



**TABLE RONDE
DES
PARTENAIRES
TECHNIQUES
ET FINANCIERS**

FICHE DE PROJET

MISE A NIVEAU DU PORT D'IMPFONDO

8 AVRIL 2019

BRAZZAVILLE



Tous ensemble sur la voie de l'émergence

CONTEXTE ET JUSTIFICATION

La politique volontariste du « Chemin de l'avenir » de la République du Congo se base sur la modernisation et l'industrialisation du pays, comme instruments d'une prospérité accrue et partagée, ciment de la concorde et de la paix sociale. L'objectif attendu est de faire du Congo un Pays Emergent, modernisé et attractif, appelé à devenir un important producteur de biens et services, grâce à une économie compétitive et génératrice d'emplois, intégrée à la sous-région, au continent et au reste du monde.

Cette politique met l'accent sur les infrastructures économiques et sociales qui constituent à la fois un indicateur de développement et de bien-être social et un instrument clé pour la modernisation de l'économie. Elles permettent d'interconnecter les opérateurs aux marchés intérieurs, régionaux et internationaux et de désenclaver ainsi, les poches de pauvreté. C'est donc un important facteur de croissance et de capabilisation des populations.

Dans ce cadre, les stratégies, programmes et actions phares comprennent : (i) la construction et la réhabilitation des ports secondaires, (ii) l'extension et la mise à niveau des ports de Brazzaville d'Impfondo, (iii) le dragage et remblaiement du port de Mossaka et (iv) la mise en œuvre d'un programme spécifique de facilitation du transport par voie fluviale, en cohérence avec les stratégies de facilitation du commerce.

DESCRIPTION DU PORT D'IMFONDO

Situé à environ 862 km de Brazzaville, le Port Secondaire d'Impfondo est implanté sur la rive droite de la rivière Oubangui, à environ 3 km en aval du Centre-Ville, à proximité de l'aéroport d'Impfondo.

Le Port secondaire d'Impfondo est géré par un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial doté de la Personnalité Civile, de l'autonomie financière et de gestion, dénommé Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires, en sigle PABPS créé par ordonnance n°4 – 2000 du 16 Février 2000.

Le Port d'Impfondo dispose :

- d'un quai, long de 60,85 m de long prolongé au nord par une rampe de déchargement de 40 m,
- d'une rampe d'accès en béton armé d'une longueur de 41,00 m,
- d'un entrepôt de 200 m²,
- d'un Bâtiment (R+1) de 110 m²,
- d'un Bâtiment administratif de 180 m²,
- d'une grue de 32 T
- d'un logement de chef de port de 136 m².

OBJECTIFS

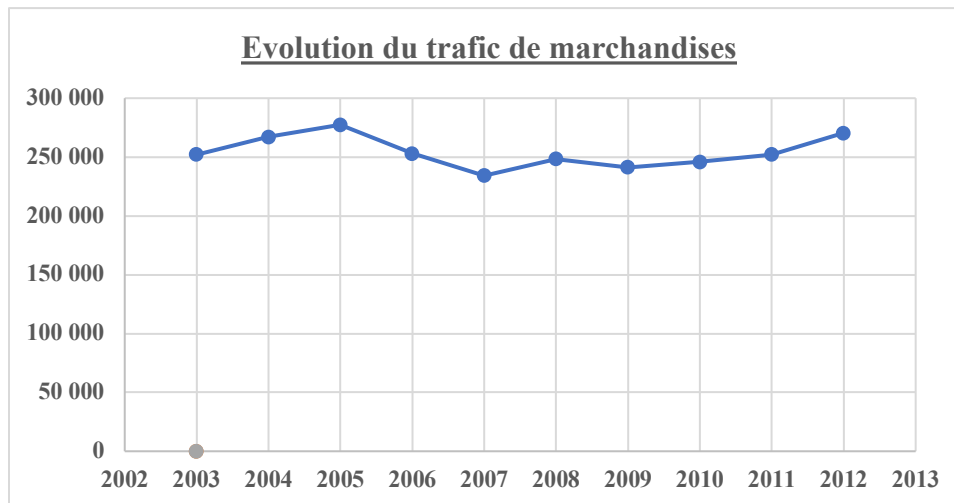
L'objectif global du projet est la diminution de la pauvreté grâce à l'amélioration de la circulation des biens et des personnes par voie fluviale à l'intérieur de la République du Congo permettant l'accroissement des ressources des petits producteurs et commerçants, en conformité avec la stratégie de développement mise en place par le Gouvernement.

