



REPUBLIQUE DU CONGO

PLAN NATIONAL DES TRANSPORTS



RAPPORT FINAL

Volume 6 - PLAN DIRECTEUR MARITIME

SOUS-SECTEUR MARITIME - TABLE DES MATIERES

1	CONTEXTE DE LA COMPOSANTE MARITIME.....	6
<u>1.1</u>	<u>HISTORIQUE</u>	<u>6</u>
1.1.1	INFRASTRUCTURES	6
1.1.2	INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME.....	6
<u>1.2</u>	<u>ORIENTATIONS GENERALES</u>	<u>7</u>
1.2.1	PLACE DU SECTEUR MARITIME DANS L'ECONOMIE.....	7
1.2.1.1	Place du secteur maritime au niveau sous-régional.....	7
1.2.1.2	Place du secteur maritime au niveau national	8
1.2.1.3	Hinterland du port	8
1.2.2	ORIENTATIONS DU PLAN	9
1.2.2.1	Libéralisation et privatisation	9
1.2.2.2	Rôle du sous-secteur maritime dans la chaîne de transport.....	9
1.2.2.3	Service public et chargeurs.....	9
<u>1.3</u>	<u>CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL</u>	<u>10</u>
1.3.1	MINISTERE DE TUTELLE	11
1.3.2	SECRETARIAT D'ETAT.....	11
1.3.3	LE PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE.....	12
1.3.3.1	Structures.....	12
1.3.3.2	Missions	12
1.3.3.3	Endettement du PAPN.....	14
2	DIAGNOSTIC DE L'OFFRE.....	14
<u>2.1</u>	<u>ORGANISATION DU SECTEUR MARITIME.....</u>	<u>14</u>
2.1.1	ORGANISATION DES ACTIVITES DANS LES SITES	14
2.1.2	GESTION DU DOMAINE MARITIME	14
2.1.3	CLASSEMENT INTERNATIONAL ET TERMINOLOGIE DES PORTS	14
<u>2.2</u>	<u>INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES MARITIMES</u>	<u>15</u>
2.2.1	INFRASTRUCTURES	15
2.2.2	SUPERSTRUCTURES	15
<u>2.3</u>	<u>FONCTIONNEMENT DU PORT MARITIME</u>	<u>15</u>
2.3.1	SITUATION ACTUELLE.....	15
2.3.2	CONDITIONS D'ACCES.....	16
2.3.3	SERVICES AUXILIAIRES DE TRANSIT.....	16
<u>2.4</u>	<u>LE PORT ET SES QUAIS</u>	<u>17</u>
2.4.1	DESCRIPTION DU PORT.....	17
2.4.2	ROUTES DE DESSERTE.....	18
2.4.3	ENTRETIEN COURANT	19
2.4.4	ENTRETIEN LOURD	19
2.4.5	REVETEMENTS DE TERRE-PLEINS ET VOIRIES D'ASSAINISSEMENT	19
<u>2.5</u>	<u>BATIMENTS ET ENTREPOTS</u>	<u>19</u>
2.5.1	BUREAUX ET STANDS	19
2.5.2	MAGASINS – HANGARS ET ENTREPOTS	19
2.5.3	GARAGES ET ATELIERS DE REMISE.....	20
2.5.4	BATIMENTS A USAGE D'HABITATION	20
<u>2.6</u>	<u>ATELIERS, MATERIEL ET MOYENS ROULANTS</u>	<u>20</u>
2.6.1	ATELIERS ET OUTILLAGE	20
<u>2.7</u>	<u>RESEAUX</u>	<u>21</u>
2.7.1	RESEAUX D'EAU ET D'INCENDIE.....	21
2.7.2	RESEAU D'ASSAINISSEMENT	21
2.7.3	RESEAU D'ELECTRICITE ET DE TELEPHONE	21

2.8	OUTILLAGES PORTUAIRES.....	22
2.8.1	REPARTITION DE L'OUTILLAGE PORTUAIRE	22
2.8.2	OUTILLAGE PUBLIC	22
2.8.3	NAVIRES DE PEINE ET MATERIEL	22
2.8.4	OUTILLAGE PRIVE.....	22
2.9	RESSOURCES HUMAINES	23
2.9.1	RAPPEL DES MESURES DE LA DPST	23
2.9.2	EFFECTIFS DU PORT	23
3	EVALUATION DE LA DEMANDE.....	26
3.1	TRAFFICS MARCHANDISES.....	26
3.1.1	EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL	26
3.1.2	TRAFIG DE MARCHANDISES	26
3.1.3	COMPOSANTES DU TRAFIC	28
3.1.3.1	<u>Au débarquement</u>	28
3.1.3.2	<u>A l'embarquement</u>	28
3.1.3.3	<u>Répartition par produits.....</u>	29
3.1.3.4	<u>Orientation des flux.....</u>	30
3.1.4	TRAFIG DES NAVIRES	30
3.1.4.1	<u>Temps de rotation des navires.....</u>	32
3.1.4.2	<u>Occupation des postes d'accostage</u>	32
3.1.4.2.1	Postes en eaux profondes	32
3.1.4.2.2	Quais divers.....	33
3.1.5	TRAFIG DE CONTENEURS.....	34
3.1.6	AUTRES TRAFFICS SPECIFIQUES	37
3.1.6.1	<u>Trafic pétrolier.....</u>	37
3.1.6.2	<u>Trafic du blé</u>	38
3.1.6.3	<u>Trafic du bois</u>	38
3.1.7	OCCUPATION DES QUAIS ET ATTENTES DES NAVIRES	40
3.1.7.1	<u>Analyse des taux d'occupation des deux principaux quais</u>	41
3.1.7.2	<u>Quai D</u>	41
3.1.7.3	<u>Quai G</u>	42
3.1.7.4	<u>Exploitation des postes G2 et G3</u>	43
3.2	EVOLUTION ESTIMATIVE DES TRANSPORTS MARCHANDISES SUR 15 ANS.....	43
3.2.1	TRAFFICS ADDITIONNELS POTENTIELS	43
3.2.1.1	<u>Trafic des produits forestiers nord du Congo vers Douala</u>	44
3.2.1.2	<u>Trafic des produits forestiers Centre Congo</u>	44
3.2.1.3	<u>Trafic avec la République Démocratique du Congo</u>	44
3.2.1.4	<u>Trafic avec la République Centrafricaine</u>	44
3.2.2	CONDITIONNEMENTS DES TRAFFICS POTENTIELS	45
3.2.3	TRAFFICS DE TRANSBORDEMENT MARITIME	45
3.3	ENJEUX DE LA DEMANDE ACTUELLE ET FUTURE	45
3.4	CONFRONTATION OFFRE/DEMANDE	47
3.4.1	BESOINS EN INVESTISSEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT	47
4	PLAN DIRECTEUR DU SOUS-SECTEUR MARITIME.....	48
4.1	INTEGRATION DU PLAN MARITIME DANS LE PNT.....	48
4.1.1	AXES STRATEGIQUES DU PNT	48
4.1.2	AXES STRATEGIQUES DU PLAN MARITIME.....	48
4.1.3	INTERMODALITE DU PLAN MARITIME.....	49
4.2	INVESTISSEMENTS ET PROJETS DU PLAN	50
4.2.1	INVESTISSEMENTS ANTERIEURS AU PLAN	50
4.2.2	INVESTISSEMENTS DU PNT.....	51
4.3	STRATEGIES RECOMMANDÉES.....	53
4.3.1	ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU GOUVERNEMENT	53
4.3.2	POLITIQUE D'AMENAGEMENT	53

4.3.3	OBJECTIFS	54
4.3.4	AMENAGEMENT DES STRUCTURES, SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE.....	54
4.3.4.1	<u>Choix des partenaires</u>	54
4.3.4.2	<u>Composition de la structure proposée</u>	54
4.3.4.3	Aspects financiers du guichet unique	55
4.4	STRUCTURATION FUTURE DU SECTEUR MARITIME.....	55
4.4.1	CADRE JURIDIQUE EN SOUTIEN AU PNT	55
4.4.2	RESSOURCES HUMAINES	56
4.4.3	MAINTENANCE DES INSTALLATIONS.....	56
4.5	PROGRAMME DE REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES ET DES SUPERSTRUCTURES.....	57
4.5.1	REHABILITATION DES QUAIS ET DIGUES.....	57
4.5.2	REHABILITATION DES BATIMENTS ET ENTREPOTS.....	57
4.5.3	REHABILITATION DES ROUTES DE DESSERTE	57
4.5.4	RENOUVELLEMENT DU PARC INFORMATIQUES ET RESEAUX	57
4.5.5	REHABILITATION DES RESEAUX	57
4.5.6	RENOUVELLEMENT DES OUTILLAGES PORTUAIRES	57
4.5.7	INTERFACES INTERMODALES	58
4.5.7.1	<u>Voies d'accès et équipements</u>	58
4.5.7.2	<u>Liaisons inter-modes et atouts</u>	58
4.5.8	RECAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS	59
5	CONCLUSION	61
	ANNEXES MARITIMES	63

Liste des tableaux

tableau 1 Evolution des effectifs du personnel par catégorie et par sexe.....	24
tableau 2 Répartition des effectifs du personnel par direction, par catégorie et par sexe	25
tableau 3 Evolution annuelle du trafic de marchandises hors pétrole brut.....	27
tableau 4 Récapitulatif des marchandises au débarquement (2000-2002)	28
tableau 5 Récapitulatif des marchandises à l'embarquement (2000–2002).....	29
tableau 6 Répartition des débarquements (2001).....	29
tableau 7 Répartition des embarquements (2001).....	29
tableau 8 Trafic du port de Pointe-Noire 1992-2001	30
tableau 9 Répartition des trafics selon le client final	30
tableau 10 Récapitulatif des navires en transit (2000–2002)	31
tableau 11 Trafics des navires (2001–2002)	31
tableau 12 Evolution du trafic de conteneurs (1999 à 2001)	36
tableau 13 Evolution du trafic pétrolier	37
tableau 14 Production de bois en grumes	46
tableau 15 Exportations de bois congolais.....	46
tableau 16 : Récapitulatif des investissements sur 15 ans.....	60
tableau 17 Evolution du trafic au port public et port pétrolier de Djéno	64
tableau 18 Evolution mensuelle du trafic par type de conditionnement (avitaillements et pétrole brut inclus).....	65
tableau 19 Evolution mensuelle du trafic par type de conditionnement	66

Liste des graphiques

graphique 1: Trafic global sur 10 ans des marchandises solides	27
graphique 2 Evolution du trafic-conteneur.....	36
graphique 3 Evolution du trafic des transbordements.....	37
graphique 4 Evolution du trafic des transbordements traités à Pointe-Noire.....	37
graphique 5 Part du bois dans le trafic de l'export	38
graphique 6 Evolution du bois au parc SOCOMAB (1995 à 2002).....	39
graphique 7 Exportation du bois	39
graphique 8 Evolution des volumes de bois traités par la SOCOMAB	40
graphique 9 Evolution du taux d'occupation du quai D	42
graphique 10 Evolution du taux d'occupation du quai G	42

Liste des photos

photo 1 Direction Générale du PAPN.....	13
photo 2 Quai principal du port de Pointe-Noire.....	18
photo 3 Proximité des stockages de grumes et de conteneurs	23
photo 4 Accostage navires à conteneurs au mole 1	33
photo 5 Débarquement et embarquement des conteneurs.....	35

Liste des schémas

schéma 1: Organigramme du Ministère des Transports.....	11
schéma 2: Organigramme du Secrétariat d'Etat aux Transports Maritime et à la Marine Marchande.....	11
schéma 3: Organigramme du Port Autonome de Pointe-Noire	13
schéma 4 Implantation générale des champs ELF et AGIP	32

1 CONTEXTE DE LA COMPOSANTE MARITIME

Le gouvernement du CONGO et la Commission européenne ont confirmé leur volonté de soutenir le secteur des transports du pays en signant un Programme Indicatif National dans le cadre duquel l'Ordonnateur national du gouvernement congolais a demandé le financement d'un projet d'élaboration d'un Plan National des Transports (PNT).

Une 1^{ère} phase d'élaboration s'est achevée en novembre 1998 par une Déclaration de Politique Sectorielle des Transports (DPST) dont la suite a été suspendue du fait des troubles. La 2^{ème} phase du projet global, démarrée fin-septembre 2002 est la formulation d'un Plan National des Transports visant à doter le CONGO d'un schéma d'ensemble à moyen terme (10 ans).

Le PNT doit mettre en oeuvre la DPST et retenir un ensemble de projets d'infrastructures multimodales -notamment maritimes- cohérents entre eux dans un cadre budgétaire réalisable, proposer les moyens de réhabilitation et d'entretien des éléments des réseaux, ainsi que les réformes administratives ou institutionnelles nécessaires et des mesures d'accompagnement.

1.1 HISTORIQUE

1.1.1 INFRASTRUCTURES

La construction du port de Pointe-Noire a démarré en juillet 1934. Le perré reliant le rivage à la cale de halage a été achevé en 1936. Ensuite il a été procédé à la réalisation de la cale de halage et du quai de batelage dont l'équipement sera assuré en 1938. Depuis, d'autres réalisations ont suivi notamment la digue extérieure, le quai D, la digue intérieure. De 1945 à 1962, aucune nouvelle réalisation n'aura été faite. Les investissements en infrastructures reprendront en 1974 avec le port à grumes, le renforcement de la capacité de la cale de halage, la mise en service du terminal de Djéno et l'extension du quai G.

