



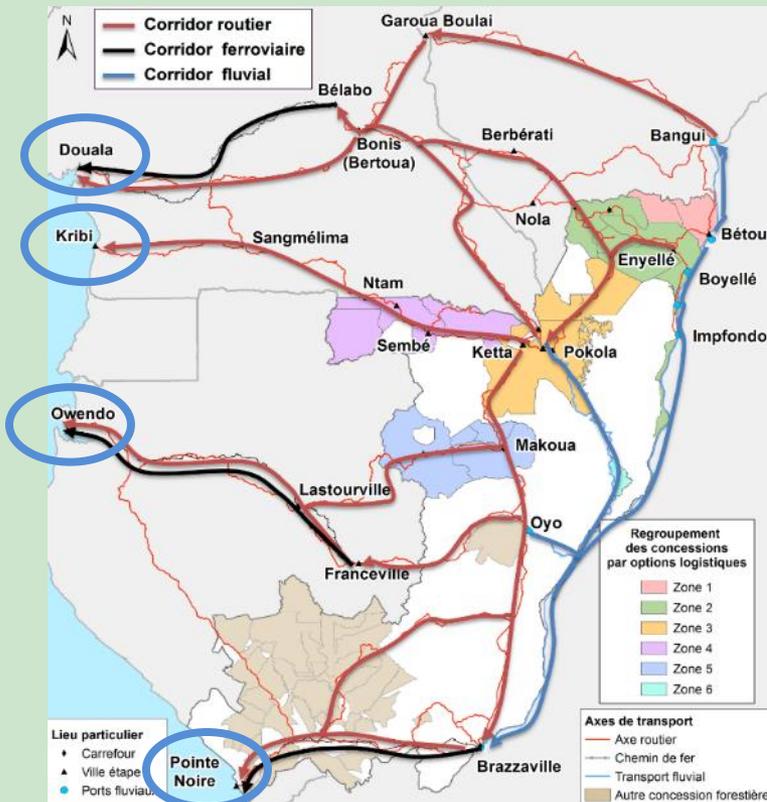
PPECF
PROGRAMME DE PROMOTION DE
L'EXPLOITATION CERTIFIEE DES FORETS



MEFDDE
MINISTRE DE L'ECONOMIE
FORESTIERE, DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'ENVIRONNEMENT
REPUBLIQUE DU CONGO



ETUDE DES MODALITÉS D'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORT ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DE LA FILIÈRE BOIS DU NORD CONGO



http://www.ppecf-comifac.com/tableau_recapitulatif.html?file=files/interventions/Tableau%20Amelioration%20des%20conditions/Rapport%20C078.pdf



DOUBLE ENJEUX DES CONCESSIONS NORD-CONGO

1. Handicap logistique (900 km => 100€/m³) :

- Compétitivité / concessions 'Atlantique' ?
- Produits / essences sous le seuil de rentabilité ?
- Des améliorations récentes significatives mais des coûts encore élevés

