

PONT FERRO-ROUTIER SUR LE FLEUVE CONGO ENTRE KINSHASA ET BRAZZAVILLE : IDENTIFICATION DES SITES ET PERSPECTIVES DES SERVICES INFRASTRUCTURELS ET SES IMPACTS A KINSHASA

DIUMU OMASOMBO Michel¹,
IKANSHA UKANTIK'YE Willy-Patrick²

Résumé

La construction d'un Pont Ferro-Routier (PFR) entre Kinshasa et Brazzaville représente un projet ambitieux et stratégique visant à améliorer la connectivité et à stimuler le développement économique de la région. Ce projet présente des défis et enjeux significatifs qui doivent être pris en compte pour garantir son succès. Dans ce papier, nous menons une identification rigoureuse et une analyse descriptive des sites potentiels pour accueillir cette infrastructure, et investiguons sur l'évaluation des infrastructures d'accès et leurs impacts socio-économiques, environnementaux et culturels associés. De nos études, il ressort que quatre sites permettraient de maximiser l'impact du projet sur le développement économique et la connectivité entre les deux capitales. Ces sites sont l'île de Téléphone, Kinsuka, Malueka et Maluku. En plus, ce dernier favorisera un nouveau pôle économique orienté vers les échanges transfrontaliers. Notre étude montre qu'en l'absence d'une étude sur le raccordement du chemin de fer à construire, la construction d'une route associée au pont aura des impacts positifs sur le plan socioéconomique et environnemental, tandis que les expropriations des parcelles affectées par le projet sont estimées à environ 2 920 010 USD. Le financement du projet reste un défi majeur, et le partenariat public-privé (PPP) apparaît comme une solution viable, bien que la rentabilité financière soit encore à démontrer, malgré l'intérêt des gouvernements pour la rentabilité sociopolitique de l'intégration sous-régionale. Cette étude fournit des recommandations éclairées pour maximiser les bénéfices de ce projet majeur pour les deux capitales et la sous-région.

Mots clés : Pont ferro-routier, Infrastructures, Impacts socio-économiques, Développement économique, Partenariat public-privé, Connectivité.

-
- 1 Master en GRH (HEC-KIN), DEA, P.M.C/Chaire UNESCO (UNIKIN) et Licencié en Sciences Commerciales et financières (ISC-KIN)
 - 2 Dr. en Sciences Économiques/Transport (Aix en Provence France) et Sciences Commerciales et Administratives (HEC-KIN)

ABSTRACT

The construction of a rail-road bridge between Kinshasa and Brazzaville represents an ambitious and strategic project aimed at improving connectivity and stimulating the economic development of the region. This project presents significant challenges and issues that must be addressed to ensure its success. In this paper, we conduct a rigorous identification and descriptive analysis of potential sites for this infrastructure and investigate the evaluation of access infrastructures and their associated socio-economic, environmental, and cultural impacts. Our study reveals that three sites would maximize the project's impact on economic development and connectivity between the two capitals: Île de Téléphone, Kinsuka, and Maluku, with the latter promoting a new economic hub focused on cross-border trade. Our research indicates that, in the absence of a study on the connection of the planned railway, the construction of a road associated with the bridge will have positive socio-economic and environmental impacts, while the expropriation of affected parcels is estimated at approximately 2,920,010 USD. Financing the project remains a major challenge, and public-private partnerships (PPP) appear as a viable solution, although financial profitability has yet to be demonstrated, despite the governments' interest in the socio-political profitability of sub-regional integration. This study provides informed recommendations to maximize the benefits of this major project for both capitals and the sub-region.

Keywords: Rail-road bridge, Infrastructure, Socio-economic impacts, Economic development, Public-private partnership, Connectivity

ABREVIATIONS

ACE : Agence Congolaise de l'Environnement ;
AD : Aide au Déménagement ;
APV : Aide aux Personnes Vulnérables
AR : Aide à la Réinstallation ;
CEA : Commission Économique pour l'Afrique ;
CEAC : Communauté Économique de l'Afrique Centrale ;
EVE : Éléments Valorisés de l'Environnement ;
EIES : Étude des Aspects Environnementaux et Sociaux ;
MEDD : Ministère de l'Environnement et Développement Durable ;
MGP : Mécanisme de Gestion des Plaintes ;
NEPAD : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique ;
NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication ;
PAP : Parcelles Affectées par le Projet ;
PCR : Projet de Construction des Routes ;
PGES : Plan de Gestion Environnemental et social ;

RDC : République Démocratique du Congo ;

RC : République du Congo ;

RGL : Remboursement de la garantie locative ;

SSI : Système de Sauvegarde Intégré ;

SO : Sauvegarde Opérationnelle ;

ZID : Zone d'Influence Directe ;

ZII : Zone d'Influence Indirecte ;

ZLECAF : Zone de Libre Échange Continental Africaine.

1. Introduction

Le transport est essentiel pour le développement des activités économiques, le bien-être des populations et la cohésion sociale. Il assure la mobilité quotidienne des personnes tout en étant un élément indispensable à la production et à la distribution des biens. Des infrastructures de qualité « système comprenant les organisations (publiques et privées) ainsi que les politiques, le cadre juridique et règlementaire et les pratiques pertinentes nécessaires pour soutenir et améliorer la qualité, la sécurité et la solidité environnementale des biens, services », constituent une condition préalable à la mise en place de tout système de transport efficace, permettant d'améliorer la compétitivité des produits et leur accès aux marchés régionaux et internationaux. (CEA, développement des infrastructures en Afrique).

La construction des infrastructures de qualité est une composante essentielle de la compétitivité, un atout pour une intégration économique profitable et un excellent moyen de redistribution équitable des ressources nationales et transfrontalières, nous parlons ici, des routes et des ponts. (MULENDA, 2017)¹.

Une infrastructure influe sur le développement économique car elle est un produit intermédiaire et un produit de consommation. C'est ce qui fait que les investissements en infrastructures de transport produisent des effets susceptibles d'améliorer la croissance. Toutefois, il peut se faire que cette construction des infrastructures de transport ne soit une panacée pour certains pays, surtout lorsque ces infrastructures sont sous- régionales ou régionales. (NGINAMAU, 2022)²

En Afrique, la construction des infrastructures était conçue pour relier les centres de production des matières premières aux différents ports d'exportation, ou les grandes Villes et les capitales des pays limitrophes entre elles. C'est dans cet esprit que la CEAC a adopté le plan consensuel de

transport dans lequel le pont Route Rail entre Brazzaville et Kinshasa est retenu pour relier les deux capitales les plus rapprochées de la zone (voir même du monde).

Dans le but de construire un marché sous régional viable et compétitif, les États de l'Afrique Centrale ont décidé de mettre en commun leurs efforts en fonction de leur potentiel économique et de leurs ressources. Mais la faible intégration de leurs réseaux d'infrastructures et les coûts du transport élevés ont dicté la nécessité d'un plan consensuel des transports en vue de consolider notamment les infrastructures routières et ferroviaires en s'unissant dans le programme des projets prioritaires des infrastructures de NEPAD.

Il faut dire que l'intégration économique, ou celle qui s'appuie sur les infrastructures de transport s'inscrit dans une dynamique qui favorise le développement économique et social des États tant au niveau régional, (ex ZLECAF) qu'en le construisant au niveau sous régional comme une marque de solidarité et de prise de conscience collective de développement dans un cadre intégré. Car, stratégiquement les acteurs politiques nationaux comprennent que certains projets d'envergure ne peuvent pas être financés, (réalisés), par un État pris isolément. C'est ainsi que la mise en commun des efforts (moyens) pour impulser le développement respectif s'impose (EPONA, 2005)³.

Kinshasa et Brazzaville, deux villes en Afrique centrale séparées par le fleuve Congo et dont la liaison ne peut se faire qu'en traversant le fleuve (actuellement par les bateaux et pirogues de tout genre), espère la construction d'un pont route-rail pour booster les échanges et agir sur le renforcement de l'intégration sous régionale et même régionale (TANTU, 2021)⁴.

Dans les discussions bi et multilatérales, la RD Congo soulève des préalables, érigés désormais en obstacles, lesquels lui enlèvent l'enthousiasme dans sa participation à ce projet, notamment, le préalable de la construction du Port en eau profonde à Banana (Kongo Central) en vue de la protection de la voie nationale en s'offrant un accès propre et direct à l'océan ; et même la construction d'un axe ferroviaire Kinshasa-Ilebo en passant par Kikwit.

Avec le début des travaux du Port en eau profonde à Matadi, l'espoir de la construction du pont route-rail entre Kinshasa et Brazzaville renait. Alors cette étude se propose d'identifier les sites qui pourraient accueillir l'infrastructure tant attendu et d'explorer en même temps les perspectives

des services infrastructurels induits en mentionnant des impacts sociaux positifs et négatifs notamment dans la construction de la route et du chemin de fer comme voies d'accès au pont ferro-routier. Car, il n'est pas vain de rappeler que ce projet de pont, est l'une des infrastructures clés qui vise à améliorer la connectivité entre les deux villes, facilitant la réduction de temps de trajet des coûts de transport de personnes et de biens, en soutenant le commerce transfrontalier et en redynamisant les activités économiques locales dans la périphérie de l'ouvrage.

