

CONSTRUCTION DU PONT ROUTE-RAIL KINSHASA BRAZZAVILLE

ENJEUX ET DÉFIS POUR LA RD CONGO

Introduction

**Séraphin BAHARANYI
NACIYIMBA,**
Chef de Travaux
à l'Université de
Kinshasa, RD Congo.
baharanyinaciyimba@
gmail.com

Dans le cadre de l'intégration régionale africaine prônée par les Pères de l'indépendance et retenue dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine, il nous a paru essentiel d'approfondir la réflexion en examinant les enjeux et défis du Projet de construction du Pont Route Rail : Brazzaville-Kinshasa-Ilebo. En effet, au regard de la clameur publique, des positions des uns et des autres, une sorte de polémique est née et défraie la chronique ces derniers temps, comme chaque fois que cette question est abordée par les autorités des deux pays directement impliqués dans le projet. C'est ce qui justifie la publication de cet article qui se propose d'éclairer toutes les parties prenantes nationales sur les enjeux et défis de la construction du Pont Route Rail Brazzaville-Kinshasa-Ilebo.

Dans cet objectif, l'article comporte 4 axes, à savoir : (1) Genèse du projet ; (2) Estimations préliminaires des impacts probables ; (3) Tentative de lecture des défis et enjeux à travers les développements récents ; et (4) Les perspectives. La méthodologie utilisée a été celle de l'observation participante couplée à la technique documentaire et à l'interview.

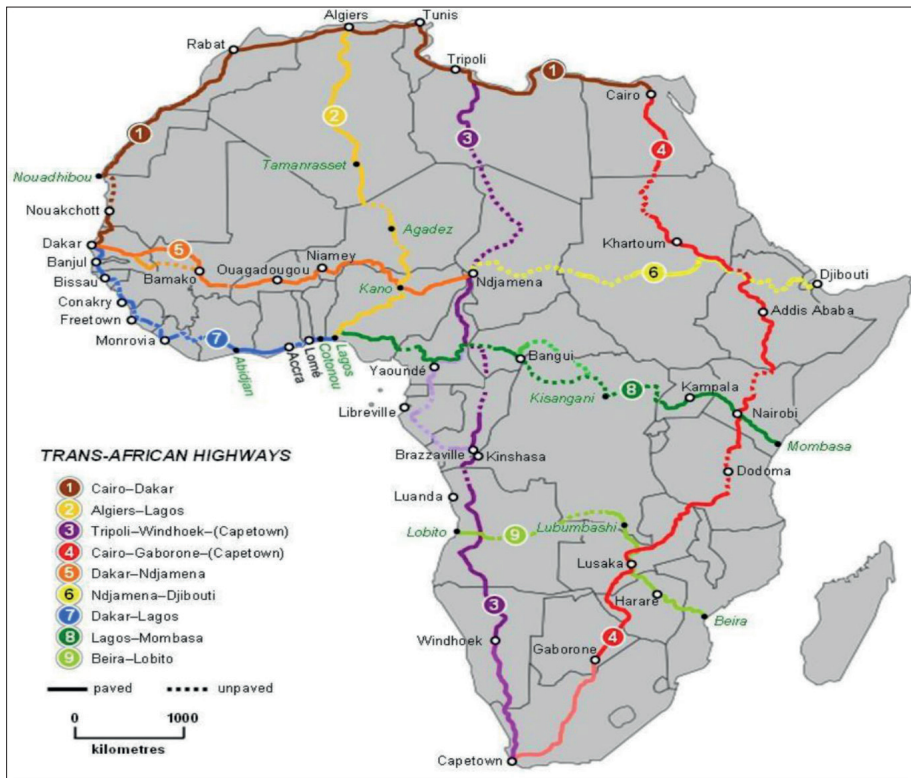
I. De la genèse du projet

1. Lorsqu'on essaie de remonter dans l'histoire, on se rend compte que le projet d'un pont sur le fleuve Congo entre les deux capitales les plus proches du monde, Kinshasa et Brazzaville, séparées de 4 km, est un vieux rêve exprimé déjà par l'explorateur Français Pierre Savorgnan de Brazza en 1880. Sa non réalisation jusqu'à ce jour, plus de deux siècles après, traduit des rivalités entre lui et son homologue Henri Morton Stanley agissant pour le compte du Roi des

Belges, Léopold II. Cette rivalité née des frustrations des Français de ne pas contrôler les deux rives du fleuve Congo va se poursuivre à la Conférence de Berlin (1885) où elle va se matérialiser par le droit de préemption reconnu à la France sur le Congo-Belge, en cas d'échec du Roi des Belges dans la mise en valeur de ce vaste territoire et aujourd'hui plus subtilement, à travers d'autres mécanismes dont la libre circulation dans le bassin du fleuve Congo et la liberté d'activités de certaines entreprises multinationales et une certaine diplomatie économique sous couvert de la francophonie. Cela étant donné le rôle joué par les États-Unis et l'Angleterre derrière la Belgique pour exploiter et mettre en valeur les richesses du Congo-Belge¹.

2. En ce qui concerne l'Afrique, relier le continent de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud a toujours été une ambition partagée des dirigeants africains panafricanistes, dans le cadre du Plan de Lagos, du Nepad, de l'Agenda 2063 et sont même dans la « High 5 » de la Banque africaine de développement (BAD). C'est ainsi que le projet revient périodiquement sur la table, mais n'est pas réalisé faute de financement et/ou des pesanteurs géopolitiques. La carte ci-dessous illustre les ambitions panafricaines d'amélioration de la mobilité des personnes et des biens par les routes transafricaines.