2. Fort potentiel de développement de la production durable (respect des Plans d'Aménagement) :

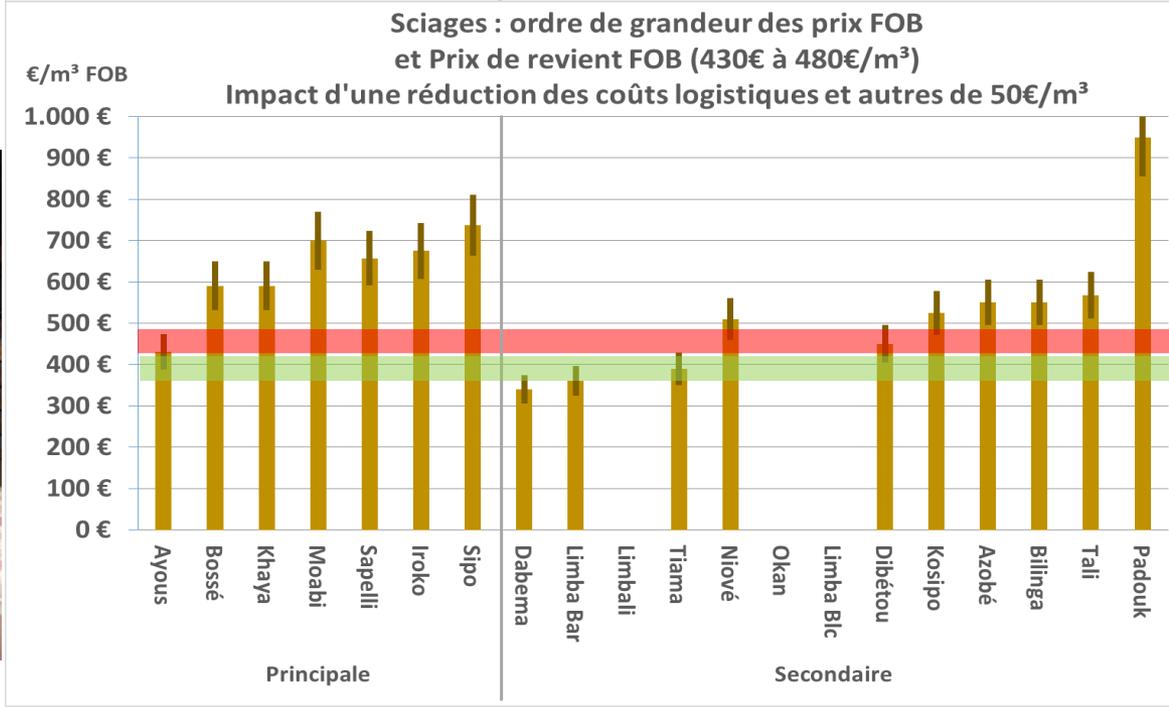
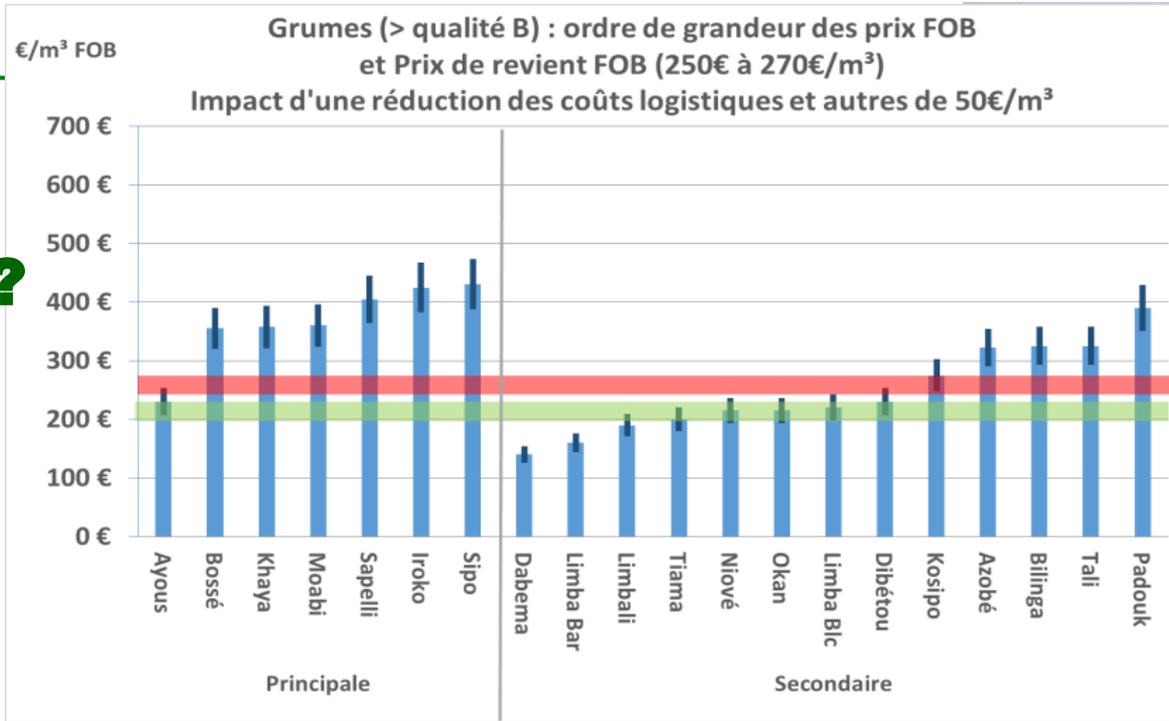
- Moyenne 2010-2014 → 2025 : de 575.000 m³ grumes/an à 2 millions m³/an
- Flux physiques : Actuellement : 400.000 t/an → A 2020 : 700.000 t/an → Après 2021 : 940.000 t/an