En tant que projet intégrateur des deux Congo (Kinshasa et Brazza), ce pont rapprochera les hommes et les biens, réduira les distances en termes de durée de parcours, mais aussi une diminution de coûts. En effet, la distance qui sépare les centres de production ou de transit aux centres de consommation, le délai d'acheminement, les coûts de transports et de transit, les transbordements pèsent sur les calculs économiques et peuvent constituer des facteurs qui annihilent la rentabilité des produits techniquement testés rentables (NORRO, 1994)⁵.

Le fleuve Congo, qui sépare Kinshasa et Brazzaville, constitue une barrière naturelle mais également une opportunité de développement. Traditionnellement, le ferry était le principal moyen de transport entre les deux villes. Cependant, la construction d'un pont ferro-routier pourrait réduire les temps de trajet et les coûts logistiques, stimulant ainsi le commerce transfrontalier (Nganga, 2019)⁶.

Dans ce contexte, quels sont les sites identifiés pour recevoir le pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa et quels services infrastructurels attendus dans la périphérie de l'ouvrage ?

Pour répondre à ce propos interrogatif, devant déboucher sur l'identification et le choix du site pour la construction du pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa ; et d'explorer la possibilité des services infrastructurels induits par l'ouvrage du côté Kinshasa, mais aussi de cerner la logistique qui va gérer les flux physiques et les données commerciales liées à la nouvelle activité qui va naître du Pont ferro-routier à construire, nous avons passé en revue les sites possibles en allant de l'île de téléphone (notre choix initial) à Maluku (lequel semble obtenir un concession entre les deux pays), et en raison de la création de la zone franche à Maluku, avant d'aligner le projet d'une route d'accès au pont avec ses impacts y compris les expropriations et réinstallations projetées des populations touchées par le projet.

Le choix de ce sujet est très hasardeux à bien des égards, tenez :

- L'analyse du projet devrait se faire par les acteurs qualifiés dont les ingénieurs pour mieux décrire tant les ouvrages que les services infrastructurels attendus ;
- La littérature sur l'intégration et les études d'experts sur ce projet de recherche restent limitées à deux ou trois éléments disponibles ;
- Nous ne disposons ni du temps ni des moyens de faire un contact direct avec les sites présélectionnés pour mesurer l'impact sur les activités économiques que l'ouvrage va générer indirectement surtout en l'absence d'une étude sur le rallongement du chemin de fer à connecter avec le pont et les lignes existantes (gare central et aéroport de Ndjili ainsi que gare centrale et Matadi, ou à construire (Kin-Ilebo) ;
- Le désordre urbanistique et la densité de la population dans les différentes tracées de la route et de la ligne de chemin de fer à construire présage des coûts énormes d'indemnisation en faveur des populations à délocaliser ;
- La transformation attendue serait significative au plan des infrastructures de transports avec des impacts potentiels diversifiés à court et long termes.

Toujours est-il que nous pouvons évoquer quelques matériaux tels que :

La recherche en cours sur *l'intégration de l'Afrique centrale par les infrastructures comme moyen de prévention des conflits, enjeux et défis du pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa* ;

- (i) L'examen des politiques régionales concernant le commerce, l'intégration et le développement économique ;
- (ii) Les déclarations des hommes politiques de deux rives et les coupures de presses sur le contrat D.P.Word ;
- (iii) Le démarrage effectif des travaux de construction du Port en eau profonde de Banana, lequel lève le préalable majeur de la participation de la RDC au projet du Pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa,
- (iv) Le Plan Complet de Réinstallation du Projet de construction des routes de raccordement au pont route-rail sur le fleuve Congo – RDC (Bruno, 2019)⁷ ;

- (v) L'étude d'impact environnemental et social du Projet de construction des routes de raccordement au pont route-rail sur le fleuve Congo – RDC, (TRAORE, 2019)⁸ ainsi l'avis du Conseil Économique et Social sur le sujet toujours brulant du Port en eau profonde à Banana, fournissent quelques matériaux qui motivent suffisamment la rédaction de cet article.

Après tout, il nous semble utile d'apporter notre contribution au débat, non seulement en tant que scientifique mais aussi en tant que citoyen Congolais, sur ce projet et ses implications sur l'activité économique et commerciale à développer dans la périphérie de l'ouvrage projeté du côté Kinshasa. Si l'on jette un coup d'œil intéressé sur cette étude, on passera en revue un résumé introductif sur le rôle des infrastructures dans l'intégration de l'Afrique centrale, avant de parcourir les différents sites possibles pouvant recevoir l'ouvrage en osant soutenir un choix et finalement une perspective des services infrastructurels attendus connecté au projet de la route d'accès au pont avec ses impacts avant de conclure.

2. Concepts de Base

Dans cette section nous présentons les notions qui entourent notre sujet d'étude. Il s'agit essentiellement du Pont, l'Infrastructure, et le Services Infrastructurels.

2.1. Pont

Zéphirin M'pene Ngaluley, (2002), emprunte à Keishman SH., l'allégorie suivante pour appuyer le caractère intégrateur d'un pont : « Les habitants d'un tout petit village, perché au sommet d'une montagne lointaine, subsistait de la façon la plus primitive qui soit, en pratiquant la cueillette dans la forêt environnante. Il était rare que l'un d'entre eux soit assez téméraire pour oser s'aventurer au-delà du village, cerné de précipices et qu'il arrivait à franchir tous les obstacles, subir toutes les privations, pour atteindre la montagne située en face et renommée pour son abondant gibier.

Une telle expédition pouvait durer des semaines, vu l'énormité des obstacles, et il n'était pas étonnant que, de retour au village, l'aventurier hardi soit accueilli triomphalement, en raison, non seulement de l'exploit accompli, mais également pour le ravitaillement rapporté au village.

Le gibier, complément de leur régime alimentaire, était en effet fort apprécié des habitants. Un jour, un effroyable orage éclata, et la foudre vint frapper un arbre immense qui s'abattit au fond d'un des précipices,

à l'endroit le plus étroit. Quand le temps se calme, les habitants constataient qu'en passant sur le tronc de l'arbre abattu il ne manquait plus que quelques enjambées pour franchir le précipice. A l'aide de lianes, et au prix de nombreux efforts, un pont fut suspendu au travers de l'abîme.

Le village eut ainsi un accès facile à la montagne giboyeuse. Le trajet qui, auparavant, durait des semaines, pouvait désormais s'effectuer en une journée. Les habitants ne tarderaient pas à profiter de leur nouvelle condition, qui leur permettait de se nourrir à la fois des fruits de la cueillette et de gibier, devenu plus abondant. Ils prospèrent ainsi jusqu'à nos jours... »

Cette allégorie révèle qu'avec l'amélioration des infrastructures des transports dont le pont, l'homme a fait montre de ses possibilités de production de gibier. Il a su se soustraire en même temps de la nature en modifiant son environnement.

Par définition, un pont est un ouvrage d'art qui permet de franchir un obstacle naturel ou artificiel (dépression, cours d'eau, voie de communication, vallée, ravin, canyon) en passant par-dessus. Le franchissement supporte le passage d'humains et de véhicules dans le cas d'un pont routier ou ferroviaire, ou d'eau dans le cas d'un aqueduc. On désigne également comme écoduc ou écopons (par exemple : les écoducs), des passages construits ou « réservés » dans un milieu aménagé, pour permettre aux espèces animales, végétales, fongiques, etc. de traverser des obstacles construits par l'être humain ou résultant de ses activités. Disons que les ponts font partie de la famille des ouvrages d'art. Leur construction relève du génie civil.

2.2. Infrastructure

Ce concept a été utilisé dans de nombreux domaines (philosophie, technique, urbanisme, défense nationale, économie etc..) selon diverses acceptions, mais n'a fait l'objet d'aucune approche consensuelle connue à notre sens sur sa définition. Mais disons que, comme terme technique, il relevait à l'origine, du *génie civil*. Apparu au 19^{ème} siècle dans la terminologie ferroviaire, en 1875 dans le journal officiel de la République Française, il correspond, étymologiquement, à « ce qui est construit dessous », en ce sens, il s'oppose au terme de superstructure, qui fait référence à « ce qui est situé au-dessus ».

Le concept d'infrastructure a été employé, par la suite, en matière d'*urbanisme*, pour désigner les équipements nécessaires à l'essor d'une activité humaine collective, puis, par extension, en *économie*. Partant des services

qu'elles rendent aux agents, les infrastructures contribuent à la satisfaction de leurs besoins et constituent un des principaux vecteurs du développement économique et social des nations. Inhérentes à l'organisation des hommes en société, elles se sont traduites par la création d'équipements de base et par une offre de services collectifs progressivement diversifiée. Au fil du temps, les infrastructures ont facilité le développement des hommes et des armées, la réalisation d'activités économiques, les échanges de marchandises et de services, les mouvements de capitaux tant au plan national qu'international.

