMETAL, bien que s'adressant à des transitaires classiques tels que DELMAS ou AGETRAF, utilise les services d'une centrale d'achat à Bruxelles qui travaille pour le groupe.

Par ailleurs, le groupe est complètement autonome en termes de maintenance et d'entretien. Il a même, à partir d'activités internes, développé une activité pour compte de tiers.

Cette activité de maintenance et de réparation est particulièrement importante en ce qui nous concerne dans le domaine des transports, fabrication de pontons, de pousseurs avec des moteurs importés.

2.82 MOBIMETAL a un positionnement légèrement différent.

En dehors de ses activités de représentation industrielle de machines-outils et divers, l'entreprise est positionnée essentiellement sur le marché de la construction métallique qui correspond, au Zaïre, à un marché total de l'ordre de 400 à 600 tonnes par mois.

Or, il existe quatre sociétés au Zaïre alors qu'en Europe ce niveau de marché serait le seuil minimal pour une seule société.

Cela implique un sur-dimensionnement d'un certain nombre d'équipements seuils. Ainsi, MOBIMETAL est équipée d'un appareil de soudure automatique qui ne fonctionne qu'à 2% de sa capacité. Il n'est pas question pour l'instant de s'équiper en machines à commande numérique, du fait de l'étroitesse du marché.

Les importations de tôle en particulier, 150 à 200 tonnes par mois, viennent soit de Belgique par Gand, avec trois mois de délais, soit de République Sud Africaine avec des délais plus courts de l'ordre de un mois. A l'heure actuelle, les commandes sont en majorité orientées vers la R.S.A.

Seuls quelques produits stratégiques, tels les carrés d'aciers spéciaux, proviennent encore de l'Europe.

Vers l'aval, MOBIMETAL, qui fabrique en usine un certain nombre de pièces et les monte sur site, est confrontée à un problème de livraison dont elle partage la responsabilité avec le client. Toujours est-il que les délais de Kinshasa vers Lubumbashi, autre gros centre de consommation, sont de l'ordre de 45 jours (avec accompagnateur et "matabisheur").

MOBIMETAL a recours aussi pour des pièces urgentes au fret aérien express "qui marche correctement".

2.2.2.5 Corps gras

2.83 L'outil industriel est relativement performant : par contre la distribution des produits finis dans les zones rurales pose problème et le transfert des produits agricoles nécessaires à l'activité de la filière (palmes et palmistes notamment) nécessite le développement d'axes de desserte rurale.

2.84 Les deux principaux produits sont l'huile de palme et l'huile de palmiste. L'huile de palme est confrontée à un marché international sur lequel elle ne peut pas se placer compte tenu du niveau des prix, par contre l'huile de palmiste est en partie exportée.

2.85 Le problème fondamental rencontré dans cette filière est celui des approvisionnements. La production des palmistes de l'intérieur a beaucoup baissé. Ainsi pour AMATO, alors que la production mensuelle était de 1 000 tonnes d'huile par mois dans les années 60, elle est descendue aujourd'hui à 2 000 t par an.

Sur l'huile le problème fondamental est la part faible de la valeur ajoutée ; il est dès lors impossible d'utiliser la route comme moyen de transport. Seule la voie fluviale est compatible avec l'équilibre des coûts.

Or, il est difficile de maîtriser le transport ONATRA.

AMATO a ainsi décidé de construire un pousseur et une barge de façon à avoir une petite unité de 250 tonnes autoportée pour pouvoir emprunter le Kasai.

2.86 Dans l'ensemble les installations sont quasiment à l'arrêt : sur huit presses du groupe AMATO, d'une capacité de 240 kg par heure, il n'y en a que quatre qui tournent une cinquantaine de jours par an.

L'huile de palme ne s'exporte pas (du fait notamment de son prix). L'huile de palmiste s'exporte mais la production a beaucoup baissé ; il en résulte un problème d'accès aux devises.

AMATO utilise du matériel U.S. et bénéficie de prêts de l'USAID pour les pièces de rechange. En fonctionnement normal, ses besoins s'élèveraient entre 20 et 40 000 dollars par an. Les activités d'exportation sont donc indispensables et envisagées à coût marginal, le but principal étant d'avoir des devises de façon à échapper à la prime de change. Mais ils sont en concurrence avec les pays d'Amérique du Sud qui ont développé les plantations et qui sont tout aussi en manque de devises.

2.87 Au niveau de la distribution, le savon se distribue par l'intermédiaire de petits réseaux de distribution souvent pakistanais, indiens ou libanais. A l'intérieur les Zaïrois et les grands comptoirs, tels que HASSON Frères, assurent l'essentiel de la distribution.

Avant 1974 on trouvait dans l'intérieur un grand nombre de petits commerçants portugais et grecs. Souvent, les pères blancs qui encadraient les populations rurales faisaient école le matin et faisaient travailler l'après-midi les élèves à casser du grain, les Portugais assuraient le ramassage. Cela se concrétisait en un approvisionnement important en palme. De même pour l'arachide dont les zones de culture sont généralement éloignées du débouché fluvial.

Les producteurs ont abandonné cette production depuis longtemps et ont basculé vers le café. L'huile de palme a aussi d'importants problèmes de transport. Elle est souvent transformée sur place par de nombreuses petites unités. Les zones de ramassage d'AMATO se situent autour de Kikwit ; or, la route s'est beaucoup dégradée. Le transport aller-retour pour un 25 tonnes coûte de l'ordre de 2000 USD, ce qui équivaut à un coût à 15 cents au km.

2.88 UNILEVER a aussi mis en avant les problèmes de transport. Ceux-ci interdisent pratiquement l'exportation dans de bonnes conditions. Elle se poursuit du fait de la pression des besoins en devises. Les besoins en devises portent sur l'importation d'engrais pour le "replanting", le salaire des expatriés, les dividendes, les pièces de rechange, la soude caustique, les parfums, les emballages sophistiqués, etc...

Les coûts de transport sont ainsi de 110 dollars pour aller de la province de l'Equateur à Matadi, alors qu'ils ne sont que de 40 dollars pour aller de Malaisie à Rotterdam.

Par ailleurs, les rendements en Malaisie sont deux fois plus importants du fait d'un climat plus adapté. Au total les coûts de revient sont de 540 dollars la tonne rendue à Kinshasa, 580 dollars FOB Matadi, alors qu'en provenance de Malaisie le prix est de 320 dollars CIF à Rotterdam; dans cet écart, les coûts de transport représentent une part importante.

2.2.2.6 Elevage

2.89 Le petit élevage (volailles) peut être développé non loin des zones de consommation : les problèmes de transport se poseront donc surtout pour l'approvisionnement en intrants.

Par contre le développement du gros élevage (bovins) pose plus de difficultés : alimentation en intrants des fermes dans les zones rurales, transfert des quartiers de viande dans les zones urbaines. Le problème de la chaîne du froid est ici posé : ce n'est pas uniquement un problème d'infrastructure mais également d'organisation des transports.