Distance (km) Concessions / Ports d'exportation	Min.	Méd.	Max.
Nord-Congo	800	1.300	1.600
Sud-Congo	100	250	400
Gabon	100	400	700
Cameroun	100	600	1.100
Coût moyen au km (aller) :	3,50 € /km		
Chargement camion :	27,5 m ³		
Niveaux de coûts en transport routier	Min.	Méd.	Max.
Nord-Congo :	102 €	165 €	204 €
Sud-Congo :	25 €	32 €	51 €
Gabon :	25 €	51 €	89 €
Cameroun :	25 €	76 €	140 €
Handicap (Nord-Congo - moyenne des autres) :	77 €	112 €	110 €

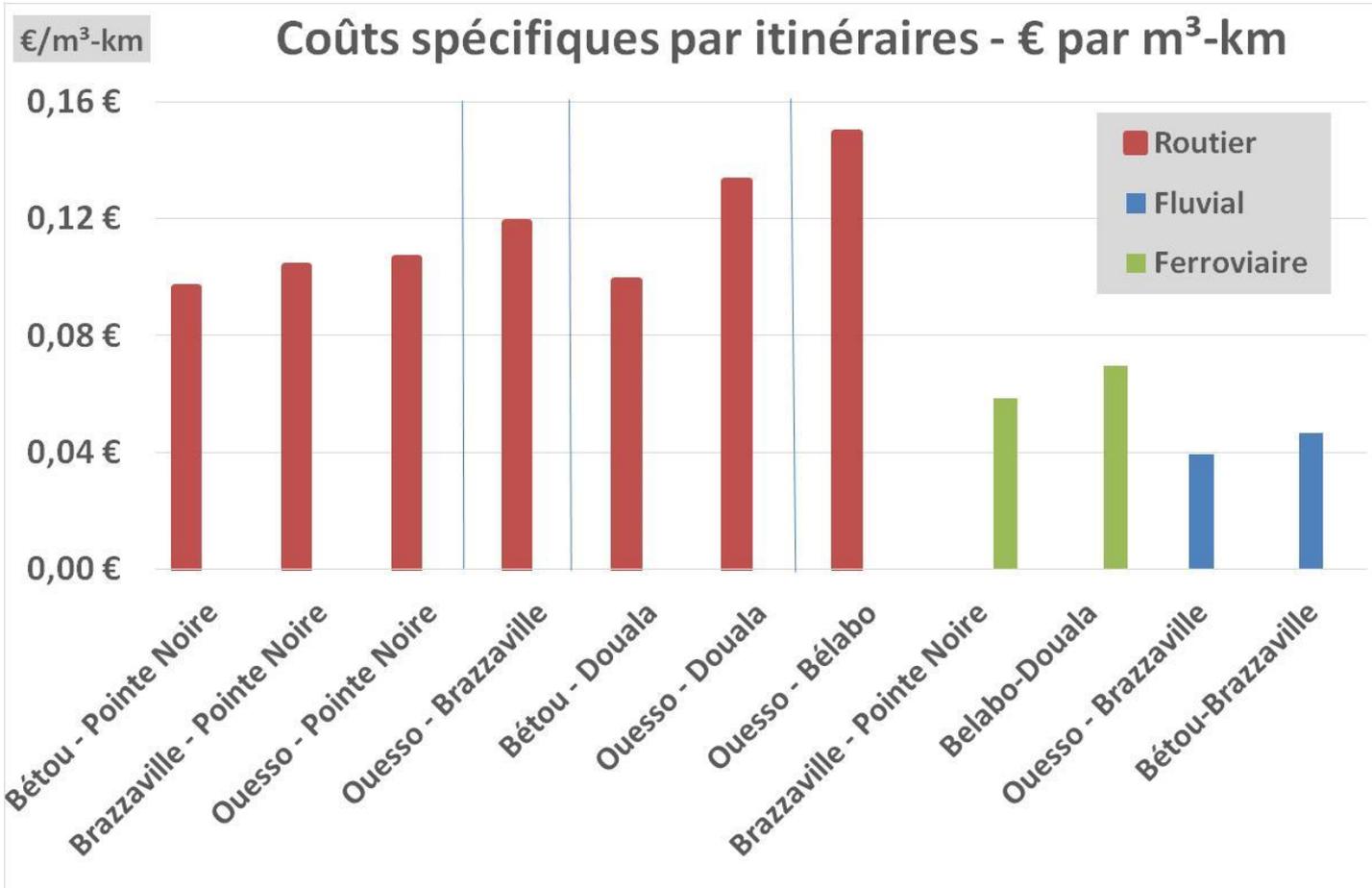
	GRUMES	DÉBITÉS
Coût de transport (moyenne)	180 €/m ³	180 €/m ³
Prix de revient FOB	250 à 270 €/m ³	430 à 480 €/m ³
% du transport sur prix de revient FOB	Env. 70 %	Env. 50%