Les objectifs spécifiques visent à :

- désenclaver le pays,
- faciliter et promouvoir le Transport multimodal des personnes et des marchandises,
- favoriser les échanges commerciaux entre le Congo et les pays limitrophes,
- favoriser le développement des activités industrielles et commerciales,
- rationner, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement des marchés.

EVALUATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

L'évolution du trafic au port d'Impfondo entre 2003 et 2012 est donnée par le graphique ci-dessous.



Dans la situation de référence ou « situation sans projet », le taux d'accroissement annuel est déterminé par la méthode dite d'extrapolation qui se fonde uniquement et exclusivement sur la variable temps et assume que « le passé conditionne l'avenir » mais ne permet pas de prendre en considération les changements majeurs futurs de politiques ou de stratégies.

Dans la situation « sans projet », il a été considéré que le taux de croissance du trafic serait de 1,118% par an correspondant à la situation la plus probable observée au cours de la période

2006 – 2012.

Dans la situation « avec projet » le taux d'accroissement annuel est déterminé par la méthode dite de corrélation qui se fonde sur des variables explicatives, notamment, le Produit Intérieur Brut et l'élasticité de la demande de transport.

Les trafics portuaires sont estimés sur la base de leur corrélation au niveau de richesse du pays. Ils sont déduits des projections des projections des PIB. Pour cela, on calcule l'élasticité des volumes portuaires au PIB définie par la formule suivante :

$$(\Delta T/T) / (\Delta \text{PIB}/\text{PIB}) = \ll e \gg \text{ où :}$$

- ΔT et ΔPIB représentent respectivement les taux de croissance des trafics portuaires et du PIB,
- « e » est une constante représentant l'élasticité des trafics portuaires en relation avec le PIB.

A long terme, dans une économie stabilisée, l'élasticité trafics/PIB tend vers 1.

Suivant les données macro-économiques du Fonds Monétaire International pour le Congo, le taux de croissance du PIB était de 3,1% pour la période 2010 - 2015 (Source : *International Monetary Fund, World Economic Outlook Database*).

Au cours de la période d'analyse économique de 30 ans, de nombreux projets en cours ou en phase d'étude seront opérationnels, qu'il s'agisse de programmes d'infrastructures ou de développement de filières agricoles et industrielles. La période devrait bénéficier d'un effet de fort développement. Malgré ces hypothèses et par prudence, le taux de croissance moyen annuel de la période 2010 - 2015 a été minoré de 0,5 point soit un taux de croissance de 2,6% du PIB pour la période d'analyse. Le taux de croissance du trafic serait alors de 2,6% par an.

L'évolution du trafic du port d'Impfondo dans les situations « sans et avec projet » est donnée au tableau ci – dessous.

Année	Trafic en tonnes	
	Situation « sans Projet »	Situation « avec projet »
2025	312 512	317 091
2030	330 383	360 513
2035	349 276	409 881
2040	369 249	466 009
2045	390 365	529 823
2050	412 688	602 376
2054	431 462	667 509

DESCRIPTION DES TRAVAUX DE MISE A NIVEAU

Les travaux de mise à niveau portent, notamment, sur :

- la réhabilitation des quais : remplacement des massifs en béton, renouvellement d'une partie du rideau des palplanches, reprise des poutres de couronnement,
- l'acquisition d'engins d'exploitation,
- la réhabilitation des terre-pleins affaîssés par le terrassement et le revêtement,
- la réparation des fissures sur les murs des bâtiments et entrepôts,
- le revêtement des murs,
- la réhabilitation des sanitaires, de l'éclairage des ports et du réseau de drainage des eaux de pluies,
- la réhabilitation des voies d'accès aux ports.

COUT DU PROJET

Le coût total du projet (hors taxes/droits), y compris les provisions pour aléas de construction et pour hausse des prix, est de 3.953.324.645 FCFA. Les composantes et coûts du projet en FCFA sont présentés au tableau ci – après.

Composante	Montant en FCFA
Travaux de Génie Civil	1 060 541 900
Acquisition Équipement & Matériels	2 362 250 000
Total coût de base	3 422 791 900
Imprévus Physiques	342 279 190
Aléas financiers	188 253 555
Coût total du Projet	3 953 324 645

Les coûts de l'entretien des infrastructures, des superstructures et des équipements lourds, sont calculés sur la base d'un taux annuel moyen de 1% du coût de l'investissement dans la situation avec projet. Dans la situation « sans projet », les coûts de l'entretien des infrastructures, des superstructures et des équipements lourds représenteraient environ 1,5% des coûts de la manutention.

