

SEMINAIRE D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2018

25 – 27 juillet 2017
Pullman Grand Hôtel

**RAPPORT SYNTHÈSE DES TRAVAUX
DU GROUPE TRANSPORTS ET VOIES
DE COMMUNICATION**

Juillet 2017

L'an 2017, du Mardi 25 au Jeudi 27 Juillet, s'est tenu, au Pullman Hôtel (ex Grand Hôtel de Kinshasa), la 6^{ème} édition du Séminaire d'Orientation Budgétaire (SOB), en perspective de préparation du projet de Loi de Finances 2018.

Il convient d'indiquer que, les échanges au cours du SOB sont centrés essentiellement sur le Cadre Budgétaire à Moyen Terme (CBMT) 2018-2020 qui détermine les objectifs budgétaires pluriannuels, les allocations des ressources aux différents secteurs en fonction des priorités et stratégies sectorielles, l'évolution des recettes, l'évolution de l'endettement, le solde ainsi que le gap à financer.

Pour rappel, le Séminaire d'Orientation Budgétaire 2018, poursuit les objectifs ci-après :

- (i) Accroître la transparence et la participation citoyenne dans l'élaboration du Budget de l'Etat par des propositions et solutions partagées ;
- (ii) Renforcer les discussions et l'harmonisation des vues sur les recettes, les dépenses, les politiques publiques, sur les différentes allocations préliminaires et leur gap en vue de susciter l'adhésion des partenaires sociaux aux actions et orientations du Gouvernement ;
- (iii) Recenser ou identifier les voies et moyens additionnels pour mieux assurer le financement du Programme d'Actions du Gouvernement et ;
- (iv) Améliorer le processus de formulation du Budget par les recommandations des différentes corporations.

Les thématiques abordées lors dudit séminaire se déclinent comme suit :

- (i) Planification stratégique pour l'émergence de la RDC et Hypothèses macroéconomiques 2018- 2020 ; (ii) Cadre Budgétaire à Moyen Terme 2018- 2020 et Lettre d'orientation Budgétaire 2018 ; (iii) Circulaire budgétaire et projet annuel de performance 2018 et (iv) Impact des mesures fiscales sur la mobilisation des recettes

Ces thèmes ont été abordés en session plénière, puis en Ateliers (sous-commissions).

Les lignes qui suivent présentent le Rapport Synthèse des travaux de la sous-commission Transports et Voies de Communication, et s'articule comme suit :

1. Présentation et attributions du Ministère des Transports et Voies de Communication ;
2. Politique du développement (Stratégie) du Secteur des Transports et Projets prioritaires pour la période 2018- 2020 ;
3. Evolution des Recettes du Ministère des Transports et Voies de Communication
 - 3.1Aperçu général des Recettes de 2011 à 2016*
 - 3.2Difficultés majeures rencontrées dans la mobilisation des recettes*
 - 3.3Recommandations pertinentes pour améliorer la mobilisation des Recettes*
4. Evolution des Dépenses du Ministère des Transports et Voies de Communication
 - 4.1Difficultés majeures rencontrées dans l'exécution des dépenses*
 - 4.2Evolution de l'enveloppe allouée au Ministère des Transports et Voies de Communication de 2018 à 2020 et financement du Gap*
5. Quelques suggestions pour améliorer les prochains travaux du Séminaire d'Orientation Budgétaire.

I. PRESENTATION SOMMAIRE DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET VOIES DE COMMUNICATION

Suivant l'Ordonnance N° 15/015 du 21 mars 2105, fixant les attributions des Ministères, la mission principale du Ministère des Transports et Voies de Communication, est d'assurer l'organisation et la gestion du réseau de transport constitué des voies routières, ferrées, maritimes, fluviales, lacustres et aériennes.

II. POLITIQUE DU DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET PROJETS PRIORITAIRES POUR LA PERIODE 2018- 2020

Dans un pays, le système de transport est comparé au sang dans un corps humain. En effet, plus tous les modes de transport (Terrestre, Aérien, Maritime, etc .) sont bien connectés et efficaces, plus la circulation des personnes, biens et services est assurée.

En son temps, H.M Stanley ne disait-il pas déjà que sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un Penny ?

2.1. Etat des lieux des réseaux de transports en RDC (DIAGNOSTIC)

La République Démocratique du Congo est un pays aux dimensions continentales, avec des infrastructures de transports internes marquées par une double insuffisance, d'abord en termes de quantité, ensuite en termes de qualité des réseaux des transports. L'essentiel du réseau est constitué d'une boucle allant de Sakania à Banana, via Ilebo et Kisangani, interconnectant les réseaux ferrés, maritime et fluvial.