En considérant la nature des infrastructures (de transport ou de services publics) et leur caractère intra ou inter-régional, on peut noter que la présence d'infrastructure est attestée dans les civilisations les plus anciennes. Elles ont accompagné la révolution industrielle en Europe, la mise en valeur des terres du Nouveau-Monde, puis les vagues d'équipement des pays les plus avancés, situé à l'Est comme à l'Ouest. Dans les pays en développement, depuis la période des indépendances, la mobilisation de moyens de financement en faveur des infrastructures figure au rang des priorités des gouvernements et des bailleurs de fonds, dans le cadre de la coopération bilatérale et multilatérale.

Avec les années quatre-vingt et la stratégie des besoins essentiels, les années quatre-vingt-dix et la lutte contre la pauvreté, leur actualité a été confirmée. Leur champ s'est ensuite étendu au cours de la dernière décennie, avec l'apparition d'activités innovatrices liées aux technologies de l'information et de la communication (TIC).

Le retard que connaît l'Afrique centrale montre (surtout après la décennie de conflits) que l'impact des infrastructures sur la croissance économique est plus que visible, et l'incidence des infrastructures spécifiques de transport « intra ou inter-régional » à travers les coûts du déplacement pendulaire de la population joue un rôle significatif sur la localisation des activités productives au cours des étapes de développement qui accompagnent l'ouverture d'un pays aux échanges internationaux.

Dans une *approche « technique »* l'infrastructure désigne, « l'ensemble des installations fixes mises à la disposition collective des usagers. » (Encyclopédie Universelle Tome 2, 1996)⁹.

Les définitions les plus strictes réduisent les infrastructures aux seuls équipements : le financement et la réalisation d'investissements collectifs sont apparus avec l'unification progressive des nations et le rôle croissant

des États à travers la construction des voies de communication et d'équipements de base améliorant les conditions de vie des populations (assainissements, adduction d'eau, centres de santé etc...). Des avancées technologiques successives se sont traduites par « la mise à disposition » de nouveaux biens et services (sources d'énergie, moyens de télécommunication et d'information), se caractérisant par une diversification de l'offre et une sophistication des processus de production.

Dans une *approche plus large*, la notion d'infrastructure associe étroitement les services attachés aux équipements. Une distinction est couramment établie entre les infrastructures sociales et économiques.

- Les premières se rapportant aux services relatifs aux champs sanitaires et socio- culturels ainsi que de l'éducation ;
- Les secondes concernent des services qui impliquent la construction d'équipements de base (chemin de fer et métro, voiries et aires de stationnement, des voies navigables, canaux d'irrigation, ponts, ports, barrages, aéroports, moyens de télécommunication, équipements urbains etc..) ;
- Elles représentent des intrants, ou sont associés à la production et à la distribution des biens (électricité, gaz, eau...).

Dans tous les cas, l'impact des infrastructures s'appréhende par leur incidence sur les conditions de vie des populations et l'évolution de leur comportement.

2.3. Services Infrastructurels

Pour éviter toute ambiguïté de vocabulaire, le terme infrastructure est réservé aux installations ou équipements permanents qui conditionnent le fonctionnement d'un organisme ou d'un pays. Tandis que les services infrastructurels désignent l'ensemble des services indispensables pour satisfaire les besoins fondamentaux de la population et pour assurer le développement et la croissance. Dans le champ des services infrastructurels, on peut mettre en évidence :

- Les services qui satisfont les besoins fondamentaux de la population (éducation, santé, assurances sociales, eau, assainissement et irrigation) ;
- Les services qui soutiennent l'activité économique (logement, bâtiment, électricité, gaz etc..) ;
- Les services d'intermédiations (transport, communication « poste, téléphone, Internet etc.. », finance, assurance etc...)

Les innovations technologiques dans les transports ont joué un rôle essentiel aux cours de deux premières révolutions industrielles, notamment le chemin de fer pour la première a créé un nouvel espace économique en améliorant la qualité des transports, en réduisant le coût des transports pondéreux et en accélérant les déplacements. Il en est résulté une unification des marchés et une spécialisation accrue des régions agricoles et industrielles, et l'automobile pour la seconde qui a favorisé les transports privés a joué un rôle analogue à celui des chemins de fer. Notons qu'une même infrastructure peut être le support de services infra structurels différents. Ainsi, la création des comptes chèques postaux en 1918 a transformé l'infrastructure des services postaux (les bureaux de poste) en « guichets de banque », contribuant à diffuser l'usage de la monnaie scripturale. Les barrages qui permettent de produire de l'électricité jouent parfois un rôle dans l'irrigation dans des pays menacés par la désertification.

En dernière analyse, il nous semble préférable de retenir les concepts de « services infrastructuraux » dont la production exige le recours aux infrastructures. Nous avons sélectionné les services infrastructuraux initialement sur deux critères qui coïncident couramment :

1. *La satisfaction des besoins fondamentaux de la population ;*
2. *Le soutien à l'activité économique et à la croissance.*

En effet, un service destiné à satisfaire les besoins de la population constitue un soutien à l'activité économique. Le domaine des besoins considérés comme fondamentaux tend à s'étendre. A côté des droits traditionnellement reconnus, comme le droit à la santé ou le droit à l'éducation, de « nombreux droits » apparaissent, tels que le « droit au logement », le « droit au déplacement », le « droit aux services bancaires minimaux », et plus récemment le « droit à la communication ». Cette évolution se reflète dans l'attitude du public qui manifeste une double exigence : celle de gratuité ou, du moins celle d'accès facilité aux services et une exigence de qualité.

Entre Brazzaville et Kinshasa sera jeté un pont Ferro - routier, les services attendus par la population de deux rives sont énormes et l'intégration physique de deux états fera un pas. Mais le processus mérite une analyse approfondie pour trouver le rythme qui garantisse les avantages comparatifs pour chaque pays et mieux cerner des questions nouvelles telles que le rôle du secteur privé dans l'intégration physique de l'Afrique centrale et la prévention, médiation, gestion et règlement des conflits.

A ce niveau et pour le besoin de cette étude, nous identifions les sites et quelques services destinés à soutenir l'économie et à satisfaire la population riveraine de l'ouvrage du côté Kinshasa.

3. Méthodologie

Pour mener à bon port cette étude, nous utilisons les techniques d'enquêtes et Interviews auprès des autorités locales, et des communautés affectées par le projet pour recueillir leurs attentes ainsi que leurs préoccupations. En utilisant des outils comme le système d'information géographique (SIG) pour cartographier les sites potentiels du pont et analyser les meilleures routes d'accès. Cela permet également de visualiser les impacts environnementaux potentiels. La Méthodes de Consultation Participative nous a permis d'impliquer les parties prenantes locales afin de garantir un projet inclusif et durable. L'Analyse Institutionnelle et Politique nous amené à étudier le cadre institutionnel et politique en vigueur pour comprendre les régulations, les intérêts et les dynamiques entre les différentes parties prenantes, et enfin la méthode analytique structurée, laquelle permet d'assurer une analyse approfondie et équilibrée des sites, des impacts et bénéfices potentiels qui tiennent compte des aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux.

4. Identification des Sites

Kinshasa, avec une population d'environ 14 millions d'habitants en 2023 (Bank, 2023)¹⁰, est l'une des plus grandes villes d'Afrique. Son développement économique est entravé par des infrastructures insuffisantes. Le pont pourrait améliorer l'accès aux marchés entre ce deux pays et avoir un effet positif dans les deux sites où cela pourrait être construit en encourageant l'expansion de l'immobilier et des services.

4.1. L'île de Téléphone

Le choix du site pour la construction d'un projet aussi stratégique que le pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa est crucial pour maximiser son impact sur le développement économique et la connectivité entre les deux capitales. Plusieurs sites sur la rive de Kinshasa sont envisagés pour cette infrastructure majeure.

En aval du pool Malebo, on trouve l'île du Téléphone, lequel semble convenir parfaitement à cet ouvrage pour des raisons suivantes :

- Elle est relativement proche des ports de Kinshasa et de Brazzaville ;

- Elle se trouve à un Kilomètre environ de la ligne de chemin de fer qui relie Kinsuka à la Gare de Kinshasa -Est. De même, du côté Congo-Brazza, la plus courte distance avec la ligne Congo Océan (Massina) est d'environ sept Km (7kms) ;
- L'île du Téléphone étant largement situé en aval des premiers rapides, aucun tirant d'air n'est à prévoir, si ce n'est que l'ouvrage devrait toutefois être protégé contre l'impact des objets que le fleuve charrie, tels une barge en dérive, des grumes flottants, etc..
- L'Étude des transports de surface Internationaux dans la sous-région de l'Afrique Centrale (BCOM, Administration Générale de la coopération au développement)¹¹, donne quelques indications que nous synthétisons ci-dessous ; « le fleuve y est divisé en deux bras » :
- *Le chenal cru* entre l'île du Téléphone et la rive gauche, d'une largeur d'environ 240 m, a son lit à nu durant plusieurs mois au cours de l'année. Il n'y aurait aucune difficulté à construire l'ouvrage sur ce bras sec ;
- *Le fond étant rocheux*, un pont continu sur plusieurs appuis paraît offrir la solution la plus adéquate. Les portées peuvent être de l'ordre de 40m (6 x40) ou 60 m (4 x60) de longueur ;
- *L'autre bras* (lit des basses eaux) offre des largeurs variables suivant l'endroit de franchissement ;
- En 1952, le passage en amont avait été envisagé, un îlot subdivise le bras en deux sections et pourrait constituer la base d'un appui intermédiaire à un pont à deux travées inégales (350 m et 300 m) ;
- *Un autre passage* situé à 1.300 m plus en aval encore peut être suggéré. Aux basses eaux, une portée du lit émerge et pourrait offrir un appui intermédiaire facile à réaliser. Ce bras se subdivise en deux sections de longueur respective d'environ 120 m et 240 m ;
- *La travée de 120 m* serait facile à construire lors des basses eaux, car contiguë à l'île du Téléphone.