2.90 Le potentiel zairois est important en ce domaine également. On compte aujourd'hui 1 300 000 bovins, mais de vastes zones pourraient encore être développées, et de plus cet élevage pourrait facilement être rendu beaucoup plus productif et intensif.

Les problèmes de l'élevage ne sont pas uniquement dus aux insuffisances des infrastructures de transport, mais celles-ci comptent pour beaucoup. D'autant que les lieux de production sont assez éloignés des lieux de consommation. De même qu'ils sont également éloignés des portes pour l'exportation.

Il existe une masse assez importante d'équipements de production (fermes ...) actuellement plus ou moins gelée. En fait, il n'est pas nécessaire de mobiliser des investissements colossaux ni d'entreprendre une réhabilitation de l'ensemble du réseau de dessertes agricoles.

Ce qui compte c'est un accès dans de bonnes conditions au réseau fluvio-ferré, et un fonctionnement correct de celui-ci. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, et l'on pratique de façon quasi générale le trekking.

Un trek du ranch à 700 km ou à 250 km de Lubumbashi avance en moyenne entre 20 et 25 km par jour. Les bêtes perdent jusqu'à 10 à 15% de leur poids vif, et il faut envisager pour ces treks de 500 à 1000 têtes un pacage de restitution.

Les éleveurs prennent en charge de façon courante leur propre réseau de desserte. Ainsi JVL gère 400 km de routes ouvertes au public dans son ranch du Bas-Zaïre, et 500 km de pistes internes. Au sud, vers Kikwit, ce sont 600 km de routes ouvertes au public, et à Mushie 200 km de routes ouvertes au public, et 300 km de pistes internes.

L'entretien se fait par cantonnage manuel. Il suffirait d'un peu de moyens mécaniques pour maintenir dans les meilleures conditions ce réseau.

L'O.N.D.E. en particulier souffre du manque de transports ferroviaires par manque de wagons qui auraient été transformés en voitures de voyageurs.

Sur le fleuve il y a un manque de barges à bétail et de convois.

2.91 Les télécommunications ont aussi une grande importance pour ces opérateurs qui travaillent en sites dispersés et l'on ne peut que rappeler les graves insuffisances du réseau.

2.2.2.7 Travail des grains

2.92 Les grains importés (blé) arrivent à MATADI où ils sont pour l'essentiel transformés en farine : le seul problème est alors de desservir les zones de consommation (notamment les grosses agglomérations).

Pour les grains (et assimilés) produits localement (manioc, maïs, riz, soja) le problème actuel est la distribution dans les zones de consommation de ces produits qui ne font l'objet que de transformations limitées.

2.93 Trois produits sont dominants dans ce secteur, la farine de froment importée, la farine de maïs produite localement, et la farine de manioc qui est une forme de produit de substitution, comme nous le verrons plus loin.

La consommation de froment s'est beaucoup développée et la consommation de pain est passée de 51 000 tonnes en 1984 à 100 000 tonnes environ en 1989.

Cela est dû aux prix subventionnés sur le blé qui font que le produit est très concurrentiel. Aujourd'hui au Zaïre le pain reste un des produits les moins chers au monde : il coûte 2 francs belges, alors que le même produit en Belgique vaut 8 francs belges.

2.94 La production de maïs s'était développée ces derniers temps, poussée par les accroissements de consommations en zone urbaine. La baisse considérable des revenus des ménages fait que les producteurs constatent cette année une baisse de 50% de leurs ventes.

Cela veut dire concrètement que les gens se rabattent sur le manioc, produit moins cher certes, mais également et malheureusement beaucoup moins protéique.

2.95 Cette réorientation des consommations peut avoir une influence sur les flux de produits et donc sur les infrastructures de transport. L'examen des problèmes d'infrastructures a été fait plus particulièrement avec trois opérateurs qui ont des conditions d'activité différentes :

- un producteur, le CDI-Bwamanda ;
- un minotier, MIDEMA ;
- un fabricant de produits finis QUO VADIS.

Le CDI-Bwamanda (Centre de Développement Intégré de Bwamanda) ramène à la problématique amont des exploitants agricoles. Les problèmes de transport sont liés à la très mauvaise desserte agricole en général.

Le CDI-Bwamanda a pris, comme l'ensemble des opérateurs, les choses en main de façon autarcique. Il gère actuellement 574 km de routes et il vient de passer un nouvel accord avec le FED dans lequel deux tranches d'environ 400 km lui seront confiées. Cela veut dire qu'il sera rémunéré pour un rechargement régulier, un reprofilage et un cantonnement aux tarifs usuels que l'on trouvera en annexe I.

Le CDI-Bwamanda dispose également de 50 camions et de 4 bateaux d'une capacité de 1 200 tonnes et qui relient l'Equateur à Kinshasa par le Zaïre. Ils n'exportent pas et donc ont peu de problèmes de distribution en aval puisque les gros marchés de consommation sont les villes et en particulier Kinshasa.

Le CDI a également essayé de développer une activité dans le domaine du café, afin de réaliser un minimum de ressources en devises dont il a besoin par ailleurs.

2.96 La compagnie MIDEMA (Minoterie de Matadi) a longtemps eu une situation de monopole, qui n'existe plus, sur l'importation de blé et la production de farine de froment.

Les coûts de fret sur le trajet Kinshasa-Matadi correspondent à 10% de la valeur de la marchandise.

La Société vend les produits départ usine et est donc peu impliquée par les problèmes de transport en aval.

Cependant sur l'approvisionnement du Shaba, second pôle de consommation, les livraisons se font en containers. Pour une bonne conservation des produits, les trajets ne devraient pas dépasser six semaines, ce qui est à peu près le cas usuellement. Il n'y a donc plus guère de marges de sécurité et les prestations SNCZ et ONATRA ne doivent impérativement plus se dégrader.

La capacité de traitement de MIDEMA est passée de 350 tonnes heure en 1976 à 720 tonnes heure en 1990. C'est donc un gros consommateur d'électricité et, même si les prix ont triplé, le niveau de tarification reste encore acceptable. Malgré la proximité d'INGA, l'entreprise constate de nombreuses coupures. L'entreprise est aussi grosse consommatrice d'eau pour la chaudière, et il se présente parfois des difficultés d'approvisionnement en fin de saison sèche.

Les besoins en devises de MIDEMA s'élèvent à 3,5 M USD par an; une participation dans le café a été prise afin d'obtenir une part de ces devises.

2.97 QUO VADIS se trouve en fin de processus sur la filière. C'est un fabricant de pain (boulangerie industrielle) qui domine nettement le marché à Kinshasa avec quarante points de distribution. L'entreprise a longtemps souffert de la loi des monopoles, et elle était jusqu'en 1982 tenue d'acheter la farine à 30 dollars le sac de 45 kg, alors qu'aujourd'hui en 1990, au cours parallèle celle-ci vaut 12 dollars.

