



REMISE EN ETAT DU CHEMIN DE FER URBAIN ET D'AMELIORATION DE LA MOBILITE A KINSHASA

RAPPORT ANNUEL 2009

RDC 0709011
NN3004368



TABLE DES MATIERES

I. TITRE DU PROJET : REMISE EN ETAT DU CHEMIN DE FER URBAIN ET D'AMELIORATION DE LA MOBILITE A KINSHASA	3
II. APERÇU DE LA SITUATION	4
A. Réalisations année 2008.	4
B. Réalisations année 2009.	4
III. BILAN FINANCIER	7
3.1. Aperçu des dépenses par rapport au planning financier.....	7
3.2. Analyse du planning financier.....	7
3.3. Développement financier	8
IV. SUIVI DES INDICATEURS.....	8
4.1. Organisation autonome du Chemin de fer Inter Urbain (CFI).....	8
4.2. Plan de mobilité de la Ville	9
4.3. Réalisable	9
V. APPRECIATION DES CRITERES DE SUIVI.....	9
VI. MESURES ET RECOMMANDATIONS	9
CHARGE DU PROJET CFI	10
VII. ANNEXE : PREVISIONS BUDGETAIRES 2010, POSTES PRINCIPAUX	11

I. TITRE DU PROJET : REMISE EN ETAT DU CHEMIN DE FER URBAIN ET D'AMELIORATION DE LA MOBILITE A KINSHASA

NUMERO D'INTERVENTION	3004368
CODE NAVISION	RDC 0709011
MINISTERE DE TUTELLE	Transports et Voies de Communication
DATE CONVENTION SPECIFIQUE	20 Décembre 2007
DUREE CONVENTION SPECIFIQUE	60 mois dont 48 de Projet
DATE DEMARRAGE DU PROJET	1 ^{er} janvier 2008, phase administrative 1 ^{er} février 2009, phase active pour 3 ans
DATE CLOTURE PREVUE	31 janvier 2012
CONTRIBUTION BELGE	7.000.000 euros, don à finalité sociale
SECTEUR D'INTERVENTION	Transports et entreposage Transport ferroviaire 21030
LOCALISATION	Kinshasa Ministère des Transports/ONATRA
DEBOURSEMENT AU 31/12/2009	
OBJECTIF GLOBAL	Amélioration des conditions de vie de la population de Kinshasa, et en particulier des populations pauvres des quartiers périphériques, en améliorant les conditions de transport
OBJECTIF SPECIFIQUE	1. Organisation autonome du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) 2. Etablir le plan de mobilité de la Ville
RESULTATS AU 31/12/2009	1. Autonomisation du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) acquise sur le principe 2. Commande effective de 2 locomotives et 13 voitures passagers
	3. Le Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) assure une déserte de 2 secteurs sur les 3 possibles 4. Un Projet de réhabilitation du réseau est chiffré (2008) et en cours de réalisation par le Projet Indien (prêt de 50 millions dollars)

	5. Les Termes de Référence (TDR), pour une étude sur le plan de mobilité de Kinshasa, sont définis
--	--

CONTEXTE

Le Projet Chemin de Fer I a comme défi majeur l'amélioration des conditions de vie d'une population déshéritée et pour ce faire, un changement radical des mentalités du personnel concerné au sein de l'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS (ONATRA) opposé à toute idée d'autonomie du CFI

II. APERÇU DE LA SITUATION

Le don initial de 5.000.000 euros, date de 2004-2005 . Au début, l'étude d'utilisation de ce don a été confiée à une équipe de 2 experts de la CTB, présents à Kinshasa dans le cadre de l'aide administrative et technique apportée au Ministère des Transports.

Suite à la signature de la Convention Collective, fin 2007, le Projet a vu le jour en 2008 pour déboucher sur une phase d'un an consacrée à des études d'évaluation de l'état des Infrastructures ferrées dépendant du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI).

A. Réalisations année 2008.

Sous le contrôle du service « infrastructures » de la direction de la CTB à Bruxelles, et avec l'aide des experts CTB présents en RDC, ont été élaborés :

- 1) Etude sur les spécificités du matériel prévu :
Par : TRANSURB – TECHNIRAIL (Belgique)
- 2) Etude sur l'infrastructure du réseau CFI (en RDC)
Par : TRANSURB – TECHNIRAIL

Les études financées par le Projet, sont revenues à :

- 1) 7.000 euros
- 2) 19.666 euros.

B. Réalisations année 2009.

Le projet, dans sa phase active, a démarré le 1^{er} février 2009, après la sélection de l'expert chargé de sa mise en œuvre. Le contrat initial fut établi pour 6 mois, puis 2 ans à compter de septembre 2009.