Carte des routes transafricaines



1 Jean STENGERS, in *Revue Belge de Philosophie et d'histoire*, tome 47, fasc.2.1969, p. 478.

3. Dans le cadre du Plan décennal 2013-2023, le Plan d'Actions prioritaires du Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), dont l'objectif est d'interconnecter, d'intégrer et de transformer le continent, est prévu au point 19, le Projet de pont routier et ferroviaire Kinshasa-Brazzaville et du prolongement de la voie ferrée vers Ilebo. Ce programme améliorera les réseaux de transport et d'échanges régionaux par la construction d'un lien fixe entre Kinshasa et Brazzaville, et en assurant la continuité du trafic ferroviaire de Matadi à Pointe-Noire².

4. Ce rêve rejoint également la représentation de l'imaginaire des Congolais des deux rives, notamment auprès des artistes musiciens comme Kallé Jeeff, Jean Serges Essous, Wendo Kolosoy (Paul Kamba), Franklin Bukaka, Rochereau et tant d'autres qui insistent sur le fait que le fleuve Congo n'est pas une frontière et doit être considéré comme une voie de communication reliant les deux rives d'une même terre, « *ebale ya Congo ezali see nzela, tozali mboka moko* », nous sommes un même pays, un même peuple, disent-ils.

5. Concrètement, ce n'est que depuis 2003 que les pourparlers ont débuté dans le cadre du NEPAD et seront consolidés dans la Vision 2063 de l'Union africaine. Le Congo et la RD Congo ont signé, le 24 juin 2009, un Protocole d'Entente pour la construction d'un Pont Route-Rail sur le fleuve Congo entre les villes de Brazzaville et Kinshasa et le prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo.

6. Il faudra noter que dans ce Protocole d'Entente, les deux pays ont délégué le rôle de Coordination générale du projet et d'Organe d'exécution de l'étude au Secrétaire général de la CEEAC. Actuellement, un accord interétatique signé entre les deux pays sous la supervision de la BAD semble céder ce rôle à Africa 50 qui pilote le montage financier en cours de réalisation. Il sied de signaler que le Parlement de la RD Congo n'a pas encore ratifié l'Accord interétatique signé à Johannesburg en novembre 2019. L'introduction de cet autre acteur, au rôle de moteur financier pas très clair, faute de valeur ajoutée évidente, dans le projet a eu comme conséquence d'augmenter le coût qui serait passé de 400 millions à près de 700 millions de dollars américains et pourrait encore augmenter, selon les experts en charge du dossier.

7. Comme indiqué sur la carte ci-haut, ce projet a la vocation de garantir la continuité du transport entre Tripoli (Libye), Windhoek (Namibie) et le Cap (RSA) en passant par Yaoundé (Cameroun), Libreville (Gabon), Brazzaville (Congo) et Kinshasa (RD Congo). Il s'agit donc du maillon manquant de la route transafricaine Tripoli-Windhoek-Le Cap (TAH3) essentielle pour l'intégration régionale et continentale prônée par la Zone de Libre-échange Continentale Africaine (ZLECAF) et l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

2 Union Africaine, Agenda 2063, NEPAD, PIDA.

8. Pour le financement de l'étude, la Banque Africaine de Développement a accordé deux dons aux deux pays et à la CEEAC, soit respectivement 5 millions d'UC et de 1.070.000 USD. Ces sommes ont été complétées par les fonds de contrepartie versés par le Congo et la RD Congo respectivement à hauteur de 626.624.369 FCFA. Ce qui a permis la signature de deux contrats, dont l'un avec le Groupement EGIS International/SC et Tunisie/EGIS Structures et Environnement, le 10 mars 2011, pour l'étude du Pont Route-Rail et, l'autre avec le Groupement Louis Berger/SNCF/CIRA pour l'étude du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo. Il y a lieu de relever à ce stade que sur les 11 pays de la CEEAC, 9 sont des anciennes colonies françaises et les Bureaux d'études sont français et qu'il se remarque une lenteur dans le processus d'identification et de financement de la finalisation des études de faisabilité.

9. Le « volet pont » a commencé par des études d'Avant-Projet Sommaire (APS) ayant permis de sélectionner Maluku comme site de franchissement et s'est terminé par des études d'Avant-Projet Détaillé (APD). Actuellement, le financement des accès a été identifié et le financement fixé par la BAD, les accords y relatifs ont été ratifiés et promulgués par les deux États.

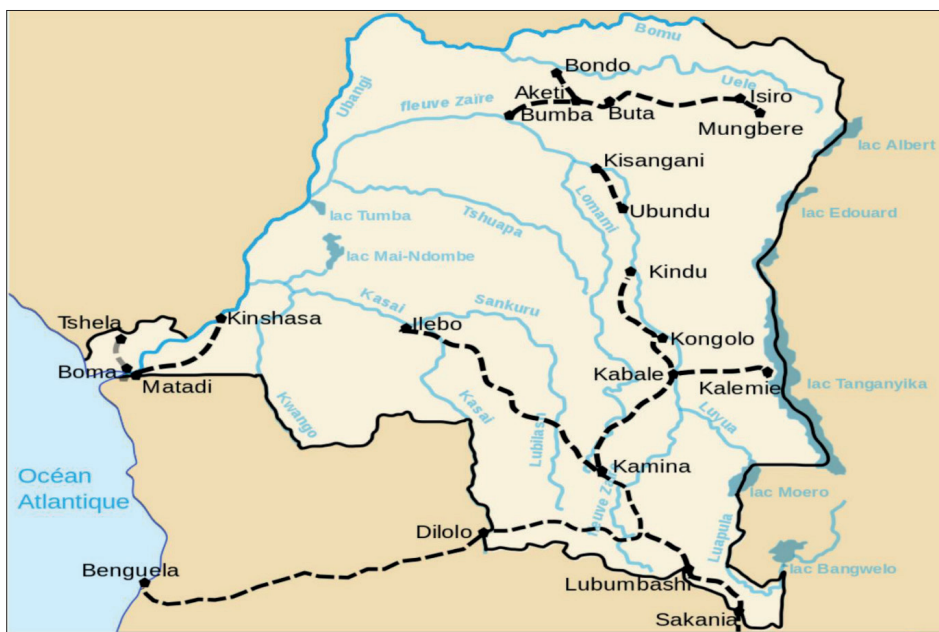
10. Quant « au volet chemin de fer », l'étude de faisabilité technico-économique menée par le Groupement Louis Berger/SCNF international/CIRA a permis de porter le choix sur le tracé Sud et de passer aux études d'Avant-Projet Sommaire (APS). Ce volet n'avance pas pour des raisons d'absence de financement de l'Avant-Projet Détaillé (APD). Mais, il est indispensable pour la RD Congo en vue de profiter en interne des impacts économiques positifs de cette infrastructure. Cela étant donné que Ilebo au centre de la RD Congo sera relié à la voie Sud et à Kinshasa jusqu'à Matadi, Boma et Banana sur un réseau modernisé avec des écarts standards.