IMPACT D'UNE LOGISTIQUE OPTIMISÉE ?

- **BARRES ROUGES ET VERTES**
 - Coûts directs et frais généraux
 - Impact d'une réduction de 50€/m³ (hypothèse)
 - **Rouge** → **Vert** : suite à une logistique optimisée



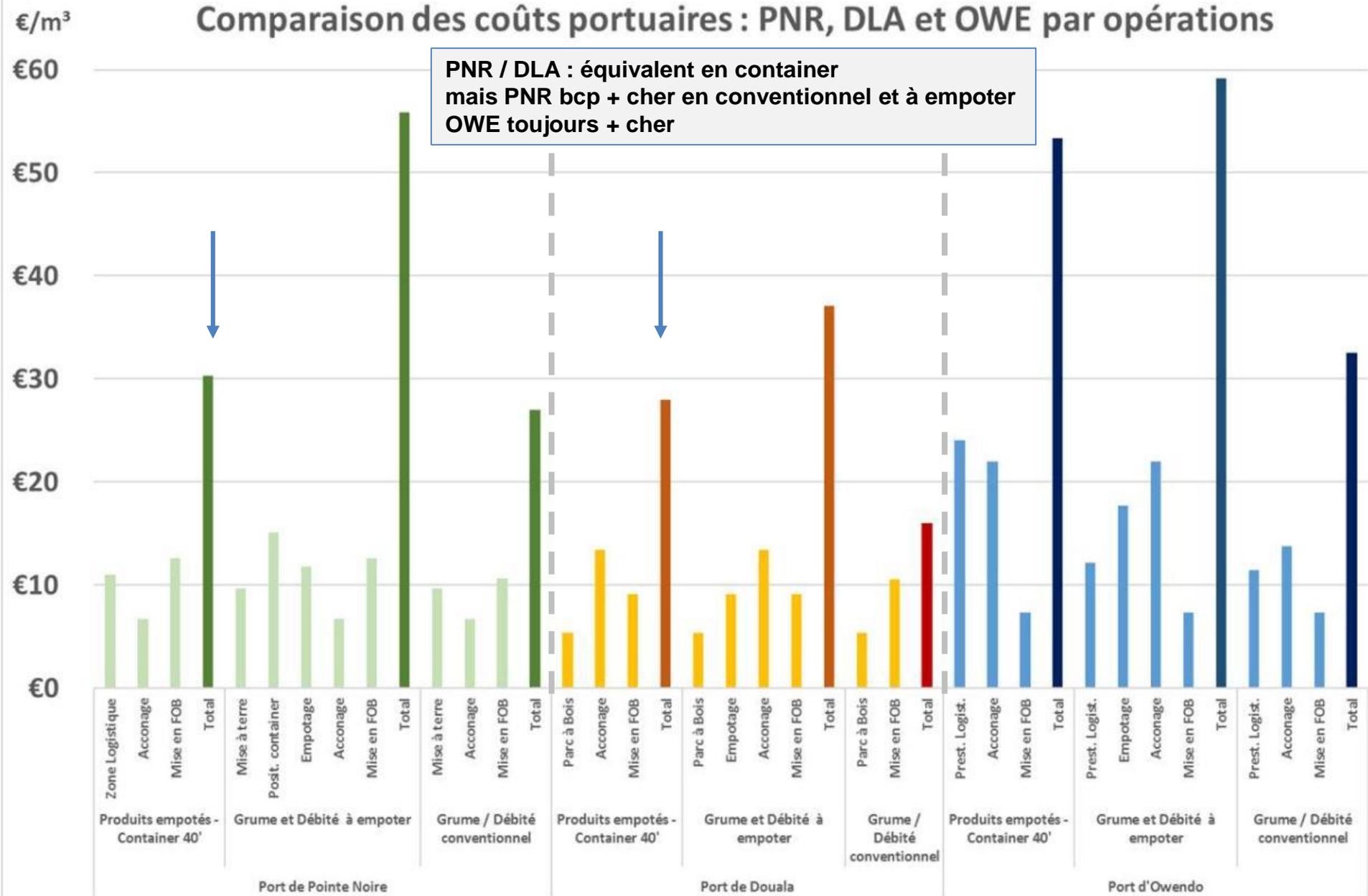
FLUVIAL ET FERROVIAIRE AVANTAGEUX



Impact de la possibilité de fret aller sur le transport routier
Fluvial et ferroviaire très avantageux, mais...