La farine arrive aujourd'hui FOB Matadi à 10 000 francs belges la tonne, dont 1 250 francs belges de transport.

Le transport de Matadi à Kinshasa coûte plus cher, de l'ordre de 60% du total.

Au total, la charge de transport Anvers-Matadi est de l'ordre de 2 à 3 000 francs belges, soit 65 à 100 USD/t.

QUO VADIS utilise les services de l'ONATRA sur le trajet Matadi-Kinshasa en mettant en avant que le recours à des transporteurs privés l'obligerait à payer des taxes supplémentaires. Par ailleurs, QUO VADIS est un gros client et se trouve en position favorable pour faire respecter les délais par l'ONATRA.

2.2.2.8 Emballage

2.98 Il ne s'agit pas d'une filière mais d'une branche d'activité, définie dans le Plan Stratégique comme un "secteur d'accompagnement". Cela se traduit notamment par une grande diversité de technologies et d'intrants : fibres naturelles, hydrocarbures, acier, verre.

On retrouve donc ici des problématiques déjà évoquées pour d'autres filières. Ainsi les difficultés d'approvisionnement en fibres de jute sont similaires à celles qui ont été décrites pour le coton dans la filière textile.

2.99 Les difficultés rencontrées portent sur les approvisionnements. Comme ailleurs, la pénurie de devises est très contraignante pour des opérateurs qui n'exportent généralement pas. Les intrants provenant de l'intérieur (fibres végétales) souffrent des insuffisances du système de communication, à l'instar de l'ensemble de la production rurale : acheminement longs et aléatoires ; absence de réseaux de desserte agricole...

La situation est plus contrastée en ce qui concerne les débouchés. Les emballages et conditionnement destinés à l'industrie ne posent pas de problèmes de distribution sur Kinshasa. Pour le Shaba et Lubumbashi, les difficultés sont celles liées au fonctionnement de la Voie Nationale, évoqués plus haut. Pour les zones rurales, la déficience du réseau de communication est particulièrement pénalisante. Ainsi les fabricants de sacs de jute de Kinshasa sont soumis à la concurrence de produits importés acheminés depuis le Kenya.

2.100 L'examen des problèmes d'infrastructures a été fait plus particulièrement avec des exportateurs qui ont des types d'activité différents : TISSAKIN, d'une part, et PLASTICA d'autre part.

TISSAKIN était au départ fondamentalement un fabricant de sacs en toile de jute. A l'heure actuelle, sa production se répartit entre les sacs en jute, en polypropylène, et en polyéthylène.

La production de sacs de jute qui a été longtemps l'activité principale, tend à voir sa part relative décroître.

L'usine travaille désormais à 20% de la capacité, et utilise 65% de matières premières locales. Mais cette part locale est limitée, et lorsque la production augmente, il faut recourir systématiquement à l'importation. Le jute est un produit qui pourrait pousser à peu près partout. Actuellement il provient de Bandundu. Il est mélangé avec de la fibre importée.

Aujourd'hui, la concurrence des sacs du Bangladesh est très forte, à cause du prix de départ très bas, et à cause de la concurrence de l'acheminement par l'Afrique de l'Est, via Mombassa (on retrouvera là l'influence néfaste du réseau de transport zaïrois).

2.101 L'activité jute s'élève à environ 160 000 dollars par mois, mais elle est en baisse relative, alors que l'activité polypropylène atteint désormais les mêmes chiffres, mais en augmentation. Troisième activité, le polyéthylène reste marginal, avec environ 20 000 dollars par mois.

Les responsables de TISSAKIN mettent en évidence les difficultés liées aux approvisionnements. Les blocages correspondent à des taux de fret élevés. Les retards ont une influence encore plus néfaste sur les coûts.

2.102 L'approvisionnement des marchés ruraux en sacs est pénalisé par le mauvais fonctionnement de la voie fluviale. TISSAKIN en est encore à faire transporter par avion les sacs vers Goma.

Le coût du fret aérien représente alors 60 à 70% du prix des sacs. Ces frais de transport sont trois fois plus élevés que l'acheminement de Mombassa vers le Kivu ou de Durban vers Lubumbashi. Cela est d'autant plus regrettable que les prix de revient de l'usine sont compétitifs par rapport au marché international : TISSAKIN produit à 30% en-dessous des prix dans les autres pays africains; il y aurait donc là une possibilité d'exportation, au moins de proximité.

2.103 PLASTICA, a une gamme de fabrication basée fondamentalement sur le polyéthylène. En fait, ces activités d'emballage sont intégrées dans une usine ayant une très large gamme de fabrication : mousse polyuréthane, injection, soufflage, extrusion de film thermoformage, extrusion de tuyau électrique, emballage, conditionnement alimentaire, articles ménagers, etc.

Les intrants sont de différents ordres, du polyéthylène, du polyvinyle, du polyvinyle chlorure, du polyéthylène haute densité, du polyéthylène basse densité, du polypropylène, des polystyrènes, et des polycarbonates.

Les tonnages à l'import correspondant sont limités ; la seule difficulté provient des coûts d'acheminement et des retards observés. L'entreprise fonctionne avec trois mois de stocks en magasin et trois mois en cours de route (commandes embarquées).

La production se fait à Kinshasa où plus de 90 % de la clientèle se trouve localisée : les problèmes d'évacuation des productions s'en trouvent diminués de ce fait.

CHAPITRE III
PROPOSITIONS D' ACTIONS ET EFFETS

3.1 INTRODUCTION

3.1 Il s'agit de mettre en évidence les priorités qui intéressent au premier chef le monde industriel, et en particulier les différentes filières retenues comme prioritaires.

Ces différentes filières ont des activités très diverses : en terme d'intrants, qui peuvent être, en grande partie, soit locaux soit importés ; en terme de marchés qui peuvent être soit à prédominance urbaine soit à prédominance rurale ; en terme d'activités qui peuvent être orientées vers l'importation ou le marché intérieur.

Il en résulte, au niveau des besoins en terme de transports notamment des positionnements très différents des acteurs industriels. Pour certains opérateurs, la voie nationale reste un vecteur de transport indispensable qui doit être réhabilité. Pour d'autres, la constitution d'un réseau de dessertes extensif et souple apparaît comme indispensable. Pour d'autres encore, ce sont les déplacements péri-urbains et l'accès aux grandes zones de peuplement qui sont fondamentaux.

3.2 Il sera malaisé définir des priorités d'ensemble. Il ne sera par ailleurs pas souhaitable de s'arrêter à l'inventaire peu ordonné et peu hiérarchisé des besoins recensés auprès des opérateurs économiques et notamment des opérateurs industriels.

