

Un pont sur le fleuve à Stanleyville ?

Projet coûteux et prématuré !

Nous avons déjà interrogé M. Lippens, ingénieur provincial, au sujet du projet de pont qui relierait les deux rives du Congo à Stanleyville. Il nous avait volontiers répondu en mettant l'accent sur le coût élevé de cette réalisation et sur son caractère prématuré en regard du trafic interrives somme tout assez modeste actuellement; mais jamais il ne nous avait fait un exposé aussi complet que celui qu'il fit dernièrement au cours d'un déjeuner du Rotary.

Certains hommes d'affaires stanleyvillois estiment que la construction de ce pont est d'une importance capitale pour le développement économique de Stanleyville. Il semble, à l'examen des projets très coûteux, qu'un trafic beaucoup plus intense soit nécessaire pour justifier une telle dépense. M. Lippens brossa un rapide historique de ce projet.

Une première étude fut établie en 1930 par l'ingénieur en chef Itten. L'ouvrage, évalué à 50 millions, fut considéré comme trop coûteux et la solution de deux ports, l'un situé sur la rive gauche et l'autre sur la rive droite fut avancée.

En 1951, lorsque l'ingénieur en chef Van Laere vint à Stanleyville, la question du projet d'un pont sur le Congo fut remise sur le tapis. Le gouverneur de la province Orientale proposa d'étudier un pont suspendu, mais cette étude ne fut pas entamée. Ce n'est qu'en 1954 que le professeur Campus, de l'Université de Liège, chargé de mission, procéda à un examen sur place.

L'ingénieur Itten avait primitivement projeté de lancer le pont à partir de l'île des Wagenia et en se servant des piles naturelles constituées par trois autres îles situées un peu en dessous des chutes. La longueur totale de l'ouvrage aurait été de 720 mètres. Puis il envisagea une autre solution, plus en aval, en se servant du raccourci permis par l'utilisation d'une autre île assez importante comme superficie du côté de la rive gauche. Ce projet aurait mesuré 710 mètres de longueur.

Le premier projet Campus utilisait aussi cette île mais dans sa partie aval ce qui ramenait la longueur de l'ouvrage à 650 mètres. Il envisagea ensuite une seconde solution permettant un accès direct à la ville et d'une longueur totale de 700 mètres.

Le projet Campus envisageait la construction d'un pont à deux tabliers superposés, de 7 mètres de largeur, l'un étant réservé au rail, l'autre aux autres moyens de locomotion.

Au premier stade, le tablier-rail ne comporterait qu'une voie. En l'absence de tout projet définitivement établi — pont métallique ou en béton, poutres en treillis ou Browstrind, ouvrage suspendu — il est évidemment impossible, disait M. Lippens, de déterminer avec exactitude le coût de l'ouvrage. La solution la plus adéquate consisterait à lancer une adjudication concours permettant, par le jeu des soumissions, de décider de la solution technique la

plus économique. Mais, en se basant sur le coût d'ouvrages similaires, il est possible de déterminer très approximativement le coût d'un ouvrage métallique de cette importance :

Infrastructure (batardeaux-piles-culées) 250 millions ; superstructure: 250 millions ; Accès, expropriations rail: 108 millions : soit coût total 600 millions.

Il convient d'envisager la rentabilité et l'amortissement.

Le trafic journalier moyen dans les deux sens, atteint actuellement 260 véhicules se répartissant comme suit : 80 camions, 80 camionnettes, 100 voitures et divers, y compris les véhicules militaires et S.T.A. (auxquels la redevance ne serait pas imposée).

En adoptant 300 véhicules par jour, une répartition de 100 véhicules du type camion payant une redevance de 100 frs par trajet, sur le pont et 200 véhicules payant une redevance de 50 frs, l'apport annuel serait de 3 millions 650 mille francs pour les camions et 3 millions 650 mille pour les voitures. Sept millions 300 mille francs au total, dont il faut défalquer un minimum d'un million de francs par an pour les frais d'entretien. L'amortissement de l'ouvrage ne pourrait donc être obtenu avant 100 ans malgré le coût élevé de la redevance de passage.

Si l'on admet que le trafic double en 10 ans et quadruple en 20 ans, nous aurions 450 véhicules par jour pendant les 10 premières années et 900 véhicules par jour les dix années suivantes. L'apport pour les dix premières années serait donc de 109 millions 500 mille francs et de 219 millions pour les dix années suivantes. Total: 328 millions 500 mille francs.

La durée d'amortissement de cet ouvrage, non tenu compte des frais d'entretien et l'intérêt du capital, serait de 40 ans, environ. Ce dernier calcul est encore très favorable quant à l'augmentation du trafic, compte tenu des développements économiques prévisibles pour les régions de la province Orientale et celles de l'Equateur situées au sud de Stanleyville. Si de nouvelles richesses devaient être décelées dans l'hinterland intéressé par le pont, il va de soi que le problème se présenterait d'une façon beaucoup plus favorable.

Et l'ingénieur provincial de conclure constatant qu'au stade actuel des connaissances relatives au développement de l'économie des régions normalement intéressées par le pont sur le fleuve, il s'avère que la construction ne se justifie pas du fait des prévisions de trafic insuffisant, de l'investissement très important qui ne pourrait être effectué qu'au détriment d'autres travaux dont l'exécution s'avère beaucoup plus urgente au développement économique de la province Orientale. Enfin, l'existence de deux ports fluviaux permet pour un avenir suffisant de répondre aux nécessités de transport escomptées d'ici 15 à 20 années (Belga).