- 1) **Autonomisation opérationnelle du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) :** Acquisie sur le principe (acte d'engagement de l'ONATRA), cette autonomie a été freinée par :
- Formation des receveurs
 - Formation des contrôleurs
 - Recrutement

Un avis interne n'a pas donné de résultat, les salaires retenus par le Document Technique et Financier (DTF) étant inférieurs à ceux pratiqués.

Cependant, la structure du Chemin de Fer Inter Urbain se met en place, un Directeur ayant été désigné.

2) Acquisition du matériel roulant

Le cahier spécial des charges (CSC) élaboré par des Techniciens de la Direction CTB, prévoyait l'acquisition de :
4 locomotives et 40 voitures.

Lancé conformément aux procédures Belges de REGIE, l'appel d'offres a été déclaré infructueux en mai 2009.

Un deuxième cahier des charges, revu par l'ONATRA, a exigé que les gros organes des locomotives soient neufs.

Après l'analyse des offres, fin 2009, le marché a été attribué à la firme Belge, DAXI, et porte sur, 2 locomotives et 13 voitures.

Un point important : le retard pris (plus de 6 mois) dans l'acquisition du matériel roulant, a entraîné le « gel » d'autres marchés, et ce, à la demande du PFM Infrastructures, chargé de la gestion de l'intégration.

Donc, les activités prévues dans le Document Technique et Financier (DTF), dépendent essentiellement des procédures des Marchés, et le retard pris a également retardé le versement de la 1^{ère} tranche de fonctionnement du CFI

Cependant, à la fin 2009, les marchés suivants :

- Aménagement du dortoir des machinistes (LIMETE) 5.000 euros
 - Aménagement d'un magasin de réserve matériel (LIMETE) 5.000 euros
- Ont été étudiés, des devis analysés, et leur exécution programmée.

De même, les dossiers techniques des marchés :

- Acquisition d'un complément de matériel de secours et de relevage
- Acquisition d'un matériel de télécommunication
- Acquisition de matériel d'éclairage des gares.

Ont été élaborés et seront début 2010 transmis au service CTB chargé de la publication des marchés publics.

3) Termes de références pour l'étude du plan de mobilité de Kinshasa

Objectif spécifique du Projet, ce dossier a connu un réel engagement de la part des personnes et organismes sollicités, et la proposition des Termes de références établie.

a) Liste des acteurs ayant participé, sous le contrôle de l'Unité de Gestion du Projet.

- Ministre Provincial des Transports
- Conseiller du Ministre National des Transports
- Conseiller du Ministre de l'Economie
- Organisme CITY-TRAIN
- Directeur des Etudes au Groupe d'Etudes des Transports (GET) officiel gouvernement.
- Directeur Bureau Urbanisme
- Président du Comité National Prévention Routière
- Sous-directeur Technique ONATRA
- Sous-directeur Transports ONATRA
- Inspecteur Exploitation CFI/ONATRA
- Et 7 Chefs de Services des Ministères parties prenantes.

b) Ces mêmes organismes et personnalités sont devenus membres permanents de la structure de concertation.

c) Les termes de références (TDR) ont été transmis fin décembre :

- Attaché de la Coopération de l'Ambassade de Belgique
- Direction CTB/Infrastructures Bruxelles
- Ministères RDC concernés

N.B : La Présidence et la Primature de la République Démocratique du Congo attendent cette étude et suivent régulièrement le point du dossier.

4) Réhabilitation des Infrastructures ferrées du Chemin de Fer Inter Urbain

L'étude diligentée par la société TRANSURB-TECHNIRAIL a conclu à 50 millions d'euros de travaux d'urgence et de consolidation ; conformément aux directives du Dossier Technique et Financier (DTF), la direction du Projet a été chargée d'informer et trouver d'éventuels bailleurs de fonds

En fin 2009, un accord de principe a été passé entre les gouvernements de la République Démocratique du Congo et de la République Indienne, pour un prêt de 270 millions de dollars dont 50 millions destinés aux travaux d'urgence du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI).

III. BILAN FINANCIER

3.1. Aperçu des dépenses par rapport au planning financier

3.1.	2008		2009		%
	Prévu	Exécuté	Prévu	Exécuté	
Q1			66.300	66.300	100
Q2			66.300	66.300	100
Q3	23.000	19.000	66.300	66.300	100
Q4			4995.300	66.300	5

3.2. Analyse du planning financier

Cette planification, 2008, a été programmée sous la phase exécutoire du Projet (qui a démarré le 1^{er} février 2009).

