



**TABLE RONDE
DES
PARTENAIRES
TECHNIQUES
ET FINANCIERS**

FICHE DE PROJET

MISE A NIVEAU DU PORT DE BRAZZAVILLE

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.

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 et 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.

Le port de Brazzaville est situé au point limite aval de navigabilité du fleuve Congo, juste en Amont des premiers rapides infranchissables, à 30 km de Maloukou-Mbambou sur la rive droite du fleuve Congo au niveau du Pool Malebo. Il est implanté sur la rive droite du Fleuve Congo ; il est situé à environ 3 km du Centre Commercial de la Ville de Brazzaville et, se retrouve en Amont du Beach de Brazzaville et en Aval de la Marine Navale Congolaise.

Le port de Brazzaville a une vocation nationale et régionale. Situé en face de la ville de Kinshasa, la capitale de la RD Congo, il occupe une position stratégique. C'est un point de rupture de charge entre le Congo septentrional et l'Océan Atlantique.

Il constitue une plateforme multimodale de transit régional avec des filières diverses : produits forestiers, vracs industriels, produits agropastoraux et produits pétroliers.

DESCRIPTION DU PORT DE BRAZZAVILLE

Les infrastructures du port de Brazzaville sont les suivantes :

- 1.128 m de quais,
- 556 m² de bureaux,
- 16.584 m² de magasins ouverts au service public,
- 54.415 m² de terre-pleins aménagés,
- 77.813 m² de terre-pleins abritant le dépôt des hydrocarbures.

Parmi les équipements du port de Brazzaville, il y a lieu de citer :

- deux grues électriques de quai à crochet de 30 tonnes chacune,
- trois grues électriques de quai à crochets de 6 tonnes chacune,
- un élévateur à crochets,
- un charriot élévateur à conteneurs,
- une grue mobile KRUPP de 20 tonnes,
- 3 groupes électrogènes de 135 300 et 1500 kVA,
- un chargeur sur pneus
- 2 remorqueurs de port
- 3 élévateurs MANITOU
- un camion anti-incendie
- 2 élévateurs à fourches

La stratégie du port de Brazzaville s'articule autour de l'adoption d'un modèle de distribution à l'architecture étoilée pour le transbordement desservant le Bassin du fleuve Congo et le RCA et d'un point de passage pour le trafic de transit des pays sans littoral. La position géographique du port de Brazzaville est l'un des grands atouts qui lui permet d'être considérée comme une plaque tournante logistique et une passerelle commerciale. Pour mettre en œuvre cette stratégie, soutenir la croissance future et attirer de nouvelles entreprises, la mise à niveau du port et de ses installations est nécessaire. Cette mise à niveau doit intervenir dans le respect des exigences sécuritaires, environnementales et de développement durable.

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 Congolaise permettant l'accroissement des ressources des petits producteurs et commerçants, en conformité avec la stratégie de développement mise en place par le Gouvernement.

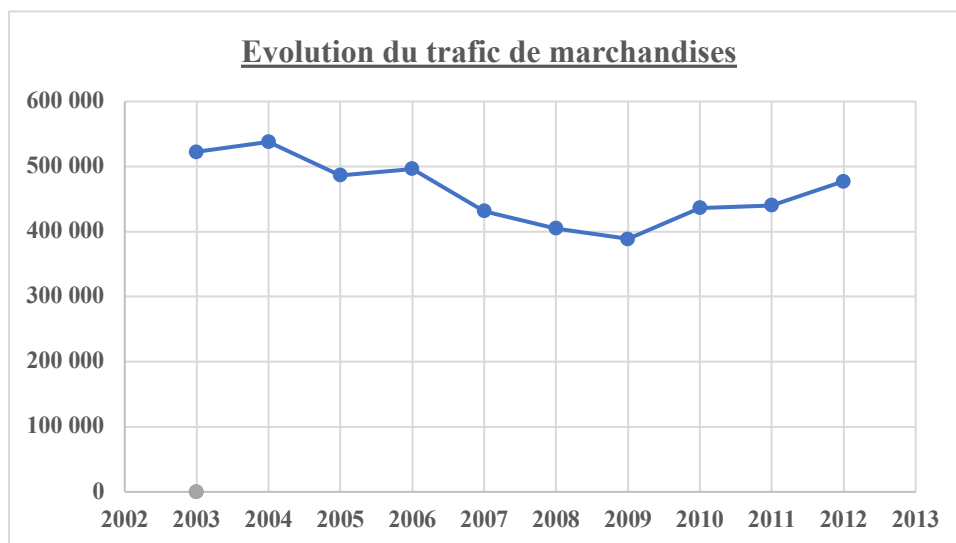
Les objectifs spécifiques visent à :

