



**TABLE RONDE
DES
PARTENAIRES
TECHNIQUES
ET FINANCIERS**

FICHE DE PROJET

CONSTRUCTION DU PORT DE MALUKU

.....

BRAZZAVILLE



Tous ensemble sur la voie de l'émergence

CONTEXTE ET JUSTIFICATION

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.

La RDC planifie la création d'une Zone Économique Spéciale dans le site de Maluku destinée, essentiellement, à accueillir des activités visant le marché national avec comme cœur de cible reste le marché de Kinshasa mais également le marché régional.

L'assainissement des zones d'accostages à l'état naturel de Kinshasa, par leur suppression et le transfert à Maluku permettra au système des transports de la RDC de retrouver un second souffle à travers une liaison directe entre le port d'haute mer et le nouveau port fluvial, et ce, sans rupture de charge. Ce qui d'ailleurs, au point de vue environnementale permettra de rendre les bords du fleuve au bien-être de la population avec des aménagements conviviaux, propres et naturels (parcs, lieux de promenades, etc.).

En outre, la ville de Kinshasa y compris le site de Maluku a une population estimée à 12 millions d'habitants d'environ. Cela signifie que la seule ville de Kinshasa représente une forte demande de transport de personnes et de fret. Ainsi la construction d'un port à Maluku aura l'avantage de désengorger le centre – ville de Kinshasa.

OBJECTIFS

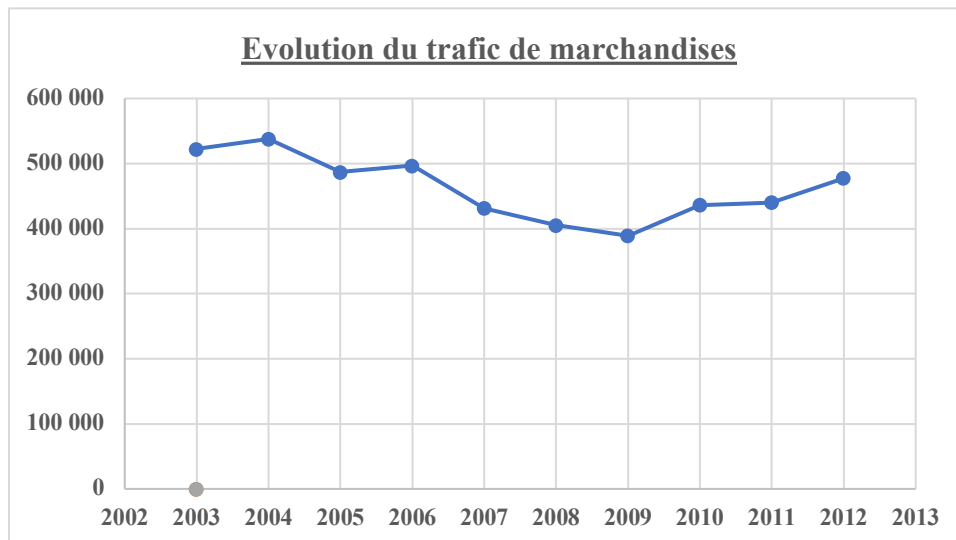
L'objectif global du projet est la diminution de la pauvreté grâce à l'amélioration de la circulation des biens et des personnes par voie fluviale à l'intérieur de la République Démocratique du Congo permettant l'accroissement des ressources des petits producteurs et commerçants, en conformité avec la 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 de Maluku entre 2003 et 2013 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 1,136% par an correspondant à la période 2003 – 2013.

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 1,1.

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 trafic de 4,279% pour la période d'analyse.

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

Année	Trafic en tonnes	
	Situation « sans Projet »	Situation « avec projet »
2025	664 393	700 689
2030	702 980	863 992
2035	743 810	1 065 354
2040	787 010	1 313 645
2045	832 719	1 619 804
2050	881 084	1 997 316
2054	921 790	2 361 751

DESCRIPTION DES TRAVAUX

Les travaux de constriction portent, notamment, sur :

- la construction d'une magistrale de quai de 560 ml en blocs de béton répartie comme suit : (i) 4 postes pour les navires de 100 m de long, (ii) un poste pour les navires de 80 m et (iii) un poste pour les navires de 40 m de long aux servitudes du port et aux petites embarcations des artisans locaux,
- la construction d'une zone bord à quai de 17.300 m²,
- la construction des zones de stockage des marchandises est de 43.600m² : (i) des zones totalisant une superficie de 16.200 m² destinées aux stockages de diverses marchandises et (ii) des zones totalisant une superficie de 27.400 m² destinées au

- stockage des conteneurs disposant d'une installation pour les conteneurs frigorifiés,
- la construction de 3 entrepôts de stockage : (i) un entrepôt en charpente métallique de 24 m de portée et de 96 ml de longueur (de 2.304 m²) fermé avec bardage, (ii) un entrepôt en charpente métallique de 72 m de portée (3x24m) et de 72 ml de longueur (de 5.184 m²) fermé avec bardage et (iii) un entrepôt en charpente métallique de 24m de portée et de 96 ml de longueur (de 2.304 m²) ouvert sans bardage,
- la construction d'un atelier d'entretien et de nettoyage des conteneurs de 1.008 m² (24 mx42 m) avec un déshuileur,
- la construction de voirie et de routes d'accès,
- la construction de bâtiments à usage de bureaux et de service,
- les blocs sanitaires,
- la construction d'un poste de transformation électrique avec l'acquisition des équipements de distribution électriques, la réalisation de l'éclairage publique et l'installation de quatre mats sur le terre-plein central,
- la construction d'un local pour l'installation de deux groupes électrogènes 640 Kva chacun.

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 43.884.186.134 FCFA. Les composantes et coûts du projet en FCFA sont présentés au tableau ci – après.

Composante	Montant en FCFA
Travaux de Génie Civil	28 618 240 750
Acquisition Équipement & Matériels	555 500 000
Total coût de base	37 994 966 350
Imprévus Physiques	3 799 496 635
Aléas financiers	2 089 723 149
Coût total du Projet	43 884 186 134

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 coûts d'entretien des infrastructures, des superstructures et des équipements.

RESULTATS ESCOMPTEES

Les résultats attendus du projet englobent :

- 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 construction du port de Maluku 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 humaine.

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 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 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 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 en tonnes	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	
Maluku	2000	50	40	1500	1,33	620.000

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.).

Ainsi, au total, près de 190 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 Maluku soit 142.000 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 R 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 14,21% et une VAN positive de 7,493 milliards de FCFA.

Cas analysé	Rentabilité (TRI)	VAN à 12% en milliards de FCFA
Scénario de base	16,92%	17,747
Scénario 1 : augmentation de 10% des coûts d'investissement	15,59%	12,402
Scénario 2 : diminution des 10% des avantages	15,45%	10,838
Scénario 3 : augmentation de 10% des coûts d'investissement et diminution des 10% des avantages	14,21%	7,493