

République Démocratique du Congo
SOCIETE CIVILE NATIONALE SECTEUR DU TRANSPORT
«SOCITRA»

SECRETARIAT PERMANENT

B.P. 2901

KINSHASA/GOMBE

TEL. : (+243) 903635328-895415263

E-mail : SOCITRAtransport@gmail.com

RAPPORT DE LA SOCIETE CIVILE NATIONALE DE SECTEUR DU
TRANSPORT «SOCITRA» SUR L'ETAT DE LIEUX DE L'INDUSTRIE
NATIONALE DE TRANSPORT DES PASSAGERS
DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO



SOCITRA 2020

A. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

David COKROFL, l'ancien Secrétaire Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (1990-2010) : nous le citons **«*Industrie nationale du transport est la colonne vertébrale d'un pays, elle doit fonctionner comme un organe humain lorsqu'il est malade, c'est tout le corps qui en pâtie. C'est exactement le cas de l'industrie nationale du transport d'un pays, lorsqu'elle ne fonctionne pas selon ses propres normes, le développement du pays devient de plus en plus hypothétique et cela pendant longtemps. Les Etats Unis, le Japon et l'Europe se sont développés à la fin du 19^{ème} siècle, parce qu'ils avaient développé leurs industries du transport, ça doit être le cas pour tous les pays sous développés, le contraire retardera encore d'avantage ces pays*»** fin de citation.

C'est par cette citation de l'ancien secrétaire Général de l'ITF que nous ouvrons ce rapport de la Société Civile Nationale du secteur du transport de la République Démocratique du Congo «SOCITRA» en sigle. Ce rapport est notre contribution très significative au développement de notre pays qui reste un devoir sacré pour chaque Citoyenne et Citoyen Congolais.

L'Industrie Nationale du Transport doit assurer le transport des biens et des personnes sur le point A jusqu'au point B avec toutes les conditions de sécurité, de confort et à un temps record. C'est la raison d'être de système de transport moderne, rapide, sécurisé et respectueux de l'environnement qui est la directive principale de toute politique nationale du transport.

Le transport est un service public essentiel qui ne doit pas être négligé par le Gouvernement, il favorise l'intégration nationale et régionale et permet au Gouvernement de cimenter l'unité nationale et aux citoyens d'avoir la preuve qu'ils appartiennent à un seul pays, un seul peuple et une seule Nation Voilà pourquoi, nous disons que le transport est un secteur hautement sensible et stratégique pour tout Gouvernement des peuples, avec les peuples et pour les peuples.

L'industrie nationale de transport de la République Démocratique du Congo est un secteur hautement stratégique qui doit jouer un rôle de premier plan dans l'intégration nationale de 26 provinces et dans le développement Economique, Social et culturel de la RDC. Depuis l'indépendance de la RDC, le 30 juin 1960, cette industrie a beaucoup souffert et continue à souffrir jusqu'aujourd'hui des fléaux qui minent la RDC à savoir : le Vol, le détournement, la corruption, le clientélisme, l'irresponsabilité individuelle et collective, le tribalisme, le népotisme, l'absence des visions pour leur pays, de la solidarité et du nationalisme, la culture de la jouissance aveugle et de prédation endémique. L'absence de la volonté politique, des investissements publics et privés ont entraîné l'industrie nationale de secteur du transport de la RDC dans la faillite que nous constatons aujourd'hui et qui risque encore de retarder pendant longtemps, le développement du pays alors que tous les pays sont engagés dans l'émergence d'ici l'an 2030 et travailler activement pour réaliser cet objectif.

Tout le monde en RDC et à l'étranger se pose toujours cette question, que ce qui s'est passé en RDC pour que l'industrie nationale du transport qui était très prospère avant 1960, puisse tomber en faillite aujourd'hui alors que la RDC avait acquis son indépendance le 30 juin 1960, avec une industrie du transport florissante et le plus développer de l'Afrique Centrale, qu'est ce qu'il faut faire maintenant pour redresser cette industrie.

C'est depuis longtemps que cette question essentielle est posée au Gouvernement Congolais et aux politiciens par la population, les usagers et les professionnelles de secteur du transport, mais, malheureusement, ces derniers gardaient un silence assourdissant, sans prendre des décisions courageuses pour sauver ce secteur stratégique.

Aujourd'hui, l'industrie nationale des transports en général et de passagers en particulier est en faillite et la situation s'est aggravée au cours de vingt dernières années ou le Gouvernement n'a pas investie dans le secteur du transport, mais également pour des raisons citées ci-dessus.

Le temps est venu pour que nous puissions nous mettre debout pour sauver notre industrie nationale du transport, pour y'arriver, nous devons travailler ensemble la main dans la main (le Gouvernement-la Société Civile de secteur du transport-les Entreprises publiques et privées du transport). La mise en place de la politique nationale de transport consensuelle 2021-2031 s'avère indispensable pour ce secteur stratégique qui attend de nous (Gouvernement-SOCITRA-Entreprises du secteur) des actions avec des réponses claires et crédibles.

Le temps est venu pour que le Gouvernement Démocratique de la RDC sous la Direction de Son Excellence, Monsieur Félix Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO, qui bénéficie une popularité indéniable auprès des Congolaises et des Congolais, de bouger des lignes en mettant en place une véritable politique nationale de transport pour exercice 2021-2031, la population qui lui fait confiance aujourd'hui n'acceptera pas que la situation reste encore stationnaire des discours démagogiques des politiciens qui ne sont que des pires distractions de mauvais goûts. La population Congolaise, les professionnels et les usagers du transport veulent un Gouvernement qui est en action dans le secteur du transport avec des résultats palpables.

La Société Civile Nationale de secteur du Transport «SOCITRA» en sigle qui représente la population Congolaise-les Usages-les professionnelles du transport est très heureuse de présenter ce premier rapport sur l'état de lieux de système de transport de la RDC au Chef de l'Etat, Président de la République, Son Excellence Monsieur Félix Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO pour lui permettre d'avoir aussi le point de vue de la Société Civile de transport (la population Congolaise-les Usages-les professionnelles du transport) après avoir reçu sans doute les différents rapports des services de l'Etat.

Lors de son discours devant le Congrès le 14 décembre 2019, le Chef de l'Etat a parlé Longuement du transport, ce que nous n'avons jamais attendu au cours de vingt dernières années, ce qui a réjoui la Société Civile du secteur du transport (la population Congolaise, les professionnels et les usagers du transport) qui attendait un tel discours depuis longtemps, maintenant nous attendons des actions des grandes envergures.

La SOCITRA qui est appelé à jouer un rôle majeur dans le redressement de secteur du transport de notre pays, reste totalement engagé pour accompagner le Chef de l'Etat, le Gouvernement et les Entreprises du transport dans la mise en place de la politique Nationale de transport moderne, rapide, sécurisé et de l'environnement d'ici 2021.

La SOCITRA a sollicité l'expertise de Département des Etudes Sociales de l'Institut du Travail d'Afrique Centrale, une OING (Organisation Internationale Non Gouvernement), qui a contribué d'une manière décisive à la mise en place de ce rapport voulu par la population Congolaise qui pense que le moment est venu pour qu'elle puisse s'approprier l'épineux problème de transport qui provoque chaque année des milliers

des morts des passagers Congolais pendant le voyage à cause de l'absence des infrastructures, des Equipements du transport et des Ressources Humaines très bien formés et qualifiées. La SOCITRA continuera à bénéficier de l'assistance technique de l'ITAC dans le cadre de sa mission d'apporter aux ONG et Sociétés Civiles de 11 pays de l'Afrique Centrale, toute assistance technique et scientifique dont elles auront besoin.

Aujourd'hui, le transport occupe la troisième position des préoccupations des Congolaises et des Congolais, (les questions sociales, la sécurité des biens et des personnes et le transport), le Gouvernement des peuples pour les peuples et avec les peuples doit trouver des solutions afin de rencontre ses préoccupations.

Dans ce nouveau contexte du Gouvernement réellement démocratique, avec des pratiques et Direction démocratique entièrement contrôlé par le peuple à travers ses représentants, imprimé par le nouveau Chef de l'Etat élu le 28 décembre 2018, la population Congolaise, les Organisations Syndicales, les professionnels, les usagers et les ONG de secteur de transport représenté par la SOCITRA doit être associée dans la prise des décisions à tous les niveaux de secteur du transport pour éviter des erreurs du passé ou la société civile était écarté dans la prise des décisions parce qu'elle était considérée comme un adversaire par la Gouvernance prédatrice de la 3^{ème} République (1997-2018) au lieu de le considère comme un partenaire incontournable, et nous connaissons aujourd'hui les conséquences de cette politique rétrograde qui a précipité le Grand Congo dans un grand trou et cela dans tous les secteurs où il est aujourd'hui très difficile de le faire sortir de ce grand trou. La Société Civile de secteur du transport, ne se laissera plus faire, elle reste et restera un acteur majeur dans la mise en place de la nouvelle politique Nationale de Transport pour exercice 2021-2031 et qui sera considérée comme la plus grande réalisation pendant le mandat du Président de la République élu le 28 décembre 2018.

Pour résoudre la grave crise que traverse l'industrie nationale du transport dont dépend le développement de la RDC aujourd'hui et demain, le Gouvernement qui est appelé à défendre cette industrie et de travailler pour son développement rapide, aux mieux des intérêts supérieures de la population Congolaise et du pays, doit se mettre réellement au travail et initier toutes sortes des stratégies qui auront comme résultats immédiats, le redressement de ce secteur stratégique, de regarder que l'intérêt général et de s'empêcher de prendre des décisions qui fragiliseront encore d'avantage cette industrie déjà en faillite. Le Gouvernement bénéficiera le soutien inconditionnel de la Société Civile du secteur de transport.

Pour se rendre compte de l'état de faillite de cette industrie, il faut voir comment les Congolaises et Congolais et leurs biens voyagent sur le plan national et comment les marchandises quittent le point A pour arriver au point B, par exemple Kinshasa-Kindu, Kinshasa-Basankusu, Kinshasa-Lisala, Ilebo-Kinshasa, Kikwit-Kananga et c...

Comment peut-on dire que la RDC sera le pays émergent d'ici l'an 2030 alors qu'un commerçant qui est installé à Basoko, là où le fleuve Congo est navigable ou il est censé d'avoir au moins un bateau par jour à la montée, comme à la descente, n'est même pas en mesure de recevoir ses marchandises à Kinshasa moins de trois à partir de la date de chargement, comment voulez-vous que l'homme d'affaires installé à KALIMA, au Sud Kivu doit attendre huit mois pour recevoir des marchandises chargés à Lubumbashi.

Le dernier train des passagers est arrivé à Kindu, il y a de cela six ans (2015), ce sont des trains des marchandises qui circulent, une seule fois par semestre qui transportent des passagers dans les voies de la SNCC (entre Ilebo-Lubumbashi-Kalemie-Kindu) le train passagers Matadi- Kinshasa circule qu'une seule fois par semaine après plusieurs années de l'interruption.

Sur le fleuve Congo, ses affluents et lacs, de neuf bateaux passagers sur le fleuve Congo et ses affluents construites 1953, pour une population de moins de 14 millions d'habitants le 30 juin 1960, dont 3 millions de la population riveraine de 17.000 kilomètres des voies navigables, il existe un seul bateau qui circule une seule fois par semestre «Colonel KOKOLO» et bientôt M/B GUNGU, tous les deux bateaux ont été réparé par le Gouvernement MATATA, après plus de dix-huit ans d'absence des bateaux passagers sur le fleuve Congo et ses affluents.

Aujourd'hui, la population Congolaise riveraine de 17.000 Kilomètres des voies navigables est passée de 3 millions en 1960, à 21 millions en 2018, cette franche de notre population n'a que seul moyen de transport, ce sont les bateaux passagers qui doivent assurer leur transport en tant que service public et cela au moins une seule fois par semaine sur 17.000 Kilomètres des voies navigables mais hélas, le Gouvernement n'est pas capable d'assumer ses responsabilités et devoir d'assurer un service public de transport des passagers de qualité, moins chers, sécurisé, moderne, rapide et respectueux de l'environnement. Ce qui est inacceptable pour la Société Civile de secteur du transport qui presse le Gouvernement de jouer pleinement son rôle en d'offrant à la population est service public de transport de qualité, il ne s'agit pas d'une faveur, mais un droit inaliénable pour le peuple Congolais.

La population riveraine de 17.000 Kilomètres des voies navigables a grandement besoin de 12 bateaux passagers pour le fleuve Congo et ses affluents et cinq bateaux de croisières dont trois pour le lac Tanganyika et deux pour le lac Kivu, afin d'assurer le service public de transport qui est la responsabilité exclusive du Gouvernement.

Pour le fleuve Congo et ses affluents, les 12 bateaux vont desservir le fleuve Congo (4 bateaux passagers, type M/B Gungu), fleuve Kassai (deux bateaux), fleuve Oubangui (Un seul bateau), lacs mai ndombe (un bateau), rivière Tshuapa (un bateau) et rivière Lulonga (un bateau), bief supérieure un Bateau (Lubutu-Kindu), bief inférieure (Matadi-Banana) deux vedettes modernes et Banana-Soyo, un bateau de croisière.

Si des investissements seront réalisés dans ce secteur de transport des passagers, nous allons réduire à 95 % le nombre de 4000-8000 Congolais noyés sur nos fleuves, nos affluents et lacs par l'an pendant le voyage, depuis 2000 et la couverture nationale de transport des passagers par voie navigable passera de 0,04% en 2018 pour atteindre 61% de trafic des passagers sur 17.000 Kilomètres des voies navigables en 2026 et à plus de 82 % en 2031.

La SOCITRA œuvrera de concert avec le Gouvernement pour réaliser les objectifs de 61% de la couverture de transport des passagers sur 17.000 kilomètres des voies navigables d'ici l'an 2026.

Depuis la disparition d'Air Zaïre en 1980, la RDC a passé des moments très difficiles avec plus de trente crashes d'avion au cours de trente dernières années qui ont causé la mort de plusieurs passagers. Les Crashes de l'avion présidentiel et des passagers à Goma au mois de novembre 2019 est l'illustration de la situation chaotique de secteur de

l'aviation civile qui est le plus désorganiser des tous les sections du transport, pourtant c'est par là que le Gouvernement et ses services devraient être plus regardant, parce que la vie des Congolaises et des Congolais n'a pas des prix.