Pour l'ensemble du pontage du bras, plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- Pont suspendu à deux travées dissymétriques ;
- Deux ponts en arc rigide avec tablier simple formant tirant (Bow-string) ;
- Des ponts « cantilever » ;
- Des superstructures en béton précontraint construites en avançant par encorbellement « Freivorbau » etc.

De ce qui précède, on peut conclure que l'importance des travées est réduite et que la plupart des appuis peuvent être construits à sec. Apparemment, il n'existe aucun obstacle sérieux à la construction d'un pont Ferro-routier sur l'île de téléphone.

Le raccordement aux réseaux de chemin de fer existant sur chaque rive ne pose aucun problème particulier. Comme nous l'avons déjà signalé, une prolongation de rail desservant les carrières et les installations de concassage, longe la rive gauche jusque dans les parages du site retenu.

Plus à l'Est, le rail passe par la gare de Ndolo et pénètre jusqu'à la plaine d'aviation de Ndjili.

Du côté de Brazzaville, le site se trouve à environ 7 Km du chemin de fer Congo Océan reliant Brazzaville et Pointe Noire.

L'île du Téléphone offre une superficie non submersible de quelque 150 ha de terrain vierges relativement plats, entièrement situés du côté RDC. C'est un endroit idéal pour installer des dispositifs annexes indispensables au trafic international (douane, police, contrôle technique...).

4.2. Malueka

Le site de Malueka est situé à proximité du centre de Kinshasa, précisément sur l'Avenue Nzolana, Quartier Malueka de Mont-Ngaliema sur la rivière Binza. Ce site peut être privilégié en raison de sa proximité immédiate avec le tissu urbain dense de Kinshasa. Le quartier Malueka se trouve à une distance relativement courte des principales infrastructures économiques et commerciales du centre-ville de Kinshasa, ce qui pourrait réduire considérablement les coûts logistiques associés au transport de matériaux et au déplacement des personnes et des marchandises si le pont est jeté cet endroit. (Lukafulu, 2024).

4.3. Kinsuka

Le **site de Kinsuka** constitue une autre option stratégique pour la construction du pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa. Situé à l'ouest de la ville, Kinsuka est connu pour sa proximité avec le fleuve Congo et son accès direct aux infrastructures clés de Kinshasa. Quartier populaire de Ngaliema à l'origine rural. On s'y presse surtout le week-end pour sa proximité avec le fleuve et le panorama sur les rapides de Kinsuka et sur l'île Mimosa (Futé, 2024)¹². Ce site se distingue par son environnement naturel et ses perspectives d'intégration économique, ce qui en fait une option très prisée dans l'analyse des sites potentiels.

L'essor des activités commerciales dans la région pourrait conduire à la création de nouvelles zones industrielles et de centres de distribution, ainsi que l'attractivité de Kinsuka pour les investisseurs. De plus, les activités de construction elles-mêmes génèrent des emplois pour la population locale, stimulant ainsi l'économie.

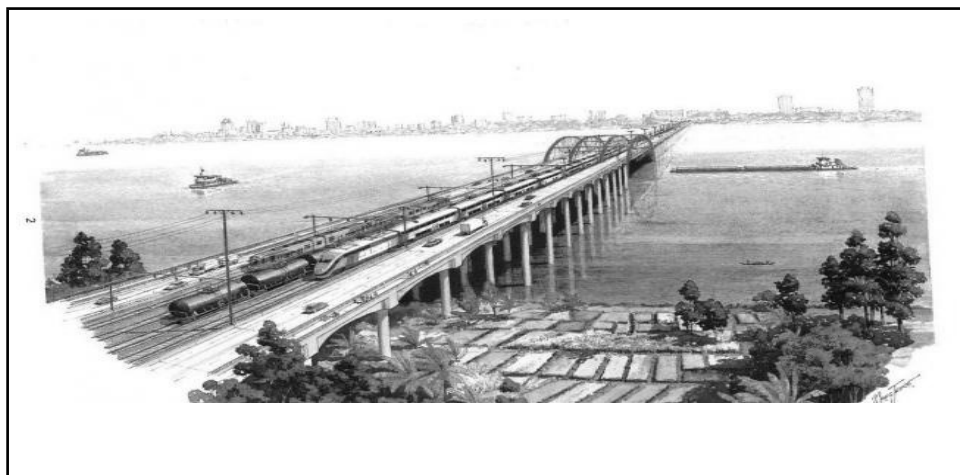
4.4. Maluku

Le **site de Maluku** est le troisième emplacement envisagé pour la construction du pont route-rail entre Kinshasa et Brazzaville. Situé à l'est de Kinshasa, c'est un site moins densément peuplé par rapport à Kinsuka, mais il présente des avantages uniques en matière d'aménagement et de développement économique à long terme. Il se trouve à une distance plus importante du centre de Kinshasa par rapport à Malueka et Kinsuka, mais sa position géographique présente des atouts majeurs pour le projet (Ezinga, 2019)¹³.

Maluku est situé en périphérie de la ville, dans une zone où les terres sont encore largement inexploitées et où l'urbanisation reste limitée. Cette situation permet d'envisager une expansion planifiée et un développement maîtrisé autour du site, avec la possibilité de créer de nouvelles infrastructures urbaines et industrielles.

L'un des principaux avantages du **site de Maluku** est sa capacité à se développer sans les contraintes d'une urbanisation déjà existante. Contrairement à Kinsuka, où la densité de population et les infrastructures peuvent compliquer la phase de construction, ce site offre une toile vierge pour la création de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires. Cela signifie que le projet pourrait être conçu de manière optimale, avec une intégration fluide des routes, des rails et des centres logistiques (Futé, 2024)¹⁴.

De plus, la localisation plus excentrée de Maluku favorise la création d'un nouveau pôle économique, orienté vers les échanges transfrontaliers et la logistique intégrant la zone franche en construction. Ce site pourrait devenir un centre stratégique pour le transport des marchandises entre Kinshasa et Brazzaville, en attirant des investissements dans les secteurs industriels et commerciaux. La création de zones franches pour les entrepôts et les centres de distribution, ainsi que le développement d'infrastructures telles que des ports fluviaux, pourraient transformer Maluku en un hub économique majeur.



5. Perspectives des services infrastructurels

Le projet vise à relier les différents modes de transport, notamment le rail et la route, facilitant ainsi les déplacements entre Brazzaville et Kinshasa et d'autres régions. Les perspectives dans la logistique et les infrastructures d'entrepôt aux sites de l'île de téléphone, Kinsuka, Malueka et Maluku sont prometteuses. Chacun de ces sites présente des avantages uniques qui peuvent être exploités pour améliorer l'efficacité logistique, attirer des investissements et favoriser le développement économique dans la région. Une planification adéquate et des investissements ciblés seront essentiels pour réaliser ces opportunités.

Le développement d'un système de transport public efficace est essentiel. Des lignes de bus et des tramways pourraient être mises en place pour relier les zones périphériques aux points d'entrée du pont. L'extension du réseau ferroviaire pourrait améliorer l'accès aux zones rurales environnantes, permettant aux habitants de rejoindre plus facilement les centres urbains.

Avec l'intégration d'une voie ferrée dans le projet, il est prévu que les services de transport public deviennent plus fréquents et fiables, réduisant ainsi les temps d'attente pour les usagers (<https://www.africa50.com/fr/investir-pour-la-croissance/projets-et-investissements/pont-route-rail-reliant-kinshasa-et-brazzaville>, 2024)¹⁵. L'amélioration des infrastructures pourrait également entraîner une baisse des coûts de transport pour les usagers, rendant les déplacements plus accessibles (<https://plan.gouv.cd/projects/construction-du-pont-route-rail-entre-brazzaville-et-kinshasa>, 2024)¹⁶.

La création de zones logistiques autour du pont faciliterait le transit des marchandises. Des entrepôts modernes et des centres de distribution seraient nécessaires pour gérer l'augmentation du trafic. La facilitation des transports publics est susceptible de stimuler le commerce local en améliorant l'accès aux marchés pour les produits et services (<https://www.africa50.com/fr/investir-pour-la-croissance/projets-et-investissements/pont-route-railreliant-kinshasa-et-brazzaville>, 2024)¹⁷.

Malueka est une zone fortement urbanisée, où la population locale vit dans une densité relativement élevée. Cette densité pourrait poser des problèmes lors de la phase de construction, notamment en ce qui concerne la relocalisation des habitants. Les négociations avec les résidents locaux et les autorités pour l'acquisition des terres seraient probablement complexes et coûteuses. La gestion des impacts sociaux de la construction pourrait également nécessiter une planification approfondie pour éviter des conflits ou des déplacements massifs de populations.