En dépit des périodes favorables aux investissements que le pays connaîtra avec les différentes périodes d'expansion pétrolière, le niveau d'investissement concernant le port restera minime de 1980 à 1995, et comme la maintenance de l'outil de travail n'a pas été assurée, ces causes ont occasionné une baisse de productivité.

1.1.2 INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

Un armement national a été créé (S^{té} Congolaise de Transports Maritimes) ne disposant d'aucun navire mais la création une flotte nationale, comme préconisé par la DPST, s'est heurtée aux difficultés inhérentes à la décennie de troubles qu'a connu le pays. La libéralisation mise en oeuvre au travers du décret 98-38 du 30/1/98 permet à la SOCOTRAM de percevoir partie des 40% de droits de trafic (y compris hydrocarbures) et, par contrat avec la SNPC, elle assure le transport par effrètement d'hydrocarbures.

Actuellement, la SOCOTRAM ne prend pas le risque maritime, mais il peut être envisagé la création d'une flotte sous-régionale privée, orientée sur les activités d'éclatement et de groupage de fret maritime (feedering) dont plusieurs études indiquerait la rentabilité: sur ce créneau, une flotte de transport international pourrait voir le jour et cette vision s'inscrirait dans le cadre du processus de mondialisation et d'évolution technologique (conteneurisation...) que la sous-région aborde avec retard.

Plutôt qu'une implication directe, même partielle, de l'Etat, la SOCOTRAM serait indiquée et à même de s'y impliquer financièrement, l'Etat pouvant apporter -pour sa part- des facilités non financières en veillant toutefois à respecter et faire respecter les règles de la concurrence.

D'autres aspects des transports maritimes n'ont pas reçu par le passé une attention suffisante, en particulier en ce qui concerne la sécurité et le contrôle de la pollution, ce dernier point étant essentiel pour un pays producteur de pétrole "off shore".

1.2 ORIENTATIONS GENERALES

1.2.1 PLACE DU SECTEUR MARITIME DANS L'ECONOMIE

Construit pour servir de terminal maritime du Chemin de Fer Congo-Océan devant relier le fleuve Congo à l'océan Atlantique, le Port Autonome de Pointe Noire (PAPN) constitue et demeure, une des composantes d'un système multimodal de transport comprenant, les voies maritimes, ferroviaires, routières et fluviales qui forment une chaîne vitale pour l'économie du pays.

A ce titre, il joue un rôle d'entraînement et de facilitation au développement du pays par des échanges commerciaux qu'il favorise puisque le sous-secteur maritime auquel il appartient, assure plus de 85 % des exportations et importations du pays (Conseil d'Administration, session budgétaire 2001).

Il est le débouché naturel d'un axe de communication prépondérant, une continuité et un tout pour tous les modes de transport pour l'Afrique centrale.

Cet axe comprend, la voie routière depuis N'Djaména (République du Tchad) jusqu'à Bangui (République Centrafricaine), la voie fluviale de Bangui à Brazzaville et la voie ferrée de Brazzaville à Pointe-Noire.

Son hinterland pourrait également s'étendre jusqu'à la région des Grands Lacs (Rwanda, Burundi, Tanzanie) par l'intermédiaire de l'affluent Sud du fleuve Congo, le Kassaï et le réseau ferroviaire construit pour explorer les minerais du Shaba en République Démocratique du Congo.

Le port de Pointe-Noire appelé à juste titre "Porte Océane de l'Afrique centrale", dispose d'atouts indéniables (position géographique idéale, conditions nautiques satisfaisantes, capacités d'accueil des navires suffisantes...) qui le prédestinent naturellement à un rôle prépondérant dans la desserte commerciale de la sous-région de l'Afrique Centrale à condition que les moyens soient mis en œuvre pour lui permettre de jouer pleinement ce rôle, eu égard au contexte fortement concurrentiel dans lequel il évolue.

1.2.1.1 Place du secteur maritime au niveau sous-régional

Le domaine maritime est d'avantage guidé par les conventions et accords internationaux que par le niveau national qui n'intervient qu'au niveau des ratifications et des textes d'application, d'attribution et fonctionnement. C'est un secteur d'activité économique où la concurrence joue sur le plan mondial et où le mode d'organisation des activités est le plus proche du schéma théorique de l'économie libérale.

Malgré cela, le transport maritime met en jeu des intérêts nationaux, tels ceux des entreprises de navigation, des équipages, des exportateurs et importateurs, des ports, ce qui nécessite une intervention de l'Etat.

Au Congo, l'intervention des pouvoirs publics dans ce domaine revêt des formes variées. On peut citer certaines mesures relatives à l'organisation des professions maritimes et du trafic maritime :

- le décret n°98-39 du 29 janvier 1998 portant organisation et réglementation du trafic maritime en provenance et à destination du Congo;
- le décret n° 2000-19 du 29 février 2000 fixant les conditions d'agrément et d'exercice des professions maritimes et professions auxiliaires des transports;
- l'arrêté n°3598 du 25 juillet 2002 fixant les conditions d'agrément des armements participant au trafic maritime en provenance et à destination du Congo.

D'autres mesures visent l'organisation de la demande nationale de transport maritime en réservant tout ou partie des trafics d'importation ou d'exportation aux entreprises nationales de transport maritime. Sur ce point, le Congo fait partie du système qui est entré en vigueur en 1983 sous les auspices de la CNUCED, organisation spécialisée de l'ONU, qui prévoit que -dans le cadre d'un code de bonne conduite- les "conférences maritimes" organisent le partage des trafics qu'elles assurent à raison de 40% pour les compagnies de navigation nationales du pays exportateur, 40% pour celles du pays importateur, les 20% restant pouvant revenir à des entreprises battant pavillon des pays co-échangistes.

Toutefois, l'objectif du Congo sur ce point est d'arriver à sortir de ce système de partage de cargaisons de la marine marchande, conformément à la réglementation du transport maritime dans la CEMAC, notamment le règlement n°03/01- UEAC-088-CM-06 du 3 août 2001, d'autant que le fait d'avancer le terme "d'armement" sans disposer, depuis les années 80, de flotte peut sembler confus.

1.2.1.2 Place du secteur maritime au niveau national

Les pouvoirs publics congolais sont aussi intervenus pour organiser l'offre nationale du transport maritime : il s'agit dans le cadre de la politique de libéralisation de l'économie, d'accélérer le processus de privatisation des entreprises publiques du secteur (Socotram par exemple), d'aider les nationaux à créer ou à participer à la création des entreprises privées de transport maritime. On peut citer :

- le décret n°99-267 du 31 décembre 1999 fixant les conditions de la congolisation et l'immatriculation des navires ;
- l'arrêté n°2633 du 11 août 2000 déterminant les proportions de participation des nationaux dans le capital des sociétés de personnes physiques ou morales étrangères admises au Congo, des professions maritimes et des professions auxiliaires des transports.

Dans le but de protéger et de défendre les intérêts des importateurs et exportateurs congolais, il a été créé un Conseil Congolais des Chargeurs par ordonnance n°8-2000 du 23 février 2000, dont la mission essentielle serait d'organiser le marché national des activités de transport.

Après analyse du fonctionnement du Conseil Congolais des Chargeurs, il a pu être constaté que ce dernier risquait de ne pas "remplir au mieux" sa mission, s'il contentait de prélever (auprès des armateurs non-congolais) les compensations provenant du fait que la flotte congolaise n'est pas en mesure d'assurer sa quote-part (40%) du fret maritime. En effet, l'essentiel de cette quote-part est traitée en slot et les compensations (y compris les surcharges d'encombrement incluses dans les taux de fret) sont incluses dans les tarifs de l'opérateur: c'est donc l'usager qui paie "in fine".

Au contraire, si le CCC assure rapidement sa vocation de "facilitateur" pour les usagers du port et réduit réellement, significativement et globalement leurs coûts (pas juste au niveau du "Guichet Unique", mais sur la totalité de ce qui est versé lors de chaque transbordement), alors cette instance aura non seulement assumé son rôle au regard des utilisateurs du port, mais contribuerait à attirer vers Pointe-Noire du trafic passant actuellement par d'autres ports régionaux.

Pour encourager les nationaux à s'investir un peu plus dans les activités de transport maritime, dans le cadre d'une économie libérale, les pouvoirs publics doivent aider un peu plus les entreprises privées nationales à se développer, en leur accordant -sinon des subventions d'exploitation ou d'équilibre- des compensations financières, des avantages fiscaux, des primes d'équipement, des conditions de crédits particulières, etc. En contrepartie, les pouvoirs publics leur imposeraient des contraintes en matière technique, financière, sociale ou commerciale.

1.2.1.3 Hinterland du port

D'une façon générale, l'hinterland naturel terrestre historique du port de Pointe-Noire est plus large que les ensembles actuellement desservis, car il comprend théoriquement et en plus du Congo, les pays limitrophes ou enclavés suivants : la RDC, l'est du Gabon, le sud-est du Cameroun, la RCA, le sud du Tchad via le fleuve Congo et les Pays des Grands Lacs comme voie alternative.

Les liaisons du port par voie terrestre avec son hinterland sont pour l'instant limitées à la région de Pointe-Noire et les zones d'exploitation forestière du sud du pays.

Ces dernières années, les relations de Pointe-Noire avec son hinterland terrestre ont été perturbées par l'arrêt de l'exploitation du CFCO et les difficultés de navigation sur le fleuve Congo. La remise en service du CFCO en 2000 n'a pas encore permis de renouer les anciennes relations commerciales, l'offre de service étant encore largement insuffisante.

1.2.2 ORIENTATIONS DU PLAN

Les grandes orientations de la Déclaration de Politique Sectorielle des Transports, en matière d'infrastructures maritimes, sont les suivants:

- Mettre en œuvre une politique de libéralisation progressive et accroître la participation du secteur privé;
- Définir une stratégie pour devenir une puissance maritime sous-régionale et encourager l'expansion du commerce intra-régional;
- Etudier la faisabilité d'un armement régional et la promouvoir si tel est le cas;
- Assister et défendre les chargeurs et créer un Conseil Congolais des Chargeurs;
- Redéfinir le rôle de la Direction Générale de la Marine Marchande comme organe de suivi.

1.2.2.1 Libéralisation et privatisation

A ce jour le port de Pointe-Noire dispose d'une gestion autonome et de nombreux services touchant ce sous-secteur sont gérés par des entreprises privées.

Le port de Pointe-Noire reste l'infrastructure la moins touchée du pays par les dix dernières années de troubles. Par ailleurs, du fait de ses caractéristiques et grâce aux gisements pétroliers, elle reste actuellement une infrastructure qui peut poursuivre une gestion sans que l'état des autres réseaux ne la touchent par trop. De ce fait, la libéralisation et les privatisations ne posent guère de problèmes en soi.

En revanche, il est clair que la seule véritable raison qui fait du Congo un pays de "transit" c'est justement la caractéristique de son port qui intéresse toute la région, qu'il s'agisse des pays plus à l'est, enclavés, ou les pays au nord et au sud, ne disposant pas des conditions de tirant d'eau équivalentes.

Sans que ce soit une conditions impérative, il pourrait être très utile que des participations croisées, du PAPN dans le CFCO et inversement, puissent se mettre en place, l'Etat veillant à ce que les conditions d'une "nouvelle-ATC" se soient pas réunies.

1.2.2.2 Rôle du sous-secteur maritime dans la chaîne de transport

Les transports font partie d'une large sphère d'activité visant à assurer le déplacement des biens et personnes selon les besoins de l'économie. Dans le sous-secteur maritime, seuls les biens sont concernés mais, en favorisant les échanges commerciaux, ce mode assume une fonction qui dépasse le domaine économique.

Les produits nécessaires aux congolais ne seront consommés que s'ils sont transportés des centres de production vers les lieux de consommation. Le port de Pointe-Noire reste "la porte" d'entrée et de sortie des biens produits ou consommés au Congo, qui peut desservir un nombre important de pays voisins, constituant son "hinterland". Il permet également de répartir, vers d'autres pays côtiers par des navires plus petits, des marchandises provenant d'autres continents par navire de ligne, Pointe-Noire assurant un rôle de "hub" pour le trafic de transbordement.

La place du port dans l'économie n'est donc pas à démontrer et l'ambition de "puissance maritime" du pays doit s'appuyer sur cette infrastructure unique dans la sous-région: elle doit s'adapter au transports maritimes actuels (conteneurs) et offrir la meilleure qualité de service pour un coût raisonnable au regard du marché régional.

Tout en restant dépendant du fer et, au-delà, des fleuves, le port doit améliorer son fonctionnement et ses équipements: c'est l'objet du schéma directeur du PAPN qui doit être poursuivi, puis appliqué, ses bases apparaissant raisonnables et s'intégrant au PNT. Ce faisant, la politique du Congo encouragera, de fait, l'expansion du commerce intra-régional.

1.2.2.3 Service public et chargeurs

On ne peut pas vraiment affirmer que le mode maritime est un service public: il s'agit plutôt d'un "service économique à la nation". Néanmoins, pour que l'ensemble portuaire fonctionne, il est

nécessaire que les utilisateurs, notamment congolais, que sont les chargeurs s'organisent pour que les opérations soient assurées de façon efficace.