La section de l'aviation civile, comme tout le secteur du transport n'échappe pas aux grands fléaux de la corruption, de clientélisme, de tribalisme et de népotisme, il est absolument urgent que nous (Gouvernement-SOCITRA-Entreprises du transport) travaillons activement pour redresser la section de l'aviation civile qui doit avoir des très bons avions dont l'Age ne dépassera jamais 30 ans, nous ne voulons plus des avions qui sont devenus des cercueils volants, un personnel très mal formés et des équipements aéroportuaires vétustes. La SOCITRA soutiendra l'Autorité de l'Aviation Civile «AAC» et de la Régie des Voies Aériennes «RVA», s'elles seront capables de travailler comme il est le cas, dans tous les pays qui se respectent et qui disposent des services de la sécurité aérienne modernes et efficaces qui assurent la sécurité Aériennes afin de garantir des espaces Aériens exceptent des accidents.

L'arrivée de Congo Air Way est un début de solution mais très insuffisant parce que le potentiel de transport des passagers par Air est énorme, pour un pays continent qui compte aujourd'hui 100 millions d'habitants. Un pays qui n'a pas des routes dont les 17.000 kilomètres des voies navigables souffre de l'absence des équipements et des investissements, Congo Airways que nous soutenons devrait jouer un rôle majeur, au cours des prochaines années, s'il sera soutenu efficacement par le Gouvernement et la population.

Congo Airways a besoin urgent de 20 avions Airbus 320 et 330 mais également des aéronefs de type bombardier Régional et d'ici l'an 2030 pour desservir tous les Aéroports des Chefs-lieux des provinces qui doivent devenir tous, les aéroports nationaux avec le système de balisage efficace et moderne qui fonctionne 24/24H00. Chaque Chef-lieu de la province a besoin d'un avion par jour, pendant 365 jours, la nuit comme le jour.

Nous ne pouvons pas oublier qu'en 2030, la population Congolaise passera de 100 millions en 2020 à 120 millions d'habitants, alors quel système de transport que nous voulons pour notre pays qui aura la mission d'assurer le transport des biens et des personnes selon les normes internationales en vigueur sur toute l'étendue de la RDC.

Pour votre gouverne, l'industrie nationale du transport, selon la classification professionnelle internationale est constituée des sections industrielles ci-dessous:

- 1. Section des ports ;**
- 2. Section des transports maritimes ;**
- 3. Section de navigation intérieure ;**
- 4. Section des chemins de fer ;**
- 5. Section de transport routier ;**
- 6. Section de transport urbain ;**
- 7. Section des services du tourisme ;**
- 8. Section de l'aviation civile ;**
- 9. Section de la pêche industrielle ;**
- 10. Section de la logistique.**

Le présent rapport de la Société Civile Nationale du secteur du Transport sur l'Industrie Nationale des Transports en général et des passagers en particulier intitulé :

«**RDC : LE TRANSPORT AUJOURD'HUI**» est notre contribution dans le redressement rapide de cette industrie qui a beaucoup souffert non seulement de l'absence des investissements et de crise morale grave dont souffre la RDC, mais également de l'absence de la Société Civile Professionnelle qui doit être à l'avant-garde de la lutte pour le redressement rapide de ce secteur et de s'assurer que la politique mise en place par le Gouvernement est appliquée avec toute la rigueur sur le terrain et que les Dirigeants désignés pour gérer les Entreprises publiques du transport et les Etablissements publics sont à la hauteur de leurs tâches et travaillent activement pour le redressement de ce secteur stratégique aux mieux des intérêts supérieures de notre population.

La Société Civile Nationale de Secteur du transport «SOCITRA» de la République Démocratique du Congo qui regroupe 23 membres (syndicats des travailleurs du transport, les Associations et les ONG) qui œuvrent dans toutes les sections du transport citées ci-dessus a reçu de la population Congolaise en générale, des syndicats, des ONG, des professionnels et des usagers du transport en particulier la mission principale d'accompagner le Gouvernement de la RDC, des Entreprises et Etablissements publics des toutes natures de secteur du transport dans la mise en œuvre de la nouvelle politique nationale de transport moderne, rapide, sécurisé et respectueux de l'environnement, de lutter contre les antivaleurs qui minent ce secteur, de participer à la modernisation de ce secteur stratégique, de défendre et de représenter valablement les intérêts de la population.

Dans ce rapport, nous traiterons les points ci-dessous :

- ***Etat de lieu de l'industrie nationale du transport ;***
- ***L'industrie nationale de transport des passagers :***
- ***L'intégration nationale de l'industrie du transport ;***

Ce rapport va faire le constat sur l'état de lieu physique de cette industrie et traitera l'épineux problème de transport des passagers sur toute l'étendue de la RDC pour enfin propose des solutions idoines avec objectif de permettre aux Congolaises et Congolais de voyager dans des bonnes conditions de sécurité et de confort mais également de réduire considérablement le nombre des morts désormais injustifiées des Congolais pendant le voyage dans nos fleuves, rivières, lacs, routes, chemins de fer, bief maritime et dans les airs, à cause de désorganisation inacceptable de cette industrie, de l'absence de la vision des Autorités, des investissements et de la volonté politique, librement exprime.

C'est aux noms des tous les Congolais morts (des passagers) pendant leur voyage pendant l'exercice 1988-2018 que nous mettons à la disposition des Autorités et des citoyens ce rapport, pour que chacun de nous puisse prendre conscience de la gravité du problème et d'agir maintenant, sans attendre afin d'empêcher que les Congolais puissent continuer à mourir pendant le voyage à cause de la faillite de cette industrie et d'irresponsabilité des Dirigeants.

Nous remercions sincèrement les syndicats des travailleurs des transports, les Associations et les ONG de secteur du transport, membres de la SOCITRA mais également plusieurs cadres des Entreprises et Etablissements publics de transport qui ont participé à l'élaboration de ce rapport, en mettant à notre disposition des éléments techniques sans lesquels nous ne devons pas mettre à votre disposition ce rapport. Nous nous réjouissons de la collaboration des experts nationaux et internationaux du transport de l'ITAC qui nous ont apporté aussi tout leur expertise et soutien.

Nous remercions s'adressent aussi à la Direction Exécutive de l'institut du travail d'Afrique Centrale pour des moyens financiers (les 20.000 Dollars Us) qu'il a mis à la disposition de l'équipe chargé d'élaborer ce rapport et qui les ont permis de se déplacer à l'intérieur du pays et de voyage en Afrique du Sud pour voir le système de transport de ce pays.

Ce rapport sera transmis au Chef de l'Etat, avec copie conforme au Premier Ministre, Ministre du Transport, de portefeuille ,aux Présidents de Senat et de Parlement et aux Entreprises publiques du transport de la RDC pour leur permettre de comprendre la situation qui prévaut sur le terrain dans l'industrie nationale du transport, d'avoir pour la toute première fois le point de vue de la population Congolaise en général, des syndicats, des ONG, des professionnels et des usagers de notre système de transport en particulier, représente par leur Société Civile Nationale de Secteur du Transport.

Ce rapport signe aussi, le partenariat : Gouvernement-Société Civile de Secteur du Transport - Entreprises de secteur du transport qui doivent désormais travailler la main dans la main pour construire un système de transport moderne, rapide, sécurisé et respectueux de l'environnement d'ici l'an 2031.

B. LA STRUCTURE DE L'INDUSTRIE NATIONALE DES PASSAGERS.

Le tout premier décret de Gouverneur Général sur la politique nationale du transport, pris le 18 avril 1905, donnait au secteur du transport de la Colonie la mission suivante : **« ouvrière le bassin du Congo à la civilisation en assurant le transport des biens et des personnes avec toutes les conditions de sécurité et des confort sur toute l'étendue du Congo/Belge ».**

Pour avoir une politique du transport durable, il faut créer des Entreprises publiques du transport qui sont les maillons forts de la politique nationale du transport dont la mission principale sera de rendre effective cette politique de transport voulu par la Colonie. Cette politique nationale de transport a été révisée en 1920, après la guerre et en 1930, avant la grande guerre et en 1950, après la grande guerre et le Gouvernement Colonial avait mis les moyens nécessaires pour réaliser cette politique nationale. de la construction des routes, des Chemins de fer , des bateaux à vapeur de 1907 à 2055, la décision du changement des bateaux passagers à vapeur comme la «Reine Astrid» par la construction des bateaux à moteur à Diesel ITB et M/B a été prise lors de la révision de la politique nationale des transports en 1950.

De 1951 à 1955, la colonie a construit 9 bateaux passagers modernes que nous avons été incapable de réparer et abandonnés dont trois sont encore là jusqu'à ce jour, qui ont été rebaptisés Colonel Kokolo, Colonel EBEYA et Goma. Un bateau express Kinshasa-Kisangani-Kinshasa, Général CONCERMACE qui deviendra plus tard M/B Kamanyola pendant la deuxième République et aujourd'hui, M/B HEWABORA.

Cette politique devrait être révisé en 1960 et en 1970, ce qui n'a pas été fait et cela jusqu'à ce jour, avec toutes les conséquences que nous connaissons aujourd'hui.

Sans une politique nationale de transport chiffré, avec la volonté politique de l'appliquer avec l'implication des tous les acteurs y compris la Société Civile de secteur du transport qui est le garant de la bonne Gouvernance de ce secteur, de la transparence et de la réalisation des tous les objectifs d'un service public de transport, la situation actuelle va perdure, ce que la population ne veut pas attendre parler, elle veut le

redressement de ce secteur maintenant, pas demain. Pour la population Congolaise, je veux aller à Inongo, Zongo, Basankusu, Buta, Manono, l'horaire des départs des bateaux, avions, trains et autocars sont disponibles, avec le jour et l'heure exacte, ça doit être de cette manière chaque jour et chaque semaine.

Un citoyen Congolais ou étranger décide de s'installer à Mondjolongu, sur la rive droite de la rivière Lopori, à 350 Kilomètres au Nord-Ouest de Basankusu et à 100 Kilomètres de Lisala et à 1.274 kilomètres au nord-ouest de Kinshasa, je charge mes marchandises à Kinshasa, je dois les recevoir à Mondjolongu dont moins de 30 jours. Voilà le système de transport voulu par les Congolaises et Congolais.

La population Congolaise veut un système de transport qui répond aux besoins des citoyens et de développement du pays.

L'industrie Nationale de transport des passagers est très différente de l'industrie nationale de transport conventionnel à savoir : transport des marchandises, constructions des infrastructures de transport (routes, aéroports, ports et Chemins de fer), des équipements des transports (avions, bateaux, trains, camions et autobus) et la gestion opérationnelle (bonne Gouvernance).

L'industrie Nationale de Transport des passagers est constituée des équipements (des bateaux, avions, autobus et trains des passagers) et des infrastructures (routes, aéroports, balisage des fleuves, affluents et lacs, entretien régulier des voies des chemins de fer). Le passager veut prendre son moyen de transport dans le point A pour arriver au point B, point final, il ne veut rien savoir ou attendre, pour lui, c'est son voyage tout court.

La RDC dispose tous les moyens nécessaires pour reconstruire son industrie nationale du transport des passagers, mais également son industrie du transport conventionnelle, mais il lui manquait seulement la volonté politique de ses Dirigeants et la mobilisation de la Société Civile du transport. Les nouvelles Autorités issues des élections du 28 décembre 2018 ont la volonté politique d'avancer dans cette voie et la société civile est là pour les soutenir, capable de bouger des lignes, alors mettons-nous au travail maintenant

Quel est alors la situation de l'Industrie Nationale du transport des passagers et de transport conventionnel de la RDC en 2019.

- ***Transport des passagers par navigation intérieure ;***
- ***Transport des passagers par transport aérien ;***
- ***Transport des passagers par route (urbain et interurbain) ;***
- ***Transport des passagers par chemins de fer***

C. LA PRESENTATION DE LA RDCONGO

La République Démocratique du Congo est un pays d'Afrique centrale avec 2 345 000 kilomètre carre et 100 millions d'habitants en 2019 (non officiel).

La RDCONGO partage ses frontières avec l'Angola, le Rwanda, le RCA, Burundi, L'Ouganda, le Soudan, le Congo, le Tanzanie, et la Zambie.

LA RDC est composée de 26 Provinces conformément à la constitution de 2006 et toutes les provinces sont très riches en ressources naturelles de sol et de sous-sol avec un système hydrographique très dense qui forme 11.000 kilomètres des voies navigables.

Elle est constituée de 450 ethnies regroupées dans 4 grands groupes ethniques qui sont les BANGALA, LES BALUBA, LES BAKONGO et les SWAHILI, ce qui forme une grande richesse culturelle pour ce pays. La RDC connaît beaucoup de problèmes de gouvernance et le pays sort d'une guerre de plus de 15 ans qui a coûté la vie à plus de six millions des congolais.

La RDC est un pays poste conflit qui a besoin de la paix pour consolider sa jeune démocratie et lui permettre de jouer son rôle en Afrique et dans le monde.

D. La SOCITRA

Fondée le 23 décembre 2017 à LUBUMBASHI, par les Organisations de la Société civile (Syndicats des travailleurs et des Employeurs, des ONG et des Associations professionnelles qui œuvrent dans les dix sections du transport) qui ont des activités dans l'une des dix sections industrielles du transport repris ci-dessus, après avoir constaté la faillite de l'industrie nationale de transport qui n'est plus capable de jouer son rôle traditionnel (transport des biens et des personnes dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et avec un temps très réduit), la mort de plusieurs passagers par voie fluviale, routes, Avions et Chemins de fer, pendant l'exercice 1997-2017 et l'absence de la Société Civile dans le secteur du transport alors qu'elle dispose des Organisations dynamiques et capables de représenter les intérêts de la population, des professionnels et usagers de transport sur le plan national, provincial et local.

Par définition : la société civile est un groupe de pression qui regroupe notamment les organisations syndicales et patronales (les "partenaires sociaux"), les organisations non gouvernementales (ONG), les associations professionnelles, les organisations caritatives et les organisations de base. La Société Civile s'est des Organisations qui impliquent les citoyens dans la gestion de la gouvernance de la vie publique nationale, provinciale et locale.