- 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

Le port de Brazzaville reçoit les passagers et les marchandises en provenance des grandes villes situées le long du fleuve Congo et des rivières Oubangui et Sangha, notamment les villes de Mossaka, d'Impfondo et de Ouessou. A ceci, il faut ajouter la ville de Bangui, capitale de la République Centrafricaine. La situation inverse est possible c'est-à-dire qu'on peut joindre ces autres villes en provenance de Brazzaville. Par contre, l'autre port appelé « Le Beach » relie la ville de Brazzaville à celle de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo.

L'évolution du trafic au port de Brazzaville entre 2007 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 2,047% par an correspondant à la situation la plus probable observée au cours de la période 2007 - 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 :

$$(\Delta T/T) / (\Delta \text{PIB}/\text{PIB}) = \text{« e » où :}$$

- 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. C'est-à-dire que le trafic augmente à la même vitesse que l'économie nationale. Compte tenu de l'émergence de l'économie régionale, de nouveaux équipements portuaires et du niveau des trafics rapportés à la population, l'hypothèse d'une croissance plus rapide des trafics que du PIB à l'horizon de l'étude est considérée. L'élasticité retenue à long terme est de 1,2.

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 3,12% par an.

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

Année	Trafic en tonnes	
	Situation « sans Projet »	Situation « avec projet »
2025	621 257	627 790
2030	687 499	732 029
2035	760 803	853 578
2040	841 924	995 308
2045	931 695	1 160 572
2050	1 031 037	1 353 277
2054	1 118 085	1 530 236

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 dont une grue mobile de 45 tonnes de capacité,
- la réhabilitation des terre-pleins affaissés 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,
- les opérations de dragage au-devant des quais,
- l'enlèvement des épaves,
- l'évacuation des unités désaffectées et immobilisées.

COÛT 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 14.389.811.321 FCFA soit l'équivalent de 26.163.293 \$US ou de 22.138.171 Euros. Les composantes et coûts du projet en FCFA sont présentés au tableau ci – après.

Composante	Montant en FCFA
Dragage au-devant des quais	5 684 976 000
Acquisition Équipement & Matériels	2 530 000 000
Evacuation unités désaffectées	550 000 000
Enlèvement des épaves	3 693 735 100
Total coût de base	12 458 711 100
Imprévus Physiques	1 245 871 110
Aléas financiers	685 229 111
Coût total du Projet	14 389 811 321

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 ESCOMPTEES

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 de Brazzaville a 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 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 quatrième avantage est entravée par le manque de statistiques pertinentes et elle est donc omise. Toutefois, 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.

Le temps d'escale est valorisé par les frais d'accostage des navires et par les coûts moyens journaliers des navires de projet à la charge des armateurs. Plus un navire reste longtemps au port, plus l'armateur doit davantage payer des taxes d'accostage et des taux de fret ainsi que des frais de séjour de ses navigants.

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 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	

Brazzaville	2000	1900	1,05	2800	0,71	825.000
-------------	------	------	------	------	------	---------

Avec la mise à niveau, l'analyse a supposé que la durée d'attente des formalités à l'arrivée des voyageurs au Port de Brazzaville passerait de 45 mn à 10 mn en conformité avec les standards internationaux.

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.).

On retiendra le ratio suivant pour le calcul de l'activité portuaire de manutention : le traitement de 20.000 tonnes par an de marchandises nécessite un emploi dans la manutention. Pour les emplois portuaires indirects de premier et second niveau, on retiendra le ratio moyen de 2 emplois indirects pour un emploi portuaire direct.

Ainsi, au total, près de 160 emplois directs, indirects et induits seront créés grâce au projet. L'ensemble des emplois créés dans le cadre du projet est valorisé à partir d'un salaire moyen portuaire au port de Brazzaville soit 350.000 FCFA environ.

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'enregistrer 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 25,70% et une VAN positive de 27,951 milliards de FCFA.

Cas analysé	Rentabilité (TRI)	VAN à 12% en milliards de FCFA
Scénario de base	27,43%	31,461
Scénario 1 : augmentation de 10% des coûts d'investissement	25,85%	30,364
Scénario 2 : diminution des 10% des avantages	26,18%	29,048
Scénario 3 : augmentation de 10% des coûts d'investissement et diminution des 10% des avantages	24,70%	27,951