Les statuts du Conseil Congolais des Chargeurs ont été approuvés au 1^{er} trimestre 2002 et l'opération de "Guichet unique" est une manifestation de leur apport, même si –en pratique- cette amélioration des formalités administratives n'est pas encore opérationnelle, **notamment du fait que les douanes ne se sont pas réellement impliqués et que les aspects infrastructurels ne sont pas tous résolus.**

Il reste néanmoins certains aspects qui échappent encore à la maîtrise du système, notamment la séparation entre chargeurs congolais et transporteurs maritimes internationaux -qui est en soi raisonnable- a induit une séparation aussi nette entre chargeurs et transporteurs congolais des autres modes (fer, route, fleuve) qui -elle- peut s'avérer préjudiciable à terme.

Notamment, il est délicat d'attribuer –dans ces conditions- aux chargeurs (essentiellement tournés vers le "maritime") le rôle d'observateur de l'ensemble des transports congolais, et l'attribution d'un ou deux sièges d'administrateurs ne résoudront pas la question sur le fond. Il semble alors que l'observatoire en question serait alors mieux placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, la DIGEMAR participant au suivi de cet organe, et plus spécifiquement aux conditions d'exploitation du port et les transbordements, outre les aspects administratifs, réglementaires, sécuritaires et écologiques.

1.3 CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

A la suite des deux tables rondes tenues à Cotonou au Bénin, en 1992 et 1997, entre la Banque Mondiale et les pays membres de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, il a été recommandé d'adopter une politique de libéralisation progressive des transports maritimes.

Le cadre juridique et institutionnel des transports maritimes s'appuie ainsi, entre autres et notamment ceux cités au chapitre 1.2.1, sur les textes suivants:

- l'acte n° 6-94 UDEAC – 594-CE –30 du 22/12/ 1994, portant adoption du code de la marine marchande en Union Douanière et Economique des Etats de l'Afrique Centrale;
- l'acte n°03/98 UDEAC- 648-CE- 33 du 05 février 1998, adoptant la réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et d'auxiliaires des transports en UDEAC;
- la loi n° 027/PS du 19 juillet 1995, réprimant l'inobservation de la réglementation du trafic maritime en vigueur en République du Congo;
- le décret n° 98-39 du 29 janvier 1998, portant organisation et réglementation du trafic maritime en provenance et à destination de la République du Congo, qui met fin à la répartition physique des cargaisons et permet à tout armement extérieur de se présenter sur le marché à condition de payer une redevance de 40% des droits de trafic à l'armement national (SOCOTRAM) ainsi qu'une commission de participation au profit du Conseil Congolais des Chargeurs ;
- la décret n°2000-19 du 29 février 2000 fixant les conditions d'agrément et d'exercice des professions maritimes et professions auxiliaires des transports, offrant une liberté d'accès aux opérateurs et abrogeant ainsi l'ancien monopole des grandes firmes internationales;
- l'arrêté ministériel n° 3631 du 29 septembre 2000, déterminant les trois zones de pilotage et de remorquage;
- l'arrêté ministériel n° 3598 de juillet 2002 fixant les conditions d'agrément des armements participant au trafic maritime en provenance et à destination du Congo, jamais appliqué car en contradiction avec le décret n°98-39 précité;
- le décret n°2002-341 du 18 août 2002 portant nomination des membres du gouvernement instituant un Secrétariat d'Etat chargé du transport maritime et de la marine marchande.

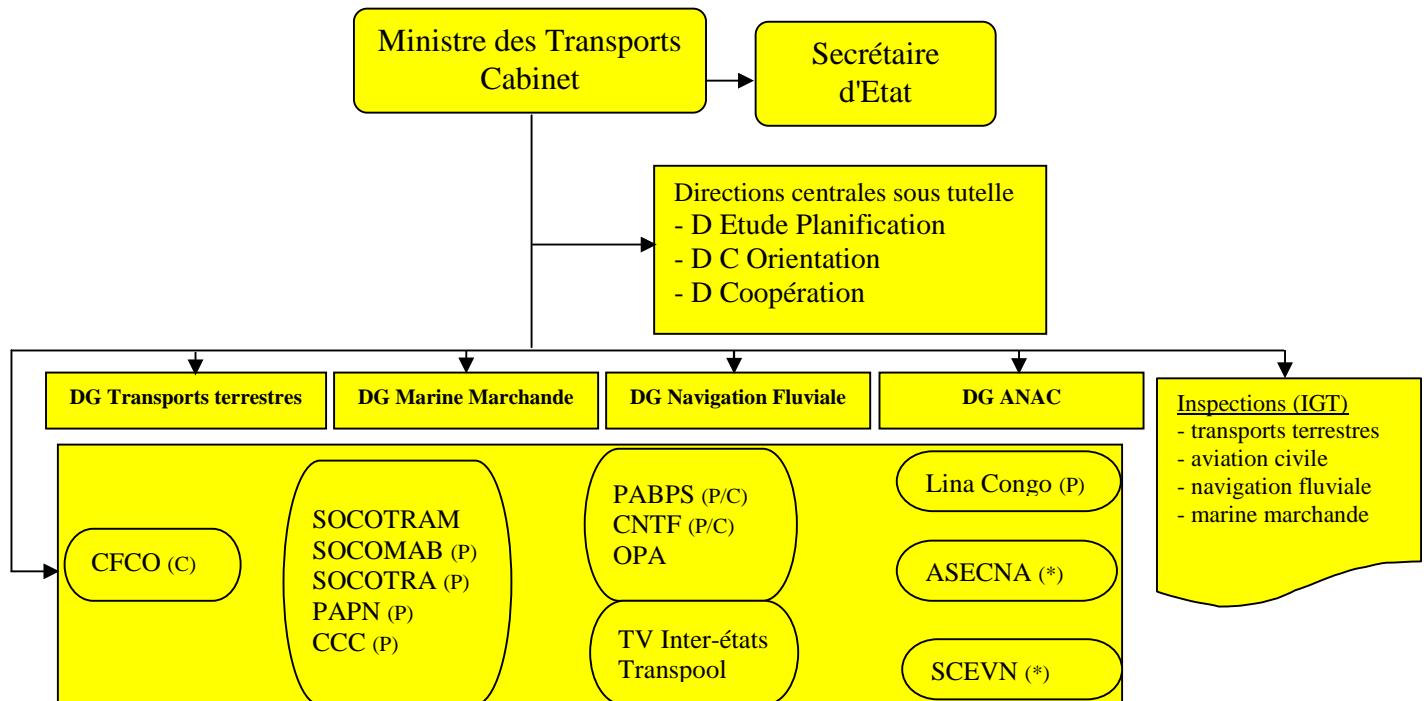
Malgré l'importance de ce cadre qui organise le port au plan interne et au sein de la sous-région, celui-ci ne joue pas pleinement son rôle de façade maritime du Congo vis-à-vis du trafic international. C'est pourquoi à la faveur de la dissolution-scission de l'ex-ATC, d'une part, et pour sauvegarder les

différentes missions du service public et en vue de le rendre compétitif, d'autre part, que le port de Pointe-Noire a été érigé en port autonome, puis mis en place en 2002, par :

- l'ordonnance n° 2-2000 du 16 février 2000 portant création du Port Autonome de Pointe-Noire. Il est de fait une entité autonome aux plans juridique, administratif et financier;
- le décret n° 2000 – 14 du 29 février 2000 portant approbation des statuts du Port Autonome de Pointe-Noire.

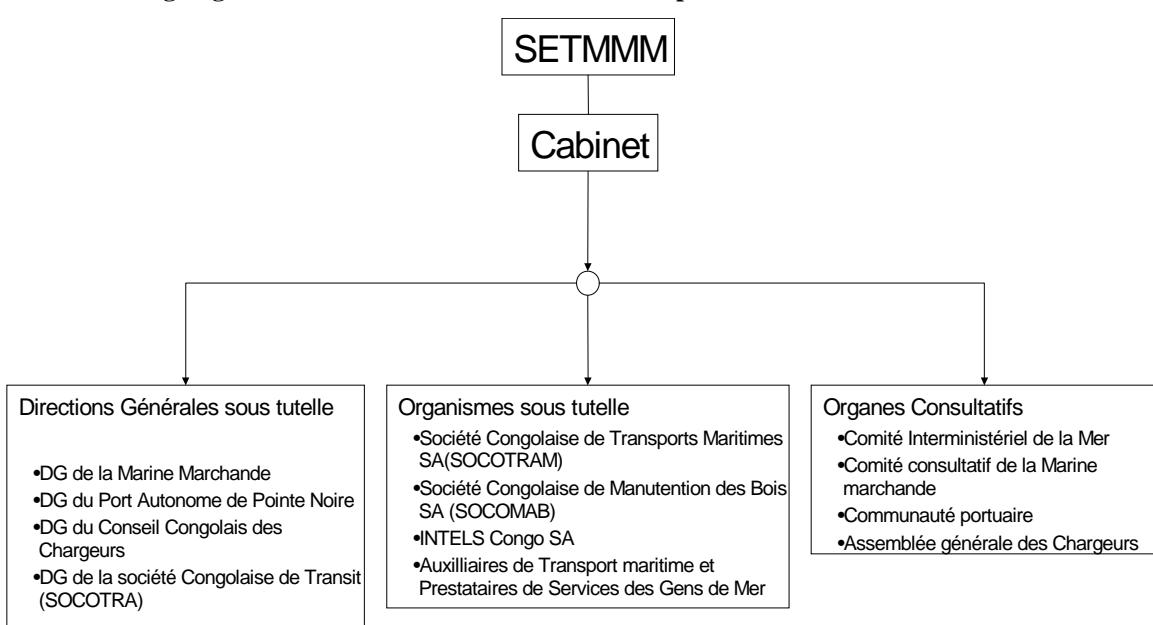
1.3.1 MINISTERE DE TUTELLE

schéma 1: Organigramme du Ministère des Transports



1.3.2 SECRETARIAT D'ETAT

schéma 2: Organigramme du Secrétariat d'Etat aux Transports Maritime et à la Marine Marchande



Le Secrétariat d'Etat chargé du transport maritime, nommé par décret 2002-341 le 18/8/2002, a ainsi sous tutelle les structures ci-après :

- Direction Générale de la Marine Marchande (DIGEMAR),
- Direction Générale du Port Autonome de Pointe Noire (PAPN),
- Direction Générale du Conseil Congolaise des Chargeurs (CCC),
- Direction Générale de la Société Congolaise de Transports Maritimes (SOCOTRA),
- Direction Générale de la Société Congolaise de Manutention des Bois (SOCOMAB),
- Centre des Services Pétroliers INTELS CONGO s.a,
- Secteur des Auxiliaires du Transport Maritime,
- Secteur des Prestataires de Services des Gens de la Mer.

Les missions essentielles portent sur l'élaboration et l'application de la réglementation et législation maritimes, les transports maritimes, la sécurité et la sûreté de la navigation maritime, la prévention et la lutte contre la pollution marine, la défense des intérêts des chargeurs, les prestataires de service des gens de la mer, ainsi que la gestion du domaine public maritime et de la coopération maritime.

1.3.3 LE PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE

1.3.3.1 Structures

Le PAPN est placé sous la tutelle du Ministère des Transports et des Privatisations, chargé de la Coordination de l'Action Gouvernementale. Le Ministre d'Etat est le Président de son Conseil d'Administration.

Le Port Autonome de Pointe-Noire dispose d'un conseil d'administration qui comprend quatre représentants de l'Etat avec voix délibérative (Présidence de la République, Ministère chargé du Contrôle d'Etat, Ministère chargé de l'Economie, des Finances et du Budget et le Ministère des Transports).

Les autres membres du conseil ont voix consultative (syndicat des acconiers et transitaires, CFCO, Port Autonome de Brazzaville et des Ports Secondaires, Personnel du PAPN). Tous sont nommés en conseil des ministres, comme l'est le Directeur Général.

La composition du conseil d'administration laisse le pouvoir de décision aux représentants de l'Etat ce qui peut entraver la souplesse de gestion nécessaire à un établissement qui opère sur un marché concurrentiel, avec la nécessité d'équilibrer ses charges et d'assurer une capacité d'autofinancement nécessaire.

Enfin, les statuts du port précisent aussi, en partie, l'organigramme et les missions des principaux responsables ce qui aurait pu être laissé à l'initiative du conseil d'administration et du Directeur général qui doivent pouvoir adapter l'organisation aux besoins de l'établissement.

Le décret 2000-14 du 29 février portant approbation des statuts du PAPN présente son organisation et son fonctionnement.

1.3.3.2 Missions

Dans les limites de sa circonscription territoriale, le Port Autonome de Pointe-Noire a entre autres missions :

- d'assurer l'administration portuaire, l'exploitation et le développement du PAPN dans le cadre de la politique générale définie par le Gouvernement en matière d'exploitation et de développement des ports maritimes;
- de concourir à la réalisation effective de la vocation de transit de la chaîne transcongolaise de transport;
- d'exécuter à l'intérieur de sa circonscription territoriale, directement ou par voie de concession, les travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de modernisation ainsi que l'exploitation et la gestion du domaine immobilier dont il acquiert la propriété;
- d'assurer la police du port et de ses dépendances;

- d'assurer les prestations de remorquage, de lamanage, de pilotage et autres services aux navires et aux tiers;
- d'offrir, dans des conditions normales de coûts et de compétitivité, des prestations portuaires complémentaires liées aux activités nécessaires à la satisfaction des besoins des usagers;
- de participer à la création et à l'aménagement des zones industrielles portuaires et/ou franches.

