



**TABLE RONDE
DES
PARTENAIRES
TECHNIQUES
ET FINANCIERS**

..... 2018

FICHE DE PROJET

MISE A NIVEAU DU PORT DE KINSHASA

BRAZZAVILLE



Tous ensemble sur la voie de l'émergence

CONTEXTE ET JUSTIFICATION

La République Démocratique du Congo est un pays aux dimensions continentales, avec une superficie de 2.345.000 km² pour lequel la mobilité, l'ouverture aux marchés et le désenclavement de tout le territoire ne sont possibles qu'à travers un bon système des transports. Le pays est, à cet effet, privilégié par la nature qui l'a doté d'un réseau hydrographique considérable, pratiquement le plus dense du monde pour un même bassin fluvial et dans un même pays.

Le système des transports est un système multimodal dont le fleuve Congo est la colonne vertébrale. Pour toutes les parties centrale et nord du pays, c'est autour de lui que s'articulent les deux autres modes de transport principaux, ferroviaire et routier. Le lien entre Kinshasa et les provinces du Kasai et du Katanga se fait par une combinaison de transport fluvial et ferroviaire. Le lien entre Kinshasa et les provinces de l'est se fait par la combinaison du transport fluvial et routier. La province de l'Equateur n'est accessible que par transport fluvial. Les transports ferroviaires et routiers assurent aussi la continuité entre les tronçons non-navigables du réseau fluvial. Il y a donc au niveau national une synergie totale entre modes de transport.

Le transport fluvial et lacustre est souvent considéré comme le moyen de transport le plus économique. Cependant, la République Démocratique du Congo, qui dispose d'un potentiel immense dans ce secteur, au regard des nombreuses voies d'eau navigables qui baignent une grande partie de son territoire, ne tire pas suffisamment profit de cet avantage. En effet, ce mode de transport souffre de nombreuses déficiences avec pour conséquence que, de manière générale, il est de très faible qualité, il est plus coûteux qu'il ne devrait l'être, et il s'avère peu sûr au regard de nombreux naufrages qui ont été enregistrés dans les années passées.

Une meilleure utilisation du transport fluvial et lacustre pourrait être une des clés du développement économique du pays et de l'atténuation de la pauvreté car il est bon marché et le mode de transport qui dessert la majeure partie du territoire national à grand potentiel agricole et forestier. Enfin, le transport fluvial est, au niveau local, l'instrument de liaison de nombreuses communautés isolées des centres administratifs et de services.

DESCRIPTION DU PORT DE KINSHASA

Le Port Public de Kinshasa, implanté sur la rive gauche du fleuve Congo, est localisé à environ 3 km de la Gare Centrale située au centre-ville de la Commune de la Gombe à Kinshasa.

Au carrefour de la chaîne multimodale des transports, Il est relié à l'arrière-pays et aux pays limitrophes de la R.D. Congo par le fleuve et ses affluents, au Port de Matadi par la voie ferrée et la route.

Le port public de Kinshasa dispose de six (06) quais d'accostage de structures diverses et formant un linéaire total de 1.575 m. De l'amont vers l'aval, on dénombre :

- le quai Export long de 289,75 m,
- le quai TCPK long de 250 m,
- le Quai en Duucs d'albe long de 250 m,
- le quai Extension long de 272 m,
- le quai Import long de 390 m,
- le quai Kisangani long de 124 m.

En cette période de la grande décrue du fleuve Congo, on note un ensablement quasi - généralisé le long de tous les quais. On note, également, la présence de plusieurs obstacles à la navigation constitués d'épaves de barges et bateaux coulés au-devant de la plupart des quais.

Le port de Kinshasa souffre d'un manque d'équipements, d'entretien et d'investissement qui limite sa capacité et pénalise le service.