11. Les deux rapports d'études ont été restitués et validés, du 15 au 22 décembre 2016 à Libreville, par le Comité Technique Mixte quadripartite RDC/RC/CEEAC/BAD chargé du suivi de l'étude. Il se dégage un coût global de 660 millions de USD pour la réalisation du PRR. Il sied de signaler que ce coût est en réelle augmentation. Comme indiqué plus haut, il est passé de près de 450 à 660 millions de USD, depuis l'introduction de Africa 50 dans le processus dont le rôle doit être précisé et les rémunérations correctement cernées.

12. Aussi, pour déclencher le processus de préparation du projet par la Banque, une requête conjointe des deux États pour la construction du Projet Pont Route-Rail, PRR et l'étude d'Avant-Projet Détaillé du Chemin de Fer Kinshasa-Ilebo, CFKI appuyée par une lettre de la CEEAC a été adressée à la Banque depuis janvier 2017. Mais, cela ne semble pas avancer pour ce dernier projet dont les premières estimations fixent le coût à 13 milliards de USD. La RD Congo devrait rester vigilante et mettre son Administrateur à

la BAD à contribution pour obtenir le financement et la réalisation de cette étude détaillée. L'amorce simultanée des deux projets évitera une démarche à deux vitesses qui risque à terme de relier Kinshasa à Brazzaville et Pointe-Noire avant de relier Kinshasa à Ilebo et de moderniser le chemin de fer Kinshasa-Matadi-Boma-Banana, ce qui serait contre-productif pour la RD Congo et donnerait raison aux adversaires farouches du projet. Ainsi donc, ces projets sont intimement liés et devraient être nécessairement réalisés concomitamment. Il reste évident que la réalisation d'une partie sans l'autre risquerait de créer des déséquilibres, sources des désagréments et autres malentendus pouvant déboucher sur des conflits. D'où l'attention particulière que les autorités congolaises doivent accorder à ce volet Kinshasa-Ilebo faisant partie intégrante du grand Projet Route-Rail, Brazzaville-Kinshasa-Ilebo qui, en réalité, est en train de devenir Projet Pont Route Kinshasa-Brazzaville suite à la distraction des Congolais (RD Congo) impliqués dans ce dossier à plusieurs niveaux. Il en est de même du préalable relatif à la modernisation du chemin de fer Kinshasa-Matadi-Boma-Banana, nécessaire à l'optimisation du Port en Eau profonde de Banana. C'est un enjeu de taille pour la RD Congo et peut-être l'une des clés majeures indispensables pour son décollage effectif vers le développement.

13. L'on peut signaler également l'aménagement de la route Ouesso-Bangui-N'Djamena et la navigation sur le fleuve Congo et ses affluents Oubangui et Sangha. Tous ces projets font aussi partie du vaste programme dénommé Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique centrale (PDCT-AC) dont l'une des priorités est d'assurer à brève échéance les liaisons entre les capitales des différents États membres de la CEEAC.



14. Le 12 novembre 2018, en marge de l’Africa Investment Forum, la Banque Africaine de Développement et le Fonds d’investissements dédié aux infrastructures, Africa 50, ont signé un accord avec la RD Congo et le Congo pour développer et financer le projet de pont routier et ferroviaire sous la forme d’un Partenariat Public Privé. Dans ce même cadre, il s’est tenue, le 19 avril 2019 au Ministère du Plan, une réunion d’information et de sensibilisation des Partenaires Techniques et Financiers présents à Kinshasa.

15. Par ailleurs, les différents rapports notent l’existence de beaucoup de questions convenues pour que chaque pays prenne des dispositions pour l’obtention des certificats de conformité environnementale pour les études réalisées sur son territoire ainsi que des mesures pour éviter de nouvelles installations dans l’emprise des aménagements projetés par la réunion de la Table ronde.

16. Au moment où nous mettons la dernière main sur cette contribution, deux documents étaient en cours de finalisation, à savoir : l’Accord interétatique et la Convention de concession.

