



**TABLE RONDE
DES
PARTENAIRES
TECHNIQUES
ET FINANCIERS**

FICHE DE PROJET

***CONSTRUCTION DU PORT DE BETOU
EN REPUBLIQUE DU CONGO***

.....

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, entre autres, la construction et la réhabilitation des ports secondaires dont celui de la ville de Bétou.

La position de Bétou sur la rivière Oubangui est considérée très stratégique par les autorités de la République du Congo car c'est la première ville Congolaise de taille importante à proximité de la frontière avec la République Centrafricaine et à moins de 150 km de la capitale Bangui.

Actuellement, il existe le long des berges des points d'accostage à l'état naturel, non aménagés alors qu'un port aurait une grande valeur stratégique pour favoriser les échanges commerciaux entre la République du Congo et la République Centrafricaine et même avec la République Démocratique du Congo par la rivière Oubangui. De ce fait, il est nécessaire de construire un port à Bétou pour développer le transport fluvial sur la rivière Oubangui entre ces trois pays.

OBJECTIFS

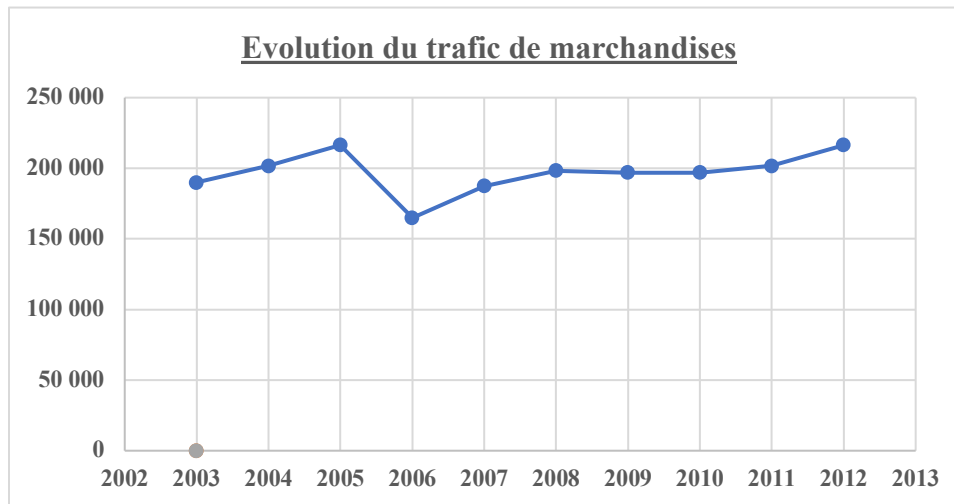
L'objectif global du projet est la diminution de la pauvreté grâce à l'amélioration de la circulation des biens et des personnes par voie fluviale à l'intérieur de la République du Congo permettant l'accroissement des ressources des petits producteurs et commerçants, en conformité avec la stratégie de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

Le but sectoriel du projet est d'assurer le désenclavement du Nord du Congo, de promouvoir le commerce et l'intégration régionale. L'impact à long terme attendu du projet inclut l'augmentation et la pérennisation des échanges commerciaux avec la RCA voire d'autres pays grâce au développement du transport multimodal et à la complémentarité voies navigables - routes.

Le projet vise aussi à accroître la capacité et l'efficacité des ports fluviaux du Congo pour répondre à la demande croissante de transport des personnes et des marchandises et se veut une voie d'accès alternative pour desservir la RCA.

EVALUATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

L'évolution du trafic au port de Bétou 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. Sur la base des tendances observées au cours de la période 2003 – 2012, le taux de croissance du trafic serait de 1,465% par an.

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.

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 MonetaryFund, 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 de Bétou dans les situations « sans et avec projet » est donnée au tableau ci – dessous.

