



## TERMES DE RÉFÉRENCE

---

### Etude bathymétrique sur la rivière Sangha

#### **Programme de Promotion de l'exploitation certifiée des forêts**

Phase II (PPECF II)

COMIFAC / KfW

BMZ 2015 68 203

Personne de contact : Romain LORENT

Téléphone : +237 670 66 85 16

Email : [romain.lorent@eco-consult.com](mailto:romain.lorent@eco-consult.com)

Skype: romain\_lorent

Site web : [www.ppecf-comifac.com](http://www.ppecf-comifac.com)



**Sujet :**

Transport fluvial sur le fleuve Sangha

**Contexte et problématique :**

Dès les premières années de la présence française en Afrique Equatoriale Française (A.E.F.), les voies de pénétration naturelles dont certaines permettaient de s'enfoncer au cœur du continent à plus de 2.200 km de la côte, retinrent l'attention.

Des premières missions hydrographiques coloniales jusqu'aux années 1940, on ne pouvait que conclure « *qu'on ne pouvait entreprendre de grands travaux de régularisation sur un fleuve dont on ne connaissait à peu près rien, ni le pente, ni le débit, ni la nature du fond, ni le régime de crue, ni la grandeur et la nature du débit solide et dont on n'avait même pas de carte* »

Aujourd'hui, 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'une activités des services d'entretien, toujours d'actualité aujourd'hui, 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.

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, l'handicap économique es 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€/m<sup>3</sup> pour des valeurs FOB de produits forestiers de 250€/m<sup>3</sup> (grumes) à 450€/m<sup>3</sup> (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 <sup>3</sup>		
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 €
<b>Handicap (Nord-Congo - moyenne des autres) :</b>	<b>87 €</b>	<b>96 €</b>	<b>79 €</b>

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.

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

#### **Solution :**

Dragage pour augmentation de la période de navigabilité et augmentation de la capacité de chargement sur chaque convoi.

Dans ce sens et selon le rapport PPECF rendu en mars 2016 (ci-joint), 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 en conséquence 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.

Egalement, 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 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 est 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
- Etudes hydrographiques
- Remblaiements hydrauliques

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

Dans un 2<sup>ème</sup> temps, grâce au résultat de cette étude terrain, il faudra lancer des appels d'offres auprès des prestataires compétents.

Ici encore, le GIE SCEVN se pose comme la structure la plus à même de réaliser ce travail de dragage, d'autant plus qu'il s'agit d'une de ses missions officielles.

Bien entendu, pour une meilleure transparence des coûts, il est préférable et conseillé de comparer la proposition que pourra fournir le GIE SCEVN avec d'autres prestataires, malheureusement ils sont difficiles à trouver et encore plus à mobiliser sur ce type de mission.

Le GIE SCEVN dispose donc d'avantages indéniables :

- Une connaissance importante des voies navigables concernées ;
- Un personnel compétent et motivé ;
- Du matériel présent et disponible.

Par ailleurs, 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 avec 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.