Concernant le site de Kinsuka, malgré ses avantages, ce site présente certains défis qui doivent être pris en compte lors de la planification du projet. Tout d'abord, étant donné que Kinsuka est une zone plus densément peuplée que Malueka, la construction du pont pourrait entraîner des perturbations pour les résidents locaux et de relocalisation pour les habitants, nécessitant des mesures de compensation comme au site Malueka. Signalons également que la zone est densément peuplée, et le projet pourrait entrer en conflit avec d'autres usages du sol, comme l'agriculture.

Contrairement aux deux premiers sites, le site de Maluku est moins urbanisé, ce qui pourrait réduire les conflits avec les communautés locales. Le site pourrait être développé comme un hub logistique, facilitant le commerce entre les deux pays bien que son éloignement par rapport aux routes principales pourrait poser des défis logistiques pour la construction et l'exploitation et nécessiterait des investissements supplémentaires.

6. Description du Projet et de sa Zone d'influence

6.1. Description du Projet

L'absence d'un ouvrage de franchissement permanent entre les deux rives du fleuve Congo constitue un handicap majeur à la mise en œuvre des politiques de développement économique et d'intégration régionale et même continentale. Ainsi, le projet de construction du Pont ferro-routier entre les villes de Kinshasa et de Brazzaville vise à accélérer les échanges commerciaux entre les deux pays et à (1) Assurer la continuité et la fluidité

du transport le long du corridor Tripoli – Windhoek et ses ramifications routières, adopté dans le cadre du Plan d'action à court terme du NEPAD, dont le maillon central permettra de relier les capitales N'Djamena, Yaoundé, Libreville, Brazzaville et Kinshasa ; (2) Réduire le temps de parcours et les coûts de transport et (3) Améliorer l'accessibilité des populations de la zone d'influence du projet aux services de base.

Le Pont ferro-routier entre Kinshasa et Brazzaville sera d'une longueur de 1.757 m. si le site de Maluku est retenu au détriment de l'île de téléphone pour l'implantation du pont ferro-routier. En effet, l'ouvrage se situerait à 65 km de Brazzaville, et du côté Kinshasa, on compterait 87 km à partir de la gare centrale (centre-ville).

A cet endroit, le Fleuve, large d'environ 1.300 m, a une profondeur variant entre 25 et 35 m. La longueur des raccordements routiers est de 10 km dont 6,8 km en rive gauche du fleuve (RDC) et 3,2 km en rive droite (RC). En raison de manque des données sur la construction de la voie ferrée, nous nous limitons à indiquer l'accès routier de 6.8 km. Ce tronçon se situe dans le quartier Maluku, Commune de Maluku dans la Ville-Province de Kinshasa. Ce projet, comprend les trois composantes suivantes portant uniquement sur les travaux routiers (BOLEKIMO, 2019)¹⁸. Ces études routières demande (1) une étude détaillée de la voie de contournement Sud Est du Grand Kinshasa et de ses pénétrantes, y compris les aspects environnementaux et sociaux ; (2) une étude détaillée de mise à niveau et de réhabilitation de la RN43 à partir de l'Agglomération de Maluku jusqu'au raccordement avec la RN1 au carrefour de la Nsele, y compris les aspects environnementaux et sociaux ; et enfin une évaluation de la réforme des entreprises du secteur des transports en RDC.

Le profil de la route sera constitué de :

- Deux chaussées de 7 m de largeur chacune ;
- Un terre-plein central de 1,60 m de largeur supportant un séparateur central de 0,60 m de largeur et deux bandes dérasées de 0,50 m de large chacune ;
- Deux bandes dérasées de part et d'autre d'une largeur de 2,00 m chacune supportant deux bandes de guidages de 0,30 m de large ;
- D'une berne engazonnée d'une largeur de 0,75 m ou un dispositif de drainage longitudinal, comprenant des descentes d'eau dans les zones de remblai ;

6.2. Zone d'Influence du Projet

La zone d'étude du projet est composée d'une zone d'influence directe ou zone d'étude restreinte et d'une zone d'influence indirecte ou zone d'étude élargie. La Zone d'Influence Directe (ZID) du Projet est constituée de :

- a. Quartier Maluku qui est directement concerné par le projet ;
- b. Aires de travaux (l'emprise de la route et autres sites du projet – base-vie, centrale d'enrobée, centrale de concassage, etc.) ;
- c. Zones d'emprunt des matériaux (gîtes d'emprunt et carrières). La Zone d'Influence Indirecte (ZII) du projet, c'est la Ville- Province de Kinshasa.

7. Analyse des Variantes

L'emprise maximale de l'Avenue Mulele est de 8 m, soit 4 m de part et d'autre de l'axe principale de la route. En vue d'atteindre les objectifs du Projet tout en minimisant la réinstallation, nous étudions dans cette section deux variantes spécifiques.

7.1. Première variante

La première variante consiste à empiéter de 15 m de part et d'autre de l'axe principale de la route afin d'atteindre l'emprise de 30 m exigés pour les travaux. Cette option impacte 130 parcelles, soit 65 de part et d'autre de la route. À noter que la rive gauche de l'Avenue Mulele présente des contraintes naturelles suivantes : (1) le relief accidenté en contre-bas vers le Fleuve Congo, (2) la présence des têtes d'érosion et (3) l'existence d'une zone marécageuse du côté gauche de la route, il y a risque que le projet augmente le coût de réalisation de l'ouvrage. Cette variante va augmenter le nombre des PAP et par ricochet le coût de la réinstallation involontaire ainsi que le coût de réalisation de l'ouvrage. Elle a de ce fait été abandonnée.

7.2. Deuxième variante

La seconde variante est celle qui impacte toutes les parcelles se trouvant à droite du Pk 0+00 (Carrefour de l'Avenue Mulele) affecterait 82 parcelles parce qu'à certains endroits l'emprise de la chaussée est de 17 m. Cette seconde variante minimise la réinstallation involontaire en évitant de se buter aux contraintes naturelles et en diminuant le nombre des parcelles affectées par le projet (PAP) d'un côté, et de l'autre, elle réduit le coût

des indemnisations et surtout n'élève pas de façon inconsidérée le coût de l'ouvrage. Cette variante a été retenue du fait qu'elle permet de réduire sensiblement le nombre des parcelles affectées par le projet (PAP) de 130 parcelles à 82 ainsi que le coût de la réinstallation involontaire.

8. Impacts Sociaux Positifs

Les impacts potentiels sur l'environnement humain et le milieu naturel devra faire l'objet d'une autre étude. Ce paragraphe ne traite que des impacts sur le milieu humain en termes d'expropriation et de préjudices socio-économiques pour la libération de l'emprise routière et de réalisation des travaux en réduisant au maximum les nuisances pouvant en découler. Il est à noter que les dimensionnements et les lieux d'implantation des travaux ont été limités dans l'optique de réduire les préjudices pouvant être causés aux populations propriétaires de biens situés dans l'emprise du projet.

8.1. Impacts Sociaux Positifs

Globalement, les impacts positifs du projet sont synthétisés dans le Tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Synthèse des impacts sociaux positifs

Phase	Impacts positifs
Construction	- Emploi probable pour les populations et les Petites et Moyennes Entreprises (PME) locales lors des travaux
	- Intensification des activités économiques et commerciales autour du chantier
	- Création d'emplois avec les travaux
	- Renforcement de l'expertise locale
Exploitation	- Amélioration des conditions d'assainissement de la voirie
	- Amélioration du cadre de vie et de l'environnement des Populations riveraines du quartier Maluku
	- Accroissement des activités commerciales
	- Meilleur aménagement de l'espace et des paysages
	- Appropriation de l'infrastructure par les populations

Source : Rapport du groupe d'Expert de la BAD, 2019

Sur le plan environnemental, la construction de la route d'accès du Pont route-rail permettra de gérer le ruissellement et d'éviter le ravinement.

8.2. Impacts Sociaux Négatifs

Les impacts négatifs de la mise en œuvre du Projet de construction de la route d'accès au Pont ferro-routier sur le fleuve Congo entre Kinshasa et Brazzaville, résulteront principalement des activités suivantes : la démolition des ouvrages existants ; la construction des ouvrages de drainage et de franchissement et la construction de la chaussée.

Les activités qui seront partiellement ou totalement sur les emprises des travaux devront être déplacées temporairement ou définitivement pour permettre la réalisation des travaux. Ainsi, les principaux impacts qui se manifesteront sur les immeubles d'habitations et de commerce, les places d'affaires, les infrastructures précaires et amovibles de commerce et les activités commerciales en général qui empiètent sur l'axe routier. En effet, en dépit du court linéaire (6.8 km), le tracé de la route d'accès traverse la municipalité de Maluku et affectera 703 personnes dont 180 pour les actifs bâtis, 245 pour les actifs commerciaux et 278 pour les actifs agricoles.