Année	Trafic en tonnes	
	Situation « sans Projet »	Situation « avec projet »
2025	243 053	245 771
2030	261 389	279 426
2031	265 219	286 691
2035	277 049	317 690
2040	297 950	361 194
2045	320 428	410 655
2054	365 248	517 373

DESCRIPTION DES TRAVAUX

Les travaux de constrictionportent, notamment, sur :

- La construction de 200 m de quai répartis en 3 postes à quai: (i) poste 1 pour les navires de 80 m, (ii) poste 2 pour les navires de longueur entre 40 et 60 m et (iii) poste 3 pour les navires de longueur inférieure à 40 m dédié aux servitudes du port et aux petites embarcations des artisans locaux,
- l'acquisition de matériels et équipements dont 2 grues mobiles (capacité45 tonnes environ),
- l'acquisition d'un remorqueur
- la construction d'une zone de stockage des marchandises est de 12.000 m²: (i) une zone 5000m² destinée au stockage de diverses marchandises et (ii) une zone de 7000m² destinée au stockage des conteneurs,
- la construction d'un entrepôt de 1.000m² en charpente métallique dans la zone de stockage des marchandises diverses,
- la construction de voirie et de routes d'accès,
- la construction de bâtiments à usage de bureaux et de service.

Les conditions géotechniques du site du projet de construction du port à Bétou se caractérisent par une formation sableuse où les sables sur les 3 à 5 m de profondeur sont fins de densité faible à moyenne et les sables sous-jacents sont grossiers et dense. Une couche sablo argileuse de faible épaisseur couvre les berges de la rivière.

Les conditions géotechniques permettent de concevoir un mur de quai en rideaux de palplanches métalliques de 23,5 m de hauteur dont 11 m de fiche maintenu en tête par un lit de tirants d’ancrage Dywidag disposés avec un espacement régulier de 2,4 m et attachés à un rideau secondaire en palplanches métalliques implanté à 30 m derrière le rideau principal.

Les calculs justificatifs ont été conduits en utilisant le code Plaxis 2D et ont permis d’arrêter les caractéristiques géométriques et mécaniques des différents éléments de structure du quai. Le rideau principal du quai sera en profilés PU25 de 23,5 m de hauteur totale dont 12 m de hauteur libre. Le rideau secondaire sera en profilés PU16 de 6 m de hauteur disposé entre les cotes 623,00 et 629,00 NGC. Les tirant d’ancrage seront du type Dywidag WR57 de traction permanente admissible de 1293 kN, ils seront de 30 m de longueur et disposés sur un lit horizontal avec un espacement régulier de 2,5 m.

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 21.531.921.098 FCFA soit l’équivalent de 39.148.948 \$US ou 33.126.034 Euros. Les composantes et coûts du projet en FCFA sont présentés au tableau ci – après.

Composante	Montant en FCFA
Travaux de Génie Civil	12 335 159 650
Acquisition Équipement & Matériels	6 388 250 000
Total coût de base	18 723 409 650
Imprévus Physiques	1 872 340 965
Aléas financiers	936 170 483
Coût total du Projet	21 531 921 098

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 », il n’y a pas de travaux d’entretien.

RESULTATS ESCOMPTES

Les résultats attendus du projet englobent:

- l'amélioration de la performance logistique: opérations de manutention horizontale et verticale seront plus aisées et rapides,
- la réduction de la durée de séjour des bateaux au point d'accostage, ce qui permettrait d'accroître le nombre de rotation des bateaux par an,
- 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,
- l'accroissement du volume des échanges avec les pays de la région, notamment la RCA.

ETUDE ECONOMIQUE

Le bilan socio-économique du projet de construction du port de Bétou 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 », l'accostage des bateaux sur les berges à l'état naturel sans aucun aménagement et la manutention est manuelle.

La situation « avec projet » correspond à la réalisation des coûts d'investissements nécessaires pour la construction, le développement du port et l'acquisition des matériels et équipements de manutention, de transport et d'entreposage.

Toutes les valeurs monétaires, exprimées en Francs CFA, représentent des coûts économiques(excluant 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, (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. 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.

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	
Bétou	2000	50	40	1500		540.000

La construction d'un port à Bétou sera une opportunité pour la création d'emplois (Administration et lamanage) 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 120 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 moyen portuaire d'environ 315.000 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 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 12,42% et une VAN positive de 0,635milliards de FCFA.

Cas analysé	Rentabilité (TRI)	VAN à 12% en milliards de FCFA
Scénario de base	14,63%	3,726
Scénario 1 : augmentation de 10% des coûts d'investissement	13,47%	2,246
Scénario 2 : diminution des 10% des avantages	13,52%	2,114
Scénario 3 : augmentation de 10% des coûts d'investissement et diminution des 10% des avantages	12,42%	0,635