Les dépenses ont consisté en :

- Etude sur les moyens matériels
- Etude sur l'infrastructure

La planification 2009 n'a pas été suivie pour un problème majeur, le rejet de l'appel d'offre en mai 2009. (Expliqué au paragraphe II-B-2.

3.3. Développement financier

Enveloppe : 7.000.000 euros

Année 2008 :

- Projet de réhabilitation du réseau
19.660 et 7.000 : 26.660 euros

Année 2009 :

Ligne B : Termes de référence pour étude du plan de mobilité aucun budget prévu, mais dépenses occasionnées par :

- réunions des différents acteurs
- compilation et reproductions de documents
- présentation du travail achevé
- déplacements

La Structure Mixte de Concertation Locale du 6 novembre a accordé une ligne budgétaire de 5.000 euros, prise sur les frais de fonctionnement.

Fin 2009, 3.251 euros ont été utilisés sur les 5.000 budgétisés.

Fin 2009, 210.344 euros ont été engagés sur les 7.000.000, sont 3 % du budget.

Le poste principal 4.801.000, destiné en matériel roulant, sera engagé en 2010.

IV. SUIVI DES INDICATEURS

4.1. Organisation autonome du Chemin de fer Inter Urbain (CFI)

Précisée plus haut, l'autonomie, acquise par accord de principe. Reste cependant soumise, en 2010, (1^{er} semestre) à la profonde restructuration de l'ONATRA, qui doit être scindée en 3 sociétés commerciales autonomes.

4.2. Plan de mobilité de la Ville

Son début d'exécution devrait voir le jour en 2010, les Termes de Référence (TDR) ayant été élaborés et transmis à la CTB/Bruxelles pour mise en place du financement.

4.3. Réalisable

En fonction de la planification décalée, les activités globales de 2010 sont :

- Réception du matériel roulant : juin à octobre
- Lancement des appels d'offres
- Travaux correspondants
- Formation des receveurs et personnels prévus au DTF
- Lancement de l'étude sur le plan de mobilité

V. APPRECIATION DES CRITERES DE SUIVI

Le matériel roulant commandé, devrait être livré et opérationnel, avant la fin 2010.

Les problèmes soulevés par ce Projet ont été évoqués, des solutions proposées.

En fin 2009, rien ne permet de définir des critères de durabilité, l'avenir de l'ONATRA étant toujours flou, quant à :

- Changement de l'équipe dirigeante
- Restructuration.

VI. MESURES ET RECOMMANDATIONS

Ce Projet d'intérêt social est particulièrement suivi par les plus hautes autorités de la République Démocratique du Congo, ce qui a entraîné l'émergence de problèmes locaux.

- opposition du syndicat ONATRA qui voyait une main mise sur leurs acquis.
- Campagne de presse dénonçant le projet, comme inutile

- Campagne de presse dénonçant le projet, comme pourvoyeur matériel « poubelle » offert par la Belgique
- Attaques répétées de trains par des inciviques manipulés par des transporteurs privés.

La concertation, le dialogue, les explications données, les campagnes d'informations, ont permis de lever bien des doutes, et l'appui du :

- Ministère des transports
 - Et du Ministère du Portefeuille
- a été permanent et prédominant pour résoudre les difficultés rencontrées.

En outre, les changements intervenus dans la Direction de l'ONATRA (3 depuis 2008) ne permettent d'avoir un dialogue constructif et durable.

Des actions ont été entreprises à l'échelon gouvernemental, en marge du Projet, pour :

- Obtenir une « rallonge » financière dans le but de compléter le matériel roulant. (2 locomotives et 13 voitures, au lieu de 4 et 40 prévus)
- Accélérer l'étude sur le plan de mobilité de la Ville

Il est prévisible que le déroulement et le suivi du Projet dépassent de 4 à 6 mois, la date de clôture prévue fin janvier 2012.

- travaux d'urgence infrastructure (3 ans)
- plan de mobilité
- autonomisation effective (2010 au lieu de 2009).

Fait à Kinshasa, 24/02/2010

établi par
YVES GALVEZ
EXPERT INTERNATIONAL
CHARGE DU PROJET CFI

Diffusion :

- RR/CTB/Kinshasa. (1 ex.)
- PFMT pour suivi (4 ex.)

VII. ANNEXE : PREVISIONS BUDGETAIRES 2010, POSTES PRINCIPAUX

	Q1	Q2	Q3	Q4
A. Matériel roulant	980.000	1.078.000	980.000	1.178.000
B. Plan mobilité	1.749			
Z.	53.900	78.800	53.800	53.800