RESULTATS ESCOMPTES

Les résultats attendus du projet englobent:

- l'amélioration de l'efficacité du port,
- l'amélioration de la performance logistique,
- la réduction de la durée de séjour des bateaux au port, ce qui permettrait d'accroître le nombre de rotation des bateaux par an,
- la réduction du coût de transport et du temps de transport ainsi que la stabilisation des prix des produits de première nécessité,
- le développement d'activités traditionnelles ou nouvelles offrant des opportunités au secteur privé,
- le commerce et l'approvisionnement des centres de consommation en produits vivriers,
- la compétitivité des produits à l'exportation.

ETUDE ECONOMIQUE

Le bilan socio-économique du projet de mise à niveau du port d'Impfondo mis en évidence la pertinence économique du projet au regard des investissements à consentir par la collectivité et des avantages économiques qu'elle peut en retirer. La méthodologie d'évaluation adoptée est celle de l'analyse Coûts/Avantages différentielle, c'est-à-dire que les avantages du projet proviennent de la différence entre la situation « sans projet » et la situation « avec projet ».

La situation « sans projet » correspond à la situation la plus probable qui verrait le jour dans la mesure où les travaux de mise à niveau ne se réalisaient pas. La situation « avec projet » correspond à la situation envisagée après la réalisation des travaux de mise à niveau.

Toutes les valeurs monétaires, exprimées en Francs CFA, représentent des coûts économiques (excluant les aléas financiers, les taxes, redevances ou autres transferts de paiements à l'Etat).

L'échéancier retenu dans les calculs de rentabilité économique, prévoit des travaux d'aménagement durant la période 2019 - 2024 suivi par une mise en service début 2025. La période d'analyse économique est de 30 ans. Les calculs économiques sont établis avec une valeur résiduelle d'investissement de 30 %.

Six sources majeures d'avantages économiques directs ont été identifiées : (i) économies de coûts liés au temps pour les navires faisant escale au port, (ii) gains sur les coûts de la manutention grâce à l'accroissement de la productivité, (iii) gains sur le temps des usagers, (iv) économies de coûts liés au temps pour les camions qui transportent des marchandises en provenance ou à destination du port-et (v) nouvelles possibilités d'emplois pour les nationaux. L'évaluation du troisième et du quatrième avantage est entravée par le manque de statistiques pertinentes et elle est donc omise. Cependant, il est peu probable que l'omission des gains de temps des usagers et des économies de temps pour les camions entraîne une sous-estimation importante du total des avantages économiques.

Les données de base ci – dessous ont été collectées avec les différents opérateurs dans le cadre des activités et après prise en compte des nouveaux des équipements de manutention à acquérir.

Port	Tonnage par navire	Situation "sans projet"		Situation "avec projet"		Taux de fret par jour en FCFA
		Rendement en tonnes	Nombre de jours escale	Rendement en tonnes	Nombre de jours escale	
Impfondo	2000	100	20,00	300	6,67	

La croissance du trafic va générer au niveau du port des volumes d'activités supplémentaires pour la réception des navires (lamanage, capitainerie,) et des marchandises (manutention, consignataires, commissionnaires, etc.).

Ainsi, au total, près de 30 emplois directs, indirects et induits seront créés grâce au projet. L'ensemble des emplois créés dans le cadre du projet est valorisé à partir du salaire mensuel moyen d'environ 150.000 FCFA.

Les économies de coûts liés au temps devraient être, principalement, partagées par les consommateurs et les exportateurs locaux et régionaux. L'accroissement du trafic se traduit par un accroissement des recettes et des effectifs, ce qui devrait permettre à l'Etat de la République du Congo d'engranger davantage d'impôts sur les opérateurs et sur le revenu du travail. L'Etat recueillera également davantage de recettes de TVA du trafic et des taxes indirectes, ce qu'il ne pourrait faire sans la mise en œuvre du projet.

Le tableau ci - dessous résume les indicateurs économiques clés du projet, qui confirment la viabilité économique des aménagements projetés. De plus, les résultats de l'analyse de sensibilité montrent que le projet est viable en dépit des chocs défavorables. Cette analyse démontre que la rentabilité du projet est sensible aux variations de trafics et aux variations de coûts. Toutefois, même avec une baisse des avantages de 10% et une hausse des coûts de 10%, le projet demeure rentable avec un TRI de 18,20 % et une VAN positive de 1,972 milliards de FCFA.

Cas analysé	Rentabilité (TRI)	VAN à 12% en milliards de FCFA
Scénario de base	21,50%	2,816
Scénario 1 : augmentation de 10% des coûts d'investissement	19,85%	2,515
Scénario 2 : diminution des 10% des avantages	19,79%	2,273
Scénario 3 : augmentation de 10% des coûts d'investissement et diminution des 10% des avantages	18,26%	1,972