En effet, l'ensemble du réseau est constitué des infrastructures suivantes :

- 16.238 km de voies navigables (dont 9.000 ne sont pas balisés et les autres, soit 7.238 km, partiellement balisés ; d'où l'impraticabilité des voies d'eau à près de 80 % du réseau) ;
- La majorité des ports fluviaux datent de l'époque coloniale et sont en quasi abandon ;
- 5.035 km de voies ferrées (SNCC : 3.641 km en état de délabrement ; SCTP : 366 km en état de délabrement partiel ; CFUF : 1.028 km totalement dégradés et à écartement non standard) ;
- Le réseau aérien est de 35.000 km de routes dont :
 - 20.000 km de routes internationales ;
 - 15.000 km de routes domestiques ;
 - Avec une communication rétablie sur 3/4 de l'espace aérien ;
- 152.320 km de voies routières (Cfr Ministère des ATUH-ITPR).

Par ailleurs, la République Démocratique du Congo est un pays semi-enclavé, avec seulement 2 points d'accès à l'océan Atlantique (Ports maritimes de Boma et de Matadi) de qualité moyenne, de capacité opérationnelle réduite, d'accès difficile (respectivement 90 et 150 Km de l'océan, avec besoin de dragage en période de décrue).

Pour élargir son accès aux autres côtes de l'Atlantique et/ou de l'océan indien, la RDC est obligée de passer par d'autres pays (Angola, Namibie, Afrique du Sud, Tanzanie, Mozambique, République du Congo, Ouganda, Kenya, etc.).

2.2. objectif général

De manière générale, il s'agit d'assurer la trilogie : Infrastructure-Equipement- Homme (par le renforcement de capacités et le respect de la réglementation). En d'autres termes il s'agit de : Développer un système de transport intégré et multimodal, à même de relier tous les pôles économiques du pays ; Favoriser l'émergence d'un vaste marché intérieur et assurer, à des prix compétitifs, l'interconnexion de ces pôles avec les marchés extérieurs ; Moderniser un cadre institutionnel, légal et réglementaire favorable à l'émergence des mécanismes novateurs de financement des infrastructures et des services de transport, notamment la planification du secteur privé, à travers le PPP, les contrats de concession et les mécanismes BOT.

2.3. Axes prioritaires retenus dans le programme d'actions du gouvernement

Les trois axes de la politique actuelle en matière des transports se déclinent comme suit :

La restauration de la boucle interne :

- Réhabilitation des réseaux ferroviaires de la SNCC et de la SCTP (voies et matériel roulant) ;
- Balisage du Fleuve Congo et de la Rivière Kasai ;
- Dragage du bief maritime.

Le rétablissement progressif de l'inter-modalité des réseaux

- Intégration des chemins de fer aux voies d'eau, aux routes principales, aux pistes rurales et aux aéroports

La connectivité aux Corridors régionaux.

- Réhabilitation des réseaux internes et participation aux mécanismes de gestion des Corridors régionaux.

2.4. Actions planifiées et exécutées dans le cadre du PAP renforce

N°	Projets	bailleurs	Cout en millions		Taux d'exécution
			prévu	Exécuté	
1.	Secteur routier				
	Création de TRANSCO	Gouv. Central	5,00 \$	4,80 \$	96 %
	Acquisition de 500 bus/TRANSCO	Gouv. Central	67,00 \$	67,00 \$	100 %
	Acquisition de 250 minibus/Privé	Gouv. Central	16,00 \$	16,00 \$	100 %
	Implantation usine de montage	Gouv. Central	35,00 \$	0,00 \$	0 %
	Acquisition permis biométriques	Gouv. Central	35,00 \$	0,00 \$	0 %
2.	Secteur ferroviaire				
	SNCC				
	Restauration viabilité opérationnelle et financière	Gouv. Central	348,00 \$	49,50 \$	14,22 %
		Banque Mondiale	382,35 \$	215,50 \$	56,41 %
2.2.	Chemin de Fer Matadi-Kinshasa				
2.2.1.	Réhabilitation voie ferrée	Gouv. Central	13,27 \$	0,00 \$	0 %
2.2.2.	Acquisition matériel roulant	Gouv. Central	23,06 \$	3,50 \$	15,17 %
2.2.3.	Acquisition autres équipements	Gouv. Central	5,08 \$	0,00 \$	0 %
2.2.4.	Autres (Etudes, surveillance,...)	Gouv. Central	1,25 \$	0,00 \$	0 %
2.3.	Chemin de fer urbain (Kinshasa)				
2.3.1.	Réhabilitation voie ferrée	Gouv. Central	2,45 \$	1,87 \$	76,32 %
2.3.2.	Acquisition matériel roulant	Gouv. Central	6,5 \$	0,00 %	0 %
3.	Secteur aérien				
	Fourniture équipements CNS+NAVAID	Banque Mondiale	5,70 \$	3,99 \$	70 %
	Construction aérogare modulaire/Kin	Gouv. Central	22,00 \$	22,00 \$	100 %
	Re-certification Gdes Cies aériennes	Banque Mondiale	0,80 \$	0,40 \$	50 %
	Re-certification autres Cies aériennes	Gouv. Central	1,20 \$	0,42 \$	35 %
	Tour de contrôle, CCR et BT/N'djili	BAD	41,00 \$	37,00 \$	90 %
	Tour de contrôle, CCR et BT/Luano	BAD	24,00 \$	19,00 \$	80 %
	Tour de contrôle, CCR et BT/Bangoka	BAS	20,00 \$	2,00 \$	10 %
	Réhabilitation piste + balisage/N'djili	Gouv. + Eximbk	60,00 \$	54,00 \$	90 %
	Réhabilitation piste + balisage/Luano	BAD	29,00 \$	11,60 \$	40 %
	Réhabilitation piste + balisage/Bangoka	BAD	25,00 \$	2,50 \$	10 %
	Réhabilitation piste aéroport de Goma	Gouv. Allemand	7,50 \$	3,30 \$	45 %
	Création nouvelle Cie nationale	Gouv. Central	35,00 \$	17,50 \$	50 %
	Réhabilitation de 24 aéro secondaires	Gouv. Central	58,00 \$	0,00 \$	0 %
4.	Secteur fluvial et lacustre				
	Réhabilitation infrastructures portuaires	Union Europa	12,00 €	0,00 €	0 %
	Balisage Fleuve Congo + rivière Kasai	Union Europa	31,30 €	6,30 €	20 %
	Appui à l'hydrographie et hydrologie	Union Europa	4,57 €	0,00 €	0 %