Pour assurer les missions qui sont les siennes, le Port Autonome de Pointe-Noire comprend les structures ci-après, présentées dans l'organigramme suivant:

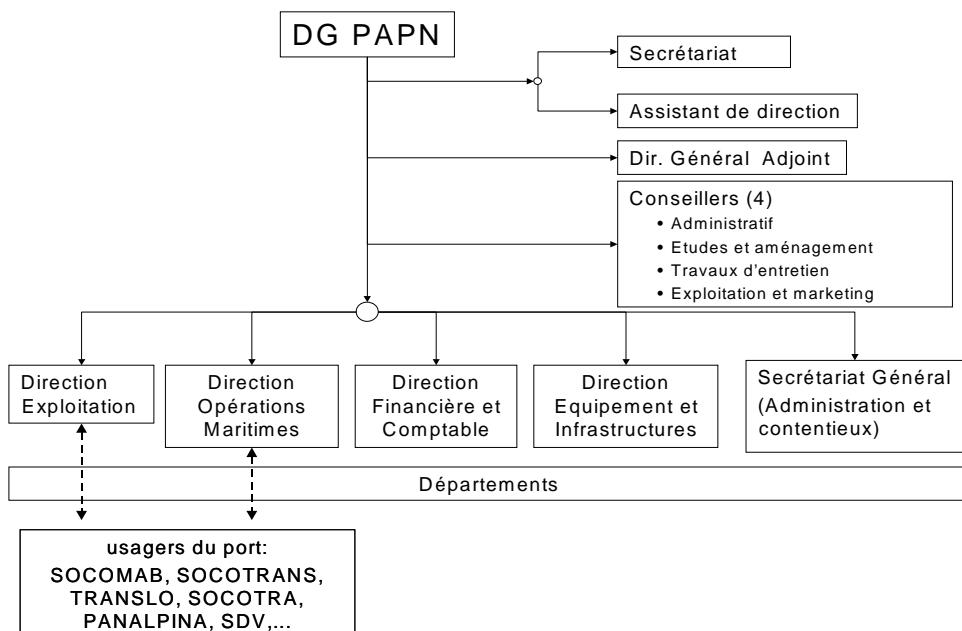
- une Direction générale,
- une Direction générale adjointe,
- une équipe de conseillers rattachée à la Direction générale,
- quatre Directions centrales,
- un Secrétariat général à l'administration et au contentieux;

- Des départements rattachés dans les directions centrales, auxquelles, les usagers du port prennent attaché pour la réalisation de leurs missions (services portuaires).

photo 1 Direction Générale du PAPN



schéma 3: Organigramme du Port Autonome de Pointe-Noire



Il est signalé que des projets de restructuration des organigrammes sont en cours de préparation au Secrétariat Général du Gouvernement et que les organigrammes présentés dans ce rapport ne sont pas forcément des versions définitives, mais traduisent tout simplement leur fonctionnement actuel.

1.3.3.3 Endettement du PAPN

Selon le tableau d'endettement présenté lors du Conseil d'administration, session budgétaire 2001, il apparaît clairement que le PAPN est fortement endetté (situation au 31 mars 2001: 9,45 MdF CFA) à comparer aux créances à recouvrer (4,4 MdF CFA dont 828 MF CFA de créances irrécouvrables) et 302 MF CFA représentant des opérations de compensation qu'il faut déduire. En définitive, le solde de 3,25 MdF CFA englobe un montant de 1,89 MdF CFA de créances sur clients insolvables.

De cette état, il ressort que la situation financière et économique du PAPN demeure préoccupante tant que sa capacité de trafic n'est pas mieux utilisée.

2 DIAGNOSTIC DE L'OFFRE

2.1 Organisation du secteur maritime

Suite à la dissolution-scission de l'ATC, conformément aux dispositions de la loi n° 21-94 du 10 août 1994 fixant, les règles concernant la privatisation, le port de Pointe-Noire a été érigé en port autonome par ordonnance n° 1-2000 du 16 février 2000. Ce port est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile, de l'autonomie financière et de gestion.

2.1.1 ORGANISATION DES ACTIVITES DANS LES SITES

Le trafic maritime au Congo s'organise à partir de trois sites:

- Le port public, situé dans la partie ouest de la baie de Pointe-Noire où sont regroupés l'ensemble des ouvrages réservés au trafic des marchandises diverses à l'importation et à l'exportation, ainsi que le trafic de la pêche et celui des navires de servitude, de la recherche et de la production pétrolière offshore.
- Le terminal pétrolier de Djéno, situé à 9,5 miles dans le sud-est du port public, à 3.800 mètres de la côte, comprenant une bouée pour le chargement du pétrole brut extrait au large des côtes du Congo.
- Les sites off shore de Nkossa II et de Yombo.

Les résultats de l'organisation du trafic (au débarquement et à l'embarquement) sont illustrés dans le paragraphe 3.1.3 du présent rapport.

2.1.2 GESTION DU DOMAINE MARITIME

Le port est le gérant du domaine maritime, en ce sens il :

- est responsable des infrastructures : chenaux d'accès, dragages, balisage, murs de quais
- est responsable de l'élaboration, de la construction et de l'entretien des superstructures, magasins, hangars et terre-pleins, voies de circulation et réseaux (eau et électricité);
- met à la disposition des usagers, ses infrastructures et superstructures;
- dispose d'un réseau d'opérateurs qui opèrent sur les navires avec leur propre matériel de manutention et ceux-ci, assurent les opérations de réception et de livraison des marchandises.

2.1.3 CLASSEMENT INTERNATIONAL ET TERMINOLOGIE DES PORTS

Les ports sont généralement classés au plan de leur exploitation en quatre catégories :

- port propriétaire (landlord port),
- port service (service port),
- port outil (tool port),
- port privé (private port).

Le port de Pointe-Noire peut être considéré dans son fonctionnement comme un "port outil" (exception faite des services aux navires que sont le pilotage, le remorquage et le lamanage) dont le principe d'exploitation a été abordé plus haut.

L'expérience et les tendances observées depuis une vingtaine d'années quant à l'évolution des modes d'exploitation des ports dans le monde révèlent que l'exploitation type "landlord port" tend à se développer très nettement.

A notre connaissance, et concernant les "port services", tous ou presque ne sont pas performants ; seul le port de Singapour, qui est considéré comme un des plus performants au monde, est actuellement exploité suivant le mode "service port", mais son statut est en évolution pour tendre vers une exploitation du type "landlord port".

2.2 INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES MARITIMES

2.2.1 INFRASTRUCTURES

Comme évoqué le port de Pointe-Noire s'est doté progressivement des infrastructures ci-après :

- bâtiments et entrepôts,
- digues, quais (G, D, batelage, cabotage, ouest du mole 1, Intel), terre-pleins et Bollards,
- zone logistique pétrolière, Base industrielle d'ELF-CONGO, Yard BOUYGUES OFF SHORE (BOSCONGO) et terminal pétrolier de Djéno,
- routes de desserte, réseaux d'eau, électricité, téléphone, assainissement, voiries et réseaux divers.

L'état actuel de la composition des infrastructures du port ainsi que leurs caractéristiques techniques sont détaillés aux paragraphes 2.4 à 2.8.

2.2.2 SUPERSTRUCTURES

Les superstructures se répartissent en trois zones bien distinctes, à savoir :

- la 1^{ère} zone est réservée aux marchandises sous douane dont le séjour est limité à 11 jours pour le transit national et à 30 jours pour le transit international. Les magasins et les hangars de cette zone représentent une superficie de 31.809 m²;
- la 2^{ème} zone constitue la zone d'entreposage sans limite de temps. Les magasins et les hangars de cette zone représentent une superficie de 49.432 m²;
- la 3^{ème} zone abrite la logistique pétrolière et industrielle. Les magasins et les hangars de cette zone représentent une superficie de 10.760 m². Cette zone doit ses installations à la rétrocession des magasins de la base industrielle de Schlumberger.

Les travaux de dragage exécutés courant 2000 ont permis l'extension de l'ex-parc à grumes sur 25 ha ce qui porte ainsi la superficie de terre-pleins aménagés du port de Pointe-Noire de 126 à 151 hectares.

Le Port Autonome de Pointe-Noire dispose encore d'un vaste domaine foncier qui lui offre de nombreuses possibilités d'extension, utilisable en particulier pour la création d'une zone franche.

Les infrastructures et les superstructures sont complétées par des équipements spécialisés dont la liste détaillée est reprise au paragraphe 2.8.

2.3 FONCTIONNEMENT DU PORT MARITIME

2.3.1 SITUATION ACTUELLE

Le port Autonome de Pointe-noire, seul port maritime de la République du Congo est situé sur la côte occidentale d'Afrique par 004° 47' de latitude sud et 011° 50' de longitude est, à 150 km au nord de l'embouchure du Congo. C'est un port extérieur gagné sur la mer et construit au sud de la baie du cap naturel de Pointe-Noire. Il est renforcé et prolongé par une digue artificielle.

Le port de Pointe-Noire présente plusieurs atouts pour développer les transports maritimes au Congo.

Situé au cœur du Golf de Guinée, il est au centre des grands axes transcontinentaux: axe nord-sud (Europe-Afrique du sud) et l'axe est-ouest (Amérique-Afrique).

Ce port est le débouché naturel sur l'océan d'un axe de communication prépondérant pour les pays de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), qui s'étend de Pointe-Noire à Bangui et Ndjaména en empruntant la voie ferrée (CFCO), la voie fluviale (Bassin Congo-Oubangui-Sangha) et une partie du réseau routier centrafricain et tchadien. Il est également le débouché de l'est du Gabon et du sud du Cameroun.

Le port de Pointe-Noire possède des atouts nautiques très favorables pour l'approche des navires. Son chenal d'accès de 1.200 mètres seulement, facilite le pilotage et l'accostage rapide des navires. Ainsi les coûts de pilotage sont les plus bas de la sous région.

Ce port, pour se développer devra se tourner vers l'extérieur pour devenir le premier port d'éclatement et de transbordement du fret de la sous région. L'autorité portuaire mettra tout en œuvre pour créer des terminaux à conteneurs correctement équipés.

Un autre axe du développement des transports maritimes est celui de l'activité de la logistique pétrolière qui travaille étroitement avec les sociétés de transports maritimes, pour le transport du matériel lourd en mer, cette activité fait intervenir toute la chaîne des transports maritimes (consignataire, agent maritime, transitaire...): il est donc important de trouver des moyens qui permettront de re dynamiser ce secteur.

D'une façon générale, le secteur maritime fonctionne de façon relativement autonome, mais on ne peut pas parler de réseau maritime, le port étant le maillon final de la chaîne multimodale congolaise. Les caractéristiques purement naturelles de port en eaux profondes de Pointe-Noire et l'apport des cargaisons pétrolières offrent à ce secteur une opportunité évidente d'un fonctionnement autonome et rentable. Cette situation pourrait expliquer, le faible niveau des investissements assurés par l'Etat.

2.3.2 CONDITIONS D'ACCES

Le bassin portuaire d'une superficie de 84 hectares s'ouvre sur la baie par une passe d'entrée de 180 mètres de largeur, prolongé par un chenal d'accès d'une longueur de 1200 mètres draguée à 11,50 mètres.

Le balisage de nuit est assuré par un phare d'atterrissement d'une portée de 15 miles, une bouée verte à l'extrémité du chenal, des feux de la passe d'entrée et des feux d'alignement.

Les conditions océanique et climatique font du port de Pointe-Noire, un port aux accès faciles. Les marées hautes se situent à 1,70 mètres, les marées basses à 0,35 mètres et le lamanage à 1,35 mètres.

2.3.3 SERVICES AUXILIAIRES DE TRANSIT

L'un des objectifs que le gouvernement s'est fixé à travers le Plan National des Transports, est entre autres, son désengagement de tout ce qui pourrait être confié au privé. Pour se faire, les activités d'accostage et de manutention ont toutes été confiées, sinon en voie de l'être, aux sociétés privées, les principales étant le groupe BOLLORE, SDV DELMAS et la SOCOTRANS.

Ces usagers du port dont la liste ne saurait être exhaustive, utilisent leurs propres outillages pour assurer les opérations de réception et/ou de livraison des marchandises. Les opérateurs économiques sont amodiataires de surfaces et de magasins, le plus souvent dans le cadre de contrats de courte durée, ce qui ne facilite pas une bonne rationalisation des conditions d'exploitation du port.

Une nouvelle grille des tarifs est en cours pour la mise à disposition des terre-pleins, ce qui à coup sûr devrait modifier les locations des surfaces d'habitation et introduire une redevance de participation à l'entretien du chenal. Par contre, les activités de pilotage et de remorquage sont pour l'heure effectuées par la Direction du port. Les privatisations en cours disposent que celles-ci soient faites sous la forme d'une concession à court.

La privatisation du remorquage pourrait être accélérée car les remorqueurs actuels sont anciens et pas assez puissants. Il sera fortement conseillé aux nouveaux concessionnaires d'acquérir du matériel plus

performant, ce qui soulagerait la trésorerie de la Direction Générale du port, qui doit par ailleurs financer un programme prioritaire d'investissement.

Pour se développer, le port de Pointe-Noire devra vraisemblablement se tourner vers l'extérieur pour devenir le premier port d'éclatement et de transbordement du fret de la sous-région. L'autorité portuaire mettra tout en œuvre pour créer des terminaux à conteneurs correctement équipés.

Il est certain qu'avec les mesures de libéralisation des activités de pilotage, les coûts pratiqués par la Direction générale du port seraient les plus bas de la sous-région.