La Société Civile Nationale de Secteur du Transport de la RDC représente la volonté affirmée de la population Congolaise de participer à la gouvernance de ce secteur sur le plan national, provincial et local. Elle a une perception des questions de transport qui lui sont propres et qui reposent sur l'application des normes nationales, régionales et internationales en vigueur, mais également sur toutes les questions de l'intérêt national qui ne sont pas nécessairement représentative de la société Congolaise dans son ensemble.

Dans tous les pays Africains, la Société civile est à l'avant-garde de la lutte pour la mise en place d'une politique nationale du transport qui repose sur un système de transport moderne, rapide, sécurisé et respectueux de l'environnement qui s'appuie sur des infrastructures et des équipements du transport moderne.

Lors de son assemblée générale constitutive du 23 au 24 décembre 2017, des Organisations de la Société Civile qui œuvrent dans le secteur du transport sur toute l'étendue de la RDC, lui ont confié la mission suivante :

- Représenter la population Congolaise en général, les syndicats, les ONG, les professionnels et les usagers de secteur du transport de la RDC en particulier sur toutes les questions qui touchent le transport sur le plan national, provincial et local mais également sur le plan international ;

- De participer à la prise des décisions à tous les niveaux du secteur de transport et donner son point de vue pour l'intérêt général ;
- Participer à la mise en place de la politique nationale de secteur du transport et assurer sa promotion ;
- Lutter et Eliminer les causes qui ont entraîné la faillite de l'industrie nationale du transport ;
- Contribuer à la mise en place d'une législation qui organise tous les sections du transport en général et de transport des passagers en particulier ;
- Moraliser la vie publique dans l'industrie nationale du transport ;
- Défendre et préserver les intérêts de la population dans le secteur du transport ;
- Lutter contre la politisation à outrance des Entreprises publiques du secteur du transport et contribuer à l'assainissement de la gestion de ses Entreprises et en prévenant la corruption, le vol, les détournements et le népotisme ;
- Soutenir la politique de la modernisation de secteur de transport prise par les Autorité ;
- Etablir régulièrement les rapports sur l'état de lieu de l'industrie du transport à l'intention des Autorités et de la population.

Le Gouvernement Congolais, l'Institut du travail d'Afrique Centrale «ITAC», la Fédération Internationale des ouvriers de transport «ITF» et le Conseil Panafricain des Sociétés Civiles des Secteurs des Transports «CPST», l'Association Internationale de l'Aviation Civile «AITA», Association des ports des côtes occidentales de l'Afrique soutiennent sans réserve, le travail de la SOCITRA sur le terrain en RDC et l'aide à réaliser tous ses objectifs.

Contact :

SOCITRA, Tél : 00243903635328 E-mail : SOCITRA.drc@gmail.com

E. PRESENTATION DE L'INDUSTRIE NATIONALE DE TRANSPORT DES PASSAGERS DE LA RDC.

1. TRANSPORT URBAIN DES PASSAGERS.

On ne doit pas parler de l'industrie national du transport urbain sans parler des infrastructures modernes du transport (belles routes, postes de signalisation et de régularisation, mobiliers urbains et éclairages publics), des équipements du transport (véhicules en bonne état de circulation) et des Ressources Humaines (des femmes et des hommes chargés de faire fonctionner cette industrie : chauffeurs, garagistes, policiers, Agents de sécurité, Agents d'entretien routier et c....).





Il ne faut pas se cacher la face, le système de transport en commun de la RD Congo est très mal organisé surtout dans les grandes villes telles que : Kinshasa, Lubumbashi, Matadi, Goma, Kisangani, Boma, Bukavu, Béné ainsi d'autres. Souvent, ce sont les privés qui assurent 98% de transport en commun et 2% seulement pour le service public. Il n'y a pas des infrastructures de transport urbain moderne, pas des équipements qui répondent aux normes et les ressources humaines qualifiées.

Les vélomoteurs-taxis ont connu un développement sans précédent au cours des cinq dernières années. On compte actuellement plus dix millions des Taxi-Motos sur toute l'étendue de la RD Congo pour un investissement estimé à plus de 200 millions de dollars us, exclusivement financé par les privés.

On compte plus de 4 millions de vélo-taxi (TOLEKA) en RD Congo qui sont utilisés comme transports en commun dans $\frac{3}{4}$ des Provinces de la République Démocratique du Congo. Le développement rapide des taxis motos a réduit considérablement les activités de TOLEKA et tous les Experts sont d'accord que, d'ici l'an 2025, les Vélo-Taxi disparaîtront au profit de taxi-moto.

Il se pose actuellement un grand défi portant sur l'organisation de secteur de Taxi motos par le pouvoir public qui semble dépasser par l'arrivée massive de ce moyen de transport en commun qui envahie actuellement toutes les villes du pays et qui exige une organisation efficace et des solutions immédiates

La SOCITRA a demandé à son affilié, la Centrale Syndicale UTEA, d'intégrer dans sa fédération Nationale des Ouvriers du Transport et Industries connexes (FNOT-UTEA), l'Union des Taximens Moto du Congo «UTMC» qui, avec le soutien du Ministère du transport et des Autorités Urbaines et provinciales arriveront dans un bref délai d'organiser cette Sous-Section de transport en commun, comme il est le cas dans plusieurs pays de l'Afrique Centrale comme le Rwanda.

Pour le moment, ce n'est pas le cas, il existe un désordre indescriptible dans cette sous-section de Taxi Moto que nous ne pouvons pas expliquer, comment le Rwanda a très bien organisé cette sous-section et la RDC ne parvient toujours pas à organiser la nôtre alors que le taxi moto transporter aujourd'hui à Kinshasa, plus de trois millions de personnes par jour, plus que tous les transports en commun.

Il est vrai qu'il existe beaucoup de défis dans cette sous-section mais nous devons y faire face en trouvant des solutions qui se résument par la capacité de Gouvernement de résorber ces défis à savoir :

- Procéder à un éventaire complet des tous les motos en circulation dans chaque quartier, village, ville, territoire, commune et province ;
- Vendre les plaques d'immatriculation à tous les motos qui existent en RDC dont le nombre est évalué à plus de dix millions de pièces aujourd'hui pour très bien les

identifier car le nombre passera de 10 millions vélomoteurs à 25 millions au cours de cinq prochaines années ;

- Formation de trois à cinq jours des Taximens moto sur le code de la route et les règles de base des relations publiques (Il faut être le détenteur de permis de conduire la moto après la formation, avant de circuler dans les chaussées)
- Vendre la vignette à chaque moto taxi (de 10 à 15 Dollars Us) ;
- Equiper chaque mototaxi des matériels de protection individuelle et collective ;
- Informatiser la gestion des tous les Taximens moto.

Il existe pour le moment en RDC une seule Entreprise publique des transports en commun (SOTRACO) qui exploite moins de 50 bus aujourd'hui sur toute l'étendue de la RDC et comme toujours, cette Entreprise créée par le Gouvernement en 2010 est déjà en cessation de paiement, c'est-à-dire en faillite.

Nous ne devons pas oublier sur le plan économique et social, le rôle joué par les pousse-pousseurs dans les grandes Villes en assurant le transport de proximité des biens pour plusieurs centaines de milliers de tonnes par an.

On estime que ces pousse- pousseurs ont transporté en 2017, deux fois plus des biens que tous les transporteurs routiers réunis sur axe Boma-Matadi-Kinshasa.

Selon l'étude réalisée par l'Institut du Travail d'Afrique Centrale (ITAC) en 2017, la Ville Province de Kinshasa compte 12 millions d'habitants répartis dans 24 Communes ; elle connaît une progression démographique de 3% par an. Les besoins de transport en commun par commune étaient évalués en 2017 comme suit : 30 bus de 25 places (esprit de vie), 100 taxis, 1.000 vélomoteurs par jour par Commune, soit 720 minibus de 25 places assises, 2400 taxis et 24. 000 vélomoteurs pour toute la Ville de Kinshasa.

Selon cette étude, six millions des personnes se déplacent chaque jour à Kinshasa, d'une commune à une autre, et ont besoin d'un moyen de transport décent, moderne, rapide et respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui, à cause des difficultés des transports en commun dans les grandes Villes, le temps d'attente d'un bus, taxi ou train est passé de cinq minutes en 1959 pour atteindre 67 minutes en 2018, et chaque jour les entreprises de grandes Villes perdent plus de 1.750 000 dollars Us à cause de deux millions des heures de travail perdues chaque jour par les travailleurs et fonctionnaires de toutes les grandes Villes à cause des arrivées tardive dans le milieu du travail.

L'étude démontre que le Gouvernement congolais peut résorber les problèmes de transport en commun en construisant trois usines de fabrication des motocyclistes dont l'une à Kinshasa pour servir les Provinces de Bandundu, Bas-Congo et Equateur, une autre à Lubumbashi pour les Provinces du Katanga, du Kasai et de Maniema, et enfin une usine à Kisangani pour la Province Orientale, Nord et Sud KIVU. Il est possible de demander aux partenaires Chinois ou des Congolais d'investir dans ce secteur en leur accordant des facilités financières et douanières. Comme il est le cas au Rwanda, nous devons avoir des vélomoteurs électriques qui n'utilisent pas des carburants (essences).

Les trois usines doivent être subventionnées par l'Etat congolais ; ce qui permettra de réduire sensiblement le prix des vélomoteurs et d'accroître le nombre de vélomoteur par habitant (Au Vietnam, Laos et Indonésie, huit habitant sur dix disposent un transport individuel par vélomoteur).

Il sera nécessaire que les Société de distribution des motos puissent accorder des crédits aux Enseignants, policiers, militaires, infirmiers, journalistes, travailleurs agricoles, paysans, en bref à chaque travailleur et fonctionnaire sur toute l'étendue de la R.D.CONGO. Il sera nécessaire d'étudier comment équipe chaque paysan de ce moyen de transport moderne et rapide afin de réduire sensiblement le déplacement à pieds.

Ce qui va réduire à 80% des retards constatés aujourd'hui et toutes sortes des difficultés des transports auxquelles les grandes Villes de la RD Congo et le monde rural sont confrontées.

Le vélomoteur est au cœur du système de transport en commun en Afrique Occidentale et dans les pays d'Asie du Sud-est. La R.D.Congo peut résorber ses difficultés de transport en commun en suivant cet exemple car SOCITRA ne croit pas aux investissements couteux d'achat des bus dont la durée de vie ne dépasse jamais 2 ans à cause de très mauvais état des routes et de l'absence des infrastructures routières de nos 35 Villes.

Le cas de la Société des Transports Urbain du Congo(STUC) où le Gouvernement a dépensé 40 millions de dollars pour acheter 200 bus dont la durée de vie n'avait pas dépassé 36 mois à cause de mauvais état des routes, est encore dans la mémoire des Congolais.

Les difficultés des transports en commun à Kinshasa et dans les Provinces sont aggravées par le réseau routier très médiocre lequel complique le maintien en bon état des matériaux de transport empêchant ainsi une bonne exploitation des bus, des taxis et des vélomoteurs.

Tout investissement dans le secteur de transport en commun ne sera pas rentable, tant que des infrastructures routières urbaines ne seront pas reconstruites, comme le souhaite la population.

La construction des saute-moutons dans les différents points de la ville de Kinshasa avait donné de l'espoir à la population qui était convaincu du début des grands projets de construction des infrastructures urbaines modernes, mais le temps que les constructions des saute-moutons a pris (de sept mois à l'infinie) , envoie un très mauvais message à la population qui commence à se décourager et surtout que le Saute-Mouton est devenue un obstacle majeur pour circuler dans la partie Est de la ville de Kinshasa.

Nous ne devons pas terminer ce chapitre sans parler du transport en Commun fluvial entre Kinshasa et Brazzaville qui fait partir de transport urbain entre les deux capitales les plus rapprochées du monde où 150.000 personnes faisaient les navettes chaque jour entre les deux rives du fleuve Congo, avant des événements tragiques de 2015 où les Congolais de Brazzaville ont chassé plus d'un million des Congolais (RDC) sans prévenu dans des conditions humiliantes. Aujourd'hui le transport en commun entre les deux villes est tombé à moins de 5.000 passagers par jour.

Malgré cette diminution de notre des personnes qui traversent les deux rives par jour, ils ont besoin des flottes modernes, rapides, sécurisés et respectueux de l'environnement.

Les $\frac{3}{4}$ de flottes de pool MALEBO qui assurent le transport des passagers entre Kinshasa et Brazzaville ont plus de 50 ans d'âge et ne sont plus adaptées aux normes internationales des transports des passagers. Elles doivent être remplacées le plus rapidement que possible afin d'éviter qu'un jour un bateau tombe en panne au milieu du fleuve (c'est souvent le cas aujourd'hui mais pas encore mort d'hommes) pour enfin terminer sa course dans la chute de Ngaliema avec des centaines des passagers disparus, ce qui va encore ternir d'avantage l'image de la RDC.

Nous proposons aussi qu'un transport des passagers modernes, rapides, sécurisés et respectueux de l'environnement puisse être mis en place pour transporter les personnes et leurs biens entre Kinshasa et Maluku mais également pour faire du tourisme entre deux localités et pourquoi pas jusqu'à Kwamouth à l'embouchure du fleuve Kassaï.

Nous tenons aussi sur l'ouverture de transport fluvial dans la rivière Ndjili qui partira de pont Ndjili jusqu'à la gare fluviale dans la commune de la Gombe. Il revient au Gouvernement d'étudier cette possibilité de transport en Commun.

Il est urgent que les deux Gouvernements de la RD. Congo et de la République du Congo puissent investir dans le transport des passagers sur le pool MALEBO en attendant la construction du pont route rail entre Kinshasa et Brazzaville qui va relier Brazzaville et Luanda, Kinshasa et Yaoundé.

La grande difficulté des organisations syndicales des travailleurs des transports de la R.D.Congo reste, comment organiser les travailleurs des mini bus, des taxis, des vélomoteurs, des pousse-pousseurs et des chargeurs urbains. Il revient aux organisations syndicales des travailleurs du transport, membres de la SOCITRA de mettre tout en œuvre pour que ces trois millions des travailleurs du transport urbain puissent être organisés afin de constituer une véritable force sociale qui peut être très utile pour le pays et les syndicats.

La Société Civile Nationale de Secteur du Transport de la RDC, lors de son prochain Conseil d'Administration présentera au Gouvernement Congolais un cahier des charges portant sur le transport urbain dans 35 Villes de la RD Congo.

