



COMMISSION DES
FORETS
D'AFRIQUE CENTRALE
COMIFAC

PROGRAMME DE
PROMOTION DE
L'EXPLOITATION CERTIFIEE
DES FORETS
PPECF



FICHE D'INTERVENTION PPECF

L'intervention

Etude bathymétrique de la basse Sangha

N° contrat	Bénéficiaire(s)	Prestataire(s)	N° DNO	Date ANO	Date contrat	Durée	Date fin
C138	Tous	GIE-SCEVN	196	6/09/18	15/11/18	1 mois	15/12/18
Contribution PPECF € : 21 375			Budget total € : 28 500			TdR C138	

Principaux résultats attendus

Le but est d'augmenter la période de navigabilité du fleuve Sangha de 4 à 6 semaines ; et augmenter la capacité de transport sur cette période, grâce à un meilleur tirant d'eau. Ce qui permettrait :

- La diminution du trafic routier industriel, donc la diminution des accidents routiers ainsi que la dégradation des axes ;
- La résurgence d'une économie sociale fluviale par l'augmentation des échanges entre les convois et les populations riveraines ;
- La diminution du coût de la vie, par le coût inférieur de transport pour certaines denrées et/ou matériaux tels que le riz et le ciment.

Objectifs et principaux résultats

Contexte et objectifs de l'intervention

Plusieurs décennies d'observations sur l'Oubangui, enrichies par des études complémentaires jusque dans les années 1980, ont permis de dresser un modèle théorique de son module hydraulique et ainsi, de jeter les bases d'un service d'entretien, consistant à :

- permettre une navigation permanente et améliorer le coefficient d'utilisation du matériel porteur navigant aux basses et moyennes eaux ;
- supprimer les ruptures de charge ;
- garantir la sécurité des convois ;
- autoriser la navigation de nuit.

grâce à une organisation de travaux impliquant : i) des brigades de balisage ; ii) des brigades de dragage ; iii) des brigades de dérochement ; et les brigades d'études

Pour mémoire, dans les années 1980, les productions forestières du Nord-Congo, encore limitées, étaient transportées à Brazzaville par voie fluviale (flottage ou sur barges) via les rivières Sangha et

Oubangui puis par le fleuve Congo jusqu'au port de Brazzaville. Ensuite, les grumes étaient acheminées par train (CFCO) au port de Pointe-Noire, selon les possibilités de navigation suivantes :

- aucune restriction à la navigation pendant 6 mois par an (Juillet à Décembre) pour des convois de barges ayant un tirant d'eau de 1,20 m : en général des convois 4 barges de 250 à 600 tonnes chaque, soit 1 000 à 2 400 tonnes au total ;
- 3 mois par an, ces convois peuvent circuler avec des limitations de charges ;
- la Sangha est fermée à la navigation commerciale de l'ordre de 3 mois par an.

Le but de l'étude est d'améliorer la navigabilité du fleuve, aujourd'hui limitée à 6 à 7 mois maximum sur une année, par une extension de sa navigabilité de 4 à 6 semaines.

[Lire la suite...](#)

Commentaires de la Cellule de gestion du PPECF

Il faut noter que les conditions de navigation peuvent varier de façon significative d'une année sur l'autre en fonction, entre autres, de la pluviométrie

Ainsi, le coût de transport fleuve-rail était très compétitif malgré la rupture de charges à Brazzaville et différentes lacunes comme des capacités réduites, un important délai d'acheminement, qui restait incertain, et des pertes d'une partie des bois flottés ou volés sur les rivières ou le fleuve.

Depuis, malgré de nouvelles infrastructures routières, le handicap économique des forêts du Nord Congo, ne s'est pas réduit à en juger l'étude menée par le bureau FRM, en Mars 2016 (sous financement PPECF I). Puisque cette étude évaluait le surcoût logistique du m³ issu de ces forêts à environ 80 euros, soit 25 % de la valeur de mise à FOB. Ce qui pour le volume originaire de cette région, représente un surcoût global de 80 x 700.000 [m³] soit 56 millions d'euros !

Cependant, tant que les débouchés seront orientés à l'export, cette région souffrira d'un handicap logistique dû à son éloignement des ports (Pointe Noire, Owendo, Douala, bientôt Kribi) dont le tableau ci-contre donne les ordres de grandeurs.

Ainsi, un surcoût logistique d'environ 80 à 100€/m³ pour des valeurs FOB de produits forestiers de 250€/m³ (grumes) à 450€/m³ (débités) a un impact majeur sur la compétitivité de ces entreprises et sur les seuils de rentabilité par essences / produits qu'elles vont pouvoir valoriser.