3.3 Il sera donc nécessaire de définir des principes généraux d'aménagement en vue de satisfaire les priorités des différentes filières en terme d'infrastructures en tenant compte du fait que la satisfaction de certains besoins est urgente mais que l'on ne peut faire tout ce qui serait nécessaire à court terme, compte tenu de l'état général des infrastructures au Zaïre.

3.4 Dans le cadre de ces principes d'aménagement des propositions d'actions seront faites et leurs effets sur les différentes filières seront appréciés. Ces propositions devront naturellement tenir compte des travaux actuellement programmés et des schémas d'aménagement étudiés par ailleurs.

3.2 PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les aménagements proposés porteront sur les domaines concernant plus particulièrement l'industrie zaïroise - les transports, les télécommunications l'énergie électrique et les zones industrielles.

3.2.1 Les transports

3.5 Le Zaïre dispose d'un réseau fluvial important sur lequel se sont historiquement greffées plusieurs liaisons ferroviaires pour constituer un système fluvio-ferré cohérent. Parallèlement à cela le réseau routier est resté réduit et ne compte que très peu de liaison à longue distance.

Deux alternatives de développement se présentant donc :

- . Conforter le réseau fluvio-ferré et limiter le développement du système routier aux accès à ce système et aux dessertes de voisinage des grandes améliorations.
- . Développer un réseau routier (et en partie ferroviaire) important qui relie entre elles toutes les grandes agglomérations à travers un réseau à "longue distance".

3.6 Dans le cas présent, il convient d'aménager le système de transport dans la perspective d'aider au plus vite l'activité industrielle.

Dans ces conditions et compte tenu de l'importance des investissements que nécessiterait le développement d'un réseau routier complet, il apparaît de beaucoup préférable d'améliorer le fonctionnement du système fluvio-ferré tout en faisant sauter les "bouchons" terrestres.

On ne devra toutefois pas oublier qu'une liaison ferrée et davantage encore une liaison routière constitue un élément très structurant de l'aménagement du Territoire.

On constate ainsi souvent, en Europe aussi bien qu'en Afrique, que le développement suit la route plutôt qu'il ne la précède. Il est étonnant de voir avec quelle vitesse se développent les activités le long d'un axe bitumé pour peu que la région traversée ne soit pas sous-peuplée. Dans ces conditions la priorité donnée pour des raisons d'urgence au système fluvio-ferré ne devra pas faire oublier qu'une politique d'aménagement équilibrée du Territoire (équilibre entre les régions) ne pourra pas se passer à moyen terme d'axes terrestres de qualité si toutefois le pays est en mesure d'effectuer des travaux de cette importance.

3.7 Par ailleurs, au vu de l'inefficacité de tout système centralisé au Zaïre, il apparaît préférable de "régionaliser" les travaux d'infrastructures (routiers notamment).

3.2.2 Les Télécommunications

3.8 Vu l'état de délabrement des Télécommunications au Zaïre et l'urgence de leur amélioration pour le bon fonctionnement des entreprises industrielles, il apparaît nécessaire de prévoir une phase intermédiaire qui pourrait être le développement du téléphone cellulaire.

3.9 Pour le moyen et le long terme, il est difficile d'appréhender les conséquences du développement technologique dans ce domaine; on peut toutefois penser qu'un réseau urbain dense ne se développera pas par voie hertzienne - Le développement, même lent, du câble en lieu et place des transmissions hertziennes (TSF, TV ..) dans les pays industrialisés va dans le sens de cette évolution.

3.10 On admettra donc que le développement futur des Télécommunications urbaines se fera par un réseau câblé. La mise en place d'un réseau câblé sera d'ailleurs un moteur pour la filière "BTP - Matériaux de construction" pour la construction du génie civil nécessaire (bâtiments, fourreaux...).

3.2.3 L'énergie électrique

3.11 Le problème est moins crucial que pour les transports et les Télécommunications - Néanmoins il apparaît que les industriels zairois ne profitent pas autant qu'ils le pourraient de l'avantage que constitue la présence de ressources hydroélectriques abondantes et bon marché.

3.12 Il conviendra donc que les propositions faites, aillent dans le sens d'un accès plus facile pour les industriels à l'énergie électrique distribuée par le réseau interconnecté et donc d'origine hydroélectrique.

3.13 Par ailleurs les grandes décisions structurantes d'aménagement du territoire doivent être prises au Zaïre en concordance avec le plan de développement électrique. Dans le secteur industriel l'énergie électrique devrait jouer un rôle considérable pour les raisons évoquées précédemment.

3.2.4 Les zones industrielles

3.14 Les zones industrielles correspondent à une stratégie d'aménagement du Territoire basée sur l'implantation de pôles de développement.

Cependant on a peu d'exemples de zones industrielles fonctionnant de façon réellement satisfaisante en Afrique, hormis les zones industrielles basées sur des dotations en ressources concrètes (zones portuaires, franchise fiscale, etc...) et intégrées à un tissu industriel vivant.

3.3 PROPOSITIONS D'ACTIONS

3.3.1 transports

PROPOSITION 1 : Amélioration de l'axe Kinshasa - Matadi

3.15 Il s'agit là d'une demande insistante de la plupart des opérateurs industriels tant pour l'amélioration des approvisionnements que pour l'amélioration des exportations : c'est la priorité fondamentale qui doit être prise en compte quelle que soit l'option d'aménagement du Territoire retenue dans l'avenir.

Les actions dans ce domaine auront un rapport bénéfice/coût très favorable et ce d'autant plus que certaines actions ne nécessitent pas d'investissements lourds sont de nature à améliorer grandement la circulation des marchandises sur l'axe Kinshasa-Matadi.

Il faut d'une façon générale aboutir à une liaison routière et à une liaison ferrée de qualité.

On peut citer à titre d'exemple les opérations suivantes qui seraient de nature à améliorer grandement le fonctionnement de la liaison sans engager dans l'immédiat de lourdes dépenses :

- . Amélioration de l'implantation du parc de matériel roulant sur la voie ferrée Kinshasa-Matadi.
Il serait possible d'augmenter assez fortement la capacité de la ligne en améliorant la rotation des wagons et d'une manière générale l'exploitation de la ligne sans investissement significatif (une étude de la BIRD aurait montré que le trafic de la voie ferrée pourrait au moins doubler simplement en améliorant l'exploitation de la voie et du parc de matériel sans investissements nouveaux).
- . Aménagement des équipements du port de MATADI.
Le port de MATADI est un frein aux opérations d'exportations dans de bonnes conditions. Sans envisager des investissements lourds nécessaires pour l'augmentation du linéaire d'accostage ou des surfaces de terre-plein, on pourrait augmenter nettement les capacités du port par l'amélioration des conditions d'exploitation ou l'achat limité d'équipements de manutention.

PROPOSITION 2 : Relance du transport fluvial.

L'utilisation du fleuve pourrait être basée sur deux axes :

A - Le renforcement de la RVF.