II. Estimations préliminaires des impacts socio-économiques en cas de réalisation du projet PRR Brazzaville et Kinshasa

RD Congo	Congo Brazzaville

Population	84,5 millions		Population	5.279.517
Densité	39,53 hab		Densité	15 hab/km
PIB	458 USD/Hab		PIB	1.658 USD/hab

(Source : UN, Département des Affaires Économiques et Sociales, Division de la Population, World Population Prospects, 2017)

17. Le trafic d’approvisionnement de Kinshasa depuis la façade est appelé à croître très fortement, soit 14,8 millions de tonnes en 2025 et 42,0 millions de tonnes en 2040. Or, la capacité physique maximale du Port de Matadi que les experts qualifient de petit-vétuste et intérieur est de 3,5 millions de tonnes par an (Moyennant un programme de réhabilitation). Par conséquent, elle sera insuffisante pour répondre aux besoins liés à l’approvisionnement et aux exportations de la RD Congo. En 2016, avant le

démarrage du port maritime de la joint-venture Matadi Gateway Terminal, près de 15 bateaux faisaient plus de 10 jours au mouillage et leur nombre ne faisait que croître.

18. En d'autres termes, le maintien de la situation actuelle ne permettra pas le développement économique de la RD Congo dans quelques années, mais plutôt augmentera la rentabilité du port en eau profonde de Pointe-Noire et de Luanda, bénéficiaires des transbordements. Il faut donc une dynamique pour réaliser le Port en eaux profondes de Banana, moderniser le chemin de fer Kinshasa-Matadi et accélérer le dragage du fleuve par la Régie des Voies Fluviales (RVF) et la Compagnie des Voies Maritimes (CVM).

19. Les constructions du PRR et du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo entre les deux métropoles associées aux mesures de facilitation vont radicalement changer la donne et permettront d'éviter l'asphyxie. Les impacts économiques sont tellement importants que leurs externalités positives vont booster la croissance économique et le développement de la RD Congo. En effet, la voie ferrée Kinshasa -(Kikwit)-Ilebo, longue de 1.000 Kilomètres, reliera Kinshasa à Lubumbashi par rail et permettra la connexion au réseau ferroviaire de l'Est (Zambie-Tanzanie-Kenya, etc.) et du Sud (Windhoek-Le Cap). Il se pose un problème géopolitique de gestion des intérêts anglophones et francophones en RD Congo et en Afrique ; il devrait donc être géré avec minutie dans le cadre d'une diplomatie prudente en tenant compte du contexte multipolaire.

20. Dans cette approche prudente, notons que Léopold II a, chaque fois, tenu compte de la politique française et/ou anglaise avant de lever des grandes options. Ce qui semble être le cas dans ce dossier³.

21. Les impacts potentiels de la mise en œuvre de ce projet sur l'économie de la RD Congo sont énormes, notamment :

- Accroissement des échanges commerciaux à travers la demande agricole et l'élargissement de l'espace de distribution des produits vivriers (cela signifie que si la RD Congo renforce sa machine de production agricole, améliore ses filières et la compétitivité des produits à l'exportation, elle pourra profiter de la part de marché qui sera accessible par la mise en service du PRR) ;
- Réductions des délais de transit, des surcoûts du transport des frets, des tracasseries et des taxations des services divers induisant une baisse des prix pour le consommateur et donc une amélioration du pouvoir d'achat des ménages ;
- Compétitivité des infrastructures de transport dont la modernisation est en cours et leurs incidences économiques sur la mobilité des biens et services en rapport avec le port de Pointe Noire de la République du Congo ;

3 Vincent GENIN, « La réclamation du droit de préemption de la France sur le Congo Belge au printemps 1960 », in *Revue d'histoire diplomatique* 2013-1, 126^e année, p. 23.

- Augmentation des recettes douanières fiscales. Les recettes additionnelles dues à l'accroissement du volume des exportations et des importations des produits divers dans un contexte de bonne gouvernance, et d'amélioration du climat des affaires seront en constante croissance suite au gain de temps. Un container venant de l'Europe ou de l'Asie pourrait même en moyenne faire 45 jours pour arriver à Kinshasa au lieu de 90 jours actuellement.

22. Cependant, il y a lieu d'insister sur le fait que pour que ces impacts positifs se matérialisent rapidement, il est nécessaire que la stratégie de développement des infrastructures au niveau national, en cours, s'accélère de manière à permettre la mise en œuvre des projets suivants qui devraient être érigés en priorités nationales et préalables dans les négociations avec les partenaires et bailleurs internationaux du PRR. Il s'agit de :

- La construction du Port en eaux profondes de Banana (en cours de négociations finales depuis près de 5 ans) ;
- La construction de la ligne ferroviaire Banana-Boma- Matadi (230 km) ;
- La modernisation des ports de Matadi et de Boma ;
- La réhabilitation et modernisation de la ligne ferroviaire Matadi-Kinshasa ;
- La construction de la ligne du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo (1000 km, une étude partielle existe et semble abandonnée faute de financement).

23. En somme, le PRR apparaît comme une chance à saisir par la RD Congo pour booster davantage son économie en accélérant la mobilité des personnes et des biens sur son territoire ainsi que les réformes en cours. Il va sans dire qu'en assurant la promotion de la compétitivité entre les deux corridors que sont Pointe-Noire-Matadi-Kinshasa et Pointe-Noire-Brazzaville (508 km)-Kinshasa, tout le monde y gagne en commençant par les deux pays concernés directement.

24. Pour favoriser cette émergence et tirer les meilleurs avantages du PRR, le renforcement de la bonne gouvernance et la création d'un environnement assaini des affaires s'imposent. Il y a également lieu de veiller au respect de l'orthodoxie et de la transparence dans la gestion de ce projet.

25. En ce qui concerne les impacts potentiellement négatifs sur l'économie de la RD Congo, il est évident que, si aucune disposition n'est prise pour se préparer à l'éventualité de l'érection du PRR, il y aura certainement un report de quelques activités des ports de Matadi et de Boma vers le port de Pointe-Noire. Ce qui risquerait de facto d'entraîner la réduction de la mobilisation de nos ressources propres suite à la baisse des recettes douanières et fiscales, principalement pour la Province du Kongo Central dans un premier temps.