2. TRANSPORT ROUTIER

Comme il est le cas pour le transport urbain, le transport routier pour être efficace et rentable doit être appuyé par les infrastructures routières durables (des routes construites selon les normes internationales en vigueur et des routes que la population qualifie de «12 mois» construites par des Chinois et qui se dégradent rapidement, des routes qui sont construites avec la complicité des Dirigeants corrompus dans la majorité sont encore aux affaires aujourd'hui), des équipements routiers et des ressources humaines très bien formées et compétentes. On ne doit pas construire une route sans laisser un AER (Agents d'entretien routier). Chargé d'assurer un entretien régulier de cette route et de signaler toute anomalie constante dans l'infrastructure pour le réparer rapidement.

La RD Congo compte aujourd'hui 153.209 kilomètres des routes, 2.801 kilomètres des routes macadamisés, 7.400 kilomètres des routes urbaines, 58.305 kilomètres des routes nationales et 86.615 kilomètres des routes d'intérêt local.



153.209 kilomètres dont 64% sont hors usages (surtout les routes de déserte agricoles), 9 % des routes en bon état et 25 % des routes en très mauvais état de circulation.

A l'époque des grandes provinces et avant la mise en place de 26 nouvelles provinces conformément à la constitution de 2006, Il n'y avait que deux Chefs-lieux des provinces qui étaient reliées entre elles par la route ; il s'agit de Matadi et Kinshasa. Aucune autre Chef-lieu des provinces n'était reliée par une route en très bon étant.

Kinshasa est relié à Mbandaka et à Kisangani par le fleuve Congo, Kinshasa-Bandundu par le fleuve Kassaï et Bukavu-Goma par le lac Kivu. Il existe des routes relient chaque Chef-lieu de 26 provinces, mais malheureusement elles sont toutes en très mauvais état de circulation.

En ce qui concerne les nouvelles provinces, Kenge et Kikwit sont reliés à Kinshasa par la route nationale N°1 et Matadi-Kinshasa.

La situation est encore très grave aujourd'hui, elle reste inchangé pour 22 provinces sur 26 que compte la RDC. Il faut retenir que des routes existent, ils sont seulement en train mauvais état ou la nature a repris ses droits qu'il faut ouvrir toutes ces routes d'ici l'an 2031. La RDC dispose des ressources nécessaires pour construire des infrastructures routières modernes qui vont reliés tous les chefs-lieux des provinces (par exemple Kananga-Mbuji-Mayi-Lodja-Kindu-Bukavu-Goma-Bunia-Kisangani-Isiro-Buta-Bumba-Lisala-Gemena-Gbadolité-Zongo) au nord et centre, Kinshasa-Kenge-Kikwit-Kananga-Mbuji-Mayi-Kamina-Lubumbashi-Kalemie-Fizi-Bukavu-Goma.

Il faut prendre l'avion pour aller de Kinshasa dans $\frac{3}{4}$ des Chefs-lieux des provinces, il n'y a pas des routes et il n'y a pas non plus des infrastructures fluviales pour transporter les personnes et leurs biens, l'intégration nationale de système de transport reste un défi majeur pour le Gouvernement Congolais.

Comme l'avait, si bien dit le Président Nelson MANDELA, nous citons **«la population constatera que l'Etat Sud-Africain existe vraiment par construction des infrastructures routières modernes, et partout où il existe un Sud-Africain, il faut une belle route, nous allons construire 5.000 kilomètres des routes pendant nos cinq ans de pouvoir afin de cimenter notre Unité Nationale»**

Pourtant pendant la colonisation, Kinshasa était reliée par tous les Chefs-lieux des provinces par route, grâce à une politique des routes rurales modernes (terres battues) et le système de transport routier moderne, la RDC était leader des belles routes en Afrique Centrale.

En principe et selon plusieurs études, si la RDC avait connu un développement normal, avec une infrastructure routier moderne, les 30% de la population Congolaise devrait voyager par la route, chaque année, soit 30 millions des passagers qui devraient apporter beaucoup d'argent au secteur s'il existait des bonnes routes et des équipements des transports routiers.

C'est la même politique qui est applique aujourd'hui par l'Afrique du Sud, la Namibie, le Botswana en Afrique et l'Equateur en Amérique latine. Comme l'avait si bien dit le Président Equatorien, Raphaël COLLONA, avec sa révolution citoyenne, nous citons **«le fondement de notre Révolution Citoyenne passe obligatoirement par la construction de 20.000 kilomètres des routes qui vont jeter la base de notre développement social, économique, culturelle et moral afin de sortir 60% des Equatoriens de la pauvreté»**.

Nous avons perdu beaucoup de temps pendant plus d'un demi-siècle en détournant l'argent de l'Etat et les Congolais ont fait du vol, de la corruption, des détournements, de clientélisme et de népotisme ; des institutions diaboliques pour détruire leur propre pays et leur population. Alors que plus de 500 milliards de dollars volent à la RDC et à sa population, du 01 janvier 1959 jusqu'au 01 janvier 2019 pouvaient aider le pays à se développer en s'appuyant sur le développement d'un système de transport moderne car sans un système de transport moderne (des belles routes, chemins de fer, aéroports modernes, le fleuve Congo et ses affluents, les lacs très bien entretenus, les ports modernes et c..), la RDC ne sera jamais développé.

Pendant cette période ou les $\frac{3}{4}$ des routes de déserte agricole laissent par les colonisateurs Belges ont disparu et pour permettre aux Congolaises et Congolais de voyager en toute sécurité par des routes dans leur pays. La Société Civile de secteur du transport soutiendra sans réserve l'exécution du plan de construction des routes KINSHASA-KIKWIT-KANANGA-MBUJMayi-LUBUMBASHI-KAMINA-KALEMI-KINDU-BUKAVU-GOMA-BUNIA-KINGASANI-ISIRO-BUTA-BUMBA-LISALA-BUSINGA-GEMENA-ZONGO. (La route des étoiles du Nord).

La Route Mbuji-Mayi-Lodja-Kindu-Kisangani, la Route Kikwit-Mbandaka-Boende-Basankusu-Bongandanga -Lisala et c...

Il n'existe pas aujourd'hui un plan crédible de reconstruction d'au moins 5.000 kilomètres des routes bitumées et 10.000 kilomètres en terre battue, capables de rétablir le réseau routier national d'ici 2031, la SOCITRA travaillera activement de concert avec le Gouvernement pour que ce plan puisse être exécuté sans délai.

En ce qui concerne le voyage des passagers, par la route sur toute l'étendue de la RDC, nous regrettons que la situation restera encore la même pendant longtemps et des pauvres passagers Congolais continueront à mourir par des accidents des routes provoquent par les mauvais états des routes et des équipements des transports vétustes avec des personnels non formés et incompetents .

La Société Civile de secteur du transport ne croit pas que la RDC recevra de l'argent à l'extérieure du pays pour construire ses routes, voilà pourquoi, nous proposons au Gouvernement de revenir avec le système des impôts obligatoires pour chaque citoyenne et citoyen qui a plus de 18 ans, qui doit payer 20 FF par l'an, soit 2 milliards de Dollars Us par l'an 100 millions d'habitants et qui seront investie dans la reconstruction des routes, des aéroports, des chemins de fer, entretien des voies navigables et c...

Comment voyager dans des très bonnes conditions des confort et de sécurité en RDC ? Alors qu'il s'agit d'un droit fondamental et inaliénable. La Société Civile Congolaise de secteur du transport continuera à conseiller le Gouvernement Congolais qui doit travailler activement pour éliminer les causes qui provoquent les morts désormais injustifiées des passagers Congolais qui voyagent sur les routes de la RDC. Grace à ses partenaires internationaux, comme l'ITF, la société civile de secteur du transport va renforcer ses capacités opérationnelles de lutte afin que la RDC puisse être dotée d'une infrastructure routière digne de son nom pour que, le voyage puisse être transformé à une partie de plaisir et non de mort et de calvaire.

La RDC qui est un pays, membre de la Communauté Internationale doit se conformer aux normes internationales en matière de participation des citoyens à la prise des décisions politiques, économiques, sociales et culturelles conformément à la déclaration de Cotonou, de l'Union Africaine. Il est absolument urgent que la Société Civile de secteur du transport comme d'autres secteur stratégique comme développement rural, Mines et Energie, Agriculture, Défense Nationale et sécurité composent des syndicats des travailleurs du transport et des ONG qui œuvre dans ce secteur puisse participer à la prise des décisions au nom de la population sur toutes les questions qui concernent ce secteur sur le plan national, provincial et local. C'est le prix à payer pour tout Gouvernement démocratique et pour l'Etat de droit qui doit avoir des pratiques et des Directions démocratiques, entièrement contrôle par les citoyens qui sont organisés dans les Associations et ONG, en bref, la RDC doit être un Etat de droit.

La SOCITRA offre au Gouvernement Congolais par l'entremise du Ministère Nationale et Provinciale du Transport toute sa collaboration pour que nous puissions travailler de concert dans le secteur routier pour éviter des erreurs du passé, de respecter et faire respecter les normes nationales et internationales en matière de la construction des routes et de lutter contre la corruption, le vol et les détournements qui minent le secteur de construction des routes au cours de vingt dernières années.

La Société civile du secteur du transport présentera au Gouvernement Central avant la fin de cette année 2020, des projets de loi sur le transport des passagers par la route, Navigation intérieure, Chemin de Fer, Air et par la Mer avec objectif d'améliorer sensiblement les conditions de voyage des passagers sur toute l'étendue de la RDC.

En ce qui concerne la politique de l'intégration sous régionale dans le secteur routier, SOCITRA et les Sociétés Civiles des secteurs des transports des pays, membres de la CEEAC doivent travailler de concert pour que tous les projets sous régionaux dans

le secteur de transport routier puissent être réalisé afin de faciliter l'intégration de secteur du transport en Afrique Centrale. Il s'agit :

- La construction de la route Douala-Bangui-Zongo-Gemena- Businga-Lisala-Bumba-Kisangani-Bunia-Beni-Kampala-Nairobi- Mombasa ;
- La construction de la route Cap Town-Johannesburg-Windhoek -Luanda-Lufu-Matadi-Boma-Moanda-Cabinda-Pointe-Noire-Libreville-Douala-Yaoundé-Djemena-Bangui ;
- Le pont route rail KINSHASA-BRZZAVILLE.

3. PORTS ET DOCKERS :

L'industrie portuaire nationale est constituée des ports fluviaux, lacustres et maritimes. Les ports sont des infrastructures portuaires constituées des quais, des magasins, des parcs pour entreposer les marchandises solides les équipements portuaires sont constitués des grues, des Camions grues etc. et en fin des ressources humaines qui doivent être très bien formées, compétentes et très bien payés.

On compte en RD. Congo 12 ports fluviaux (Kinshasa, Mbandaka, Bumba, Aketi, Lisala, Ilebo, Basankusu, Boende, Basoko, Dongo, Kikwit- Bolungu, Bandundu, Benadibele), 6 ports lacustres (Kalemie, Uvira, Bukavu, Kavumbi, Moba et Goma) et 3 ports maritimes (Matadi, Boma et Banana) qui sont aujourd'hui dans est très mauvais état dont 3/4 ne fonctionnent presque plus à cause de manque des équipements portuaires, de la formation du personnel et des Entreprises Agricoles dont 98% ont fermé depuis la Zaïrianisation de mauvaise époque.

Cette situation est motivée par la crise grave que traverse l'industrie portuaire nationale. Si à l'intérieure du pays, la faillite des ports fluviaux et lacustres est provoquée par la disparition de 98% des Entreprises agricoles qui fournissaient aux ports fluviaux et lacustres des marchandises à l'import et export, ce n'est pas le cas pour les ports maritimes qui souffrent des problèmes graves de la mauvaise gouvernance des ports, la dégradation des infrastructures, manque des équipements portuaires, l'absence de la formation continue du personnel, de la corruption endémique, du clientélisme, de népotisme, des détournements et de la concurrence déloyale influence par les Dirigeants politiques corrompus dans le seul but de détruire l'industrie portuaire national.

Le port de Matadi souffre aujourd'hui de cette concurrence déloyale, l'œuvre d'un pouvoir prédateur qui a saigné à blanc la RDC de 1997 jusqu'à ce jour.

La politisation à outrance des Entreprises publique du transport, l'ingérence manifeste du Gouvernement dans la gestion courante des Entreprises et les pillages organisés par les préposés du Gouvernement ont entraîné nos ports à l'état ou ils se trouvent aujourd'hui et très bien connu des Autorités. Dans la section des ports, les Dirigeants ne sont pas désignés à cause de leur compétence, l'intégrité et le sens aigu de responsabilité mais grâce au clientélisme politique et au tribalisme de mauvais gout qui n'apporte absolument rien au pays, vous pouvez voler, détourner de l'argent, ou être coupable de la corruption, tant que vous serez soutenue par votre parrain politique et les Congolais de votre tribu que vous manipulez, vous resterez sur place, voilà comment nos ports sont gérés. Dans ce mode de gestion de prédation qui ne tient nullement compte des règles de gestion et de méritocratie, il ne faut pas s'attendre à un quelconque résultat, c'est le cas aujourd'hui avec nos ports.

Au même moment dans les ports de Pointe Noire, Douala, Luanda, Lobito et Kribi, c'est de l'ordre, la méritocratie, l'excellence et la moralité dans la gestion et voilà comment ces ports se développent et sont tous compétitifs.

Pour SOCITRA, aucun investissement ne sera capable de redresser nos ports, tant que la gestion de prédation ne sera pas éliminée dans nos ports maritimes et tant qu'ils resteront sous le contrôle de la Bourgeoisie Comprador qui a saigné à blanc la RDC, pendant 21 ans. Il faut chasser tous ces dinosaures et assainir la gestion de nos ports maritimes pour les rendre compétitive.

Dans tous les ports de la RDC à l'exception de port de Kinshasa qui a une infrastructure d'accueil des passagers en très mauvais état (Pillé), tous les autres ports n'ont pas des structures d'accueil des passagers qui attendent leur bateau passager avant de voyager, si ces bateaux existaient

Dans le cadre de développement de tourisme des masses sur le fleuve Congo, ses affluents et lacs avec acquisitions des nouveaux bateaux de croisières sur le bief supérieure (Kindu-Lubutu), moyen (Kisangani-Kinshasa) et inférieure (Matadi-Boma), nous aurons besoin des installations d'accueil des passagers qu'il faut construire.