3.16 Les besoins sont somme toute modestes. Un bateau baliseur a un coût de fonctionnement de 30 000 dollars par mois. Il suffirait de six bateaux baliseurs pour assurer dans un premier temps le balisage correct du Kasai et du Zaïre sur le bief moyen.

Cela représente un coût total (y compris amortissements, frais de fonctionnement, services hydrologiques, topographie, météo, fourniture de balises, des chaînes et de la signalisation) de 50 000 dollars par mois et par bateau, soit :

$$50\ 000\ \text{USD} \times 6\ \text{bateaux} \times 12\ \text{mois} = 3,6\ \text{M}\ \text{USD/an}$$

En regard, les ressources sont peu importantes.

Le trafic étant de 700 000 tonnes de capacité pour la flotte fluviale, avec un parcours moyen de 1 000 kilomètres, soit 700 M t.km, la taxe nécessaire ne serait que de 0,5 cent à la tonne kilométrique, soit 8% du coût du fret qui s'élève actuellement à 6 cents la tonne kilométrique.

Cela est tout à fait compatible avec les ratios habituels. Mais cela se heurtera bien sûr à une résistance d'ordre quasi culturelle (volonté généralisée d'échapper à la taxation et à toute forme de contribution).

A l'heure actuelle, le niveau de taxe dû à la RVF est de 390 zaïres par tonne de capacité tous les mois, ce qui représente avec une flotte d'une capacité de 700 000 tonnes, 68 millions de zaïres par mois, soit 110 000 dollars par an. Cela est notoirement insuffisant quand on sait qu'il faut changer 300 bouées par an dû à des vols divers et que chaque bouée a un coût unitaire de l'ordre de 1 850 dollars.

B - Réalisation d'une flotte adaptée.

3.17 Ce n'est pas le fleuve qui doit être adapté aux barges, mais ce sont les barges qui doivent s'adapter aux conditions de navigation.

Il faut que le trafic atteigne des volumes importants pour qu'il devienne rentable de procéder à des aménagements lourds du cours d'eau de façon à augmenter les capacités des bateaux utilisateurs.

Pour l'instant, un certain nombre d'industriels et d'opérateurs ont bien compris cela qui ont recours à des barges légères de quelques centaines de tonnes afin de pouvoir remonter le fleuve et ses affluents et atteindre ainsi une part considérable du territoire.

Le dernier point à traiter pour améliorer le système fluvial consiste en la responsabilisation des opérateurs. Nous avons vu que le système d'assurance est complètement défaillant. Il faut instituer au plus vite une assurance obligatoire des opérateurs. Les bateaux doivent être assurés. Les assureurs ne s'engageront sur les bateaux qu'à partir du moment où un service du type Véritas fiable sera mis en place.

Pour la marchandise également, le système d'assurance pourra fonctionner sur les mêmes critères. Il faudra d'abord mettre en place un système de contrôle fiable capable d'instaurer des surprimes justifiées pour pénaliser les opérateurs déficients en terme de services rendus et de sécurité.

PROPOSITION 3 : Privatisation des transports fluviaux

3.18 Le principal exploitant fluvial est une société d'Etat, l'Office National des Transports (ONATRA) qui détient un monopole du fait de l'exploitation des ports fluviaux mais se trouve en concurrence avec des entreprises privées pour le transport fluvial proprement dit. La Société Nationale des Chemins de fer Zairois (SNCZ), société d'Etat assure également le trafic fluvial sur le fleuve ZAIRE en amont de Kisangani et le transport lacustre sur les lacs Kivu et Tanganyka.

D'une façon générale ces sociétés d'Etat ont des moyens importants tant en hommes qu'en matériels pour une activité limitée et peu efficace et qui se réduit de plus en plus lorsqu'une concurrence existe.

Globalement, on recommandera la privatisation de toute l'exploitation de transport (navires, barges... dans le cas du transport fluvial et lacustre). Il n'est pas impossible également d'envisager la privatisation ou la concession de l'entretien de certains tronçons de fleuve ou de ports dans la mesure où les bénéficiaires pourraient être bien individualisés. En clair, il conviendrait de préparer des textes réglementaires permettant la privatisation ou la concession du transport dans sa totalité sur certains tronçons si ce tronçon est individualisable.

Il conviendra pour ce faire de réaliser dès la première année un audit sur les conditions de fonctionnement de l'ONATRA et de la SNCZ dans le transport fluvial et d'examiner en collaboration avec les industriels ce qui peut effectivement être privatisé et selon quelles modalités : le problème tarifaire devra notamment être abordé : actuellement en effet l'ONATRA a des tarifs moins élevés que le secteur privé mais est en déficit et assure un service de mauvaise qualité.

Après acceptation des textes réglementaires, on procédera à la recherche de partenaires pour la cession de certains actifs et/ou la concession du transport sur certains tronçons. Des accords pourront être recherchés avec certains industriels qui font déjà du transport pour leur propre compte (dans le domaine du textile notamment).

Le processus de privatisation devra ensuite être activement mené et il conviendra de suivre les conditions du transport dans le cadre de la privatisation afin que des correctifs puissent le cas échéant être effectués.

PROPOSITION 4 Création d'un Comité Scientifique du fleuve Zaïre

3.19 Le Zaïre est le seul grand fleuve international qui ne possède pas de comité scientifique.

Un comité scientifique serait le point de départ sur lequel pourrait s'agréger d'autres actions en vue de rationaliser l'entretien et l'exploitation de ce fleuve. Ainsi, si l'on considère le Congo et le Zaïre, qui utilisent les deux la voie fluviale, aucune concertation n'existe, pas même sur le balisage.

PROPOSITION 5 : Développement de la conteneurisation.

3.20 Les échanges sont effectués dans un milieu climatiquement difficile et à travers une insécurité importante (vols, pertes...).

Le recours massif à la conteneurisation serait un élément de départ, nécessaire mais pas suffisant, de sécurisation des échanges. Le trafic intérieur n'est conteneurisé qu'à hauteur de 15%. Cela implique un potentiel de croissance important.

Les problèmes de sécurité ne sont cependant pas entièrement résolus puisque l'on est amené à souder les conteneurs sur les trajets dans lesquels on perd la maîtrise du suivi des marchandises.

Par ailleurs, la conteneurisation nécessite des niveaux de gestion technique et humaine importants.

Cela concerne en particulier les opérations de dédouanement, groupage, dégroupage, etc.

Les équipements de manutention semi-lourds sont indispensables le long de la chaîne et à chaque niveau de rupture de charge.

Les délais d'acheminement à l'heure actuelle très longs pénalisent la conteneurisation du fait de l'immobilisation (charge financière) des conteneurs. Les durées de rotation sont trop longues.

La conteneurisation passe par le développement du terminal conteneur du port de Kinshasa (TCPK).