26. Avec ses 12 millions de tonnes d'exploitation de pétrole, le port de Pointe-Noire est un important port pétrolier. Hors exportations pétrolières, 7.087.247 millions de tonnes (1) ont transité par le port public de Pointe-Noire en 2009 et le trafic de transbordement représente 2.722.000 tonnes, soit 60% du trafic conteneurisé dont essentiellement, celui à destination de la RD Congo.

Tableau – Trafics annuels au port de Pointe-Noire

	2006	2007	2008	
Embarquements (t)	1 114 956	1 461 379	2 359 930	2 950 154
Débarquements (t)	1 867 442	2 582 649	3 545 676	4 137 093

Source : Port Autonome de Pointe Noire

27. Les pays concernés par le trafic de transbordement sont :

- La RD Congo (Boma, Matadi et Banana) : 43% en 2009 ;
- L'Angola (Luanda, Soyo et Namibe) : 37% ;
- Le Cameroun : 5% ;
- Le Gabon : 5% ; et quelques autres ports de la côte ouest-africaine.

28. En 2010, le trafic du Port de Matadi était de près de 2.266.000 tonnes avec un très fort déséquilibre en faveur des importations. Le port de Matadi est saturé et sa productivité est faible à l'heure actuelle. Toutefois, la dégradation des installations portuaires et de manutention ne rend utilisable que 6 des 10 quais. S'en suivent des délais d'attente au mouillage de 10 à 15 jours. D'où une nécessité de modernisation urgente de ces infrastructures et d'amélioration globale de la gouvernance de la Société Commerciale des Transports et des Ports.

Tableau 2. Volume marchandises embarquées et débarquées au port de Matadi (t)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Importations	1.323.320	1.455.435	1.486.812	1.533.669	1.505.000	1.932.892	1.886.702
Exportations	318.150	367.654	384.793	457.654	427.305	323.729	380.115
TOTAL	1.641.470	1.823.089	1.871.605	1.991.323	1.932.305	2.256.621	2.266.817

Source : SCTP

29. Quant au port de Boma, il dispose de 800 m de quai pour 3 postes d'accostage. Sa capacité de traitement serait de 300.000 tonnes (source : SCTP). Le trafic était de 157. 000 tonnes en 2010, dont 141.000 tonnes en entrée. Ainsi, dans l'état actuel des choses, le port de Banana a une capacité très limitée puisqu'il ne permet d'accueillir qu'un seul navire à la fois. Les installations actuelles et les voies d'accès (route en terre et absence de rail) ne permettent pas d'y développer un trafic de marchandises significatif,

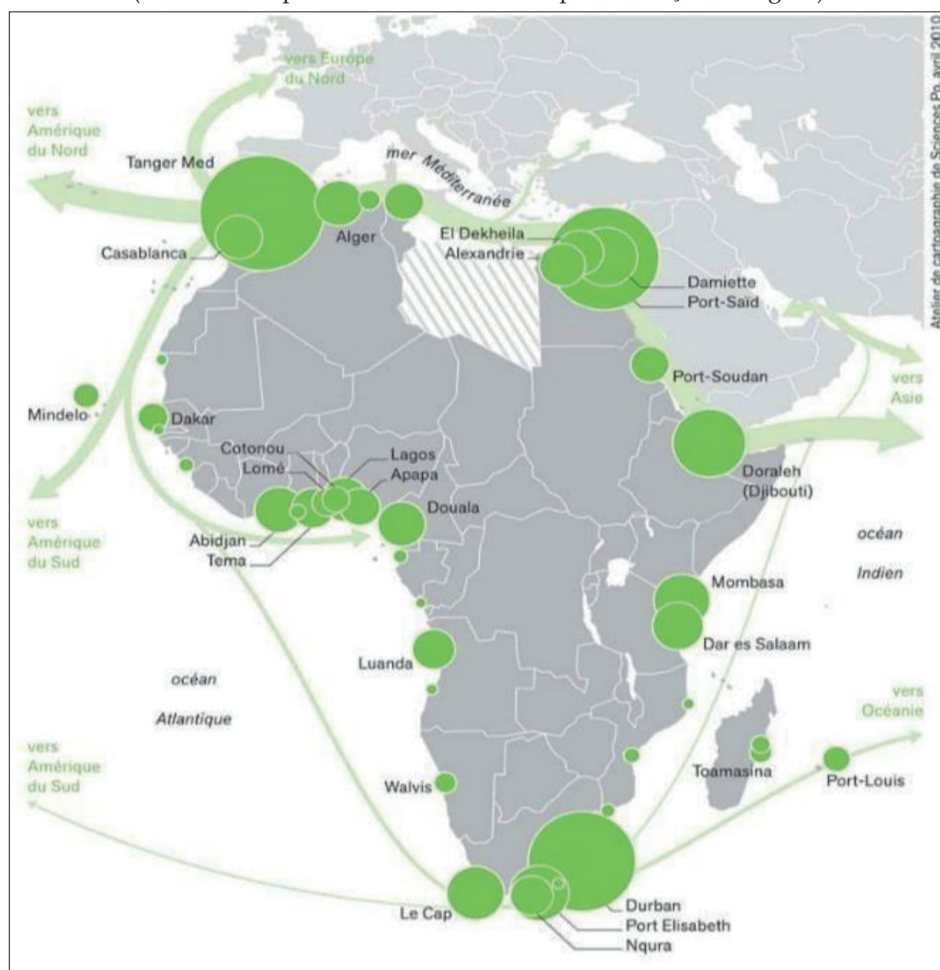
alors qu'avec Banana, c'est la seule fenêtre dont la RD Congo dispose sur la façade maritime, obtenue à la suite d'âpres négociations entre le Roi des Belges et celui du Portugal pour briser son enclavement.