OBJECTIFS

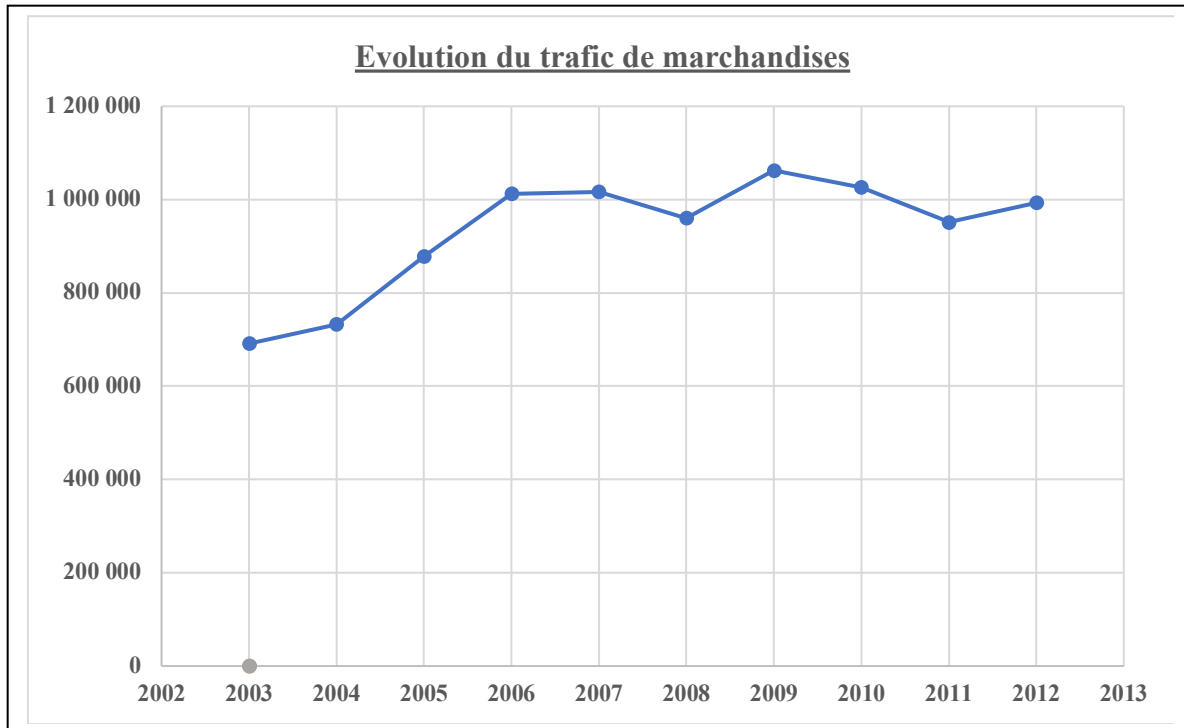
L'objectif global du projet est la diminution de la pauvreté grâce à l'amélioration de la circulation des biens et des personnes par voie fluviale à l'intérieur de la RDC permettant l'accroissement des ressources des petits producteurs et commerçants, en conformité avec la stratégie de développement 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 de Kinshasa entre 2003 et 2012 est donnée par le graphique i 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 1,778% par an correspondant à la période 2005 – 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 la construction du port de Maluku où une partie des activités du port de Kinshasa y seront transférées, l'élasticité retenue à long terme est de 1.

Suivant les données macro-économiques du Fonds Monétaire International pour la RDC, le taux de croissance du PIB était de 3,39% pour la période 2010 - 2015 (Source : *International Monetary Fund, World Economic Outlook Database*).

La période de l'analyse économique est de 30 ans. Au cours de cette période 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. Le taux de croissance moyen annuel de la période 2010 - 2015 a été majoré de 0,5 point soit un taux de croissance de 3,89% pour la période d'analyse.

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

Année	Trafic en tonnes	
	Situation « sans Projet »	Situation « avec projet »
2025	1 249 470	1 298 074
2030	1 364 556	1 570 971
2035	1 490 243	1 901 240
2040	1 627 506	2 300 942
2045	1 777 413	2 784 674
2050	1 941 128	3 370 102
2054	2 082 892	3 925 889

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 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 29.731.980.548 FCFA soit l'équivalent de 54.058.146 \$US ou 45.741.509 Euros. Les composantes et coûts du projet en FCFA sont présentés au tableau ci – après.

Composante	Montant en FCFA
Travaux de Génie Civil	10 336 454 500
Dragage au-devant des quais	2 046 795 500
Acquisition Équipement & Matériels	12 795 454 000
Enlèvement des épaves	563 270 500
Total coût de base	25 741 974 500
Imprévus Physiques	2 574 197 450
Aléas financiers	1 415 808 598
Coût total du Projet	29 731 980 548

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.

ETUDE ECONOMIQUE

Le bilan socio-économique du projet de mise à niveau du port de Kinshasa 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 %.

Les indicateurs de performance liés à la réalisation des points d'accostage ont été déterminés sur la base des éléments ci-après : (i) les mouvements d'accostage par heure, (ii) le temps d'attente des navires (iii) la durée de l'escale, (iv) le volume des marchandises manutentionnées et (v) la compétence logistique.

Six sources majeures d'avantages économiques directs ont été identifiées : (i) économies de coûts liés au temps pour les navires faisant escale aux trois points d'accostage, (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 des trois points d'accostage 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. Toutefois, il est certain que la prise en compte des gains de temps des usagers et des économies de temps pour les camions valoriserait les 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 payer des taxes d'accostage et des taux de fret.

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	
Kinshasa	2000	2200	0,91	3500	0,57	825.000

La croissance du trafic va générer au niveau du port des volumes d'activités supplémentaires pour la réception des navires (pilotage, remorquage, lamanage, capitainerie, agents maritimes) 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.

Près de 110 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 Kinshasa soit 230.000 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 des points d'accostage, ce qui permet à l'Etat de la 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 13,05% et une VAN positive de 2,130 milliards de FCFA.

Cas analysé	Rentabilité (TRI)	VAN à 12% en milliards de FCFA
Scénario de base	15,81%	7,166
Scénario 1 : augmentation de 10% des coûts d'investissement	14,40%	4,900
Scénario 2 : diminution des 10% des avantages	14,35%	4,396
Scénario 3 : augmentation de 10% des coûts d'investissement et diminution des 10% des avantages	13,05%	2,130