Un autre axe de développement des transports maritimes à entrevoir se situe au niveau de la logistique pétrolière qui travaille étroitement avec les sociétés de transports maritimes. Pour le transport du matériel lourd en mer, cette activité fait intervenir toute la chaîne des transports maritimes (consignataires, agents maritimes, transitaires...). Il est donc important de trouver des sources de financement mobilisables pour permettre de re dynamiser ce sous-secteur.

2.4 LE PORT ET SES QUAIS

Il faut souligner que, lors des missions de collecte de données et des entretiens effectués à Pointe-Noire et à Brazzaville, une documentation très fournie des différentes études antérieures et actuelles a été utilisée pour la présente analyse, entre autres, les études BCEOM (rapport final, février 1990) et SOGREAH-CATRAM (rapport définitif, décembre 2002). Certains éléments de cette dernière sont repris in extenso dans le texte ci-dessous, après vérification et validation.

La plupart des infrastructures et superstructures qui sont diagnostiquées dans le présent rapport présentent un état de vieillissement très avancé: certaines d'entre elles sont mises en exploitation depuis plus de 50 ans. De ce fait, il paraît urgent de poursuivre et de renforcer le ou les programmes de réhabilitation dans le cadre du PNT.

2.4.1 DESCRIPTION DU PORT

Le port de Pointe-Noire dispose d'une superficie totale de 50 hectares de terre-pleins aménagés, dont plus de 12 hectares en surfaces couvertes. La moitié des surfaces couvertes est située bord à quai ; l'autre moitié est en deuxième zone hors douanes. Les terres-pleins sont consacrés, pour 20 ha au bois et 15 ha aux conteneurs.

Le port dispose de 2.135 mètres linéaires de quai, dont 1.600 mètres destinés aux navires de commerce. C'est un port en eaux profondes qui présente les caractéristiques décrites ci-dessous:

- Quai G: 530 m dont 250 mètres linéaires à -10,25 m de profondeur et 280 m-linéaires à -13,20 m de profondeur
- Quai D: 720 m avec des fonds allant de -7,60 à -9,40 m
- Quai ouest môle 350 m-linéaires à -9,45 m
- Quai de cabotage 90 m-linéaires à -4 m
- Quai de batelage: 185 m à -3,70 m
- Appontement pétrolier à -11,00 m, sur duc d'Albe pouvant recevoir des navires de 200 m de longueur
- Quai INTELS ex-port à grumes: 190 m-linéaires à -8,40 m
- Divers quais pour accueillir les navires de servitude et de pêche (hors navires spécialisés pour le ravitaillement des plates formes de forage) représentant un linéaire global de 345 m pour navires de faible TE (environ 4 mètres).
 - la zone logistique pétrolière située dans le fond de la baie à l'est du port public;
 - yard de la société BOSCONGO: 426 m de quai - 4,50 m et 25 ha de terre-pleins aménagés;
 - base industrielle TOTAL FINA ELF avec 300 m de quai à - 6,00 m 16 ha de terre-pleins aménagés

- le terminal pétrolier de Djéno situé à 9,5 miles dans le sud et comportant une bouée pour l'amarrage des pétroliers et des bacs de stockage à terre.
- L'ensemble des digues et quais, formant les installations dites d'accostage et d'amarrage a été construit entre 1937 et 1975. Bien qu'elles assurent les fonctions d'accueil des navires au port. On remarque qu' elles n'ont cependant pas fait l'objet d'une très grande attention pour ce qui est de l'entretien. L'utilisation quasi-systématique de la technique des quais en blocs de béton a néanmoins permis de maintenir les installations en état acceptable.

S'agissant de la digue extérieure, on note des dégradations importantes au fil des années à cause de la vétusté et de la fatigue, d'une part, et de l'insuffisance d'un système d'entretien adéquat, d'autre part.

Ces installations, pour qu'elles puissent continuer à jouer leur rôle, devront recevoir périodiquement des travaux d'entretien de toutes natures.

photo 2 Quai principal du port de Pointe-Noire



2.4.2 ROUTES DE DESSERTE

Le port dispose de deux types de routes pour son fonctionnement : les routes principales et les voies de desserte. Les caractéristiques techniques sont les suivantes :

- la première route principale, dénommée "avenue de Bordeaux", présente des caractéristiques de structures et de surfaces satisfaisantes. Les revêtements sont soit en béton bitumineux, soit en enduit. A d'autres endroits, cette avenue présente des zones en dalles en béton de 31 x 31 x 12. L'état général est bon. La remise en état de cette avenue devrait être complétée par le projet de la création d'une 2^{ème} entrée du port afin de permettre la fluidité du trafic dans le port. Cependant, on peut noter l'absence régulière du réseau d'entretien et d'assainissement qui pourra à la longue, provoquer des dysfonctionnements sur les chaussées.
- la seconde route, dénommée "avenue commerciale", est faite d'un revêtement bitumineux et présente globalement des dégradations importantes. Compte tenu de son importance, il est nécessaire d'envisager sa réhabilitation complète.

De même, les voies de desserte concernent les accès aux quais G1, G2 et G3 et les routes n° 5, 9, 10, 11 et 12. Ces voies, qui font partie de l'ancien tracé, se confondent dans certains cas avec les terre-pleins (route n°3). Ces voies ont été exécutées à base des matériaux de types béton bitumineux et dalles-béton 31 x 31 x 12.

Les voies en dalle manquent visiblement d'entretien, pour la plupart, et il en est de même pour la bretelle qui raccorde l'avenue de Bordeaux et l'avenue commerciale.

2.4.3 ENTRETIEN COURANT

Il concerne les ouvrages ci-après:

- Quai de batelage: remise en état des bollards, remplacement des dalles fusibles et mise en place des défenses;
- Quai D : remise en état des bollards, poutre de couronnement, fourniture et mise place de 3 défenses cylindriques de 6000 x 3000 x 2000;
- Quai G2 – G3 : remise en état de Bollards, reprise de la poutre de couronnement;
- Poste pétrolier : remplacement des crocs à largage rapide;
- Mole 1 : remise en état des Bollards, remplacement des dalles fusibles, exécution des nouveaux Bollards;
- Quai de cabotage : poutre de couronnement et inspection des tirants et des palplanches;
- Curage en pied de quais : dimension 1.950 m x 30 m de large x 0,50 ht.

L'intérêt de l'entretien courant est d'éviter la dégradation des ouvrages et de les maintenir à leur niveau initial.

2.4.4 ENTRETIEN LOURD

L'entretien lourd porte sur les ouvrages tels que :

- digue extérieure, cavalier en enrochements, canal à houle et renforcement du musoir;
- appontements, remorqueurs, démolition des passerelles existantes, nouvelles passerelles métalliques;
- quai G 1 : Reconstruction de la dalle de couronnement et des nouveaux Bollards.

L'entretien lourd appelle des capitaux importants en provenance, soit de la Direction générale du port (capacité d'autofinancement), soit des apports et/ou des financements extérieurs qui deviennent de plus en plus rares. Cette situation due au manque d'entretien lourd, continue à dégrader les installations du port. Malgré cela, on constate ces dernières années, que des efforts importants de réhabilitation des infrastructures et du matériel portuaire ont été consentis par la Direction générale du port elle-même.

2.4.5 REVETEMENTS DE TERRE-PLEINS ET VOIRIES D'ASSAINISSEMENT

On distingue deux types de terre-pleins :

- les terre-pleins "bord à quai", depuis l'arrière de la poutre de couronnement jusqu'en façade des bâtiments (environ 30 m pour le quai D),
- les terre-pleins "courants", en arrière des terre-pleins "bord à quai" et ce, quelle que soit leur utilisation ou leur destination.

Outre les terre-pleins eux-mêmes, il faut envisager des travaux pour le ruissellement des eaux pluviales qui ont tendance à accélérer le processus de dégradation desdites installations. D'une façon ou d'une autre la nécessité de revoir le réseau d'assainissement devient une urgence.

2.5 BATIMENTS ET ENTREPOTS

2.5.1 BUREAUX ET STANDS

D'une façon générale, les bureaux et stands classés par catégorie 1, 2 et 3 ont été construits pour la plupart dans les années 30. Leur état de vétusté (malgré quelques opérations d'entretien périodiques et de réparations) impose une réhabilitation complète, sinon des constructions neuves. Par contre ceux des années 80 et 90 (en très petit nombre) se doivent de recevoir des opérations d'entretien périodiques.

2.5.2 MAGASINS – HANGARS ET ENTREPOTS

Le phénomène évoqué ci-dessus est identique au reste du diagnostic des infrastructures, à savoir :

- dépôts d'hydrocarbures : La SCLOG ex-HYDRO-CONGO dispose de deux dépôts pour le stockage des hydrocarbures en vrac, de 47.000 m³ et 12.000 m³ de capacité, reliés à la raffinerie et au

poste pétrolier par pipelines, ainsi que d'un dépôt de gaz de 1.000 m³, et d'une usine de conditionnement d'huiles minérales avec une capacité de stockage en vrac de 3.000 m³;

- silo à céréales : 15.000 tonnes (8 cellules verticales), sur le quai G;
- minoterie à l'arrière du silo à blé pour la fabrication de la farine boulangère ;
- silo à ciment : 10.000 tonnes, raccordé par conduite au quai pour les ciments en vrac;
- installations frigorifiques de 1.500 m³;
- station de désinfection : une station de désinfection gérée par les services de l'agriculture est dotée de 3 autoclaves d'une capacité totale de 115 m³;
- cuves à mélasse : sur le môle 2 cuves de 14.000 m³ reçoivent la mélasse de SARIS CONGO;
- chai à vins : situé dans la zone commerciale, un chai à vins d'une capacité de 15.000 hl est relié au quai D pour le déchargement des navires citernes.

2.5.3 GARAGES ET ATELIERS DE REMISE

Ils servent à l'usage pétrolier et à l'usage ordinaire selon les zones où ils sont situés. Quelques uns méritent une réhabilitation complète et d'autres de constructions nouvelles.

Les garages pour véhicules, engins de manutention, les ateliers de mécaniques et les entrepôts frigorifiques sont classés dans la catégorie "à usage pétrolier".

2.5.4 BATIMENTS A USAGE D'HABITATION

Selon un rapport d'exécution et de suivi des travaux établi par les services techniques de la direction générale du port en septembre 2002, il ressort ce qui suit : "les logements des cadres et du personnel en service nécessitent, un minimum de travaux d'entretien".

Les conditions d'habitation des agents du PAPN dans les villas anciennement occupées par les fonctionnaires, laissent à désirer. La Direction de l'Équipement et des Infrastructures propose leur destruction pure et simple du fait de leur dangerosité. La commission logements devra, à cet effet, dresser un rapport d'enquêtes à ce sujet pour permettre à la direction générale de se prononcer.

2.6 ATELIERS, MATERIEL ET MOYENS ROULANTS

2.6.1 ATELIERS ET OUTILLAGE

Pour jouer pleinement son rôle, la Direction générale du Port Autonome de Pointe-Noire dispose d'une direction de l'équipement et des infrastructures qui effectue des opérations de maintenance, d'entretien et de réparation des bâtiments et de tout engin en stationnement au port, d'une part, et de tous les navires en escale dans ledit port, d'autre part. Ces opérations sont pour la plupart effectuées directement aux lieux où les besoins se font sentir et/ou dans les ateliers.

L'outillage technique peut être subdivisé en deux groupes selon l'âge. L'outillage ayant de 20 à plus de 25 ans présente des signes de vétusté et devrait être remplacé afin d'assurer des meilleurs services aux usagers du port. Par contre celui qui est d'acquisition nouvelle (autour des années 90) mérite, pour limiter les dégradations, un entretien courant. D'une façon générale, l'outillage du port devrait faire l'objet d'une attention particulière dans le programme d'investissement à mettre en place au regard des missions qui sont les siennes afin de reconquérir sa place dans la sous-région.

Le magasin des pièces de rechange devrait être davantage pourvu afin que les agents en service assurent véritablement leur rôle de maintien des installations portuaires et des navires.

2.6.2 Moyens roulants

Outre, les véhicules mis à la disposition de la direction générale d'acquisition récente, la plupart de ceux-ci ne sont plus fonctionnels. Le déficit de maintenance et la surexploitation des véhicules ont fortement contribué à l'appauvrissement du parc de véhicule du PAPN. De plus les réquisitions

abusives ne permettent pas à l'autorité portuaire d'avoir une réelle maîtrise des moyens roulants qu'elle acquiert. A titre d'exemple, un seul pick-up assure toutes les liaisons au sein du port dans toute la ville.

2.7 RESEAUX

2.7.1 RESEAUX D'EAU ET D'INCENDIE

Le réseau d'eau potable posé dans les années 1935–1940 semble être constitué de canalisations en acier et en fonte ductile. Compte tenu de l'âge des conduites, il est fort probable que le débit de fuite soit particulièrement élevé, d'où une surconsommation non négligeable dans les différents services du port.

D'après le schéma d'adduction d'eau existant du port, il apparaît que le réseau maillé ne répond pas aux critères d'efficacité d'une distribution générale et entraîne des pertes de pression et de débit. Les vannes de sectionnement, principales comme secondaires, sont en très mauvais état et bien souvent inaccessibles. Il en est de même, globalement, des équipements de lutte contre les incendies.