30. Aussi, la réalisation du port en eaux profondes de Banana devra s'accompagner de celle des infrastructures de desserte, c'est-à-dire d'une autoroute et d'un chemin de fer en sus de la construction et/ou réhabilitation de la route Banana-Boma-Matadi. Il faudra en même temps remettre sur pied un dossier actualisé de la Zone Franche d'Inga en prévision de la fin des travaux de Inga 3. En somme, il se pose là, toute la question du développement de la RD Congo dans ses pôles Sud (Est et Ouest) et Centre et Zones industrielles. Ce qui pourra ouvrir une fenêtre d'opportunités immenses pour la diversification de la croissance, la mobilité des biens et personnes et le démarrage de l'industrialisation prenant à bras le corps le chômage des jeunes. Les négociateurs de ces dossiers devront nécessairement en tenir compte et veiller à sauvegarder les intérêts de la RD Congo afin de doter le futur port en eaux profondes de Banana d'une desserte ferroviaire ; la construction d'un chemin de fer entre Banana et Matadi est envisagée. Le coût d'investissement serait élevé du fait d'une topographie difficile. Il a été estimé à 569 millions d'USD en 2007, soit un investissement supérieur à celui nécessaire à la construction du nouveau port. Il est également envisagé d'électrifier la ligne ferroviaire entre Banana et Kinshasa pour gérer le trafic marchandise⁴.

31. En définitive, compte tenu de la forte croissance des trafics portuaires, et donc des tonnages prévus à terme ainsi que de la nécessité pour la RD Congo de sécuriser ses exportations et son approvisionnement, l'option de la construction du nouveau port maritime en eaux profondes de Banana doit être considérée comme une priorité nationale, les ports de Pointe Noire (maritime) et de Matadi (intérieur) ne pourront, à eux seuls, absorber la demande future. Évidemment, Pointe-Noire, après avoir bénéficié d'un avantage concurrentiel sur le port en eaux profondes de Banana, verra son trafic conteneur à destination de Kinshasa basculer sur Banana. Ainsi, il ne jouera plus le rôle de hub pour la RD Congo que marginalement. Ce qui pourrait expliquer les réticences des populations du Congo-Brazzaville qui, par ailleurs, craindraient d'être envahies par de nombreux Congolais en cas de réalisation du Pont Route Rail.

4 Ministère du Plan, Plan National Stratégique de Développement, Programme d'actions prioritaires 2019-2024.

Principaux ports de marchandises africains en 2009
(en réalité ces ports sont les anciens comptoirs français et anglais)



Source : Compilation de Jean-Raphaël Chaponnière et Institute of Shipping Economics and Logistics, Containerisation International Yearbook 2010.

III. Développements récents et perspectives



32. Le président de la Banque africaine de développement (BAD), Akinwumi Adesina, avait choisi Oyo (Nord du Congo-Brazzaville) pour annoncer le démarrage des travaux du Pont Route Rail Brazza-Kinshasa-Ilebo au mois d'août 2020. Mais, les experts avaient compris qu'il s'agissait d'une stratégie de communication, destinée à mettre la pression sur les 2 chefs d'État, surtout, sur le nôtre ; pour sa réélection pour un deuxième mandat à la tête de la BAD. Cela étant donné que les délais d'avis d'appels d'offres international, de passation de marchés et négociations des contrats pour un montage financier à finaliser, de ratifications de différents accords par les deux parlements des pays concernés ne pourront pas être tenus dans ce court laps de temps. Jusqu'en décembre 2021, les financements n'étaient pas clairement identifiés et les travaux n'avaient pas encore démarré malgré quelques avancées timides. Ces retards sont attribués au contexte créé par l'apparition de Covid-19. Cette rallonge de temps devrait être utilisée pour convaincre les plus farouches opposants à ce projet, notamment les élus de la province du Kongo-Central sur le bien-fondé de ce projet et trouver un compromis national avec l'appui du gouvernement. Ce compromis devrait être assis sur des contre-propositions crédibles et identifier des financements pour les 5 projets précités sur base des études de faisabilité solides. L'identification de ces financements devrait être érigée en préalable avant la ratification de l'Accord-cadre par l'Assemblée nationale.

33. Il devient urgent, pour la paix sociale, que le Gouvernement de la RD Congo lève définitivement l'option de mobiliser des ressources internes et externes pour assurer l'exécution séquencée desdits projets sur une période de 5 ans tout en retardant le plus possible la ratification de la Convention et donc le démarrage des travaux du PRR.

34. À première vue, le Pont-route rail, dont le coût des travaux est actuellement estimé entre 550 et 660 millions de USD, dispose d'un montage financier qui aurait été adopté à la Table ronde des bailleurs avortée en septembre 2019. À cette étape, il a été souligné que près de la moitié, soit

210 millions proviendront de la BAD. Pour l'instant, ce projet est présenté comme n'ayant aucun inconvénient pour les deux pays. Il y a donc lieu d'impliquer la Banque Centrale et le Ministère du Budget dans l'équipe des négociateurs en vue de boucler les aspects liés au remboursement de la dette en PPP. Il va sans dire que la réalisation de ces ouvrages constituera une réponse efficace aux contre-performances et entraves constituées par les moyens de transports rudimentaires et les coûts élevés comme c'est le cas actuellement entre les deux capitales.

