

## FICHE DU PROJET D'AMÉNAGEMENTS FLUVIAUX ET PORTUAIRES DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE CONGO ET SES AFFLUENTS EN RCA ET AU CONGO



### CONTEXTE

Historiquement, le fleuve Congo et ses affluents constituaient des voies de pénétration importantes pour le transport des personnes et des marchandises vers les zones de l'intérieur ne disposant pas d'infrastructures routière et/ou ferroviaire ainsi que vers les pays enclavés sans façade maritime.

La navigation fluviale s'effectuait dans des conditions satisfaisantes et l'histoire a prouvé que ce mode de transport était efficace et sûr. Cependant, faute de financement et de moyens pendant les périodes d'instabilité, le transport fluvial a perdu en importance avec comme corollaire la vétusté et la dégradation des infrastructures portuaires et des aides à la navigation. De ce fait, le transport fluvial ne se fait pas dans des conditions de sécurité optimales. Le nombre d'accidents n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. En réponse au déclin du transport fluvial, le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT – AC) vise à

faire du fleuve Congo et ses affluents (Oubangui et Sangha) des voies navigables modernes, performantes et pérennes.

### DESCRIPTION DU PROJET

Au niveau fluvial, le projet porte sur : (i) l'aménagement du seuil de Zinga, (ii) l'aménagement du chenal d'accès au port de Bangui, (iii) l'aménagement des épis sur la rivière Sangha et (iv) le dragage et le balisage des voies navigables.

Au niveau portuaire, le projet prévoit : (i) la mise à niveau du port de Bangui en RCA et les ports de Brazzaville et d'Impfondo au Congo, (ii) la construction de nouveaux ports à Liranga et à Bétou au Congo et à Mongoumba en RCA.

### OBJECTIFS

Les objectifs du projet sont : (i) la valorisation de la vocation naturelle de transport sur le fleuve Congo et ses affluents, (ii) le renforcement de l'intégration régionale par l'accroissement des flux et des échanges, (iii) le

désenclavement des zones de production et de consommation du bassin du fleuve, (iv) la dynamisation des secteurs productifs et marchands, (v) la création des conditions d'une croissance économique soutenue et (vi) la création d'un cadre de vie environnemental et social sain.

### ELIGIBILITE AU NEPAD

Le projet correspond aux orientations du programme PIDA du NEPAD, notamment la réalisation de grandes infrastructures régionales en vue de favoriser l'intégration régionale. État

### COÛT DU PROJET

Le coût des travaux d'aménagement portuaires et fluviaux est estimé à 388,368 millions d'euros. Le financement acquis est de 50 millions d'euros. Le financement recherché est de 338,368 millions d'euros.

### RESULTATS ATTENDUS

Les résultats escomptés portent sur : (i) la réduction des coûts portuaires, (ii) la compétitivité des ports, (iii) la réduction des temps d'attente et l'augmentation des rotations des bateaux, (iv) l'accès plus

facile et plus rapide des ports pour les bateaux et convois de taille importante avec la sécurité de la navigation assurée de jour comme de nuit, (v) la création d'emplois pour la gestion et l'exploitation des installations et services du système de navigation.

### VIABILITE DU PROJET

L'approche adoptée dans l'analyse économique consiste à comparer les coûts des aménagements fluviaux aux bénéfices associés, notamment, aux économies de coûts de transport réalisées d'une part entre une situation « sans projet » où seul le mode routier existant sera utilisé et d'autre part une situation « avec projet » où le mode de transport fluvial se substitue à une partie du trafic assuré par la route.

L'analyse des flux fait ressortir un taux de rentabilité interne de 14,56%. Ce taux est supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12%. Le projet est donc économiquement rentable.