9. Cadre Juridique et Mécanisme de Règlement des Griefs et de Réparation

9.1. Cadre Règlementaire au Niveau National

En République Démocratique du Congo, le cadre juridique national encadrant le volet de l'expropriation porte principalement sur un certain nombre de textes que voici :

- (1) La Constitution du 18 février 2006 plus particulièrement en ses articles : 9, 34, 53, 54, 55, 59, 123, 202, 203 et 204 ;
- (2) La loi N° 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés telle que modifiée et complétée par la loi n° 80-008 du 18 juillet 1980 ;
- (3) La Loi N°77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- (4) La Loi N°77-001 du 22/02/2002 qui décrit les procédures d'expropriation ;
- (5) La Loi N° 11/009 du 09 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement.

- (6) L'article 34 de la Constitution de la République Démocratique du Congo telle que modifiée par la Loi n° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 stipule que toute décision d'expropriation est de la compétence du pouvoir législatif.
- (7) La Loi N° 77-001 sur les procédures d'expropriation stipule que la décision d'expropriation doit mentionner l'identité complète des intéressés et s'appuyer sur un plan des biens. Elle fixe le délai de déguerpissement à dater de la décision d'expropriation pour cause d'utilité publique.

9.2. Quelques Éléments de la Politique de Sauvegarde Appliquée par la Banque Africaine de Développement (BAD)

Étant donné que c'est la Banque Africaine de Développement (BAD) qui finance les études de ce grand projet sur le pont ferro-routier entre Kinshasa et Brazzaville ainsi que les infrastructures connexes, il nous semble utile de rappeler quelques éléments de la politique de sauvegarde de la Banque Africaine de développement concernant les impacts sociaux positifs et sociaux négatifs de ce projet (Conseil d'administration de la BAD, 2023)¹⁹.

Ainsi, la mise en œuvre du projet doit répondre aux exigences du système de sauvegardes intégré (SSI) et notamment à la sauvegarde opérationnelle deux (SO2) relative à la réinstallation involontaire (acquisition de terres, déplacement et indemnisation) des populations. Elle vise à clarifier toutes les questions liées au déplacement physique et économique (<https://www.afdb.org.news-and-events>, 2024)²⁰.

Les objectifs spécifiques de la Sauvegarde opérationnelle (SO2) sont les suivants :

- (1) Éviter la réinstallation involontaire autant que possible, ou minimiser ses impacts lorsque la réinstallation involontaire est inévitable, après que toutes les conceptions alternatives du projet ont été envisagées ;
- (2) S'assurer que les personnes déplacées sont véritablement consultées et qu'on leur a donné la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation ;
- (3) S'assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance substantielle pour leur réinstallation dans le cadre du projet, de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer des revenus,

leurs capacités de production, et l'ensemble de leurs moyens de subsistance soient améliorés au-delà de ce qu'ils étaient avant le projet ;

- (4) Fournir aux emprunteurs des directives claires sur les conditions qui doivent être satisfaites concernant les questions de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque, afin d'atténuer les impacts négatifs du déplacement et de la réinstallation, de faciliter activement le développement social et de mettre en place une économie et une société viables ;
- (5) Se prémunir contre les plans de réinstallation mal préparés ou mal mis en œuvre en établissant un mécanisme de surveillance de la performance des programmes de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque pour trouver des solutions aux problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent, à travers le mécanisme de gestion des plaintes.

Par ailleurs, les politiques de sauvegarde de la Banque Africaine de Développement (BAD) applicables au projet sont :

- La Sauvegarde opérationnelle (SO1) qui est déclenchée du fait que le projet aura des impacts négatifs potentiels durant sa mise en œuvre ce qui justifie la préparation d'une Étude des Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES). De même, les impacts du projet sont localisés et réversibles à la suite de l'application de mesures d'atténuation ;
- La Sauvegarde opérationnelle deux (SO2) est déclenchée du fait des besoins d'acquisition de terres et de pertes d'activités économiques ;
- La Sauvegarde opérationnelle (SO4) du fait de la production potentielle de déchets (dangereux et inertes) pendant les travaux qui peuvent avoir des effets sur la couche d'ozone ;
- La Sauvegarde opérationnelle (SO5) est déclenchée compte tenu des risques encourus par les travailleurs sur le chantier.

Il est à noter qu'en cas d'insuffisance de la réglementation nationale et/ou de conflit entre les deux cadres juridiques, les conventions internationales ayant une prééminence sur les lois nationales, c'est la politique de la Banque qui prévaut, ou, toute chose restant égale par ailleurs, le cadre le plus avantageux pour les personnes affectées sera adopté.

9.3. Cadre institutionnel de la gestion des expropriations

Plusieurs acteurs institutionnels interviennent dans la réinstallation. Pour les besoins du Projet de construction de la route d'accès au Pont routier-rail sur le fleuve Congo entre Kinshasa Brazzaville, les acteurs clés auront à conduire les opérations d'approbation, de diffusion, de mise en œuvre et de suivi-évaluation de présent Projet de Construction de la Route (PCR) en attendant la connexion de la ligne ferroviaire. Il s'agit du /de (BOLEKYMO, 2019)²¹:

- Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction joue qui le rôle de Maître d'Ouvrage ;
- Ministère de l'Environnement et Développement Durable (MEDD) ;
- La Cellule Infrastructures qui est le Maître d'Ouvrage Délégué et assure la gestion administrative et fiduciaire du Projet. Dans ce cadre, il devra participer à la validation des documents de sauvegardes et à la supervision de leur mise en œuvre ;
- L'Office des Routes en qualité de Maître d'œuvre et bénéficiaire de l'ouvrage
- L'agence Congolaise de l'Environnement, structure qualifiée pour valider toutes les études environnementales et sociales en RDC ;
- La Commune de Maluku.

Les autres Ministères impliqués sont essentiellement :

- Le Ministère des Affaires Sociales ;
- Le Ministère des Affaires Foncières ;
- Le Ministère de la Justice et Garde des Sceaux.

9.4. Responsabilités Organisationnelles

Un certain nombre d'acteurs clés auront à conduire les opérations d'approbation, de diffusion et de mise en œuvre du Projet de Construction de la Route (PCR). Ces institutions sont ainsi que leurs rôles sont présente dans le Tableau 2 ci-dessous. :

Tableau 2. Les institutions et leurs rôles

Institutions	Rôles
Gouvernement de la RDC	- Mobilisation et mise à disposition des ressources pour le paiement des compensations couvert par le don/prêt BAD
Cellule Infrastructures	- Coordination d'ensemble et supervision des opérations de réinstallation - Mise en œuvre du PCR
Comité Local de Réinstallation et Gestion des Litiges	- Information des PAP ; - Facilitation sociale ; - Enregistrement et traitement des plaintes
Commission du Suivi de la réhabilitation	- Suivi de la mise en œuvre ; - Gestion des litiges
ACE et CESOR	- Suivi du processus de réinstallation
Consultant	- Évaluation à mi-parcours et final

Source : Rapport des Experts du Groupe de la BAD, 2019

La Cellule Infrastructures est chargée de la supervision pour s'assurer de la bonne exécution du Projet de la Construction de la Route en fonction des engagements pris auprès de la Banque Africaine de Développement (BAD).

10. Études Socio-Économiques

10.1. Bien affectés

Sur les 82 parcelles affectées par le projet, dont 65 sur l'Avenue Mulele et 17 sur l'Avenue Ngantaba, les enquêtes ménages pour les expropriations ont permis de recenser 490 les chefs de ménage affectés par le Projet comprenant les propriétaires, les locataires, les hébergés gratuits, et les commerces. Le nombre de PAP par type de bien affecté est résumé plus bas. Il faut noter qu'une même PAP peut perdre plusieurs types de biens.

Tableau 3. Synthèse des types des biens affectés

Types de biens affectés	Nombre de PAP par type de bien
Parcelles bâties (parcelle ayant des habitations)	82
Parcelles non bâties (parcelle n'ayant pas d'habitations)	4
Habitations	184
Commerces	246
Arbres	177
Cultures	86
Terrains en jachère	16
Elevage de poules et canars	3
Fermes	16
Puis et pompes domestiques	2
Ecoles	2
Puis et pompes domestiques	2

10.2. Composition des ménages

Les ménages affectés recensés sur le tronçon Carrefour avenue Mulele – Concession Fatouma Mokoma dans le quartier Maluku, Commune de Maluku se répartissent de façon homogène dans les Avenues Mulele et Ngataba représentant respectivement 88,3 % pour la première et 11,7 % pour la seconde. Les chefs de ménages exercent diverses activités commerciales le long du tronçon supra cité.

Les chefs de ménages recensés sur le tronçon Carrefour Mulele – Concession Fatouma Mokoma se caractérisent par une nette prédominance des femmes par rapport aux hommes. On note sur cet axe qu'environ 62,4 % de chefs de ménages affectés sont de sexe féminin contre 37,6 7 % qui sont de sexe masculin. Le nombre plus important de femmes chef de ménage s'explique par les activités de vente des bidons vides, casiers et vi-danges de boissons gazeuses et de bières.

10.3. Éligibilité des PAP Recensées

10.3.1. Conditions d'Éligibilité à l'Indemnisation et les Dispositions Générales

Une matrice d'éligibilité a été dressée en conformité avec la réglementation nationale et la Sauvegarde Opérationnelle deux (2) de la BAD, et les principes d'éligibilité, d'indemnisation de compensation et d'assistance ont été définis avec un effort particulier pour les personnes vulnérables.