Il faut que celui-ci devienne rapidement un vrai port sec avec les équipements douaniers adéquats en particulier de façon à devenir la tête de distribution d'un trafic se conteneurisant vers l'intérieur.

PROPOSITION 6 : Constitution d'un outil décentralisé de réalisation de travaux routiers.

3.21 L'ODR a eu longtemps un fonctionnement très centralisé, très bureaucratique, et largement inefficace. Il se trouve cependant à la tête d'un parc de matériel considérable. Les équipements d'entretien routier sous tutelle de l'ODR sont estimés à l'heure actuelle à 100 millions de dollars. 40% sont dans un état satisfaisant mais plus de 30% de la capacité n'a jamais été réellement utilisée. Il y a développement très important de la cannibalisation.

Les organismes de financement internationaux, notamment la Banque Mondiale, considèrent que ces équipements doivent être réaffectés en impliquant le secteur privé.

On peut se référer au modèle que tâche de mettre en place l'Algérie, qui partait d'une situation de même ordre. On a commencé par segmenter ces grands conglomerats étatiques. Dans une deuxième phase, une autonomie administrative et économique a été instaurée et la tutelle est passée aux collectivités locales décentralisées. L'objectif final est de transformer ces Sociétés d'Economie Mixte (SEM) en sociétés privées.

Il est évident que pour des travaux dans des sites ruraux reculés, il est très difficile d'intéresser des entreprises et des constructeurs tant nationaux qu'internationaux. Le premier pas est la constitution de sociétés régionales suffisamment dotées en capital. La cession des parcs existants à des Sociétés d'Economie Mixte peut être l'élément déclenchant.

Malheureusement, il semble qu'on s'oriente vers une solution autre, basée uniquement sur la privatisation et non sur la décentralisation. Un opérateur unique aurait été choisi qui aura à contrôler sur l'ensemble du territoire (2,5 millions de km² !) le parc de l'ODR

Cette action ne nécessiterait pas uniquement la mise à disposition d'un capital équipement, mais également des actions lourdes de formation. Il s'agit de valoriser d'une part les ingénieurs zairois formés en grand nombre mais dont la formation sur le tas laisse à désirer. Il s'agirait aussi d'inciter fortement les cadres à quitter Kinshasa.

PROPOSITION 7 : Réalisation de routes de desserte rurale.

3.22 Indépendamment des actions menées par le SNRDA sur ses moyens propres, il est envisagé déjà depuis longtemps une mobilisation des opérateurs privés et en particulier des opérateurs industriels dans la réalisation, l'entretien et l'exploitation du réseau de desserte agricole.

Ce sont souvent des opérateurs qui ont de toute façon la nécessité impérieuse de réaliser des routes de desserte rurale.

Afin d'améliorer le fonctionnement, d'assurer la capitalisation et l'entretien des investissements réalisés, des conventions sont en train de se mettre en place qui impliquent le plus souvent des bailleurs de fonds internationaux.

Nous avons pu en ce sens nous entretenir avec les responsables du CDI-Bwamanda. Ils gèrent à l'heure actuelle 574 kilomètres de routes de desserte agricole et ils viennent de signer un avenant pour 400 kilomètres nouveaux avec le FED.

Les prestations sont rémunérées suivant des barèmes de la Banque Mondiale déjà citée plus haut. Les opérateurs réalisent ainsi des routes à des prix acceptables, en général inférieurs à 500 000 dollars le kilomètre.

L'entretien est facturé en deça de 500 dollars par kilomètre et par an.

Le CDI-Bwamanda par exemple utilise les routes sur lesquelles il fait passer un trafic de l'ordre de 10 000 tonnes. Il estime que cela ne représente que 25% du trafic.

Les ranchs ont également une activité routière importante, de même que les forestiers. Pour ces derniers le cas est un peu spécifique dans la mesure où les pistes forestières par définition s'enfoncent dans des massifs vierges. Ils ont peu vocation à desservir des zones de population suffisamment denses. Par contre, ils peuvent constituer des axes de pénétration permanents. Mais là la démarche doit être prudente dans la mesure où on risque de s'orienter vers une dégradation du massif forestier par extension abusive de la culture sur brûlis à l'instar de ce qui s'est fait en Côte d'Ivoire par exemple.

3.3.2 TELECOMMUNICATIONS

PROPOSITION 1 : Facilitation du développement du téléphone cellulaire

3.23 On a indiqué qu'il était urgent pour le bon fonctionnement des entreprises que les télécommunications s'améliorent rapidement dans de fortes proportions.

Une solution serait de développer le téléphone par liaison hertzienne. Cette procédure est enclenchée : peut être conviendrait-il dans toute la période de transition de faciliter au maximum le développement de cette technique en introduisant par ailleurs des éléments de concurrence susceptibles de faire baisser les prix.

PROPOSITION 2 : Amélioration des communications internationales

3.24 Il s'agit là d'un domaine important pour certaines entreprises travaillant à l'exportation ou appartenant à des groupes internationaux. L'amélioration de ces liaisons à partir des plus grandes villes (notamment Kinshasa) est plus facile dans la mesure où il s'agit d'investissements plus localisés il convient donc de poursuivre cette amélioration (des actions ont déjà été entreprises) de façon active.

PROPOSITION 3 : Amélioration des communications interurbaines

3.25 Il s'agit là d'un aspect important de l'aménagement du territoire. Toutefois l'amélioration des communications urbaines apparaît encore plus urgente.

PROPOSITION 4 : Amélioration des communications urbaines

3.26 C'est là une action fondamentale, mais elle est de longue haleine. Les industriels doivent pousser à ce que des investissements importants soient réalisés dans ce domaine. Des solutions originales pourraient, le cas échéant, être imaginées si l'on observe que certaines entreprises (filiale BTP notamment) pourraient être intéressées dans la construction de réseaux (fourreaux...) et apporte des financements.

3.3.3 ENERGIE ELECTRIQUE

PROPOSITION 1 : Maintien d'une politique tarifaire stable

3.27 Pour que les industriels bénéficient pleinement du caractère bon marché de l'énergie électrique, il faut qu'ils puissent s'équiper en conséquence (installation de chaudières électriques par exemple). Pour cela il faut que les tarifs de l'électricité évoluent lentement et ne subissent pas de brusques augmentations comme on a pu l'observer récemment.

PROPOSITION 2 : Développement d'une politique de raccordement efficace

3.28 Les raccordements industriels un peu conséquents (éloignement des réseaux) sont souvent longs et difficiles à obtenir du fait du coût de raccordement. On peut très bien envisager pour accélérer les choses que les raccordements soient à la charge des industriels quitte à ce que ceux-ci puissent récupérer leurs investissements par des réductions tarifaires.