	Réhabilitation ITB Kokolo + M/B GUNGU	Gouv. Central	11,50 €	7,50 \$	65 %
	Remotorisation bateaux et barges SNCC	Gouv. Central	2,10 €	1,60 \$	70 %
	Réhabilitation Balises voies navigables	Banque Mondiale	10,60 €	0,00 \$	0 %
	Acquisition 2 dragues multifonction	Gouv. Central	2,40 €	0,00 \$	0 %
5	Secteur maritime				
	Dragage du bief maritime	Gouv. Central	7,00 \$	7,00 \$	100 %
	Balisage du chenal	Gouv. Central	0,50 \$	0,00 \$	0 %
	Réhabilitation PIER 3 et 4 à Matadi	Gouv. Central	7,50 \$	7,50 \$	100 %
	Fourniture 2 vedettes Hydro à la CVM	Banque Mondiale	0,87 €	087 €	100 %

2.5. Contraintes et défis à relever

- Absence d'études de faisabilité pour attirer ou mobiliser les investissements privés ;
- Longueur des processus de passation des marchés ;
- Modicité du budget de l'Etat face aux coûts élevés de financement des infrastructures ;
- Retard dans le processus de commande et de dédouanement.

2.6. Perspectives

N°	PROJETS	COUTS EN MILLIONS
1.	Secteur Routier	
	Acquisition de 200 bus pour appuyer le programme Esprit de Vie	16 \$
	Acquisition de 300 bus pour déployer TRANSCO à l'intérieur du pays	40 \$
	Installation des fourrières	0,4 \$
	Création des Corridors régionaux	
2.	Secteur Ferroviaire	
	Relance du trafic ferroviaire urbain à Kinshasa	
	Confortement de la voie et aménagement des gares sur le tronçon Gare Centrale – Kintambo (17 Km)	2,4 \$
	Projet de construction et d'exploitation du réseau Tramway de Kinshasa	676,65 \$
	Construction d'une voie ferrée l'aéroport de N'djili (double voie)	1,2 milliards
	Réhabilitation de la voie ferrée Kolwezi – Dilolo, en vue de la réouverture du Corridor	300 \$ (MT-LT)

	de Lobito	
	Acquisition de 20 voitures voyageurs pour le chemin de fer Kinshasa	8 €
	Acquisition de 45 voitures voyageurs pour la SNCC	13,5 \$
3.	Secteur Aérien	
	Etude autonomisation financière de l'AAC	0,2 \$
	Etude d'une zone fret Aéroport de N'djili/RVA	0,3 \$
	Etude sur la séparation des activités de la RVA entre la gestion des aéroports et la fourniture des services de navigation aérienne	1 \$
	Accompagnement de l'AAC par une administration étrangère	
	Réhabilitation prioritaire de 14 aéroports et aérodromes devant être desservis dans la première phase d'exploitation de Congo Airways	16 \$
	Pour suite de la mise en place d'une nouvelle compagnie aérienne	35 \$
4.	Secteur Fluvial et Lacustre	
	Etude et réhabilitation du balisage sur le Lualaba/RVF	0,17 \$
	La réhabilitation des baliseurs Kauka et Kinshasa	2 \$
	L'acquisition de deux dragues multifonction pour désensabler les ports fluviaux	2,5 \$
	La réhabilitation de la vedette II Mateba pour assurer le transport des personnes entre Matadi et Kinshasa	1 \$
	Création du Fonds d'entretien de voies navigables	0,24 \$
	Etude réhabilitation balisage sur le Lualaba/RVF	0,17 \$
5.	Secteur Maritime	
	Construction du port en eaux profondes de Banana	544,5 \$
	Acquisition de 3 navires, conteneurs et équipements	155,3
	Acquisition de docks flottants et transbordeur	5,2