L'absence des investissements publics et privés dans l'industrie portuaire, des équipements portuaires modernes, la formation continue des cadres et la concurrence déloyale, imposée à nos ports et qui sont aggravés par la corruption, le clientélisme, le vol, les détournements et le népotisme sont aujourd'hui identifiés comme les causes principales de la faillite de cette industrie.

A notre connaissance, Il n'existe pas un plan national de redressement de l'Industrie Portuaire Nationale et nous sommes très heureux d'attendre parler du projet de la construction de port en eau profonde de Banana qui connaît actuellement un gaie d'intérêt et la réalisation de ce grand projet de l'industrie nationale de transport sera très bénéfique pour les passagers Congolais qui prendront des paquebots de Banana pour l'Europe et de Banana pour l'Afrique Australe.

Les ports fluviaux, lacustres et maritimes de la RD.CONGO ont besoin des capitaux et des hommes nouveaux pour se développer. Le Gouvernement doit imprimer cette nouvelle politique de gestion de l'industrie portuaire qui favorise le développement et la rend très compétitive.

La Société Civile de secteur du transport travaillera très étroitement avec le Gouvernement et les entreprises concernées pour sauver cette industrie qui connaît des difficultés énormes dont des solutions immédiates sont aux mains du Gouvernement.

En ce qui concerne l'intégration Sous-Régionale, la SOCITRA reste très attentif et encourage le Gouvernement de la RD. Congo de s'engager résolument dans l'intégration Sous-Régionale d'Industrie portuaire, en commençant d'abord par l'intégration de l'industrie portuaire nationale (imprimez le système de transport multimodal), avant de s'engager dans la politique d'intégration sous régionale. La construction rapide du port de BANANA reste le maillon fort de l'intégration sous régionale de l'industrie du port en Afrique Centrale.

Avec la modernisation du port de Pointe Noire et la construction de port en eau profonde de KRIBI au Cameroun, le projet de la construction de la route POINTE NOIRE-BRAZZAVILLE-KRIBI-YAOUNDE, la RD.CONGO sera vraiment isolée, il faut accélérer

la construction du port en eau profonde de BANANA, moderniser tous les ports existants, pour éviter que son industrie portuaire ne soit plus complète.

La modernisation des ports de LUANDA et de LOBITO, de la route LUANDA - KINSHASA, la reconstruction et la modernisation de chemin de fer LOBITO-DILOLO-KOLWEZI-LUBUMBASHI risque de faire disparaître les ports de BOMA et MATADI.

Le seul port capable de faire face à la concurrence avec des ports tels que : KRIBI, POINTE NOIRE, LOBITO et LUANDA reste la construction de port en eau profonde à BANANA, du chemin de fer et de l'autoroute BANANA-BOMA-MATADI-KINSHASA pour 600 kms. Ce qui va faciliter le transport des personnes et des biens et les passagers Congolais seront des grands bénéficiaires.

4. CHEMINS DE FER :

L'industrie nationale des Chemins de fer compte 3.461 Kilomètres des voies selon le bureau de transport de la Banque Mondiale, elle est constituée de Chemins de fer Kinshasa-Matadi, Ilebo-Kamina-Kalemie-Kindu, Lubumbashi-Dilolo et Kisangani-Lubutu. Les Chemins de fer Tshela-Boma et Bumba-Isiro ont été démantelés par le Gouvernement en 1980 pour le premier et 1990 pour le second. La politique de construction des Chemins de fer mise en place à l'époque colonial visait d'abord les besoins d'exportation des minerais de la colonie vers l'Europe, le Chemin de fer de la RDC n'a pas été construit pour favoriser l'intégration nationale.

Pendant 60 ans, de l'indépendance de la RDC, il revenait aux Congolais de construire des lignes des Chemins de fer qui devraient être les maillons de l'intégration Nationale et régionale, mais également de la consolidation de l'Unité Nationale, ce qui n'a pas été le cas, malheureusement. Nous avons été même incapables, de maintenir les 3.461 voies des Chemins de fer dans un Etat de fonctionnement normal.

Les Chemins de fer la SNCC et de la SCTP sont très mal entretenus et sont en très mauvais état physique et opérationnel. Selon les experts, c'est la cause principale des accidents que nous connaissons dans les Chemins de Fer dont les passagers sont les premières victimes innocentes.

Gare de Kinshasa, train passager SCTP en route pour Matadi



Si les Belges ont construit des Chemins de fer pour les besoins d'exploitation de la richesse du Congo-Belge, pendant 60 ans de l'indépendance, les Congolais devront construire des Chemins de fer, pour l'intégration nationale, ce qui n'a été le cas, malheureusement, comme d'habitude, nous avons perdu du temps et de l'argent pour rien faire. La construction des Chemins de fer Ilebo-Kinshasa et Kindu-Bukavu-Goma s'avérait très importante hier comme aujourd'hui.

Le Chemin de fer, Banana- Kinshasa-Ilebo-Kindu-Bukavu-Goma-Beni aura l'avantage de relier l'Océan Atlantique avec l'Océan Indien et la RDC sera le deuxième pays africain, après l'Afrique du Sud, d'avoir reçu ce défi économique. La Ville de Beni sera transformé à un grand port sec pour toutes les marchandises à l'import, comme à l'export en provenance de Mombasa pour le Rwanda et le Burundi.

La SOCITRA travaillera avec le Gouvernement Congolais pour que ce projet soit réalisé pendant l'exercice 2021-2031. Nous devons nous mobiliser pour la construction d'une industrie nationale des Chemins de fer durable.

La RDC dispose une industrie nationale des chemins de fer qui n'a pas connu un développement qu'on attendait d'elle et cela conformément au plan directeur de développement des chemins de fer de 1953 qui devrait relier Ilebo avec Kinshasa et Matadi avec Banana.

Le Chemin de fer vient en troisième position, après la route en ce qui concerne le nombre des décès des passagers pendant le voyage, le nombre exact des décès des passagers par chemin de fer n'est pas connu. Selon plusieurs sources, le nombre des décès dépasseront 2.000 personnes au cours des dix dernières années.

L'industrie nationale de chemin de fer de la RD.CONGO est en faillite et tourne seulement à 12% de sa capacité installée.

En 1955, l'industrie de chemin de fer de la R.D.Congo employait, 50.000 travailleurs pour enfin tomber à moins de 15.000 travailleurs en 1995 et 11.000 travailleurs en 2017.

En ce qui concerne, l'équipement ferroviaire, la RDC est le dernier pays en Afrique en ce qui concerne l'entretien des voies et des équipements ferroviaires qui sont tous en très mauvais état.

Ce qui veut tout simplement dire que, l'industrie nationale de chemin de fer connaît des difficultés énormes et ne peut se redresser sans une volonté politique librement exprimée des autorités nationales.

La dégradation des voies, le manque des matériaux roulants et d'entretiens des voies, les difficultés de l'exploitation, l'absence des investissements, la concurrence déloyale de la route (Matadi-Kinshasa), la mauvaise gestion et la corruption condamne l'industrie nationale de chemin de fer à la disparation certaine.

Les cheminots sont confrontés par les mauvaises conditions de vie et du travail, les salaires de misère et des arrières des salaires de 15 à 20 mois.

La Société Civile de Secteur du Transport travaillera de concert avec le Gouvernement Congolais pour trouver des solutions durables qui peuvent remettre l'industrie nationale de chemin de fer dans la bonne voie.

En ce qui concerne, le transport des passagers, les conditions de voyage des passagers Congolais sont devenues épouvantables, les passagers voyagent au-dessus des wagons sans aucune garantie de sécurité et en présence des Autorités du pays. Il faut assister à l'arrivée du train des marchandises à Lubumbashi en provenance d'Ilebo au Kasaï et à Kindu en provenance du Katanga pour se rendre finalement compte de la situation des passagers congolais des Chemins de fer, c'est triste et révoltant.

Les passagers voyagent au-dessus des wagons des marchandises dans le CFMK et à la SNCC ou des passagers voyagent dans des conditions inhumaines et sont tous exposés à la mort en cas de déraillement.

Il faut mettre fin à cette situation le plus rapidement que possible en dotant le Chemin de fer Congolais des Wagon de transport des passagers modernes et sécurisés.

Il sera hypothétique pour la RDC de parler du tourisme lorsqu'elle n'est pas capable de moderniser le transport des passagers par Chemins de fer, navigation intérieure, air et routes.

Il est vrai que le nombre des passagers transportés par le Chemin de Fer a connu une diminution drastique de plus de 81% par rapport à 1975, le moment où le Chemin de fer Congolais assurait les conditions des voyages les plus modernes que possibles et qui n'avaient pas à envier avec l'Afrique du Sud.

Aujourd'hui, les passagers sont délivrés à eux-mêmes et le Chemin de fer Congolais, représente aux étrangers et aux Congolais, ce qui a été la gestion de ce pays de 1960 jusqu'à ce jour. Le vol, les détournements, la corruption endémique à tous les niveaux, le clientélisme et le tribalisme ont eu raison de la RDC et ne lui ont pas permis de se développer.

En ce qui concerne, l'intégration des Chemins de Fer dans les réseaux Sous-Région, la SOCITRA travaillera avec le Gouvernement Congolais pour accélérer la Construction du pont route-rail Kinshasa-Brazzaville, connaître l'état d'avancement des travaux de réhabilitation de Chemins de fer Dilolo-Lobito mais également du projet de la construction de Chemin de fer Bukavu-Bujumbura- Dar-El- Salem.

Nous devons insister sur :

- La réouverture, la reconstruction et la modernisation de chemin de fer LUBUMBASHI-LOBITO ;
- La construction du pont route rail KINSHASA/BRAZZAVILLE ;
- La construction de chemin de fer ILEBO – KINSHASA-MATADI-BOMA-BANANA pour relier POINTE NOIRE à JOHANNESBOURG VIA à LUBUMBASHI ;
- La construction de chemin de fer KINDU-BUKAVU-GOMA-BENI, nous permettra de relier Beni à Mombasa

Dans le secteur de chemin de fer, nous voulons qu'un train qui quitte Pointe Noire puisse prendre des mines à Lubumbashi et les amener à LOBITO et vice versa.

C'est un rêve qui peut devenir une réalité, s'il existe dans la sous-région, une véritable volonté politique de l'intégration sous régional.

5. NAVIGATION INTERIEURE



Le bateau passager sur le fleuve Mékong (Vietnam) 2019, construit par un armateur Français, Express/Europe

La RD. CONGO compte 13.450 kilomètres des voies navigables (fleuves Congo, Kassaï, Oubangui et ses affluents) et 17.000 kilomètres, si nous ajoutons les lacs Kivu et Tanganyika et 25.000 kilomètres des voies navigables, si nous ajoutons les rivières Sangha et N’Goko en République du Congo/Brazzaville, constituant des véritables autoroutes naturelles qui ne sont presque pas exploitées par manque des équipements fluviaux, des investissements et de la volonté politique. La voie fluviale de la RDC devrait bénéficier d’un système de transport fluvial commercial très compétitif et rentable pour le pays.



M/B Colonel KOKOLO, navigant sur le fleuve Congo, entre Kinshasa et Kisangani, 2019

En 1958, on comptait en RD.CONGO 43 bateau de l’ONATRA (sur le fleuve Congo et ses affluents) et la SNCC (pour les Lacs Tanganyika et Kivu) dont douze bateaux passagers pour une population de 14 millions d’habitants, dont 3 millions des populations riveraines des 17.000 kilomètres des voies navigables.

En 1958, les bateaux passagers avaient transporté 612.000 passagers sur le fleuve Congo, ses affluents et sur les lacs (biefs supérieurs, moyens et inférieurs, et sur les lacs).

En 2017, les bateaux passagers de la SCTP (un seul bateau ITB COLONEL KOKOLO) et de la SNCC (aucun bateau passagers), ont transporté moins de 50.000 passagers pour une population de 80 millions d'habitants dont 21 millions de la population riveraine de 17.000 kilomètres des voies navigables.

En 1970, les bateaux passagers colonels EBEYA, TSHATSHI et KOKOLO sur l'axe Kinshasa-Kisangani, Majors Mudimbi, Lukusa et Vangu, sur l'axe Kinshasa-Ilebo, MB/Goma, Gombari et Gemena ont transporté 4 millions des passagers et en 2000, la RDC est restée avec un seul bateau passagers, colonel KOKOLO reconstruit en 1972 après son incendie à Kisangani.

M/B GUNGU construit en 1970 et lancé à la navigation en 1972 est le seul bateau passager construit par la RDC depuis 1960.

M/B GUNGU a été réquisitionnée en 1998 par l'armée pour servir comme hôtel flottant aux officiers pendant la guerre dans le Fleuve Oubangui, à son retour en 2003, il était seulement une épave, totalement pillé par les soldats.

Sur les Lacs Tanganyika, Maindombe et Kivu n'ont plus jamais vu un seul bateau passagers faisant partir de service public et cela depuis 1990. Heureusement pour le lac Kivu, les privés ont assuré le transport des passagers jusqu'à ce jour. Nous profitons de cette unique occasion pour féliciter et soutenir le Patron, un véritable patriote qui a construit des bateaux modernes qui font la fierté de notre pays, lesquels bateaux offrent toutes les normes de sécurité et de confort aux passagers.

Les services publics du transport des passagers par navigation intérieure ont transporté en 2018, moins de 150.000 passagers pour une population de 100 millions d'habitants, dont 21 millions des riverains de 17.000 kilomètres des voies navigables qui n'ont que le bateau ou la pirogue pour se déplacer.

Selon les études que l'ITAC/DESO a conduit, en 2017, les bateaux cargo des marchandises, les baleiniers et les pirogues motorisés ont transporté plus de 4 millions des passagers pendant l'exercice 2015-2017 alors qu'ils ne sont pas autorisés et adaptés pour transporter des passagers dont 5000 ou 8000 de leurs passagers ont trouvé la mort pendant le voyage par noyade pendant la même exercice.

Le déclin du système de transport fluvial et lacustre est un sujet de préoccupation majeur pour la population Congolaise en général et la Société Civile de secteur du transport en particulier, parce que dans un pays où il n'y a pas de routes, la navigation intérieure devrait jouer un rôle moteur, dans la transformation sociale, économique et culturelle du pays.