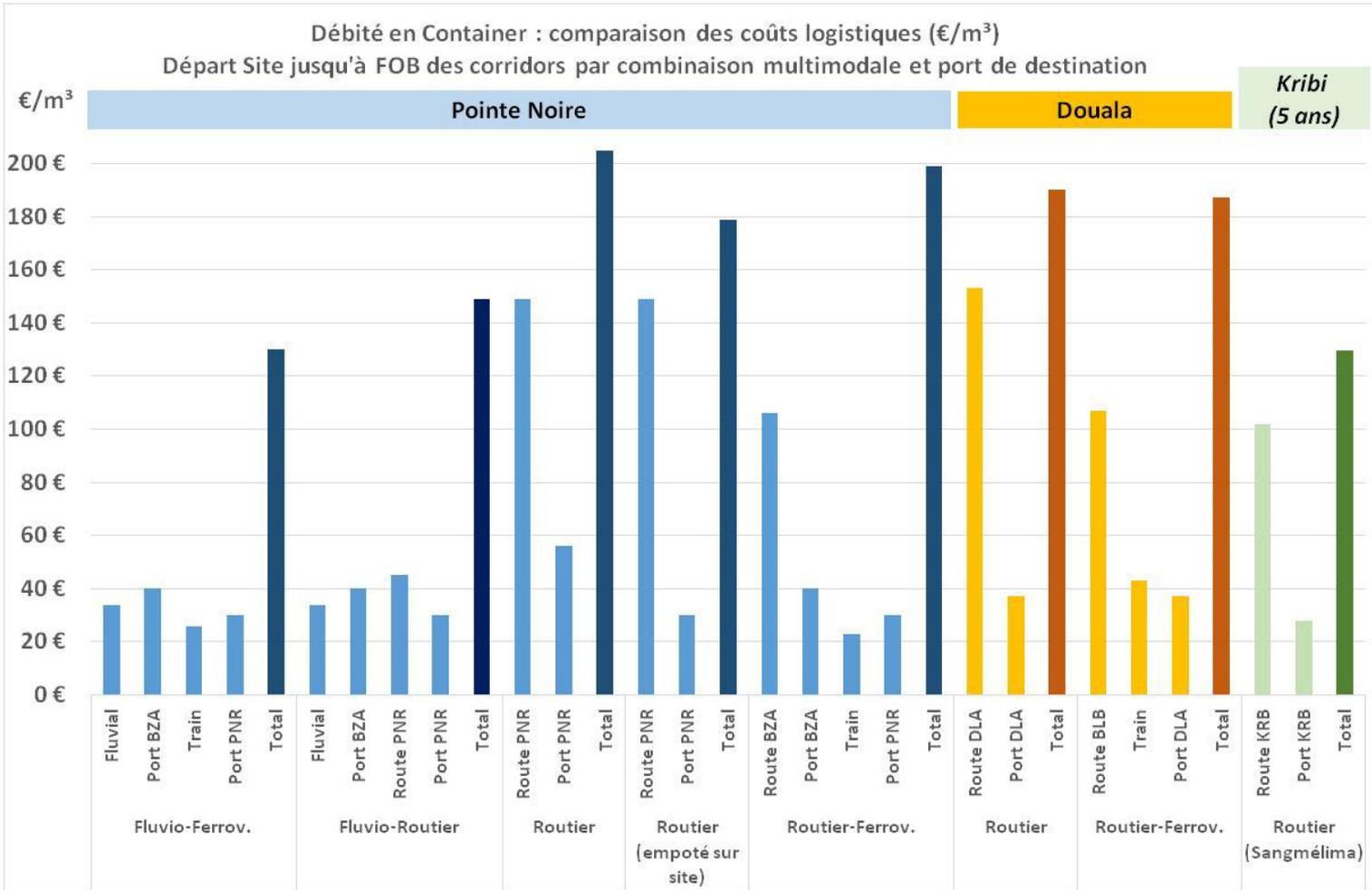


MANUTENTION / TRANSIT AUX PORTS DE POINTE NOIRE, DOUALA ET OWENDO



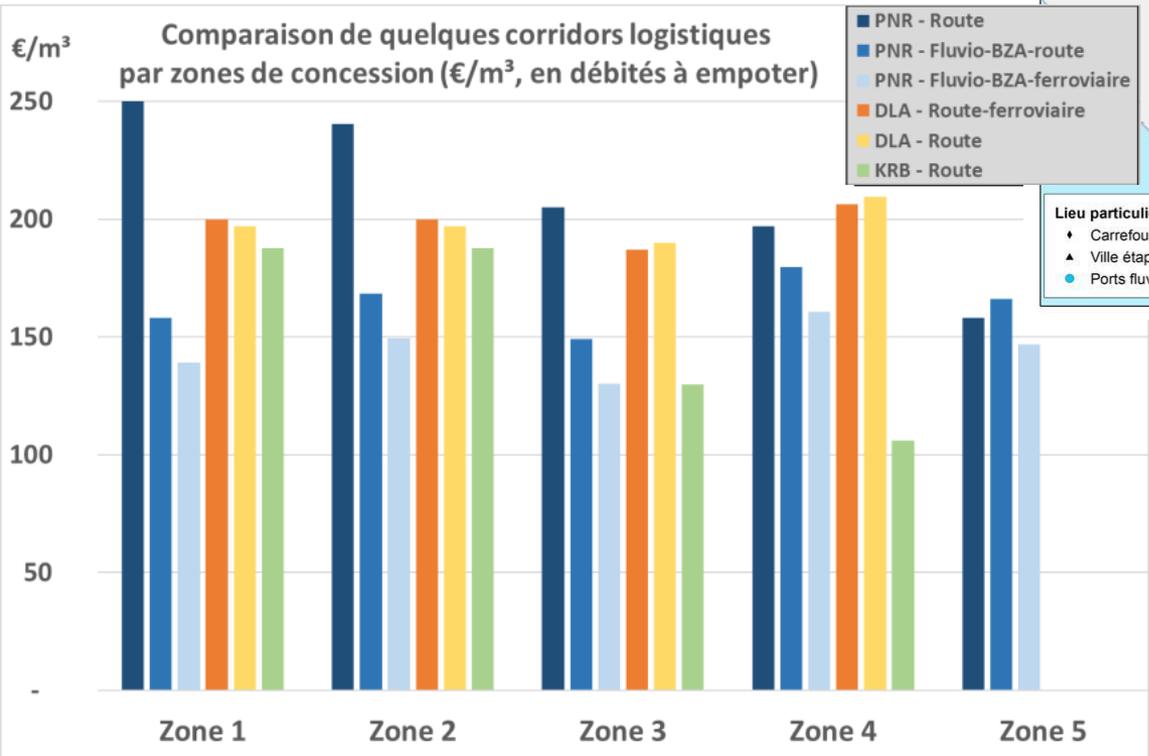
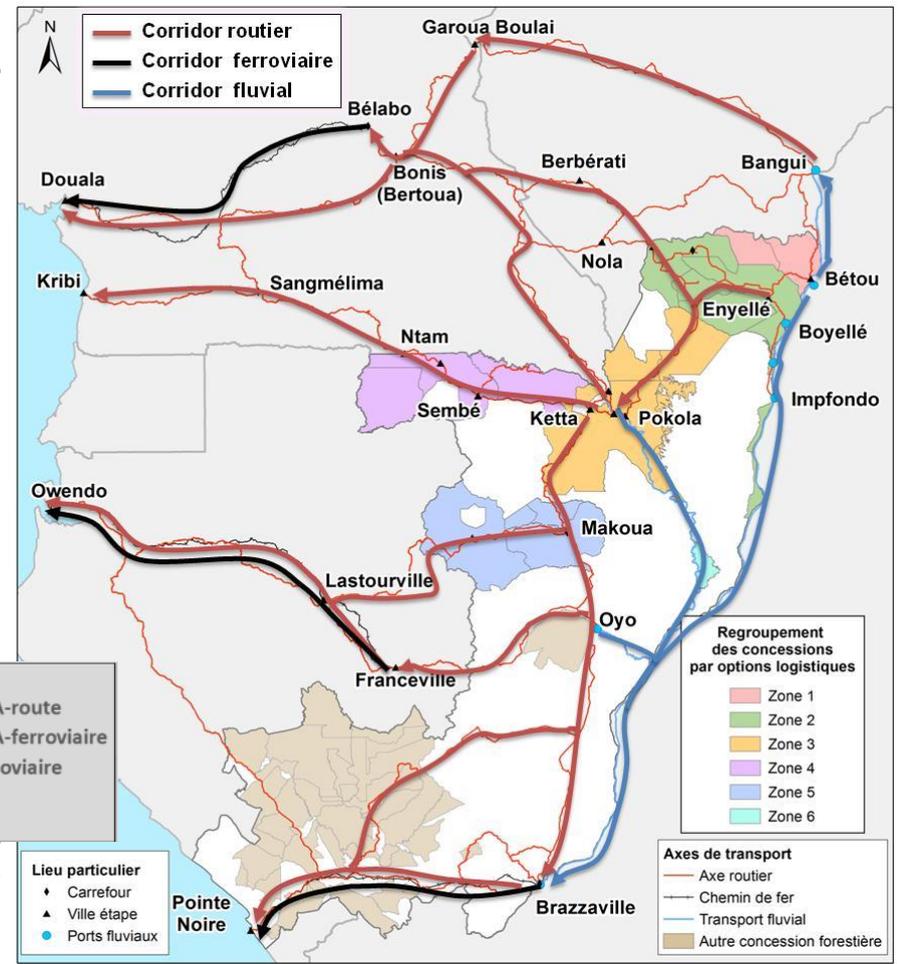
MULTI-MODAL INTÉRESSANT SUR POINTE-NOIRE

KRIBI : UNE OPPORTUNITÉ



AMPLITUDE DES COÛTS PAR ZONE

- Hors taxes d'exportation
 - Si indisponible : estimation / extrapolation
 - 15€/m³ de parafiscalité sur DLA (KRB ?) non comptabilisée
 - Bac sur la Sangha pour zones 1 et 2
 - Kribi à 75% des coûts de Douala
- ➔ Amplitude : 50€ à 100€/m³