Les personnes éligibles sont donc celles qui (1) Possèdent des droits légaux sur les terres, y compris les droits coutumiers et traditionnels ; (2) Ne possèdent pas des droits légaux sur les terres au moment du recensement mais ont sur ces terres ou biens un droit de jouissance reconnu ou certaines revendications ; (3) Occupent les terres, bien que n'ayant pas sur elles un droit légal.

Sont aussi éligibles aux compensations, les ayants droits formellement reconnus des personnes décédées dans l'intervalle de temps s'écoulant entre le moment du recensement des biens et celui de la distribution des indemnités et des compensations. Les personnes affectées par les activités du Projet dans les différentes composantes devront bénéficier d'une indemnisation calculée à partir d'une date appelée date d'éligibilité d'attribution des droits.

10.3.2. Évaluations et Indemnisation des Pertes

10.3.2.1. Mode de Calcul des Compensations

a. Principes de compensations seront les suivants :

Quelle qu'en soit la forme (en nature ou en espèces), l'indemnisation sera réglée avant le déplacement physique et/ou économique. L'indemnisation est calculée à la valeur intégrale de remplacement du bien perdu (plus les coûts de transaction) (Rés13).²²

b. Évaluation de la compensation pour perte de places d'affaires

Cette compensation consiste à indemniser les personnes affectées qui ont réalisées des aménagements sur leurs lieux d'installations. Il s'agit de constructions précaires sous forme d'étales en bois fixés sur le sol. L'estimation de la valeur des installations est basée sur le prix des matériaux sur le marché au niveau de chaque localité. Les valeurs unitaires des matériaux de construction de chaque place d'affaires ont été discutées avec les personnes affectées ainsi que la main d'œuvre qui ont été acceptées.

L'indemnisation est calculée par l'Équation (1) ci-après :

$$I = \text{Crs} + (\text{Rj} \times 90 \text{ jours}) + \text{Ar} \quad (1)$$

Avec **I** qui représente l'indemnisation, **Crs** représente le coût de remplacement de la structure, **Rj** représente le revenu journalier, et **Ar** représenté l'aide à la réinstallation.

c. Évaluation des pertes de revenus locatifs

La compensation pour perte de revenu locatif sera versée aux bailleurs.

Elle est estimée sur une durée moyenne de 3 mois correspondant à la durée de la garantie locative légale en RDC. La compensation sera de trois (03) mois équivalent au montant perçus auprès de chaque locataire. L'évaluation des pertes de revenus locatifs concerne uniquement les bailleurs des places d'affaires.

L'indemnisation est calculée par l'Équation (2) ci-après :

$$I = \text{Rm} \times 3 \text{ mois} \quad (2)$$

Avec **I** représente l'indemnisation et **Rm** représente le revenu locatif mensuel.

d. Évaluation des pertes de revenus de commerce

La compensation pour perte de revenu couvrira toute la période de transition liée au transfert de l'activité ou à la perturbation occasionnée par les travaux et sera calculée sur la base du revenu journalier de la catégorie socioprofessionnelle multiplié par le temps d'arrêt de l'activité. Un montant forfaitaire sera alloué pour couvrir les frais de déplacement.

L'évaluation des pertes de revenu du commerce s'est faite sur une estimation raisonnable du temps probable d'arrêt de travail que les travaux risquent d'engendrer multiplié par le revenu moyen journalier de l'activité, plus un montant forfaitaire pour aide à la réinstallation. L'indemnisation est calculée par l'Équation (3) ci-après :

$$I = \text{Rmj} \times 3 \text{ mois} + \text{Ar} \quad (3)$$

Avec **I** qui représente l'indemnisation, **Rmj** représente le revenu moyen journalier, et **Ar** représenté l'aide à la réinstallation.

e. Estimation de l'aide à la réinstallation à fournir aux PAP

L'aide à la réinstallation (AR) dans le cadre du présent plan complet de réinsertion (PCR) peut revêtir différentes formes selon les cas de figure telles que :

- Aide au déménagement (AD) ;
- Remboursement de la garantie locative (RGL) ;
- Aide aux personnes vulnérables (APV).

Cette aide au déménagement va consister à fournir un montant monétaire forfaitaire compris entre 50 USD pour les places d'affaires en étal simple fixées au sol et 100 USD pour les places d'affaires en abris fermé. Elle a pour objectif de permettre aux personnes affectées de prendre une main d'œuvre ou un moyen de transport qui va les aider à déplacer leurs biens vers le site de réinstallation.

Remboursement de la garantie locative (RGL) : Cette aide qui correspond à 3 mois de location va permettre aux locateurs de louer un autre local afin de continuer l'exercice de leur activité commerciale et au bailleur de percevoir anticipativement 3 mois de loyer perdu.

Aide aux personnes vulnérables : On prêtera une attention particulière aux besoins des groupes vulnérables au sein des populations déplacées. Dans le cadre du présent PAR l'enquête socioéconomique qui a été effectuée a permis d'identifier 100 personnes vulnérables. Les critères de vulnérabilités retenus sont relatifs aux :

- Personnes vivant avec handicap ;
- Personnes âgées de plus de 60 ans ; • Veuf (ves) sans soutien.

10.3.2.2. Identification des Sites de Réinstallation (BOLEKIMO, 2019)²³

Avec l'appui de la Commune de Maluku, le Chef de Groupement Ngu-ma, propriétaire terrien a proposé trois sites. La Cellule Infrastructures, le Bourgmestre de Maluku, les Représentants du Chef de Groupement Ngu-ma et le Consultant ont visité trois sites potentiels de réinstallation afin de pouvoir comparer plusieurs options. Le premier site, Mokako, le second Bende-bende et le troisième Concession Fatouma Mokoma.

a. Site de Mokako

Le site Mokako est situé à 2,6 km de la Cité de Maluku, site appartenant aux propriétaires coutumiers. La réinstallation des populations sur ce site

est contrainte par l'éloignement de la grande route, derrière les quartiers lotis de la Cité de Maluku.

b. Site de Bende-Bende

Le site de Bende-bende se trouve à côté de la concession privée dont le propriétaire présumé est l'Ambassadeur Katalay. Il est situé sur le plateau d'une colline. L'accès est difficile si on doit réinstaller les populations pratiquant l'agriculture.

c. Site Concession Fatouma Mokoma

Le site Concession Fatouma Mokoma est une concession dont le titre foncier coutumier a expiré depuis plus de 10 ans et le propriétaire terrien, le Chef de Groupement a récupéré sa terre et se propose de la céder aux autorités politico-administratives après négociation sur les conditions d'acquisition.

Le site de réinstallation fera l'objet d'un plan d'aménagement qui définira les parcelles à aménager ainsi que les infrastructures d'eau et assainissement que sont les forages.

Dans l'optique d'amélioration des conditions de vie des populations de la zone, le projet entend favoriser l'accès à l'électricité par leur abonnement et il contribuera également à l'éclairage public en collaboration avec la municipalité.

11. Participation Communautaire

11.1. Consultation libre et transparente

Les groupes et personnes suivantes ont été consultées : Toutes les catégories de personnes potentiellement affectées par le Projet : les autorités politico-administratives locales et coutumières le Chef de Groupement, le Chef de quartier.

Les personnes et groupes consultés ont pu librement exprimer leurs préoccupations, attentes et questions lors des réunions publiques organisées dans la salle de réunion de la Commune de Maluku, chez le Chef de quartier, ainsi que lors des enquêtes ménages.

11.2. Consultation préalable

Dans le cadre des consultations, le Consultant avec l'appui de la Commune de Maluku ainsi que celle de la Cellule Infrastructures ont présenté le Projet, ses impacts positifs et négatifs potentiels qu'il va générer ainsi que les mesures d'atténuation y afférentes.

11.3. Prise en compte des préoccupations et recommandations dans le PCR.

Les préoccupations et recommandations des acteurs et des PAP issues des consultations seront prises en compte à travers les modalités organisationnelles pour ce qui concerne l'implication des services techniques locaux et du Chef de quartier dans le processus de mise en œuvre du PCR. Sur l'accompagnement social des PAP, les mesures d'assistance recommandées dans la PCR mettront l'accent sur le suivi et l'encadrement durant toute la période de déplacement et de réinstallation. Une assistance particulière pour les PAP concernées est définie dans les mesures de réinstallation.

12. Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP)

Plusieurs types de conflits sont susceptibles de surgir dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

a. Le Mécanisme de Gestion des Plaintes a pour objectifs de :

- Mettre à la disposition des personnes ou communautés affectées ou qui risquent d'être affectées par les activités du projet, des possibilités accessibles, rapides, efficaces et culturellement adaptées pour soumettre leurs doléances par rapport aux engagements du projet ;
- Identifier, proposer et mettre en œuvre les solutions justes et appropriées en réponse aux plaintes soulevées.

Les principes fondamentaux suivants seront observés afin d'inspirer la confiance des usagers : (i) Sécurité, (ii) Accessibilité et mise en contexte, (iii) Prévisibilité, (iv) Impartialité, (v) Transparence.