Aujourd'hui, l'industrie nationale de navigation intérieure est en faillite. Pour 13.450 kilomètres des voies navigables (17.000 kilomètres au total sur le réseau fluvial national), il n'y a que 2 bateaux (ITD/Kokolo et M/B Gungu) qui assurent le transport irrégulier des passagers (une seule fois par semestre), ils sont souvent immobilisés à cause de manque de carburants, contre 32 bateaux de moindre capacité exploités par des entreprises privées et des particuliers pour transporter les marchandises et qui transporter des passagers dans des conditions inhumaines

Depuis 1960 jusqu'à ce jour, il n'y a pas une politique nationale de transport des passagers alors que 21 millions des Congolais, riverains de la voie navigable ont besoin des 15 bateaux passagers modernes, rapides, sécurisés et respectueux de

l'environnement pour se déplacer sur le fleuve Congo et ses affluents et 5 ferries pour les lacs Tanganyika et Bukavu pour un investissement de plus de 500 millions de Dollars Us pendant 10 ans (2021-2031).

Comme il est le cas dans tous les secteurs de la vie nationale, si le Marechal MOBUTU a gaspillé des fonds publics pour danser les Djalelo pendant plus de 25 ans et dans la corruption, les régimes qui ont suivis ont pillé le pays et ont installé un système de prédation et de la corruption jamais connu dans le monde et qui a contribué d'une manière significative à la destruction du pays et des services publics que nous vivons aujourd'hui

Les congolais voyagent dans des conditions infra -humaines, exposés par les intempéries et dorment même au sol au-dessus des grumes et des sacs des produits agricoles, sans eaux potables, entassés comme des animaux, sans toilettes à bord des bateaux cargos construits pour 5 marins fluviaux, transportent des centaines des passagers sans aucune garantie de sécurité. Les enfants, les personnes âgées et les femmes voyagent dans ces conditions ; ce qui justifie le nombre, toujours grandissante des accidents fluviaux et des décès des passagers à bord de ces bateaux pendant le voyage. Une Congolaise passager à bord de radeau en provenance de la rivière LULONGA, il y était plus de deux cents passagers à bord de ce radeau. Cette femme que nous avons rencontré dans son radeau à Mbandaka en destination de Kinshasa pendant l'élaboration de ce rapport nous a déclaré nous citons « les Congolais sont des orphelins des pères et des mères, qui pensera un jour à nous pauvres citoyens pour nous construire un bateau passager comme à l'époque de nos parents ou je voyageait avec mes parents alors que j'avais huit ans , en deuxième classe à bord des barges MUYANZI, MUKONGO, MUNGWADI et c.. Poussent par ITB Colonel TSHATSHI, EBEYA ET MUNDIMBI, c'est triste pour nous les Congolais, les Chefs travaillent pour leurs ventres, familles et multiples concubines, ils nous ont abandonné dans la rue, qu'est-ce que vous voulez, c'est ça la RDC, ELOKO YA PAMBA, un jour le peuple Congolais réclamera ses droits et ça sera notre vrais libération » fin de citation

L'amertume de cette femme s'explique par les conditions de voyage infrahumaines dans les bateaux cargos, radeaux, pirogues motorisés et c... car un grand nombre de ces passagers n'arrivent jamais à destination, ils finissent leur voyage au fond du fleuve.

Ce qui justifie le nombre très élevé des accidents mortels sur le fleuve Congo, ses affluents et sur tous les lacs que comptent la RD.CONGO. Les organes de l'Etat congolais chargés d'assurer la sécurité de navigation, des personnes et des biens sont tous démissionnaires, minés par la corruption et sont incapables de jouer leur rôle.

Aujourd'hui en 2020, si le Gouvernement Congolais, sous la Direction de Son Excellence, Monsieur le Président de la République du Congo, Félix Antoine TSHISEKEDI veut palier à l'urgence, 20 millions de Dollars Us versent au Chanic Métal, suffisent pour réparer et moderniser l'ITB Colonel EBEYA (les ITB Colonel TSHATSHI, Major MUNDIMBI et LUKUSA et VANGU ont été vendu comme épave par les Autorités de l'ONATRA dans l'illégalité la plus absolue), M/B GOMA et GEMENA. Construire deux barges passagères type MUKONGO, MUNGWADI et MUSONGE (que les Autorités de l'Onatra ont vendu comme épave toujours dans illégalité) sur le fleuve Congo et ses affluents mais également des ferries qui sont tous démobilisés au port de Kalemie et de Goma et que les Chantiers Navals de Tanzanie peuvent réparer.

Pour assurer le transport dans toutes les conditions de sécurité et de confort de 21 millions des congolais riverains de 17.000 des voies navigables qui dépendent du transport fluvial et lacustre pour se déplacer, et de 10 millions des congolais qui préfèrent voyager par bateau que par avion, le Gouvernement congolais doit investir dans le secteur de transport des passagers et pourquoi pas sollicite un partenariat public et privé avec COSTA CROSIERE, MSC, GROUPE CARNIVAL, spécialisés dans le transport des passagers sur les voies navigables et dans les mers et les océans du monde que nous avons eu des entretiens au mois de juillet 2018 et qui sont disposés d'investir en RDC, si toutes les conditions étaient réunies .

Il est de la responsabilité du Gouvernement d'assurer :

- Le transport des passagers sur 17.000 kilomètres des voies navigables ;
- La coopération publique et privée pour l'exploitation durable de l'industrie de navigation intérieure ;
- la révision de code de navigation fluviale qui date des années 30, l'informatisation de la navigation fluviale et de maintenir la sécurité de navigation sur 17.000 kilomètres des voies navigables pendant 356 jours ;
- doter de la Régie des Voies Fluviales et de la Congolaise des Voies Maritimes des moyens conséquents pouvant leur permettre de jouer leur rôle.

Pour servir les 21 millions des congolais habitant dans les berges du fleuve Congo et ses affluents, les lacs et le bief maritime dont le transport fluvial reste le seul moyen de déplacement, et les 10 millions des Congolais qui préfèrent la voie fluviale et lacustre pour voyager, la RD. Congo doit construire à cet effet, 20 bateaux passagers au cours de 10 prochaines années (2021 à 2031) en raison de trois bateaux par an.

- Axe moyen du fleuve Congo (Kinshasa-Kisangani) a besoin de 5 bateaux passagers de même type que M/B GUNGU qui ont l'avantage de circuler pendant 365 jours sur le fleuve Congo et ses affluents ;
- Axe supérieur du fleuve Congo (Lubutu-Kindu) : deux bateaux de type M/B GUNGU ;
- Axe inférieure/ Bief maritime (Matadi -Banana) : trois vedette moderne type M/B : MATEBA ;
- BANANA(RDC) et SOYO (ANGOLA) : deux ferries ;
- Kasai (Kinshasa-Ilebo) 2 bateaux passagers type M/B Gungu ;
- Tshuapa (Kinshasa-Boende) 1 bateau, type M/B Gungu ;
- Lulonga (Kinshasa-Basankusu) 1 bateau, type M/B Gungu ;
- Oubangui (Kinshasa-Bangui-Zongo) 2 bateau, type M/B Gungu.

En ce qui concerne, les lacs Tanganyika et Kivu, ils ont besoin de 5 bateaux de croisières dont trois pour le Lac Tanganyika et deux bateaux de croisières pour le lac Kivu.

La Société Civile Nationale de Secteur du Transport est entièrement disposée d'accompagner le Gouvernement dans le cadre de redressement du secteur du transport des passagers en éliminant la corruption, le clientélisme, l'ingérence manifeste de la politique dans la gestion des Entreprises publiques du transport et le tribalisme.

Pour la Société Civile du secteur de transport il est inacceptable que le Gouvernement puisse se permettre d'abandonner un secteur stratégique et vital, comme le transport des passagers qui a un impact direct sur le plan social, politique, économique et culturel. Il est de notre devoir d'exercer des pressions pour que le gouvernement puisse jouer son

rôle dans ce secteur en faisant de la navigation fluviale et lacustre des biens et des personnes, une priorité absolue.

Selon l'Organisation Internationale de Tourisme, la RDC peut réaliser des recettes de plus de dix milliards de Dollars Us par l'an qui viendra du tourisme, si le Gouvernement Congo investissait dans le secteur de transport des passagers, assurait la sécurité maximale des personnes et des biens, entretenait ses parcs nationaux et organisait une industrie du tourisme dynamique.

Sur le plan sous- régional, la Société Civile de secteur du transport est favorable à l'ouverture du fleuve Congo et des lacs Tanganyika et Kivu aux trafics internationaux des biens et des personnes ; ce qui veut dire qu'un bateau qui quitte les ports de Brazzaville ou de Bangui peut prendre des marchandises et des passagers sur tous les ports fluviaux de la RD. Congo et vice- versa. Un bateau qui vient de BUJUMBURA, KIGOMA etc. peut prendre des marchandises et des passagers dans les ports lacustres de la RD. Congo et vice- versa.

Les Gouvernements de la RD. Congo, de la République du Congo, de la RCA, de Burundi et de Tanzanie doivent libéralisés le transport des passagers et des marchandises afin de soutenir la libre entreprise et l'intégration régionale.

La Société Civile de secteur du transport veut un transport des passagers moderne, , sécurisé , rapide et respectueux de l'environnement sur la voie navigable de la RD. Congo.

La SOCITRA ne supportera plus des morts désormais injustifiés pendant le voyage des congolais sur la voie fluviale, lacustre et dans le bief maritime.

6. AVIATION CIVILE

La RD. Congo était en 1980, le deuxième pays Africain qui disposait dix avions qui avaient tous, l'Age de moins de 15 ans, les Avions d'AIR ZAIRE n'ont jamais connu, un seul accident jusqu'à sa disparition en 1990. Aujourd'hui, on compte cinq aéroports internationaux, 15 aéroports nationaux et plus de 60 aérodromes qui sont dans état délabrement très avancé et c'est pitoyable pour un géant comme la RDC.



Nous savons que la demande est énorme et il y a que 4 avions (deux Airbus 320 et deux bombardiers. L'annonce de Chef de l'Etat sur la commande de deux Airbus 320 et de nous nous réjouissons des performances de Congo Airways en matière de la sécurité et du confort, et surtout des efforts très louables du Gouvernement de lui doter d'une flotte des nouveaux avions qui desserviront au moins trois fois par semaine, tous les aéroports de la RDC. Ce sont des très bonnes nouvelles pour les passagers Congolais.

Pour garantir la transparence et rassurer la population, la Société Civile de secteur du transport doit se rendre sur place au Brésil pour visiter cette Société et discuter avec son syndicat et la Société Civile de secteur du transport de Brésil afin de rassurer les passagers sur la viabilité de cette Société qui va nous délivrer des Avions. Cette visite de la Société Civile de secteur est un gag de sérieux et de la transparence pour le Gouvernement Congolais Nous attendons l'invitation de Son Excellence le Ministre du transport qui nous permettra de se rendre sur place au Brésil, aux frais du Gouvernement. La population Congolaise qui continue d'être victime des accidents des avions qui sont devenues permanents et qui est valablement représentée par la Société Civile de secteur du transport, doit être en amont des tous les initiatives du Gouvernement en matière du transport, afin de garantir la transparence, le goût de donner des rapports exactes, le dialogue et la concertation entre les Gouvernés et les Gouvernants. C'est ça l'Etat de droit.

La population ne veut plus vivre l'expérience deux avions BOMBARDIER que le Gouvernement a acheté, deux vieux avions pour Congo Airways qui sont tous tombés à panner au même moment et seulement un mois après leur mise en service. Nous savons que la Société Brésilienne va nous délivrer des nouveaux avions, quels sont les garanties que nous avons pour affirmer que c'est la Société qu'il faut à la place qu'il faut. La population Congolaise n'a jamais attendu parler de cette Société et elle veut voir très claire sur cette Société. Notre population n'a aucun doute sur la commande des avions chez Airbus Aviation, mais elle a des sérieux doutes sur la Société Brésilienne.

L'aviation civile de la RD. Congo est un véritable calvaire pour le Gouvernement et la population qui n'a pas confiance à notre Aviation Civile, il est temps pour le Gouvernement de se ressaisir pour changer l'image de l'industrie Nationale de l'Aviation Civile en restant très stricte sur toutes les questions se portant sur l'Aviation Civile.

L'Autorité de l'aviation civile de la RDC doit rester au dehors des influences politiques et partisans, il s'agit d'un service purement technique du Gouvernement qui doit rester dans les normes dictées par l'aviation civile internationale.

L'AAC doit jouer pleinement jouer rôle de garant d'un service public de qualité au service de la population Congolaise et non des politiciens corrompus. La Société Civile de secteur du transport est déterminé de soutenir le travail de l'AAC sur le terrain, si son travail répond aux aspirations profondes de la population Congolaise qui veut une industrie de l'aviation civile moderne, sécurisé avec des avions modernes de moins de 20 ans d'âge, un personnel hautement qualifié, une industrie qui respecte les normes environnementales et qui bannit la corruption, le clientélisme et népotisme.

Les infrastructures et les instruments aéroportuaires sont inadaptés, vertueuses dont la majorité date de l'époque coloniale ; ce qui justifie les revendications répétées des sociétés aériennes contre les aéroports Congolais ainsi que le nombre très négligeable de grandes sociétés Aériennes internationales qui desservent lesdits aéroports.

La construction d'un nouvel aéroport international à Kinshasa répondant aux normes internationales de l'aviation civile devient de plus en plus incertaine, la reconstruction des aéroports internationaux de GOMA et de Lubumbashi, de Kisangani et l'exploitation de l'aéroport international de GBADOLITE n'est toujours pas à l'ordre du jour.

Selon nos propres études, la reconstruction et modernisation des tous les Aéroports nationaux dans tous les Chefs-Lieux de 26 provinces permettra au Gouvernement de renforcer le développement du tourisme des masses sur toute l'étendue de la RDC

La modernisation des tous les aéroports avec un budget de 100 millions de Dollars Us par l'an pendant 10 ans, la construction et la reconstruction des deux autres Aéroports internationaux (Mbuji Mayi et Gbadolité) dans le cadre de l'intégration nationale et de développement de tourisme des masses doit être un objectif stratégique majeur pour le Gouvernement Congolais.

Le secteur de l'aviation civile congolaise transverse une crise grave et aucun effort n'est entrepris par le Gouvernement pour redresser la situation d'une industrie qui est en faillite et qui demande un souffle nouveau pour se redresser.