LA SOLUTION ROUTIÈRE

- **LES AVANTAGES**

- En plein développement, Axe Ouesso Souanké – Sangmélina – Douala/Kribi en cours
- Fiabilité, rapidité, capacité

- **MAIS :**

- Parafiscalité au Cameroun (15€ à 20€/m³) et Congo.
- Traversée par bac privé de la Sangha (9€ et 15€/m³) handicapante
- Des frontières à passer, des risques politiques
- Des pistes encore non goudronnées (notamment Gabon pour Owendo)
- Socio-environnementale : risques (accidents de la route) et pollution (CO₂)

- **EN CONCLUSION :**

- Le plus cher mais incontournable



L'ALTERNATIVE FLUVIALE



- **AVANTAGES :**

- Option la moins coûteuse
- Projets de construction / réhabilitation de ports fluviaux secondaires
- Évolution récente vers le transport fluvial de containers prometteuse
- Réhabilitation du port de Brazzaville

- **MAIS :**

- Caractère saisonnier
- Quel financement du dragage des fleuves, rivières et accès au port de Brazzaville?
- Améliorations nécessaires : dragage, balisage
- Capacité insuffisante

- **EN CONCLUSION :**

- Performant mais largement sous-utilisé avec un fort potentiel d'évolution en volume et efficacité



LE PROBLÈME ET L'OPPORTUNITÉ FERROVIAIRE ?



- **AVANTAGES**

- Bélabo – DLA : pas d'avantage significatif de coût, risques de délais et blocages.
- BZA – PNR : réelle économie (20€/m³) par rapport à l'option routière
- Projets d'amélioration récents en cours ou prévus

- **MAIS :**

- Capacité opérationnelle et fiabilité du CFCO. 20 à 30.000 m³/an actuellement
- Infrastructure nécessitant des investissements majeurs, plusieurs centaines de milliards FCFA évoqués

- **EN CONCLUSION :**

- Trains-blocs container : initiative importante mais questions sur la capacité et de fiabilité
- Concurrence du trafic voyageur et marchandises à forte VA



LES PORTS D'EXPORTATION

- **PORT DE DOUALA**

- Difficultés récentes : ensablement, saturation opérationnelle, congestion et délais, ...
- Limitations infrastructure : long chenal, ensablement, tirant d'eau limité, accès port

- **PORT DE KRIBI**

- Un des futurs ports majeurs africains?
- Hub container pouvant éventuellement bénéficier aux ports de la région via cargo-feeder

- **PORT DE POINTE NOIRE**

- Filière container performante (coût et délai)
- Filière conventionnelle largement sous-optimale



LES CONCLUSIONS

1. Vers un maintien d'options logistiques diversifiées
2. Corridors routiers actuels (PNR et DLA) sont (et resteront ?) prépondérants mais sont aussi les + chers
3. Corridor fluvio-ferroviaire PNR moins cher mais peu significatif en volume :
 - Fleuve : dragage, balisage, capacité flotte
 - Port BZA : capacité opérationnelle et stockage, en voie de normalisation
 - CFCO : capacité et fiabilité 'dramatiques' mais Train-Bloc ?
 - PAPN : coût très élevé (compromet faible coût amont), problème d'infrastructure pour conventionnel
4. Kribi : une opportunité
 - Hub Container majeur se met en place, probablement très compétitif
 - Proximité quand goudron Sangmélina (- 400km de Ouesso) sera terminé (5 ans)
5. Solutions logistiques insuffisantes (?), incitations fiscales probablement aussi nécessaires



LES SOLUTIONS POSSIBLES

- **Développer le fluvial** : balisage, dragage (y compris port de Brazzaville), ports secondaires, capacité (équipement), adaptation des barges aux containers
- **Investir sur le ferroviaire au Congo** pour augmenter la capacité: train-bloc, équipement, ligne vers Ouesso?
- **Empotage en amont** : sur site, à Brazzaville, à Dolisie, sur parc privé à Pointe-Noire
- **Réduire la para-fiscalité**, améliorer les **contrôles** (tracking)
- Améliorer le fonctionnement des **services administratifs des ports** (Brazzaville, Pointe-Noire)
- Favoriser l'**intégration du transport routier**