III. EVOLUTION DES RECETTES DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET VOIES DE COMMUNICATION

3.1. Aperçu général des recettes de 2011 à 2016

	ASSIGNATIONS	REALISATIONS	TAUX DE REALISATION (%)
2011	10 471 000 000 FC	1 674 859 034 FC	15,9
2012	19 411 827 963 FC	1 188 963 568 FC	6,1
2013	19 816 059 470 FC	2 372 560 577 FC	11,9
2014	9 540 801 000 FC	7 354 183 895 FC	77,08
2015	17 780 087 504 FC	4 177 286 056 FC	23,45
2016	16 818 253 666 FC	983 798 904 FC (au 30 juin 2016)	5,8

3.2. difficultés majeures rencontrées dans la mobilisation des recettes

- (i) L'absence d'une stratégie efficace de mobilisation des recettes ;
- (ii) Le manque d'imprimés de valeur sécurisés, avec comme conséquence la circulation d'imprimés et des preuves de paiement parallèles ;
- (iii) La faiblesse du contrôle fiscal mixte (DGRAD et Administration des TVC) ;
- (iv) La faiblesse des taux unitaires des actes générateurs relevant du Ministère des TVC, par comparaison à ceux d'autres secteurs d'activité, en dépit de leur grand nombre et ;
- (v) Le manque de motivation du personnel (absence de la prime permanente) et l'absence de moyens logistiques conséquents pour un rendement efficient.

3.3. Recommandations pertinentes pour améliorer la mobilisation des recettes

Pour permettre une mobilisation plus accrue des recettes à encadrer à l'initiative du Ministère des Transports et Voies de Communication, nous demeurons convaincus que la réalisation des actions ci-dessous permettra au Ministère des Transports et Voies de Communication d'atteindre ou de dépasser ses assignations budgétaires. Il s'agit de :

- La poursuite des missions de contrôle fiscal mixte (Cabinet Transports, cabinet Finances, Administration Transports et DGRAD) à travers l'ensemble du Territoire national ;
- La réforme de permis de conduire et son extension sur l'ensemble du Territoire national,

- L'installation des vidéos surveillances le long de nos artères, afin d'accroître les recettes générées par des amendes liées à la violation du code de la route et ;
- La construction des fourrières.

IV. EVOLUTION DES CREDITS ALLOUES AU MINISTERE DES TRANSPORTS ET VOIES DE COMMUNICATION

4.1. Difficultés majeures rencontrées dans l'exécution des dépenses du ministère des transports et voies de communication

Ces difficultés sont presque identiques pour tous les secteurs. Il s'agit de : (i) l'allocation de peu de crédits par rapport aux besoins réels du secteur et (ii) la sous exécution des crédits pourtant votés dans le Budget de l'Etat.

4.2. Evolution de l'enveloppe allouée par le CBMT (2018- 2020) et financement du gap en FC

	2018	2019	2020
Enveloppe CBMT	26.306.116.054	31.462.114.801	35.992.659.330
Besoins Réels	1.712.187.430.500	2.060.891.059,5	2.124.322.609,5
GAP (-)	1.685.881.314.446	29.401.223.741,5	33.868.336.720,5

V. QUELQUES SUGGESTIONS DE LA SOUS COMMISSION TRANSPORTS EN VUE D'AMELIORER LES PROCHAINS TRAVAUX DU SEMINAIRE D'ORIENTATION BUDGETAIRE

Il est vrai que les travaux se rapportant au Séminaire d'Orientation Budgétaire mis en place depuis maintenant six ans, avec comme outil principal le Cadre Budgétaire à Moyen Terme contribuent sensiblement à : (i) renforcer le lien entre le processus de planification (politiques publiques), la programmation et la budgétisation et ; (ii) renforcer la participation des forces vives dans le processus de budgétisation. Cependant, les suggestions ci-dessous nous semblent pertinentes pour améliorer davantage le processus. Il s'agit de : (i) les TDR pas trop claire ou trop compréhensible pour les sectoriels. Les sectoriels devraient savoir exactement les informations qu'ils devraient fournir aux membres de leurs commissions respectives, afin de standardiser les différents rapports et (ii) se rassurer que tous les projets qui seront retenus dans le Budget seront effectivement réalisés pour la crédibilité du processus.