Il est urgent que le Gouvernement Congolais puisse prendre son courage à deux mains pour assainir ce secteur stratégique qui est miné par la corruption dont la première victime reste la population Congolaise.

Cette assainissement passe obligatoirement par le retrait des tous les avions qui ont dépassé plus de 30 ans d'âge, d'engager un audit sérieux sur la qualification des pilotes pour découvrir qui a le droit d'avoir la licence de piloter des avions en RDC et d'appliquer toutes les normes de l'OIAC en matière de la sécurité Aérienne et enfin d'adopter une nouvelle législation en matière de l'aviation civile, par exemple la loi qui protège les passagers.

Comment le souhaite la population Congolaise à travers la Société civile (SOCITRA), il est absolument urgent de procéder rapidement à la restructuration profonde de la Régie des Voies Aériennes (RVA) en sigle en réduisant d'une manière significative l'ingérence du Gouvernement et des politiciens dans la gestion de cette entreprise publique pour lui permettre de jouer son rôle.

Le Gouvernement Congolais doit soutenir l'initiative privée dans le secteur de l'aviation civile, en renforçant la législation, les conditions d'octroi des licences d'exploitation à une société privée, et d'intensifier les contrôles techniques des aéroports, ce qui lui permettra d'avoir une idée exacte sur la viabilité technique des aéroports surtout des avions afin de prendre les décisions qui s'imposent au mieux des intérêts vitaux de la population Congolaise.

Dans le cadre de l'intégration Sous Régionale, il n'est pas mauvais que le Gouvernement Congolais puisse faire de Congo Airways, une société Sous Régionale qui va desservir tous les grands Aéroports de 10 pays de l'Afrique Centrale (Kinshasa-Brazzaville-Pointe Noire-Libreville-Douala-Djemena-Malabo-SaoTome-Bangui-Bujumbura-Kigali-Kinshasa).

Il n'est pas normal que pour aller à Libreville ou Malabo, il faut passer par Nairobi ou Addis Abeba.

La SOCITRA souhaite que le Gouvernement puisse libéraliser le trafic international des aéroports, et de permettre aux sociétés aériennes internationales d'exploiter des lignes intérieures de la RD.Congo, comme il est le cas pour beaucoup de pays de l'Afrique.

7. TRANSPORTS MARITIMES.

La RD. Congo qui avait huit bateaux de haute mer en 1980 (M/V Mbandaka, Kananga, Mbuji Mayi, Kananga, Kisangani, Polo, Okito et Kasavumbu) battant pavillon national n'a aucun bateau de haute mer aujourd'hui, et la Compagnie Maritime Congolaise (CMDC), aujourd'hui Ligne Maritime Congolaise «LMC» travaille aujourd'hui comme une Agence maritime qui prend des bateaux en location entre la RD. Congo et l'Europe.

En 1980, notre pays comptait plus des 3.500 marins très bien formés dans tous les secteurs de transport maritime et de navigation dans haute mer mais aujourd'hui, la RDONGO compte moins des 50 marins dont 80% ont atteint l'âge de retraite et les sont morts à cause des conditions de vie très difficile, les Marins ont été abandonnés par l'état Congolais qui a dépensé des millions des dollars pour leur formation à l'étranger. Ceux qui sont en vie croupissent dans la misère en RDC, sans assistance sociale et d'autres ont immigré à l'étranger.



Un bateau de la Ligne Maritime Congolaise (LMC) en route pour le port d'Anvers

Aujourd'hui, si la R.D.CONGO décidait de se lancer dans le transport maritime, elle doit commencer à zéro par la formation des marins parce que pendant 30 ans, la RD. Congo n'a formé aucun marin.

L'absence des bateaux battant pavillon national a obligé les jeunes qui ont la vocation de devenir marins, de se lancer dans la fonction des marins subalternes et des matelots dans les bateaux battants pavillons de complaisance libériens ou panamiens avec tous les risques possibles.

On compte actuellement plus de 150 congolais qui travaillent dans ses bateaux et qui ne sont pas satisfaits de leur travail dont le Gouvernement n'assure aucune protection. Ils sont affiliés à aucun syndicat national mais chacun dispose les adresses des inspecteurs de l'ITF dans le monde entier et des syndicats de marins, membres de l'ITF grâce au travail de terrain conduit par la FNOT-UTEA (Fédération Nationale des Ouvriers des Transports), Fédération Professionnelle de la Centrale Syndicale UTEA, qui est membre de l'ITF.

On doit reconnaître que le secteur de transport maritime de la RDCONGO est en crise, et 80 % des marins sont en chômage dont la majorité a déjà atteint l'Age de retraite.

Dans les ports de MATADI, BOMA et BANANA, il n'y a pas des services pour accueillir des marins étrangers comme : Club de marins, Maisons chrétiennes de marins, Missions des marins etc. la SOCITRA encourage les syndicats des travailleurs des transports de la RDC d'installer les maisons de marins à Matadi, Boma et Banana.

La SOCITRA souhaite que le transport des passagers sur le bief maritime, soit confié à la Ligne Maritime Congolaise, le transport entre Banana (RDC)-Soyo (Angola).

8. PECHEES.

Depuis la faillite de la société PERMACO (Pêcherie Maritime du Congo), la pêche de MUANDA, et plusieurs sociétés de pêche de Kalemie dans le lac Tanganyika ; il n'existe plus une seule Entreprise de pêche industriel pour la RDC.

La pêche artisanale emploie plus de 5 millions des artisans pêcheurs en RD.CONGO qui ne sont pas formés et organisés par le pouvoir public, avec conséquence très grave pour la biodiversité sous-marine de nos fleuves, rivières et lacs.



Pêche artisanale sur le Lac Maindombe



Pêche Industrielle au large de Banana (DRC)

La destruction des habitants sauvages des poissons, les massacres des hippopotames qui alimentent les eaux douces de nos fleuves, rivières et lacs aux détruits alimentaires pour les poissons, sans les hippopotames nos fleuves et lacs deviendront des déserts biologiques, mais également des tortues des eaux douces, des crocodiles et des poissons tigres qui sont en amont des chaînes alimentaires du fleuve Congo, des rivières et des lacs.

L'utilisation des pratiques des pêches illégales (utilisation des poisons dangereux, des filets interdits et c..), l'absence de l'autorité de l'Etat et de la législation répressive sont des causes principales de la diminution des stocks des poissons dans nos fleuves, rivières et lacs. Cette situation est aggravée par la disparition de plusieurs espèces et l'entrée en scène des espèces non endémiques qui provoquent des dégâts irréparables sur la biodiversité de nos eaux douces.

La SOCITRA encourage le Gouvernement d'organiser le secteur de pêches industrielles et artisanales en renforçant la législation nationale en la matière.

Le secteur des pêches artisanales fournies à RDC, 54 % de ses besoins en ressources aloétiques. Il existe plus de 20 associations des pêcheurs qui ne sont pas organisées et fonctionnent comme des ASBL sans des actions revendicatives. Il est absolument important que ce secteur puisse intéresser les syndicats qui disposent de l'expérience et la compétence nécessaires pour organiser des activités syndicales dans le secteur de pêche.

Avec le soutien de Ministère des pêches et de l'élevage et de l'Institut du Travail d'Afrique Centrale, la SCITEA organisera une formation des responsables des associations professionnelles des artisans pêcheurs en matière de l'organisation, Administration et négociation avec le Gouvernement. La création de la Fédération des Associations des pêches Artisanales du Congo au mois de mai 2021 lors du Congrès National des Artisans Pêcheurs du Congo à Kinshasa.

Les mêmes problèmes de désorganisation du secteur des pêches artisanales se trouvent partout en Afrique Centrale; ROSTC encourage les pays de l'Afrique Centrale d'harmoniser leur politique en la matière afin d'assurer les activités des pêches durables.

L'Angola peut nourrir toute l'Afrique Centrale en produits des pêches, mais la SOCITRA est très inquiète du pillage des ressources de mer des cotes angolaises par des sociétés occidentales, Russes et Chinoises. Il est vraiment urgent d'arrêter ce pillage.

9. SERVICES DU TOURISME

Les ressources touristiques de la RDC sont illimitées, elles peuvent lui apporter plus de dix milliards de Dollars Us par l'an, s'elles sont organisées et structurer. La RDC dispose des montagnes, des plaines, les savanes, les forêts, fleuves, rivières, lacs, avec une biodiversité unique et rare. Au moment où nous écrivons ce rapport les biodiversités de la RDC sont en train d'être détruite et le Gouvernement ne fait rien.

Le secteur de tourisme aussi, ce sont des hôtels de luxes, les bons aéroports, le fleuve et ses affluents très bien entretenue, un très bon chemin de fer et le retour total de la paix.

La RDC doit mettre en place une bonne politique de la gestion de nos parcs nationaux et des aires protégées, créer des zones protégées communautaires et intensifier l'éducation à l'environnement dans les écoles primaires, secondaires et Universitaires, et à la population comme il est le cas dans tous les pays modernes.

L'Office National de Tourisme n'a jamais été capable d'offrir au pays des preuves d'une politique de développement du tourisme digne de son nom. Nous sommes convaincu qu'il faut laisser chaque province de prendre des initiatives en la matière et encourage les privés d'investir dans le secteur de tourisme, l'Office National de Tourisme doit jouer le rôle de service public d'encadrement. Chaque province doit avoir son Office de tourisme qui doit identifier et étudier ses potentialités touristiques pour les exploiter au maximum.

Il sera urgent de créer, des écoles de tourisme dans chaque province de la RDC afin de former une élite qui va travailler activement pour développer le tourisme dans chaque province qui doit se vendre par des publicités dans des grandes chaînes des télévisions internationales et à l'internet.

Mettre en place un cadre législatif dans le secteur du tourisme qui encourage des investissements privés dans le secteur, créer des zones protégées communautaires dans chaque secteur ou groupement et des aires protégées dans chaque territoire afin d'animer le tourisme de masse.

Nous espérons qu'avec le retour progressif de la paix dans le pays et la potentialité touristique énorme de la RD.CONGO permettra de créer plusieurs entreprises du secteur du tourisme dans la seule et unique condition que la RD.CONGO puisse avoir une politique progressiste de la protection de la nature et de la biodiversité.

Nous proposons que tous les pays de l'Afrique Centrale puissent avoir la même politique en matière du tourisme, et que les Sociétés Civiles de secteur du transport de 11 pays de l'Afrique Centrale puissent travailler de concert pour partager leurs expériences et de faire avancer le tourisme écologique en Afrique Centrale.

F. OBSERVATION GENERALE.

Vous constaterez avec nous que :

- L'industrie nationale du transport est en faillite et les Entreprises Publiques du transport sont toutes en cessation des paiements partielles ou totales. La RDC n'est plus capable de rendre un service public de transport de qualité pour sa population, c'est du jamais vu ;
- La cause principale de cette faillite est la mauvaise gestion, qui est aggravée par la corruption endémique, les vols, les détournements, le clientélisme, le tribalisme et l'irresponsabilité des Dirigeants mais également l'absence des investissements publics et privés, le contrôle régulier que le Gouvernement devrait exercer sur ses Entreprises ;
- Toutes les sections du transport sont en faillite et ne sont plus capables de jouer leurs rôles ;
- Les passagers Congolais et Etrangers voyagent sur le plan national dans des conditions infrahumaines et souvent ils meurent pendant le voyage ;
- Il faut imposer au secteur du transport un traitement choc, non complaisant afin d'exploiter des possibilités pour son redressement ;
- Il est urgent de mettre en place, une politique nationale du transport très ambitieuse qui répondra aux besoins de la population et de développement national pendant l'exercice 2021-2031.

G. PROPOSITIONS.

Le secteur du transport doit se redresser et cela par tous les moyens disponibles, nous proposons :

1. MESURE D'URGENCE. (2020-2021).

- Auditer toutes les Entreprises et Etablissements publics du transport pour comprendre, comment ces Entreprises publiques ont fonctionné au cours des quinze dernières années et punir tous les auteurs des vols, détournements et corruption, même s'ils avaient quitté ces entreprises depuis 15 ans, mais si leur gestion posait problème, ils doivent répondre de leurs actes ;
- Auditer sur cette affaire de GO PASS de la RVA, que la population considère à tort ou à la raison comme une grosse escroquerie, le peuple attend de savoir comment son argent a été géré par les Dirigeants de cette Entreprise ;

- Changer les comités de Gestion et les Conseils d'Administrations est une urgence nationale. Toutes les Entreprises publiques du transport seront concernées par ce changement voulu par la population et soutenue par la SOCITRA. Il est attendu que tous les mandataires qui sont actuellement au poste n'ont pas participé à cette gestion de prédation que nous avons connu au cours de vingt dernières années, s'ils remplissent des conditions objectifs pour y rester, la SOCITRA, les soutiendra sans réserve ;
- La SOCITRA refuse catégoriquement que les politiciens dirigent encore des Entreprises publiques du transport. parce que pendant 21 ans (1997-2018), ils ont montré à la population, leur degré d'irresponsabilité en pillant de fonds en comble, des Entreprises Publiques du transport. Nous attendons la désignation des nouveaux mandataires intégrés, honnêtes et engagés qui connaissent très bien leurs Entreprises et le fonctionnement de système national de transport de la RDC ;
- Pour garantir les règles Démocratiques, de la justice, de l'équité et de la transparence dans la gestion des Entreprises et Etablissements publics du transport, il sera très important de désigner les membres de la Société Civile Nationale du Transport «SOCITRA» dans les Conseils d'Administration des Entreprises publiques et des Etablissements publics du transport ;
- La présence des membres de la SOCITRA dans des Conseils d'Administration des Entreprises publique du transport sera le début des vrais changements que le peuple Congolais attend, non seulement pour le secteur du transport, mais également dans toutes les Entreprises publiques afin de garantir la justice et l'équité et de participer au redressement durable des toutes les Entreprises publiques, c'est une manière d'appliquer et de faire appliquer la doctrine «PEUPLE D'ABORD» ;
- Remettez rapidement à la disposition de Chanic Métal des bateaux passagers et leurs barges qui sont immobilisés dans les installations de l'ONATRA, comme ITB Colonel EBEYA etc... pour des réparations générales pour leur permettre de reprendre le trafic des passagers sur le fleuve et ses affluents, avant le 30 juin 2021. Remettez M/B HEWA BORA (Bateau Présidentiel) au trafic des passagers expresse Kinshasa-Kisangani-Kinshasa après son aménagement qui ne doit plus prendre beaucoup de temps (SOCITRA désignera ses membres pour surveiller les travaux au niveau de Chanic Métal du début jusqu'à la fin des travaux) ;
- Demandez à la RVF de maintenir un très bon état de navigation sur 13.450 kilomètres de voie navigable sur le bief moyen et ses affluents (un membre de la SOCITRA sera affecté dans les bateaux de RVF pour surveiller les travaux sur le fleuve et ses affluents) et à la CVM de maintenir pendant la période sous examen le bief maritime dans un état de navigabilité (maintenir la cargaison de 23 à 24 pieds) ;
- Engager des travaux des réparations des infrastructures routières urbaines des toutes les grandes villes pour garantir la circulation et empêcher des embouteillages ;
- Commencer des réparations des routes nationales qui se trouvent dans un état de dégradation avancé, avant de projeter la construction des routes pour rétablir l'intégration nationale de système du transport en faveur des 26 provinces.
La priorité sera donnée aux axes : Boma- Banana, Bukavu-Goma, Goma-Beni, Kananga-Mbuji Mayi, Kindu-Bukavu, Mbuji Mayi-Kindu, Lisala-Gemena-Gbadolité et c...