35. Pour revenir aux arguments contre le projet, nous avons consulté une étude détaillée de la Banque mondiale sur les infrastructures du Congo-Brazzaville publiée en mars 2010. Dans cette étude menée par Nataliya Pushak et Cécilia M. Briceno Garmendia, les experts rappellent d'abord que le Port en eaux profondes de Pointe-Noire fonctionne dans le cadre d'un accord de concession de 27 ans signé en 2008 par le groupe français Bolloré et ses partenaires locaux. Ils insistent sur le fait que l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires entre Pointe-Noire et Brazzaville pourra permettre d'attirer le trafic des exportations et des importations de la RD Congo ou encore « récupérer la moitié des importations » destinées à Kinshasa et même à Kisangani.

36. Selon ces experts, la délocalisation du trafic de Boma et Matadi sur Pointe-noire représenterait, s'il faut s'en tenir aux chiffres du rapport, une perte de près de trois quarts de conteneurs qui arrivent aux ports congolais de Boma et Matadi au profit du Port en eaux profondes de Pointe-Noire, soit plus ou moins 150.000 conteneurs par an de perdus sur les 210.000 que reçoivent les deux villes portuaires de la RD Congo actuellement. Et ce, sans compter l'emplacement du pont sur le fleuve Congo pour relier Kinshasa et Brazzaville. Celui-ci a été déplacé de Kinsuka vers Maluku. Certains analystes pensent qu'il est difficile de ne pas voir l'ombre de la toute puissante multinationale française, le groupe Bolloré, dans son ambition de contrôler par tous les moyens, tous les anciens comptoirs français en Afrique. Faut-il rappeler surtout que la BAD ne paiera qu'une partie du montant de ce projet aux juteuses retombées pour la multinationale française précitée et les autres parties prenantes. Cela d'autant plus que l'étude retient que ce projet sera réalisé en Partenariat Public Privé. Au stade des études, il est prévu une durée allant de 25 à 35 ans de gestion de l'ouvrage par un consortium à constituer, celui-ci se remboursera sur le péage à instituer. Une plus grande maîtrise de cette étape ou partie du montage financier et de la société de gestion permettra aux deux pays et à toutes les parties prenantes de contenir les coûts et de profiter au maximum de cette opportunité d'affaires à saisir pour toutes les parties prenantes. Ce long délai pose déjà un problème étant donné que dans ce genre d'infrastructures, les délais tournent autour de 20 et 25 ans au maximum.

37. La RD Congo a-t-elle développé des capacités de résistance aux différents lobbies qui vont se mettre en marche pour la réalisation de ce

projet ? Et surtout pour les dividendes des sociétés de gestion du PRR dans ses aspects de péages, de remboursement des crédits, de la maintenance, (etc.) ? Tel ne semble pas être le cas actuellement au regard de notre faible gouvernance et du climat des affaires plein d'obstacles.

38. En dépit de ces effets, un peu négatifs, les grandes villes du sud-ouest de la RD Congo, notamment Lubumbashi, Ilebo, Kikwit et d'autres territoires environnants quitteront leur état de petites cités pauvres pour les deux dernières à celui de villes modernes par l'amélioration de la mobilité des biens et des personnes. En conséquence, la connexion de la RD Congo au système de transport le long du corridor Tripoli-Windhoek ouvrira une fenêtre d'opportunités d'affaires et de création des richesses particulièrement dans le secteur de l'agriculture et de l'industrie manufacturière. Faudrait-il rappeler que cette route va traverser le Tchad, le Cameroun, les deux Congo, etc.

39. À notre avis, lorsqu'on analyse profondément ce projet et le soutien des bailleurs dont il bénéficie, sa réalisation est quasi-certaine. Cela d'autant plus que dans cette zone géographique africaine, les deux ports congolais du Sud-Ouest ne figurent pas sur la liste des ports les plus importants. Celui de Pointe-Noire y est repris étant donné que les experts sont d'avis que ceux de Matadi et Boma risquent de tout simplement s'éteindre. Ce qui transforme la réalisation du Port en eaux profondes de Banana en un impératif de sécurité nationale. Il faudrait donc veiller scrupuleusement à une meilleure gouvernance de ce projet et surtout à la qualité de la dépense publique dans ce projet de marché public à caractère international.

40. En outre, ce projet étant au centre des enjeux intérieurs et extérieurs, l'autre aspect géostratégique est lié au fait que le Port de Banana, encore en projet, est comme pris en étau entre ceux de l'Angola-Benguela (Lobito) et celui du Congo-Brazzaville (Pointe Noire) opérationnels et en pleine modernisation. Il faudrait une lecture lucide des intérêts de puissances dans la sous-région pour éviter les blocages. Ceci en tenant compte du fait que l'autoroute transafricaine Tripoli-Windhoek devant faciliter l'importation et l'exportation des marchandises présenterait, selon les spécialistes en sécurité, un autre risque pour la RD Congo : celui de favoriser la jonction des éléments terroristes. Ce qui souligne la délicatesse des enjeux diplomatiques et reconferme l'urgence de réaliser Banana.

41. C'est ainsi que les Congolais ont appris dans la livraison du *Soft International*, du 23 avril 2018 sous le titre « Avec des fonds émiratis, le vieux rêve congolais du port de Banana est à quai » que : « C'est en 1972 que le pays met en place un organisme pour notamment piloter le projet d'un port en eaux profondes à Banana, d'une part, et du chemin de fer et pont sur le fleuve Congo à Matadi, d'autre part, l'Organisation pour l'Équipement de Banana-Kinshasa (OEBK), mais 50 ans après, il n'y a toujours pas de démarrage des travaux suite aux enjeux évoqués plus haut ».