2.7.2 RESEAU D'ASSAINISSEMENT

L'assainissement pluvial présente à vue d'œil les dysfonctionnements ci-après :

- les regards et buses sont ensablés en quasi-totalité et obstrués en tout ou partie. Cette obstruction est due, non seulement à l'ensablement, mais aussi à la présence d'ordures dans les conduites et regards empêchant l'écoulement libre des eaux et favorisant la stagnation de celles-ci sur les routes et terre-pleins pendant la saison des pluies.
- la dégradation des regards et buses se manifeste par la destruction du béton, avec ou sans affleurements des armatures, et la rupture et/ou la corrosion de certains tampons.
- la médiocrité de l'état apparent du réseau d'assainissement a contribué, et contribue toujours, à la dégradation des routes et terres-pleins, laquelle gène le bon déroulement des opérations portuaires.

2.7.3 RESEAU D'ELECTRICITE ET DE TELEPHONE

S'agissant du réseau électrique, le diagnostic révèle qu'il n'existe pas de schéma précis d'alimentation de basse tension du port, ni un réel réseau téléphonique.

Dans l'immédiat, il convient de procéder aux travaux suivants sur les réseaux actuels (installations):

- définir, pour chaque réseau principal comme pour le réseau secondaire, le type de canalisation;
- effectuer l'inventaire précis de la robinetterie y compris les poteaux et les bouches d'incendie;
- localiser tous les regards de comptage ainsi que les fosses septiques et les puisards;
- analyser les consommations d'eau du port des deux dernières années;
- proposer la réhabilitation et/ou le renforcement des réseaux, voire la construction d'un réservoir de stockage intermédiaire;
- curer les réseaux existants en vue d'améliorer l'écoulement des eaux pluviales et vannes ainsi que les déchets solides pouvant se trouver dans les canalisations couvertes ou non couvertes. Il est vivement recommandé d'effectuer une inspection des réseaux par caméra pour déterminer les travaux prioritaires à entreprendre;
- réaliser un relevé, secteur par secteur, puis déterminer, dans un second temps, les besoins de pose de nouvelles installations permettant d'assurer un éclairage sécurisant des bords des quais, des aires de manutention et des hangars de stockage;
- restructurer les liaisons téléphoniques parallèlement à la réfection des réseaux d'eau, d'incendie et d'assainissement.

2.8 OUTILLAGES PORTUAIRES

2.8.1 REPARTITION DE L'OUTILLAGE PORTUAIRE

L'outillage portuaire se répartit, d'une part, en outillage public de la direction générale du port utilisé pour l'exploitation, et d'autre part, en outillage privé appartenant aux entreprises de manutention, d'acconage et de transit. Les listes ci-après énumérées ne sont données qu'à titre indicatif et ne sauraient être exhaustives.

2.8.2 OUTILLAGE PUBLIC

Il s'agit du matériel fixe tel que :

- 1 cale de halage jusqu'à 150 tonnes de capacité,
- 1 cale de halage de 150 à 300 tonnes de capacité,
- 1 cale de halage de 300 à 450 tonnes de capacité,
- 1 cale de halage de 450 à 600 tonnes de capacité,
- 1 cale de halage de 600 à 700 tonnes de capacité.
- 1 lot du matériel naval.

2.8.3 NAVIRES DE PEINE ET MATERIEL

- 2 remorqueurs de haute mer de 1.800 CV et 900 CV mis en service en 1974 et 1981
- 1 vedette de pilotage de 350 CV,
- 2 vedettes de lamanage de 120 et 150 CV,
- 1 drague stationnaire à cutter de 1500 CV,
- 2 chalands,
- 1 vedette de servitude,
- 1 barge citerne-allège de 200 tonnes,
- 1 lot de matériel de plongée seul,
- 1 lot de matériel de plongeur sous-marin,
- 1 atelier de sablage,
- 1 pont bascule routier,
- 1 voie ferrée à wagons iso thermique, etc.

Le constat établi montre que toutes les unités navigantes sont arrivées en fin de potentiel car, leur âge moyen se situe autour de 23 et 25 ans et le taux de disponibilité pour certains est devenu quasiment nul. A titre d'illustration, la cale de halage mise en service en 1937 est dans un état de dégradation avancé. Cette situation a conduit à la réduction de sa capacité initiale de 700 à 300 tonnes, depuis 2002.

La remotorisation, effectuée sur le remorqueur Mayombe et achevée en l'an 2000, n'avait constitué qu'une solution provisoire au problème qui se pose.

2.8.4 OUTILLAGE PRIVE

Les sociétés d'acconage et de transit disposent d'un parc important de matériel de manutention et de transport, dont :

- des grues mobiles de 15 à 100 tonnes,
- des élévateurs à fourches de 2 à 40 tonnes,
- du matériels de transport routier,
- un atelier de réparation navale.

photo 3 Proximité des stockages de grumes et de conteneurs

2.9 RESSOURCES HUMAINES

2.9.1 RAPPEL DES MESURES DE LA DPST

La DPST prévoit des mesures générales visant à libérer l'économie nationale et d'une façon ou d'une autre, à capter et à relancer tous les maillons du système de transport. C'est ainsi que tous les sous-secteurs (dont le maritime) sont concernés par la mesure 12 qui s'intitule "Mesures concernant spécifiquement la gestion des ressources humaines et la formation dans le secteur des transports".

Dans le cadre de l'élaboration du PNT, analysant ces mesures en janvier 2003, il avait été mentionné que "dans une perspective de privatisation des opérations de gestion du transport, l'Etat doit organiser les plans sociaux qui seront rendus nécessaires par les restructurations, ceci en concertation avec les repreneurs. Ces derniers doivent être libres de définir par la suite leur propre politique de gestion des ressources humaines. Ces opérateurs privés définiront les moyens à mettre en œuvre en terme de formation interne ou externe".

Au regard de la mesure de la DPST et des orientations édictées par le Gouvernement, la situation des effectifs ne permettra pas à la direction générale du PAPN de suivre les perspectives de croissance à moyen-long terme, si des actions urgentes ne sont prises sur les ressources humaines ; bien au contraire, elle risquerait d'être un frein. En particulier et au niveau du secteur public, il y a absence d'un cadre spécifique de gestion des ressources humaines du sous-secteur maritime.

2.9.2 EFFECTIFS DU PORT

Les données montrent que l'évolution des effectifs au port ont été stationnaires de 363 (en 1988) à 353 (au 31 janvier 2002) bien qu'une pointe de l'ordre de 399 agents ait été observée en 1999.

L'analyse de ces données montre deux phénomènes :

- le vieillissement et la baisse des effectifs de la catégorie d'exécution et de maîtrise. Ce vieillissement touche la catégorie du personnel qualifié des domaines techniques et spécifiques portuaires comme l'indique les résultats des exercices 2001 et 2002 rapporté dans le tableau qui suit;

- l'augmentation des effectifs des catégories d'agent de maîtrise et d'encadrement au cours des années 1988 à 2000 pour connaître une baisse sensible en 2001 et 2002. cette augmentation quantitative est due au fait du redéploiement des effectifs des VNPTF et de la DG du CFCO vers le port, ce qui n'aura pas combler le déficit en personnel qualifié relevant des filières techniques. La répartition des agents par catégorie socioprofessionnelle faisait ressortir au 31 mars 2001, un pourcentage de 47,8% pour les agents d'exécution, 39,1% pour les agents de maîtrise et 13,6% pour ceux de l'encadrement.

L'âge moyen pondéré est de 45 ans, alors que l'âge de la retraire est de 55 ans et une forte concentration des effectifs est observée entre l'âge de 40 et 50 ans. Les tableaux qui suivent illustrent, l'évolution des effectifs et leur répartition à la direction générale du port de 1988 à 2002.

tableau 1 Evolution des effectifs du personnel par catégorie et par sexe

Catégories socio-professionnelles		1998			1999			2000			2001			2002				
		Ech	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	
Exécution	1																	
	2																	
	3	2		2	2		2	1		1	1		1	1	1	1	1	
	4	15		15	2		2	2		2								
	5	3	1	4	16		16	15		15	5		5	5	5	5	5	
	6	9		9	8		8	4		4	14		14	13	13	13	13	
	7	7		7	10		10	14		14	5		5	5	5	5	5	
	8	16	1	17	12		12	8		8	14		14	13	13	13	13	
	9	14	2	16	14	3	17	17	1	18	12		12	11	11	11	11	
	10	89	24	113	93	34	127	89	36	125	83	34	117	81	34	115	115	
S/T Exécution			155	28	183	157	37	194	150	37	187	134	34	168	129	34	163	
Maîtrise	11		1	1			0	1		1			0	1	1	1	1	
	12				4		4	5		5	3		3	3	1	4	4	
	13	18	4	22	3	3	6	5	2	7	6	1	7	6	2	8	8	
	14	25	2	27	40	4	44	16	3	19	6	3	9	6	3	9	9	
	15	28		28	14	3	17	28	3	31	29	5	34	26	4	30	30	
	16	13	1	14	26	1	27	24	2	26	11	2	13	11	2	13	13	
	17	9		9	12	2	14	12	2	14	23	1	24	21	1	22	22	
	18	34	1	35	37	2	39	45	5	50	49	5	54	48	5	53	53	
S/T Maîtrise			127	9	136	136	15	151	136	17	153	127	17	144	122	18	140	
Encadrement	15*			0	2		2	2		2	1		1	1	1	1	1	
	16*	1		1			0			0	1		1	2		2		
	17*	1		1	1		1	1		1			0			0		
	18*	2		2	2		2	2		2	1		1	1		1		
	19	6		6	5		5	1		1	2		2	1		1		
	20	12		12	10		10	5		5	6		6	6		6		
	21	5		5	6		6	12		12	9		9	8		8		
	22	6	1	7	9	1	10	7		7	6		6	6		6		
	23	5	2	7	10	2	12	7	1	8	7	1	8	7	1	8		
	24	4		4	2		2	6	2	8	7	2	9	8	2	10		
S/T Encadrement				44	3	47	51	3	54	48	3	51	48	3	51	47	3	50
Total Général				326	40	366	344	55	399	334	57	391	309	54	363	298	55	353

Source PAPN, Réunion du Conseil d'Administration , session budgétaire 2002, juillet 2002

tableau 2 Répartition des effectifs du personnel par direction, par catégorie et par sexe

Catégories socioprofessionnelles		D.G			S.G			D.F.C			D.EX			D.O.M			D.E.I.			TOTAL GENERAL			
	Ech	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	H	F	T	
Exécution	1																						
	2																						
	3		0		0			0	1		1			0		0	1		1				
	4		0		0			0								0		0				0	
	5		0		0			0			0	5		5		0	5		5				
	6	1	1		0			0			0	7		7	5	5	13		13				
	7		0		0			0	1		1	4		4		0	5		5				
	8	1	1		0			0			0	10		10	2	2	13		13				
	9		0		0	1		1			0	8		8	2	2	11		11				
	10	5	4	9	3	11	14	8	11	19	8	4	12	41	2	43	16	2	18	81	34	115	
S/T Exécution		7	4	11	3	11	14	9	11	20	10	4	14	75	2	77	25	2	27	129	34	163	
Maîtrise	11		0		0			0	1		1			0		0	1		1				
	12			1	1			1	1		0	2	1	3		0	3	1	4				
	13		0	1	1	2	3	5	1		1	4		4	1	1	2	6	2	8			
	14	1	1		0	1		1			1	1	2		2	3	1	4	6	3	9		
	15	1	1	3	3	4		4	1	1	2	6		6	13	13	26	4	30				
	16	1	1	2	1	3	5	1	6		0	5		5	3	3	11	2	13				
	17	1	1	2		0		0	1		1	10		10	5	5	21	1	22				
	18	4	2	6	7	7		0	8	2	10	13		13	11	11	48	5	53				
S/T Maîtrise		7	4	11	13	2	15	12	5	17	12	4	16	42	1	43	36	2	38	122	18	140	
Encadrement	15*		0		0			0	1		1			0		0	1		1				
	16*		0	1	1			0			0			0	1	1	2		2				
	17*		0		0			0			0			0		0						0	
	18*	1	1		0			0			0			0		0	1		1				
	19	1	1		0			0			0			0		0	1		1				
	20	1	1	1	1			0			0	4		4		0	6		6				
	21	1	1		0	1		1	2		2	2		2	2	2	2	8		8			
	22	1	1		0	1		1			0	4		4		0	6		6				
	23	2	2		0	1		1			1	1	2		2	2	2	7	1	8			
	24	3	1	4	2	1	3		0	1		1	1		1	1	1	8	2	10			
	25	4	4		0			0			0			0	1	1	5		5				
	26	2	2		0			0			0			0		0	2		2				
	27		0		0			0			0			0		0						0	
S/T Encadrement		16	1	17	4	1	5	3	0	3	4	1	5	13	0	13	7	0	7	47	3	50	
Total Général			30	9	39	20	14	34	24	16	40	26	9	35	130	3	133	68	4	72	298	55	353

Source PAPN, Réunion du Conseil d'Administration , session budgétaire 2002, juillet 2002

3 EVALUATION DE LA DEMANDE

3.1 TRAFIGS MARCHANDISES

3.1.1 EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

L'analyse de la demande du sous-secteur a été abordée dès les premiers éléments rendus dans le Rapport de démarrage. Elle a aussi largement bénéficié des éléments d'analyse intégrés dans l'étude SOGREAH-CATRAM, relatif au rapport définitif de la phase 1 traitant du diagnostic, des prévisions, de l'évaluation des besoins et des options possibles d'aménagements à moyen et long terme.