- Demandez à la SCTP de bien vouloir affecter de toute urgence, les deux bateaux passagers en état de circulation (M/B GUNGU et Colonel KOKOLO) pour assurer le transport des passagers sur le fleuve Congo, entre Kinshasa et Kisangani au moins une fois par mois , en attendant la mise en circulation de Colonel EBEYA et des autres bateaux passagers qui seront réparés par Chanic Métal (la SOCITRA veillera sur le respect de cette instruction de la Présidence, s'il sera donné à l'ONATRA/SCTP). Le principe d'un bateau passager sur le fleuve et ses affluents pendant 365 jours doit être respecté par la SCTP ;
- Accélérez l'acquisition des nouveaux avions pour Congo Airways, afin de passer de 4 Avions à 10 Avions, d'ici le 31 décembre 2021 et vingt avions en 2031, afin de servir tous les Aéroports du pays. (SOCITRA participera au processus d'achat des Avions pour garantir la transparence) ;
- Organiser le système de transport en commun, en recourant à «ESPRIT DE LA VIE» qui est un partenariat public/Privé très efficace ;
- Réorganisez l'industrie de taxi moto sur toute l'étendue de la RDC ;
- Aidez la SNCC et CFMK de réparer ses wagons, têtes des trains et les voies des chemins de fer ;
- Le trafic Boma-Banana doit reprendre et la réparation de deux vedettes par le Chantier naval de la SCTP/ONATRA est une urgence de programme minimum de transport 2020-2021 (la SOCITRA sera sur place pour surveillez les travaux de réparation) ;
- Revenir avec la coopération Belge (gestion des ports et de la voie fluviale) et Française (Chemin de fer) dans le secteur du transport.

H. SOLUTION MOYEN ET LONG TERME (2021-2031).

Mettre en place, une politique nationale de transport pour exercice 2021-2031 qui doit répondre aux exigences de système de transport moderne, rapide, sécurisé et respectueux de l'Environnement, aux besoins de la population et de développement durable du pays Voici la réponse sur la question, de savoir, que veut le peuple Congolais pour le transport. Le peuple souhaite vivement :

- Construire des routes modernes qui vont relier chaque Chef-Lieu de 26 Provinces (intégration nationale du transport) ;
- Construire trois usines de fabrication des motocyclistes à Boma, Kisangani et Lubumbashi pour fournir les motocyclistes à la population avec des prix raisonnables ;
- Faites la répartition claire et nette des responsabilités des routes de l'intérêt national pour le Gouvernement Centrale, les routes de l'intérêt provincial pour les Gouvernements provinciaux et locaux pour les territoires, communes, secteurs, groupements et chaque village qui doivent être les responsables des entretiens permanents des routes sous leur responsabilité ;
- Appliquez le principe suivant : qui est le Responsable de cette route (Gouvernement Central, Gouvernement Provincial, District, territoire, secteur, groupement, village ou privé) -comment il assure l'entretien permanent – qui assure le trafic des biens et des personnes ;
- Rétablir le trafic fluvial et lacustre des passagers sur 13.450 kilomètres des voies navigables en construisant 12 bateaux fluviaux des passagers, Type M/B Gungu et des croisières pour les lacs Tanganyika et Kivu

(l'entretien et aménagement des voies navigables pour 365 jours de navigation fluviale restent une priorité des priorités) voir le type des bateaux qui circulent dans le fleuve MEKONG et Nil ;

- L'entretien de bief supérieur (Lubutu-Kindu) sera assuré par la SNCC, Bief moyen (Kinshasa-Kisangani, tous les affluents navigables et lacs mai ndombe) par la RVF et le Bief inférieure (Matadi-Banana) par la CVM. Le Gouvernement doit aider la RVF pour qu'elle répare ses bateaux qui sont immobilisés dans ses installations à Ndolo, avant de lui doter les deux bateaux pour entretien de Bief moyen et des affluents. Deux Dragués pour la CVM et des moyens supplémentaires pour la SNCC Envisage la navigation par satellite du fleuve Congo, ses affluents et lacs ;
- Comme il fut le cas pendant la colonisation ou toute la voie navigable, était exploitée avec des petites Unités à vapeur (cargo et des passagers) comme il est le cas aujourd'hui avec le fleuve Niger , Orange en Afrique du Sud, GAG en Inde etc... avec des petits bateaux passagers légers de moins d'un mètre de tirant d'eaux , pour assurer le transport moderne et sécurisé des biens et des personnes dans les affluents du fleuve Congo pendant 365 jours :
 - **LOPOSI** : Basankusu, Djombo, Bongandanga, Mondjolongu, Ekutshi, Itejo, Lokolenge, Simba, Etshutshi ;
 - **MARINGA** : Basankusu, Waka, Baringa, Lefundi, Mompono, Lioko, Beferi, Lireko, Itoka ;
 - **SANKURU** : Ilebo- Benabindele- Lusambo ;
 - Et c...
- De créer une société mixte des croisières sur le fleuve Congo, ses affluents et lacs et la SCTP doit se désengager du transport des passagers sur le fleuve Congo et ses affluents pour enfin se consacrer uniquement dans le transport des marchandises dans le point A jusqu'au point B sur la voie navigable, gestion du CFMK et des ports ;
- Construction des chemins de fer ILEBO-KISANTU, MATADI-BANANA, KINDU-BUKAVU-GOMA et la réouverture de Chemin de Fer ISIRO-BUMBA (il faut le moderniser) ;
- La réparation de 3500 Kilomètres des voies de Chemin de fer ;
- La construction de port de banana et le pont route-rail Kinshasa-Brazzaville, avant le 30 décembre 2021 ;
- Aménagement, réparation et équipement des tous les ports Maritimes, fluviaux et lacustres avec des gares fluviaux pour les passagers dans chaque port ;
- Construction des six aéroports internationaux à Kinshasa, Goma, Gbadolité, Lubumbashi, Mbuji Mayi et Bunia, mais également des aéroports nationaux dans chaque Chef-lieu des provinces qui seront équipés avec des instruments de navigation modernes, tout en rétablissant les trafics 24H00/24H00 ;
- Doter Congo Airways avec plus de 20 Avions d'ici l'an 2031, en raison de 3 Airbus 330 et 320 par l'an (30 millions de Dollars Us x 3 : 90 millions de Dollars Us par l'an) dont les prix d'achat seront repris dans le budget de l'Etat de 2021-2031 (Votre Société Civile y veillera) ;

- Soutenir les efforts de l'Autorité de l'Aviation Civile Congolais «AAC» qui doit éliminer sans complaisance les gros maux qui minent le secteur de l'aviation civile (la sécurité dans les Airc ne sera jamais possible en RDC avec des avions qui sont des cercueils volants, des personnels navigants commerciaux mal formés et incompetents mais également des Aéroports dans un état de délabrement très avancé, avec des instruments de navigation d'un certain Epoque, il faut éliminer la corruption, le clientélisme et le népotisme dans ce secteur stratégique) ;
- La RVA doit pleinement jouer son rôle en faisant de la modernisation de nos Aéroports, une priorité absolue ;
- Faire de l'aviation civile Congolaise le fer de lance de l'intégration nationale des provinces ;
- Doter l'industrie du transport d'une législation progressiste et dynamique qui contribuera au développement de cette industrie
- Appliquer la loi N° 18-018 du 9 juillet 2018 portant sur les fondamentaux du tourisme pour développer le tourisme en RDC. Il faut construire des chaines des hôtels en partenariat avec des privés, rendre la RDC très sûr, comme le Rwanda, l'Angola, la Namibie et c..., favoriser la création des zones protégées communautaires et transformer les mentalités de la population sur l'urgence de préserver leurs forêts, savanes, montagnes, cours d'eaux, lacs et leurs biodiversités ;
- Organiser la Pêche artisanal sur le fleuve Congo, ses affluents, régions côtières et lacs en mettant en place une législation très répressive qui protège les écosystèmes de nos eaux douces et terres humides, de créer une police fluviale et lui doter des ressources nécessaires, encourage la création des ONG dans le secteur ;
- Les hippopotames, les poisons tigres, les tortues des eaux douces, les crocodiliens et des habitants sauvages des poissons doivent être protégé par la loi ;
- Respecter et faire respecter la loi en matière des périodes des pêches ;
- Assurer la formation continue des artisans pêcheurs et le Gouvernement doit vendre des licences à chaque pêcheurs professionnels ou pas qui veut pêcher sur nos eaux douces ;
- Encourager les privés de créer des sociétés des pêches maritimes et sur lacs Tanganyika et c... ;
- Encourager le développement de l'aquaculture et de la pisciculture sur tous les cours d'eaux de la RDC ;
- Doter la Ligne Maritime Congolaise de deux bateaux de haute mer pour assurer l'exploitation entre la RDC et le reste du monde ;
- Eliminer la corruption, le vol, les détournements, le clientélisme et népotisme dans l'industrie nationale du transport ;

I. 8. CONCLUSION.

Ce rapport est propriété exclusif de la Société Civile Nationale de Secteur du Transport du Congo «SOCITRA» qui reflète le point de vue de la population Congolaise en général et des usagers de transport de la RDC en particulier. Le présent rapport a été réalisé avec l'assistance technique du Département des Etudes Sociales de l'Institut du travail d'Afrique Centrale.

De la même manière que la construction de Chemin de Fer Matadi-Kinshasa avait ouvert le bassin du Congo à la civilisation, ce rapport a l'avantage de venir de la Société Civile qui alerte les Autorités issues des élections du 28 décembre 2018 de la situation générale de l'industrie nationale du transport, abandonné au cours de trente dernière année, notre industrie nationale du transport va très mal et exige des réponses appropriées du Gouvernement Central. La population Congolaise à travers la SOCITRA veut des réponses sur toutes les questions soulèvent dans ce rapport et n'accepte plus des discours politiciens, elle veut des actions qui donneront des résultats.

La SOCITRA qui regroupe 23 Organisations de la société civile qui œuvre dans le secteur du transport (Syndicats des travailleurs des transports, l'Association Nationale des passagers du Congo, l'Association Nationale des Taximens du Congo, l'Association Nationales des Artisans Pêcheurs du Congo, Association Nationale des Dockers du Congo, l'Association Nationale des Marins fluviaux et lacustres du Congo, l'Association Nationale des Gens des mers du Congo, l'Associations Nationale des Commerçants Navigants du Congo, l'Association Nationale des Taximens Motocyclistes du Congo, l'Association Nationale de Personnel Navigant Commercial, l'Association Nationale des Aiguilleurs du Ciel du Congo, l'Association Nationale des Cheminots du Congo, l'Association Nationale des Touristes du Congo, l'Association Nationale des retraités de l'Industrie du transport du Congo et c...), apportera son soutien au Gouvernement , sous l'impulsion de Président de la République, Chef de l'Etat, Son Excellence, Monsieur Félix Antoine TSHISEKENDI TSHILOMBO dans sa lutte visa à mettre en place une politique nationale du transport pendant exercice 2021-2031 et qui répondra aux besoins de la population et de développement du pays dans le secteur du transport..

La SOCITRA sera désormais au fur et au moulin afin de s'assurer que toutes les décisions prises par le Gouvernement seront appliquées avec toute la rigueur et rien n'échappera à la population Congolaise représentée par la Société civile.

La Société civile Nationale de secteur du transport représentera désormais la population Congolaise en général et les usagers du transport sur le plan national, provincial et local, mais également dans toutes les instances de la prise des décisions dans le secteur du transport et dans les Conseils d'Administration des toutes les Entreprises publiques du transport afin de garantir la transparence, l'équité et la justice.

Le plan de redressement d'urgence de secteur du transport en général et des transports des passagers en particuliers que nous venons proposer dans ce rapport sera exécuté y compris le plan à moyen et long terme.

Nous avons proposé l'organisation des missions d'études et d'information en Egypte pour chercher à comprendre l'organisation et le fonctionnement de son industrie nationale des passagers fluviaux sur le Nil et une mission d'information au Brésil pour s'informer sur la Société qui va fabriquer nos Avions pour s'assurer de sa viabilités. Ceci dans le seul but de garantir la transparence et d'assurer la population qui ne comprend pas que la RDC puisse passer les commandes des avions dans une société Brésilienne alors que des grandes Sociétés de réputation mondiale existent. Quelle sera la viabilité technique de ces avions pour les passagers Congolais. C'est dans le seul but de dissiper ces doutes et de garantir la transparence qui est le fondement de notre lutte citoyenne que nous sollicitons cette mission auprès de Ministre du transport.

La SOCITRA reste très ouverte au dialogue et à la concertation permanente avec le Gouvernement sur toutes les questions qui touchent le secteur du transport, nous devons travailler ensemble (Gouvernement- Société Civile du Transport-Entreprises du transport) avec objectif de développer un réseau de transport moderne au cœur de l'Afrique pour le plus grand bien de nos enfants et de nos petits-enfants.

Fait à Kinshasa le 01 Avril 2020

Rapporteur Général

José MONDANGALE MONZANGA