42. Les études réalisées depuis 1985 chiffrent le coût à près de 4,5 milliards de dollars américains. Et, du coup, le pays s'est mis en quête d'un « partenariat solide » en vue de matérialiser ce rêve en recherchant un « financement adéquat et disponible », à des conditions compatibles avec sa situation financière. Des informations reçues du Ministère des Infrastructures et de celui des Transports et Communications font état du mémorandum ou contrat signé, le 23 mars 2018, entre Dubaï Port World FZE, une filiale de Dubaï World, société de participation du Gouvernement de Dubaï et le Gouvernement congolais pour la réalisation du Port en eaux profondes de Banana. Malheureusement, le contrat qui n'avait pas été rendu public en son temps est en renégociation suite aux clauses jugées léonines par les nouvelles autorités du Gouvernement congolais. Lors de cette tentative récente du partenariat signé avec Dubai Port World, DPW à Dubaï, le 23 mars 2018, le Ministre congolais des Transports et communications a déclaré que « Les deux ports intérieurs, Boma et Matadi, ne sont pas en eaux profondes et la faible calaison oblige tous les navires de haute mer à transiter par des ports du voisinage dont celui de Pointe Noire, au Congo Brazzaville ». De son côté, le Sultan Ahmed Sulyem, président de DPW, s'est réjoui du fait que « Le port de Banana va créer un lien très fort avec le commerce mondial », la RD Congo étant appelée à devenir « un acteur majeur dans le commerce mondial et un centre maritime important ». Certaines indiscretions de plusieurs sources estiment que le contrat vaudrait plus d'un milliard de dollars, mais aucune des deux parties n'a voulu avancer de chiffres. On sait néanmoins que dans ce projet, l'État congolais pourrait disposer de 30% du capital social, le reste devant être détenu par DP World.

43. Par ailleurs, les Présidents des deux rives ont multiplié des déclarations en faveur du PRR. Il s'agit, notamment pour la RD Congo, de celle faite dans son discours à l'ouverture du sommet de la SADC, le 17 août 2019, à Dar es Salam. Déclaration dans laquelle, Félix Tshisekedi Tshilombo, Chef de l'État, a réaffirmé son engagement à poursuivre l'intégration régionale et à coopérer à la réussite du Plan Stratégique Indicatif de la SADC qui privilégie le développement des infrastructures et le développement durable comme axes majeurs. D'où l'utilité de négocier le Projet Pont Route-Rail, particulièrement dans son volet prolongement du Chemin de Fer Kinshasa-Ilebo (CFKI) comme un package unique pendant que l'on finalise les derniers réglages et l'on accélère la construction du Port en eaux profondes de Banana.

44. Dans tous les cas, il faudrait espérer que cette fois-ci, nous soyons sur la bonne voie et que les pesanteurs habituelles ne bloquent pas ces projets vitaux pour l'avenir de nos deux pays. En effet, l'histoire retiendra plusieurs tentatives de matérialisation de ces projets dont notamment la mise en service, en 1983, du pont route-rail dénommé Pont-Maréchal à Matadi (OEBK), mais le projet n'a pas pu être poursuivi. Or, il avait été

essentiellement aménagé pour le port de Banana. Le 7 juillet 2011, dans le cadre de la visite de Lee Myung Bak, Président de la Corée du Sud, 4 contrats ont été signés avec la RD Congo, dont celui concernant « un port en eaux profondes à Banana dans le Bas-Congo, en échange du gaz et du pétrole congolais ». Plus tard, les Coréens se sont retirés pour des raisons de mauvaise gouvernance et du mauvais climat des affaires.

45. Pour revenir au PRR qui avance rapidement, la table ronde des bailleurs a été reportée plusieurs fois : au mois de juin 2019, elle a été reportée pour la première quinzaine du mois de septembre 2019, officiellement pour des raisons logistiques, puis au mois de mars 2020 et enfin *sine die* suite au contexte du Covid-19. Mais dans l'entre-temps, il faudrait également rappeler que lors des assemblées annuelles de la Banque africaine de développement tenues à Malabo du 11 au 14 juin 2019, le Président du Groupe de la BAD a renouvelé sa déclaration affirmant que les travaux démarreront en août 2020 et que les études de faisabilité étaient bouclées, les financements le seront d'ici décembre 2019 : « les travaux vont démarrer au mois d'août de l'année prochaine, voilà pour être précis. C'est quelque chose de très important. Je salue les efforts et le leadership de deux présidents », disait-il. Ce sont ces déclarations qui ont suscité le débat intense auquel nous contribuons ici.

Conclusion

La construction du Pont Route Rail Kinshasa Brazzaville est une opportunité économique tant nationale, régionale, qu'internationale. Elle contribuerait, à coup sûr, à l'accélération du processus de développement socio-économique non seulement de la Zone centre-sud de la RD Congo, mais aussi et surtout du pays tout entier. Au niveau régional, cette infrastructure entre en droite ligne de réalisation de la Vision de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAF).

Compte tenu du coût élevé du projet et avec la modicité de l'espace budgétaire, les deux gouvernements ont opté pour un financement par les mécanismes offerts par le Partenariat public privé. Il restera à veiller strictement sur les questions de Gouvernance qui sont présentées dans les marchés publics internationaux.

Il y a lieu de terminer cet article en rappelant le compte rendu de la 7^e réunion ordinaire du Conseil des Ministres du 25 octobre 2019 publié par le journal *LEPHARE*, n° 6171. Dans ce compte rendu, il est mentionné au point V.1.1. relatif au projet de lois des finances de l'exercice 2020, le démarrage de la construction du port en eau profonde de Banana pour l'accostage des gros bateaux parmi les principales innovations contenues dans ce projet de budget. On peut déplorer qu'à ce jour, on n'a pas noté d'avancées majeures dans le dossier et les travaux n'ont pas démarré. ■