Distance (km) Concessions / Ports d'exportation	Min.	Méd.	Max.
Nord-Congo	800	1.100	1.300
Sud-Congo	100	250	400
Gabon	100	400	700
Cameroun	100	600	1.100
Coût moyen au km (aller) :	3,50 € /km		
Chargement camion :	25 m ³		
Niveaux de coûts en transport routier	Min.	Méd.	Max.
Nord-Congo :	112 €	154 €	182 €
Sud-Congo :	25 €	35 €	56 €
Gabon :	25 €	56 €	98 €
Cameroun :	25 €	84 €	154 €
Handicap (Nord-Congo - moyenne des autres) :	87 €	96 €	79 €

Par conséquent, les solutions pour pallier ou compenser au moins partiellement cette situation défavorable ne peuvent venir que d'une optimisation logistique, notamment en tirant parti de tout avantage naturel et infrastructurel comme le transport fluvial et ferroviaire théoriquement plus compétitif que le routier, ainsi qu'éventuellement par des adaptations fiscales.

Selon l'étude, une politique de dragage pourrait effectivement :

- augmenter cette période de navigabilité de 4 à 6 semaines ;
- augmenter la capacité de transport sur cette période, grâce à un meilleur tirant d'eau.

Par ailleurs, l'utilisation du transport fluvial est également fortement recommandée par le gouvernement de la République du Congo afin d'alléger le trafic routier, tout en générant une attractivité vers le port de Pointe-Noire grâce à des tarifs de transport fluviaux inférieurs à ceux pratiqués sur la route.

En outre les performances actuelles du terminal polyvalent de Brazzaville (TBC) permettent à de plus en plus de sociétés fluviales de reprendre et/ou d'augmenter leurs activités car les conditions de chargement/déchargement y sont excellentes.

Enfin, l'augmentation du trafic fluvial génère un impact social global positif important, à savoir :

- la diminution du trafic routier industriel, donc la diminution des accidents routiers ainsi que la dégradation des axes ;
- la résurgence d'une économie sociale fluviale par l'augmentation des échanges entre les convois et les populations riveraines ;
- la diminution du coût de la vie, par le coût inférieur de transport pour certaines denrées et/ou matériaux tels que le riz et le ciment.

Dans un premier temps, une étude de terrain serait nécessaire, afin de déterminer plus précisément le travail à réaliser.

Pour ce faire, le GIE SCEVN est l'entité la mieux placée car il s'agit d'un service public constitué à la demande de la République du Congo et de la République de Centrafrique pour réaliser notamment les missions suivantes :

- balisage
- dragage
- dérochement
- études hydrographiques
- remblaiements hydrauliques

Pour plus d'informations sur le GIE SCEVN, cliquer sur le lien ci-après : <http://gie-scevn.com/>

Rappelons qu'afin de pouvoir remplir sa mission, le GIE SCEVN dispose d'un revenu identifié sous le nom de « taxe fluviale ». Cette taxe est facturée après déchargement de chaque convoi au port de Brazzaville. Malheureusement, la navigabilité chaotique actuelle ne permettant pas de générer un trafic fluvial stable, les tonnages transportés ne sont pas très importants et donc la taxation est impactée en conséquence.

Il est évident que l'augmentation du trafic fluvial qui découlerait du dragage engendrerait immédiatement une augmentation de la taxe fluviale et donc du revenu du GIE SCEVN qui serait alors à même de mieux remplir les prestations liées à sa mission de service public.

L'impact pour les opérateurs économiques serait également positif car, avec plus de revenus, le GIE SCEVN serait capable de mieux entretenir les voies navigables sans solliciter de financements de leurs parts sur le long terme.

En résumé, le financement ponctuel d'un projet de dragage réalisé par le GIE SCEVN permettrait l'augmentation du trafic navigable, donc l'augmentation du revenu des taxes et donc l'augmentation des moyens propres dudit GIE SCEVN, qui serait alors capable de réaliser le dragage sur ses fonds abondés par la taxation, en totalité, ou en grande majorité.

Ce qui limiterait d'autant dans le temps le financement actuel nécessaire, par le gouvernement de la République du Congo et/ou les bailleurs privés.

Autres interventions PPECF en rapport avec l'Action

Titre de l'intervention	N° contrat	Prestataire (s)	Bénéficiaire (s)	Budget (€)	
				Total	Contribution du PPECF
Etude bathymétrique sur la rivière Sangha	C138	GIE-SCEVN	Concessionnaire s du nord Congo	28 500	21 375
Plans d'action d'internalisation des Directives EIES	C190	SEEAC	Tous	186 918	70 142

Quelques références utiles

[Etude des modalités d'amélioration des conditions de transport et de la compétitivité de la filière bois du nord Congo](#)

Cette étude menée au Congo, en 2016, par le bureau FRM i fait une analyse économique des corridors de transports, utilisés par le secteur forestier, en évaluant l'impact des nouvelles infrastructures portuaires, sur la compétitivité de la filière bois du nord Congo

[[Sangha](#), [fluvial](#), [transport](#), [navigation](#), [logistique](#)]