Il permettra au projet entre autres de :

- Gérer les risques préjudiciables au projet, désamorcer certains conflits, éviter qu'ils empirent en termes de conséquences sur le coût, l'atteinte des résultats et la crédibilité des acteurs du projet ;
- Renforcer la recevabilité des acteurs du projet vis-à-vis du Gouvernement, des bénéficiaires, du bailleur des fonds et des autres parties prenantes ;

- Justifier la conformité aux engagements de l'accord de don et des politiques qui y sont rattachées ;
- Renforcer la prudence et le professionnalisme dans la gestion du projet.

b. Trois niveaux de fonctionnement sont prévus pour le MGP à savoir :

- **Mécanisme de résolution à l'amiable :** Le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) encourage le dialogue et la communication. Les niveaux peuvent examiner le niveau de désaccord entre le plaignant et la solution proposée. Ils peuvent évaluer la recevabilité de la plainte ou du conflit pour les problèmes sociaux qui mettent en contradiction les riverains.
- **Dispositions administratives et recours en justice :** Le recours à la justice reste le dernier recours en cas d'échec de la procédure de résolution à l'amiable. Malheureusement, cette voie est souvent fastidieuse et coûteuse et finit par échouer à cause des procédures qui prennent des délais importants avant d'aboutir aux solutions. Dans certains cas, les plaignants abandonnent la procédure pour des raisons des délais et de rallonge de la procédure.

13. Budget Indicatif

Pour la mise en œuvre du présent PCR, le budget suivant définit l'ensemble des coûts associés à la compensation des PAP et au suivi-évaluation nécessaire. Le budget se répartit en plusieurs rubriques : les mesures de compensation pour la reconstruction des structures impactées ; les mesures de soutien et d'information communication et de suivi-évaluation. Le tableau cidessous présente le budget estimatif du PCR. Le Tableau 4 présente le budget indicatif.

Tableau 4. Budget indicatif

Rubriques	Budget en USD
Actifs agricoles, incluant la terre	1.627.702
Actifs bâtis	515.660
Revenus commerciaux	212.980
Suivi de la mise en œuvre du PCR par la Commission de réinstallation	12.000
Communication / sensibilisation	5.000
Évaluation finale du PCR par l'Expert social indépendant	30.000
Schéma d'aménagement du plan de réinstallation	30.000
Sous-total	2.433.342
Imprévu (20 % du budget)	486.668
Total	2.920.010

Source : Budget estimatif repris dans le rapport des Experts de la cellule des infrastructures

Conclusion

Disons que la notion d'infrastructure associe étroitement les services attachés aux équipements. Une distinction est couramment établie entre les infrastructures sociales et économiques : (i) Les premières se rapportant aux services relatifs aux champs sanitaires et socio- culturels ainsi qu'à ceux de l'éducation ; (ii) Les secondes concernent des services qui impliquent la construction d'équipements de base (chemin de fer et métro, voiries et aires de stationnement, des voies navigables, canaux d'irrigation, ponts, ports, barrages, aéroports, moyens de télécommunication, équipements urbains etc..) ;

Pour éviter toute ambiguïté de langage, le terme infrastructure est réservé aux installations ou équipements permanents qui conditionnent le fonctionnement d'un organisme ou d'un pays. Tandis que les services infrastructurels désignent l'ensemble des services indispensables pour satisfaire les besoins fondamentaux (éducation, santé, eau, assainissement, irrigation etc..) de la population et pour assurer le développement et la croissance (logement, bâtiment, électricité, gaz, transport et communication etc...).

Le choix du site pour la construction d'un projet aussi stratégique que le pont ferro-routier entre Brazzaville et Kinshasa est crucial pour maximiser son impact sur le développement économique et la connectivité entre les deux capitales. Ainsi plusieurs sites sur la rive de Kinshasa sont envisagés pour cette infrastructure majeure. Il s'agit de :

- (i) *Le Site de l'île de téléphone* : il se trouve à 1km environ de la ligne de chemin de fer qui relie Kinsuka à la Gare de Kinshasa -Est. De même, du côté Congo-Brazza, la plus courte distance avec la ligne Congo Océan (Masina) est d'environ 7kms ;
- (ii) *Le Site de Kinsuka* : C'est une zone déjà partiellement développée qui bénéficie de la présence d'infrastructures telles que des routes bitumées et des services publics, ce qui réduirait potentiellement les coûts liés à la création de nouvelles infrastructures pour soutenir le pont ;
- (iii) *Le site de Maluku* : Ce site, plus excentrée du centre-ville, favorise la création d'un nouveau pôle économique, orienté vers les échanges transfrontaliers et la logistique intégrant la zone franche en construction.

Ce site de Maluku pourrait obtenir le consensus entre les deux Gouvernements et devenir un centre stratégique pour le transport des marchandises entre Kinshasa et Brazzaville et même en prolongeant les services infrastructurels vers Bandundu et Ilebo, en attirant des investissements dans les secteurs industriels et commerciaux.

En l'absence d'une étude structurée sur la voie ferrée à connecter au projet du pont ferro-routier et à la ligne existante qui se limite à l'aéroport de Ndjili, une route sera construite et ses impacts positifs sur le plan socio-économique et environnemental sont présentés dans cette étude. Les impacts négatifs dont les expropriations sont chiffrées à titre indicatif à 2.920.010, USD.

Il reste l'épineux problème de financement de l'ouvrage proprement dit qui représente un défi majeur. Nous suggérons d'explorer le schéma du partenariat public-privé (PPP) comme solution viable, mais il faut garantir la rentabilité économique et financière, à côté de la rentabilité sociale et politique recherchée par les Gouvernements des deux rives du fleuve Congo pour accompagner l'intégration de la sous-région par le pont ferro-routier.

Références bibliographiques

Ezinga, O. K. (2019), Modes d'occupation de l'espace et leur impact sur l'environnement biophysique du quartier Mpasa i, dans la commune de la Nsele a Kinshasa, D. R. Congo /. *European Journal Of Management And Marketing Studies*.

Futé, P. (2024, Octobre mardi). Recommande Petite Futé. Récupéré sur <https://www.petitfute.com/v46937-kinshasa/c1173-visites-points-d-interet/c974-sitenaturel/1502724-quartier-kinsuka.html>

Futé, R. P. (2024, Octobre Mardi). Petit Futé. Récupéré sur site touristique de la Nsele : [https://www.petitfute.com/v58743-nsele/c1173-visites-points-d-interet/c937-](https://www.petitfute.com/v58743-nsele/c1173-visites-points-d-interet/c937-monuments/c944-maison-natale-lieu-attache-a-un-personnage/1502733-site-touristique-de-lansele.html)

[monuments/c944-maison-natale-lieu-attache-a-un-personnage/1502733-site-touristique-de-lansele.html](https://www.petitfute.com/v58743-nsele/c1173-visites-points-d-interet/c937-monuments/c944-maison-natale-lieu-attache-a-un-personnage/1502733-site-touristique-de-lansele.html)

IKANSHA Willy (1996). De la réhabilitation de la nation de service public. Application aux sociétés de transport collectif urbain en Afrique subsaharienne, thèse de doctorat en Economie de Transports, Universitaire d'Aix-Marseille, France

Luka Fulu. (2024, Octobre 05). Pont MOLEKA/ MALUEKA. Récupéré sur LUKAFULU.Com: <https://lukafulu.com>

Mokoko, P. (2020), les enjeux de l'intégration régionale en Afrique centrale, Éd. le Harmattan, Paris.

Nganga, T. (2019), Transport et développement en Afrique subsaharienne, Presses Universitaires de France, Paris.

NGINAMAU, C. T. (2022, Janvier 11). Construction pont route-rail entre Kinshasa et Brazzaville sur le fleuve Congo, Numéro 115 Vol. 2, octobre-novembre 2020,

<https://journals.openedition.org/espacepolitique/12025>, Consulté le 16 Octobre 2024.

<https://plan.gouv.cd/projects/construction-du-pont-route-rail-entre-brazzaville-et-kinshasa>,

Consulté le 11 octobre 2024

<https://plan.gouv.cd/projects/construction-du-pont-route-rail-entre-brazzaville-et-kinshasa>, Consulté le 16 Octobre 2024

<https://plan.gouv.cd/projects/construction-du-pont-route-rail-entre-brazzaville-et-kinshasa>, Consulté le 17 Octobre 2024

<https://www.africa50.com/fr/investir-pour-la-croissance/projets-et-investissements/pontroute-rail-reliant-kinshasa-et-brazzaville/>, Consulté le 11 octobre 2024

<https://www.africa50.com/fr/investir-pour-la-croissance/projets-et-investissements/pontroute-rail-reliant-kinshasa-et-brazzaville/>, Consulté le 11 octobre 2024

<https://www.africa50.com/fr/investir-pour-la-croissance/projets-et-investissements/pontroute-rail-reliant-kinshasa-et-brazzaville/>, Consulté le 17 octobre 2024

United Nations (2022). Sustainable Development Goals: Framework for Action. United Nations Publications.

World Bank (2021), Democratic and Health Surveys, Retrieved from World Bank.

World Bank (2021), Infrastructure and Economic Development in Africa, World Bank Publications.