PROPOSITION 3 : Recherche d'investissements industriels gros consommateurs d'énergie électrique

3.29 La mise à disposition d'énergie électrique à bon marché est un atout indiscutable pour certains secteurs industriels. Or cet atout est peu valorisé au Zaïre (la zone d'INGA n'a pas eu encore à ce jour le succès excompté). Des recherches devraient être faites en ce domaine pour l'implantation d'équipements qui ont intérêt à disposer d'énergie bon marché (transformation des métaux ..) : on pourra noter à ce sujet que le Cameroun qui dispose pourtant d'un potentiel hydroélectrique moindre a su transformer la Bauxite qui lui vient de l'extérieur.

PROPOSITION 4 : Amélioration de la qualité de la fourniture d'électricité

3.30 Les pannes sont fréquentes sur le réseau ce qui outre l'inconvénient d'arrêter la production peut entraîner la détérioration de certains équipements.

Il conviendrait qu'un effort soutenu de la SNEL permette une amélioration de la qualité de la fourniture de l'électricité : cela améliorerait des conditions de production de l'industrie et renforcerait la confiance des industriels dans l'électricité du réseau et les conduirait sans doute à une utilisation plus large de ce type d'énergie.

3.3.4 ZONES INDUSTRIELLES

PROPOSITION 1 : Développer le concept de Zone industrielle

3.31 Les zones industrielles organisées au Zaïre sont rares. INGA n'a pas eu le succès excompté et les autres concentrations industrielles observées ne sont pas toujours organisées selon le concept habituel de zone industrielle (cf. la route des camions à Kinshasa).

Le développement de ce concept aurait les avantages suivants :

- faciliter les liaisons interentreprises (les entreprises zaïroises vivent beaucoup trop en autarcie) ce qui ne peut qu'être favorable dans un pays où les transports et les télécommunications sont très déficients).
- faciliter les services aux entreprises (télécommunications, électricité, services divers ...)
- contribuer à la création de pôles de développement

Il convient toutefois que les zones industrielles soient créées à partir de "phénomènes industriels réels" ainsi :

- . l'importance croissante des activités de manutention et de stockage qui sont l'interface entre les activités de transport et les activités industrielles, peut devenir le point de démarrage de zones d'activités ou de zones industrielles.
- . La dotation en ressources concrètes (zones portuaires, zones franches ...) peut être le point de départ efficace de zones industrielles.
- . L'association des moyens de développement industriels et le développement du tertiaire (gestion, organisation, informatique) est une démarche efficace et qui peut aider les industriels à sortir de leurs tendances autarciques naturelles.

PROPOSITION 2 : Ancrer les nouvelles zones industrielles sur le tissu industriel existant

3.32 La création ex nihilo d'une zone industrielle s'appuyant qui plus est sur des capitaux extérieurs est une opération coûteuse (nombreuses réunions à l'étranger) et pas toujours efficace. Par contre on peut envisager de démarrer une zone industrielle en s'appuyant sur le tissu industriel existant (supposé avoir des projets de rénovation ou d'extension) et en s'ouvrant dans un 2ème temps à des investisseurs extérieurs.

3.4 EFFETS ATTENDUS

3.33 On présentera, dans les paragraphes suivants, les effets attendus les plus significatifs des actions proposées sur les différentes filières.

3.4.1 La filière bois

3.34 La filière bois est fondamentalement intéressée à l'amélioration du trajet fluvial et du trajet en aval de Kinshasa. Il est évident que pour longtemps encore ce seront les forestiers eux-même qui prendront en charge l'acheminement de la forêt jusqu'aux "beachs" en bord de fleuve.

3.4.2 Les filières textiles et corps gras

3.35 Les industriels de ces secteurs ont un problème fondamental d'approvisionnement en matière première locale, c'est-à-dire, le coton, l'huile de palme et l'huile de palmiste.

Compte tenu de la faible valeur ajoutée unitaire, ils sont contraints de recourir aux systèmes de transport les moins onéreux, le rail et le fleuve dont nous avons vu que l'état se dégrade.

Ces industriels sont pénalisés par la dégradation de l'économie rurale dans son ensemble. Les vergers et cotonnières ne sont plus entretenus, les quelques productions pourrissent au bord du champ par insuffisance des capacités d'enlèvement.

3.36 En ce qui concerne les flux aval, par contre, les produits sont des produits faciles à transporter et qui utilisent à peu près tous les vecteurs possibles : aussi bien l'huile que le savon ou les pagnes circulent par camions, trains, bateaux, pick-up et même colportage.

Ici, il est extrêmement important d'avoir des réseaux de distribution très efficaces.
C'est ce qui fait la force d'un groupe comme HASSON.

Les opérateurs sont rarement impliqués directement cependant dans les opérations de distribution. Ils vendent souvent en usine. Les réseaux de distribution sont de tous types : les grands comptoirs, d'ailleurs en voie de disparition (sauf HASSON) ; les réseaux étrangers (avant portugais et grecs, maintenant pakistanais, indiens et libanais) ; les commerçants et grossistes zairois.

3.37 En ce qui concerne les exportations d'huile, nous avons déjà signalé comment notamment les surcoûts liés aux taux de fret excessifs font que la production zairoise n'est plus compétitive sur le marché international.

3.38 L'amélioration des Télécommunications tant internationales qu'interurbaines et qu'urbaines revêt une importance particulière car ce sont des filières liées à l'agriculture, ayant un dispositif industriel relativement développé et devant commercialiser ses productions aussi bien au Zaïre qu'à l'exportation (pour des quantités toutefois encore limitées).

3.39 L'amélioration de la qualité de la fourniture d'électricité sera également un facteur important pour l'amélioration des conditions de production.

3.4.3 La filière BTP, matériaux de construction

3.40 La filière BTP se positionne par rapport aux infrastructures de transport à deux niveaux : d'une part comme utilisateur de prestations de transport ; d'autre part comme opérateur dans la réalisation des infrastructures de transport. En ce qui concerne le premier point, les activités du secteur BTP se distinguent selon que l'on considère le secteur entreprise ou le secteur matériaux de construction.

Les entreprises ont une longue pratique des activités foraines, des déplacements de sites en sites, en environnement parfois difficile. Les problèmes majeurs concernent les déplacements de matériel lourd et semi-lourd ainsi que le transport des matériaux de construction et approvisionnement sur chantier. Certains produits sensibles comme le ciment, qui ne supportent pas des délais d'acheminement longs ou des conditions de stockage trop humides, posent des problèmes difficiles à résoudre.

La plupart des matériaux de construction sont en général peu fragiles, de faible valeur pondérale.

Ils ne sont donc compatibles qu'avec des transports sur des modes très peu onéreux (voies fluviales, chemin de fer). Les zones de chalandage des industries de matériaux de construction sont réduites, souvent en-deçà de 100 à 200 kilomètres pour une cimenterie.