En 2001, le trafic général du PAPN (avitaillements et pétrole brut inclus) a connu un ralentissement soit - 4,87 % avec 9.608.973,45 tonnes en 2001 contre 10.101.129,15 tonnes en 2000. S'agissant du trafic terminal de Djéno pour lequel l'autorité portuaire n'intervient qu'au niveau du pilotage, le tonnage de pétrole brut est de 7.669.420,49 tonnes en 2001 contre 8.412.329,25 tonnes en 2000, soit une baisse enregistrée de 8,83%.

Le trafic du port public par contre a été caractérisé par une hausse de 14,85 % avec 1.939.552 tonnes en 2001 contre 1.688.799 tonnes en 2000. Cette évolution découle de la hausse des importations et des avitaillements fournis aux navires ceci en dépit d'une légère baisse des exportations. Une hausse similaire aurait pu être enregistrée pour 2002 si l'exploitation, donc l'exportation, des bois d'eucalyptus n'avait été stoppée cette année.

Le trafic des avitaillements s'est situé à 54.785,75 tonnes en 2001 contre 47.516,50 tonnes en 2000, soit une hausse de 15,30 %.

3.1.2 TRAFIC DE MARCHANDISES

Le trafic des marchandises (avitaillements et pétrole brut exclus) a enregistré une hausse de 14,8 % en 2001 après celle de 48,20 % en 2000 avec un tonnage de 1.884.768 tonnes en 2001 contre 1.641.283 tonnes en 2000. Cette situation est la conséquence de la relance effective de l'économie nationale qui se traduit par une forte demande des denrées alimentaires et de matériaux de construction. Le grand flux de trafic qui en résulte a pu être acheminé à travers le pays grâce à la reprise du chemin de fer.

De plus, l'opération de dragage en fin d'année a permis l'accostage au port public de gros navires transportant un tonnage plus élevé de marchandises destinés à la consommation locale mais aussi au transit ou transbordement particulièrement des feeders à destination de Matadi.

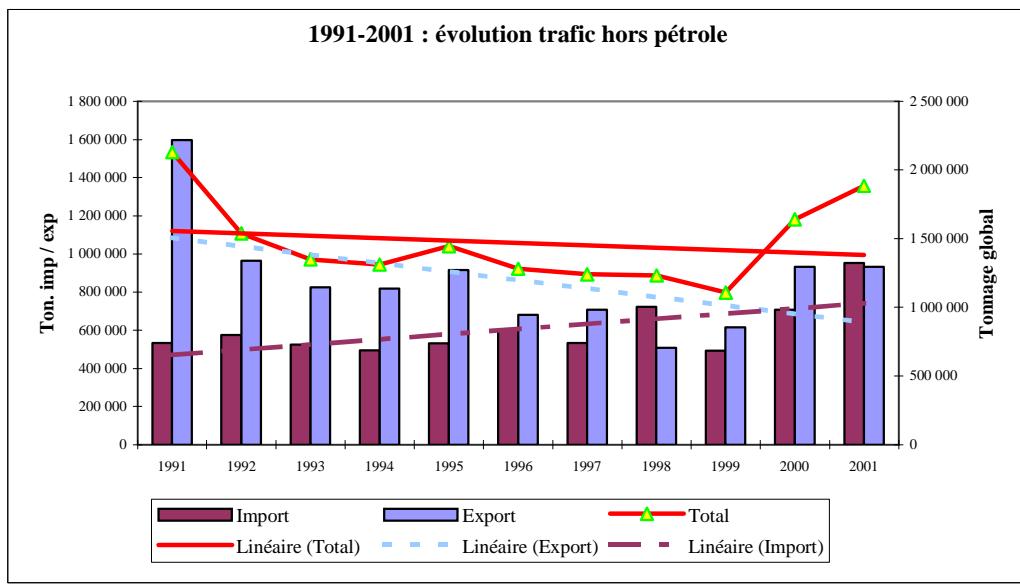
Les tableaux suivants présentent respectivement l'évolution annuelle du trafic des marchandises au cours des dix dernières années et l'évolution mensuelle de trafic au cours de l'année 2000

tableau 3 Evolution annuelle du trafic de marchandises hors pétrole brut

ANNEE	DEBARQUEMENT (tonnes)	EMBARQUEMENT (tonnes)	TOTAL (tonnes)
1991	533.528	1.596.251	2.129.779
1992	575.355	963.709	1.539.064
1993	524.743	825.091	1.349.834
1994	493.628	816.996	1.310.624
1995	531.204	915.737	1.446.941
1996	601.243	679.532	1.280.775
1997	533.170	708.203	1.241.373
1998	724.120	507.353	1.231.473
1999	492.295	615.194	1.107.489
2000	707.836	933.447	1.641.283
2001	953.431	931.337	1.884.768

Source : DG PAPN 2002

Le graphique ci-après illustre le tableau précédent.

graphique 1: Trafic global sur 10 ans des marchandises solides

L'analyse sommaire du graphique ci-après montre une tendance générale à la baisse du trafic total mais ce constat doit être affiné :

- le trafic n'a jamais retrouvé son niveau de 1991 pour deux raisons :
 - abandon à cette date de l'exportation de manganèse par la voie Comilog–Pointe Noire;
 - abandon progressif de la voie congolaise pour l'écoulement des bois du nord-Congo.
- le trafic à l'importation a, pour sa part, cru en moyenne au rythme de la croissance démographique et économique.
- le trafic maritime a été fortement perturbé lors des conflits, bien que de façon moins marquante que dans les secteurs routier et ferroviaire.
- le PAPN a recouvré en 2000 et 2001 le niveau de trafic qu'il avait entre 1992 et 1993.

3.1.3 COMPOSANTES DU TRAFIC

3.1.3.1 Au débarquement

- Les vracs liquides: 27.133 tonnes en 2001 contre 48.889 tonnes en 2000, soit une baisse de 44,50 % dont 24.797,29 tonnes d'hydrocarbures en 2001 contre 47.639,18 tonnes en 2000, soit une baisse de 47,95 %; Le débarquement d'hydrocarbures a fortement repris en 2002 du fait de l'arrêt de la raffinerie (98.000 tonnes débarquées entre janvier et septembre).
- Les vracs solides: cette rubrique est constituée essentiellement des importations du blé en vrac destiné à la Minoterie du Congo (MINOCO) qui se sont élevées à 18.350,44 tonnes en 2001 contre 8.193 tonnes en 2000. En septembre 2002, on atteignait déjà 34.000 tonnes. Cette situation résulte de la reprise des activités de la Minoterie d'Aliments de Bétail (MAB) par la Minoterie du Congo;
- Le trafic de marchandises diverses connaît de fortes fluctuations en ce qui concerne les produits non conteneurisés : 358.000 tonnes en 2000 puis 558.000 tonnes en 2001, et évalué à 450.000 tonnes pour 2002.
- Le trafic de marchandises diverses débarquées en conteneurs a, pour sa part, connu une forte progression 286.000 tonnes en 2000, 344.000 tonnes en 2001, et évalué à 429.000 tonnes pour 2002.
- L'activité de la pêche locale est relativement stable et représente de l'ordre de 6.000 tonnes.

tableau 4 Récapitulatif des marchandises au débarquement (2000-2002)

Marchandises (en tonnes)	2000	2001	2002(*)
Vracs liquides	48.890	27.133	118.904
Vracs solides	8.193	18.350	40.871
Marchandises diverses	644.472	902.573	879.725
Pêche	6.281	5.375	6.175
Total	707.836	953.431	1.045.675

Source : PAPN, Projet de Budget 2003

(*) : évaluation sur la base des statistiques des neuf premiers mois

3.1.3.2 A l'embarquement

Après deux années de relative stabilité, le trafic marchandises à l'embarquement a connu une forte baisse en 2002, consécutive essentiellement à l'arrêt temporaire de la production de bois d'eucalyptus¹. Le trafic est ainsi passé de 930.000 tonnes à 650.000 tonnes. Le détail des marchandises à l'embarquement est fourni ci-dessous.

- vracs solides: ce trafic est instable. Il a chuté de 76,8 % avec 1.635 tonnes en 2001 contre 7.012 tonnes 2000, puis est remonté à 4.300 tonnes pour les neuf premiers mois de 2002;
- le bois eucalyptus: 316.983 tonnes en 2001 contre 485.588 tonnes en 2000, soit une baisse de 34,72%, suivi d'une quasi-totale disparition en 2002;
- vracs liquides, 270.020 tonnes réalisées en 2001 contre 197.000 tonnes en 2000, suite à la reprise de la CORAF, puis nouvelle baisse en 2002 consécutive à son nouvel arrêt;
- le bois autre que l'eucalyptus est en constante progression, passant ainsi de 70.000 tonnes à 200.000 tonnes entre 2000 et 2002. On notera la part encore faible du bois embarqué en conteneurs, de l'ordre de 5%;
- le trafic des produits divers connaît lui aussi une forte augmentation : croissance faible entre 2000 et 2001 (5%) mais marquée entre 2001 et 2002 (évaluée à 40%). On notera une proportion forte et croissante de la part de divers conteneurisés, qui dépasse 80%.

¹ Arrêt d'activité de la société d'exploitation des eucalyptus ECO, suite au désengagement de son actionnaire principal (Shell). Le PAPN projette une reprise progressive de la production.

tableau 5 Récapitulatif des marchandises à l'embarquement (2000–2002)

Marchandises	2000	2001	2002(*)
Vracs liquides (T)	197.945	270.020	192.547
Vracs solides (T)	7.013	1.635	5.177
Bois Eucalyptus (T)	485.588	316.983	71
Bois Autres (T)	72.403	161.570	201.838
Divers (T)	167.383	176.079	243.810
TOTAL	933.447	931.337	652.982

Source : PAPN, Projet de Budget 2003

(*) : évaluation sur la base des statistiques des neuf premiers mois

3.1.3.3 Répartition par produits

Le tableau ci-dessous précise la décomposition des produits débarqués par type.

tableau 6 Répartition des débarquements (2001)

Année 2001	Milliers de tonnes	Répartition (%)
Produits agricoles et alimentaires (*)	371	39
Matériaux et produits métallurgiques	269	28
Produits manufacturés + divers	186	20
Autres produits	126	13
Total	952	100

Source : PAPN, Projet de Budget 2003

(*) : évaluation sur la base des statistiques des neuf premiers mois

Les produits agricoles et alimentaires représentent 39% des produits débarqués. Le développement de l'importation de ces produits provient pour partie de l'évolution économique et de changements dans les habitudes alimentaires. Mais il provient aussi pour bonne part de la déficience du réseau d'infrastructures de transport des produits vivriers nationaux vers les villes. 371.000 tonnes de produits agricoles et alimentaires correspondent à une consommation annuelle moyenne de 120 kg par habitant et par an (et sans doute 170 kg/an pour les urbains, soit davantage que leur consommation de produits locaux).

La deuxième rubrique (matériaux et produits métallurgiques) correspond aux besoins de développement des villes et de reconstruction du pays. Les deux autres rubriques ne prêtent pas à commentaires particuliers.

Pour les embarquements, la décomposition est mentionnée ci-dessous.

tableau 7 Répartition des embarquements (2001)

Année 2001	Milliers de tonnes	Répartition (%)
Eucalyptus (*)	317	34
Bois et dérivés, hors eucalyptus	166	18
Produits énergétiques	271	29
Produits agricoles et alimentaires	42	5
Autres produits	135	14
Total	931	100

Source : PAPN, Projet de Budget 2003

(*) : évaluation sur la base des statistiques des neuf premiers mois

Le bois représente la part principale des exportations et les hydrocarbures représentent le 2^e poste.

Le reste représente peu et correspond de plus souvent à de la ré-exportation. Le détail des produits par grandes catégories figure dans le tableau ci-après:

tableau 8 Trafic du port de Pointe-Noire 1992-2001

PRODUITS	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Moyenne 1992/2001	Moyenne 98/01
Entrées												
Produits agricoles & alimentaires	260	262	212	219	285	208	271	159	271	371	252	268
	30	10	70	47	49	74	160	128	59	40	67	97
Produits énergétiques & minéraux	50	888	85	106	100	134	141	93	156	269	122	165
	30	37	28	29	37	25	32	21	53	45	34	38
Matériaux & produits métallurgiques	40	36	37	39	50	26	28	19	25	41	34	28
	165	91	61	90	80	66	92	72	144	186	105	124
Produits chimiques	575	524	493	530	601	533	724	492	708	952	613	719
Produits industriels												
Produits manufacturés é divers												
Total Entrées												
Produits agricoles & alimentaires	20	30	9	18	26	36	27	31	49	42	29	37
	320	250	258	213	186	181	132	75	75	166	186	112
Bois, grumes	260	160	290	347	215	307	301	469	486	317	315	393
Eucalyptus	220	300	183	222	150	120			199	271	167	235
Produits énergétiques											0	0
Minerais, minéraux	10	30	33	49	51	25	5	5	15	6	23	8
Matériaux & produits métallurgiques	10	10	12	15	12	17	5	9	5	4	10	6
Produits industriels	125	45	35	52	40	22	37	25	104	125	61	73
Divers	965	825	820	916	680	708	507	614	933	931	790	864
Total Sorties												
Total Entrées+Sorties	1540	1349	1313	1446	1281	1241	1231	1106	1641	1883	1403	1389

Source : PAPN, Etude Sogreah Catram, décembre 2002

(en milliers de tonnes)

3.1.3.4 Orientation des flux

Les trafics du port de Pointe-Noire ne sont pas exclusivement liés aux besoins du Congo, ils comprennent aussi des trafics de transit international et des trafics de transbordement maritime.