Les industries de matériaux de construction sont concernées fondamentalement par l'amélioration des dessertes urbaines et péri-urbaines. Certains équipements plus fragiles posent des problèmes à la fois de sécurité et de longueur des délais. Ce qui joue alors, ce sont les incidences financières des immobilisations.

3.41 Par contre, ce secteur est très tributaire des conditions de communication et de transport des hommes. Au niveau de l'encadrement, les déplacements sont très nombreux. Au niveau des informations, également il existe une grosse demande qui n'est pas satisfaite. C'est d'autant plus important que les activités de BTP sont soumises à beaucoup d'aléas et donc à un grand flux d'informations et de décisions qui doivent être prises au jour le jour.

3.42 L'amélioration des raccordements électriques sera de nature à faciliter l'exploitation d'installations souvent dispersées et provisoires.

3.43 Dans son second rôle, celui d'opérateur de la réalisation des infrastructures, le secteur BTP se doit de valoriser le potentiel local dans un souci d'efficacité.

Le développement du contrôle est un point extrêmement important en ce qui concerne à la fois l'efficacité de la filière et la fiabilité de ses prestations. Des organismes efficaces de contrôle, privés ou semi-privés, voire même publics, sont un préalable indispensable au bon fonctionnement de la filière. Ils assurent la transparence de la concurrence et sont une garantie pour les donneurs d'ordre (pour cela un meilleur accès aux services aux entreprises apparaît nécessaire).

3.4.4 La filière travail des métaux

3.44 Les industriels de la filière travail des métaux n'ont pas de grandes spécificités en ce qui concerne leurs problèmes de transport.

Leurs problèmes d'approvisionnement sont liés au système général de transport et les insuffisances ne sont pas spécifiques : allongement des délais, implications financières des immobilisations, problèmes d'accès aux devises.

En ce qui concerne les transports physiques, les produits métalliques sont en général non fragiles et non périssables. Dans certains cas de constructions métalliques, il y a un problème d'encombrement et le recours quasi obligé aux systèmes fluviaux-ferrés.

3.4.5 La filière élevage

3.45 La filière élevage est confrontée à des difficultés liées à l'accès aux devises et à la protection du marché intérieur contre les importations de produits subventionnés.

Les transports ont cependant une grande importance dans la mesure où les lieux de production sont généralement éloignés des grandes concentrations urbaines qui devraient être les marchés de consommation cibles.

Le transport par barge ou par chemin de fer est de plus en plus aléatoire et il a été pratiquement abandonné. Le transport se fait souvent par trek. Ce n'est évidemment pas une solution adaptée.

Ici encore les décisions d'investissements nécessairement lourds qui seraient prises le seraient dans une perspective de politique à long terme visant à favoriser l'autosuffisance alimentaire.

La chaîne logistique de transport des produits de l'élevage se complexifie notamment avec la partie froide. Les investissements en services et équipements connexes sont absolument indispensables. Ils doivent être largement distribués sur le territoire concerné par les activités d'élevage. Par contre, pour ce qui est des sous-produits utilisés dans l'industrie, peaux notamment, les problèmes de transport sont beaucoup moins cruciaux que dans le cas de la viande. Ils n'en sont pas moins tributaires de ceux-ci.

3.4.6 La filière travail des grains

3.46 Ici la priorité est de réduire le recours à l'importation massive des intrants.

Si l'on tient compte qu'il existe 80 millions d'hectares de terrains arables, couvrant 34% du territoire, on s'aperçoit que l'enjeu majeur est la revitalisation du secteur rural comme approvisionneur du monde urbain. Or les articulations sont éminemment du domaine du transport.

Les priorités sont :

- la desserte des zones agricoles ;
- la liaison avec les grands centres urbains ;
- les capacités de traitement et de stockage intermédiaires.

Du point de vue transport, les approvisionnement viennent soit de l'Atlantique et c'est alors la voie Kinshasa-Matadi qui est le point clé, soit de l'intérieur et alors cela renvoie au fonctionnement des routes de desserte agricole et du système ferro-fluvial.

En ce qui concerne les flux aval, les grands centres de consommation sont tout d'abord Kinshasa pour lequel il n'y a pas de problèmes majeurs.

Par contre, pour les approvisionnement du Kasai et du Shaba, la farine voyage en conteneurs. Il ne faut pas que les trajets durent plus de six semaines car au-delà il commence à y avoir des pertes de qualité et un certain nombre de problèmes.

ANNEXE 1
ELEMENTS CHIFFRES
CONCERNANT LE SYSTEME ROUTIER

ANNEXE 1

PROGRAMME ROUTIER PRIORITAIRE

<u>ETAT ACTUEL DU RESEAU</u>	<u>LONGUEUR</u>	<u>PART DE TRAFIC</u>
RN - Routes Nationales	21 000 km	86 %
RN - Routes Régionales principales	20 000 km	11 %
RR2 - Routes Régionales secondaires	17 000 km	2 %
Office des Route ODR	58 000 km	
Routes locales ou de desserte	87 000 km	1 %
		<hr/> 100 %

RESEAU ROUTIER 145 000 km

Sur les 87 000 km de routes locales ou de desserte recensés en 1960, seuls 32 000 km ont pu être inventoriés aujourd'hui et ressort du SNRDA.

RESEAU REVETU = 2 800 km, 50 % du trafic

. réalisé avant 1960	35 %	
. entre 1960 et 1970	18 %	
. après 1970	47 %	
	<hr/> 100 %	
. bon (vitesse moyenne 80 km/h)	19 %	= 535 km
. moyen (vitesse moyenne 60 à 80 km/h)	46 %	= 1 300 km
. mauvais (vitesse moyenne < 60 km/h)	35 %	= 975 km.

RESEAU NON REVETU = 55 500 km, 50 % du trafic

. bon (vitesse moyenne 40 km/h)	21 %	= 11 800 km
. moyen (vitesse moyenne 30 à 40 km/h)	22 %	= 12 400 km
. mauvais (vitesse moyenne < 30 km/h)	57 %	= 31 350 km.

EXEMPLES DE COUTS DES TRAVAUX

- construction neuve : route revêtue : 300 à 500 000 USD/km
route en terre : 200 à 300 000 USD/km
piste améliorée: 1000 000 USD Km.

	<u>NORMAL</u>	<u>MINIMUM</u> (cartonage)
- entretien : trafic < 20 véhicules/jour	: 2 950 USD/an/km	300 USD/an/km
trafic < 50 véhicules/jour	: 4 750 USD/an/km	350 "
trafic < 150 véhicules/jour	: 7 450 USD/an/km	400 "
-	entretien minimum absolu en cartonage manuel 150 USD/an/Km	



INTERG

Societe anonyme au capital de 4 925 000 F - P.C.S. Nanterre B 553 024 509
Siege Social: 184 172 boulevard de Verdun - 92413 Courbevoie Cedex
Tel. (1) 49 04 51 00 - Telex 61 015 F INTERG - Telecopie (1) 49 04 51 01