En 2001 la répartition de ces différents trafics entre transport du Congo, transit international et éclatement sous régional a été la suivante :

tableau 9 Répartition des trafics selon le client final

Année 2001	Entrées (milliers de tonnes)	Sorties (milliers de tonnes)	Total (milliers de tonnes)	Pourcentage (%)
Trafic national congolais	827	795	1.622	86
Trafic de transit international	5	14	19	1
Transbordement maritime	121	122	243	13
Total	953	931	1.884	100

Source : PAPN, Etude Sogreah Catram, décembre 2002

Le trafic de transbordement est encore relativement faible, mais en constante progression. Le PAPN devrait pouvoir développer davantage encore son rôle de port d'éclatement à l'avenir.

Selon l'étude SOGREAH CATRAM, le trafic de transit international a subi les contrecoups de la situation du Congo et reste extrêmement marginal pour l'instant ; il ne concerne pratiquement que l'Angola en 2001.

3.1.4 TRAFIC DES NAVIRES

Le nombre des navires transitant au port de Pointe-Noire (entrées et sorties) s'est établi à:

- Ensemble port: 1.921 navires en 2001 contre 1.781 en 2000 (hausse de 7,86%);
- Port public: 1.859 navires en 2001 contre 1.710 en 2000 (hausse de 8,71%).

Les jauge brutes en tonnes (TJB) ont augmenté comme suit :

- Ensemble port: 6,24% avec 16.960.658 TJB en 2001 contre 15.964.526 TJB en 2000;
- Port public: 27,94% avec 9.231.170 TJB en 2001 contre 7.215.473 TJB en 2000;
- Les jauge nettes en tonnes (TJN) ont augmenté de :
- Ensemble port, 8.621.857 TJN en 2001 contre 8.529.472 TJN en 2000, soit 1,08%
- Port public, 4.117.535 TJN en 2001 contre 3.3300.139 TJN en 2000, soit 24,77%.

Notons cependant que cette croissance du nombre des navires est sujette à des fluctuations suivant le type des navires.

tableau 10 Récapitulatif des navires en transit (2000–2002)

Navires	2000	2001	2002
<u>Les jauge brutes (TJB)</u>			
Ensemble port	15.964.526	16.960.658	* 13.400.730
Port public	7.215.473	9.231.170	
<u>Les jauge nettes (TJN)</u>			
Ensemble port	8.529.472	4.117.535	* 6.954.134
Port public	8.621.857	3.330.139	

* chiffre global (ensemble port)

Source : Direction Générale PAPN, année 2002 (Septembre)

Le constat reste le même, les activités sont en hausse pour les mêmes raisons évoquées ci-dessus.

Le trafic conteneurisé exprimé en EVP de façon générale est en hausse considérable tant en valeur absolue (123.527,21) qu'en valeur relative (36,06).

tableau 11 Trafics des navires (2001–2002)

Navires	2001	2002
La jauge brute (TJB)	12.512.666	13.400.730
La jauge nette (TJN)	6.356.349	6.954.134

Source : Direction Générale PAPN, année 2002 (Septembre)

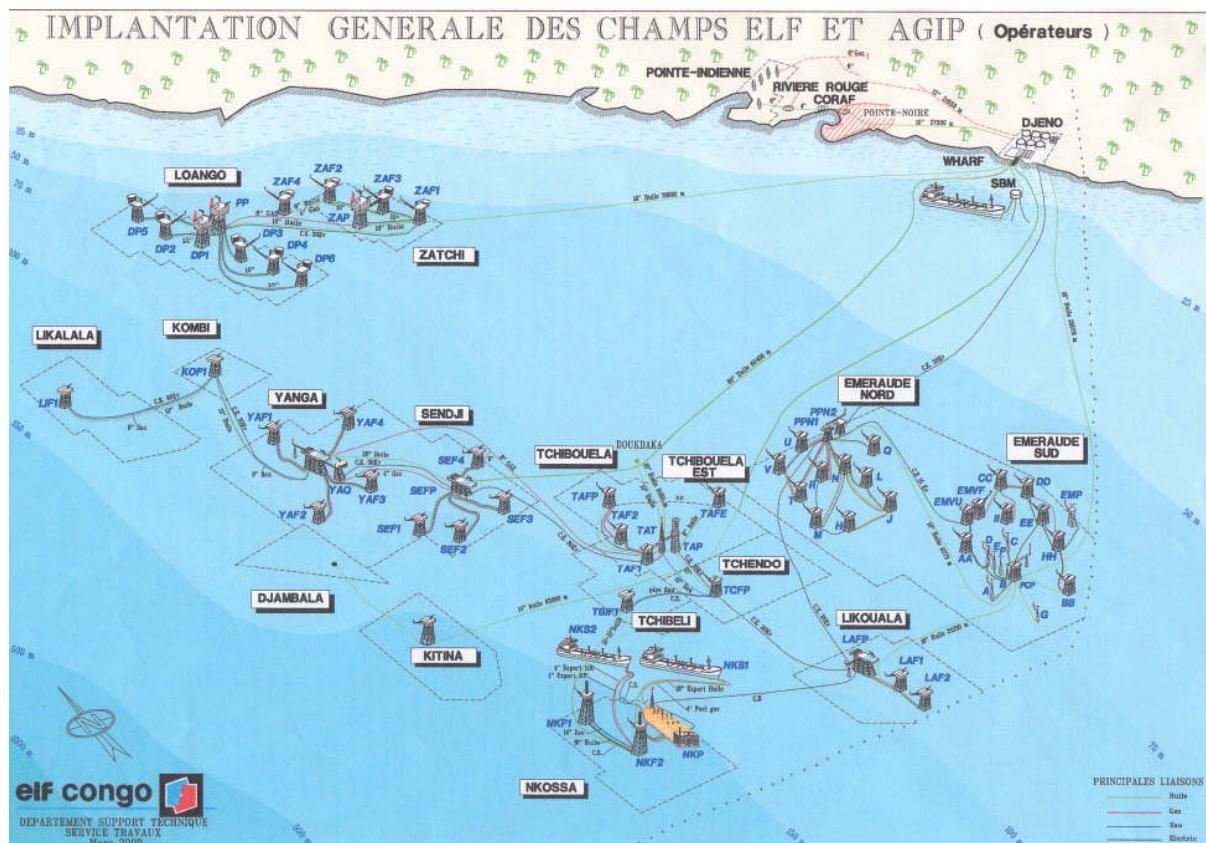
Le nombre total des navires qui ont touché le port de Pointe-Noire a été pour l'heure de 1.468 navires en 2002 contre 1.434 navires en 2001, soit une hausse de 2,37 %. La TJB comme la TJN ont augmenté de près de six cent mille tonnes représentant 9,40 % en valeur relative et de 597.785 en valeur absolue.

De même, le remorquage et le pilotage trouveront un essor dans les trois zones de pilotage déterminées par l'arrêté ministériel n°3631 du 29 septembre 2000

- Zone 1: Port public et terminal de Djéno;
- Zone 2: Terminaux de Nkossa;
- Zone 3: Terminal de Yombo.

Pour la mise en pratique de cette activité, le Plan National des Transports devra esquisser les approches de solution qui permettront en partenariat avec des opérateurs privés de démarrer effectivement sur les sites de Nkossa et Yombo.

schéma 4 Implantation générale des champs ELF et AGIP (Opérateurs)



3.1.4.1 Temps de rotation des navires

Selon les statistiques fournies par la direction générale du PAPN, la durée des escales et attentes à tous les niveaux du port se présentent comme suit :

- la durée totale des escales au port public a été de:
 - 14.109 jours en 2002 contre 6.502 jours en 2000 (terminal DJENO excl),
 - 14.250 jours en 2001 contre 6.590 jours en 2000 (terminal DJENO inclus);
- le temps total des attentes par manque de postes d'accostage est nul;
- le temps total à poste est le même que celui de la durée totale.

3.1.4.2 Occupation des postes d'accostage

3.1.4.2.1 Postes en eaux profondes

Le port public dispose de 3 postes en eaux profondes (de -7,30 m à -13,20 m) comprenant:

- 10 postes à quai (longueur totale: 1595 m);
- postes au quai d sur 720 m de long, à -7,30 m et -9,15 m;
- postes au môle 1 en face ouest sur 350 m de long à -9,45 m;
- d'un poste pétrolier constitué d'un appontement au tableau du môle 1 par fonds de -11 m.

photo 4 Accostage navires à conteneurs au mole 1

3.1.4.2.2 Quais divers

Le port public dispose également d'un certain nombre de quais de faibles profondeurs totalisant 535 mètres de long et comprenant:

- un quai dit "de batelage" de 185 mètres de long par des fonds de -3,70 mètres, utilisé essentiellement pour l'accostage des bateaux de pêche;
- un quai de cabotage, situé à l'enracinement du môle 1 (poste MO), d'une longueur de 90 m par des fonds de -4 mètres;
- un quai de supply-boats, perpendiculaire au quai de cabotage, d'une longueur de 70 mètres par des fonds de -4 mètres;
- un quai INTELS d'une longueur de 190 mètres par des fonds de -8,5 mètres, prévu pour les opérations pétrolières, mais trop peu utilisé ces dernières années.

tableau 4 Evolution mensuelle du trafic de marchandises (hors pétrole brut)

2001	TRAFIG MENSUEL DE MARCHANDISES		
	Marchandises débarquées	Marchandises embarquées	TOTAL
Janvier	126 959,25	73 355,33	200 314,58
Février	55 868,47	44 209,51	100 077,98
Mars	72 065,22	149 105,31	221 170,53
Avril	62 913,61	18 531,79	81 445,40
Mai	73 353,29	46 936,79	120 290,08
Juin	64 594,98	99 249,33	163 844,31
Juillet	75 146,23	96 480,79	171 627,02
Août	61 414,94	85 784,37	147 199,31
Septembre	70 787,33	56 761,89	127 549,22
Octobre	65 293,65	45 991,49	111 285,14
Novembre	129 871,44	130 908,36	260 479,80
Décembre	95 162,21	84 321,63	179 483,84
TOTAL	953 430,62	931 336,59	1 884 767,21

sources: PAPN déc 2001

Les importations des marchandises au port public du port de Pointe-Noire sont en croissance soutenue (+ 43,78% en 2000 et 34,70 % en 2001) avec 953.431 tonnes en 2001 contre 707.836 tonnes en 2000.

Cette évolution est due essentiellement à la progression des importations des produits suivants:

- produits alimentaires: 338.743 tonnes en 2001 contre 242.042 tonnes en 2000, soit une hausse de 39,965 %;
- produits de pêche: 32.581 tonnes en 2001 contre 28.698 tonnes en 2000, soit une hausse de 3,53 %;
- bois: 2.988 tonnes en 2001 contre 320 tonnes en 2000 soit une hausse de 839,90 %;
- matériaux de construction: 230.195 tonnes en 2001 contre 127.663 tonnes en 2000, soit une hausse de 80,31 %;
- produits sidérurgiques et métalliques: 39.284 tonnes en 2001 contre 27.536 tonnes en 2000, soit 42,67 %;
- matériels et machines: 41.284 tonnes en 2001 contre 25.63 tonnes en 2000, soit une hausse de 62,13 %;
- Articles manufacturés et divers: 181.419 tonnes en 2001 contre 136.237 tonnes en 2000, soit une hausse de 33,16 %.

3.1.5 TRAFIC DE CONTENEURS

Les documents mis à la disposition par l'autorité portuaire lors des enquêtes indiquent que le trafic des conteneurs est en croissance permanente depuis 1977: par leur nature et rôle, les conteneurs ont trois principales destinations :

- les villes du Congo,
- les pays enclavés par voie terrestre et ferroviaire,
- les autres pays par voie maritime (RDC, Gabon, Cameroun, Angola, etc.).

Pour faire face à toutes ces destinations, l'armement SDV (usagers du port) a mis en place, en ligne régulière, un navire feeder qui récupère des boîtes débarquées à Pointe-Noire de navires longs courriers en provenance de l'Europe du nord, du bassin méditerranéen, du sous-continent Indien et du Far East.

Lors des entretiens avec l'agence MAERSK, il ressortait que cette compagnie (première au monde pour ce qui est du transport maritime de conteneurs) envisageait de mettre en service, pour alimenter la sous-région, un navire feeder qui serait basé à Pointe-Noire.

Cette activité de transbordement est importante aux plans :

- des recettes portuaires (droits de port, pilotage, remorquage) car les gros navires sont générateurs de ces rentrées financières,
- du développement des activités manutention – acconage,
- par voie de conséquence, de l'emploi.

Cependant, il faut être conscient que cette activité est extrêmement volatile. Nombreux sont les exemples de ports ayant investi dans l'augmentation de leurs capacités pour faire face à des trafics de transbordement et qui n'ont pas su parallèlement développer la qualité des services requis et, ensuite, ont vu leurs clients-armateurs s'installer dans un autre port.

D'aucuns pourraient penser que le port de Pointe-Noire, qui a l'avantage de ses profondeurs naturelles (qui doivent être maintenues), est à l'abri de ce détournement. Il faut être conscient que le port de Malabo a la potentialité d'offrir les mêmes services concernant le transbordement maritime, grâce aux profondeurs naturelles de ses plans d'eau. Par voie de conséquence, les autorités doivent, dans la mesure du possible, même au prix d'un effort financier, satisfaire au mieux les demandes des armements.

Pour illustration, les données statistiques obtenues, montrent l'importance du transbordement (trafic des conteneurs), toutes destinations confondues, à partir ou au départ du port de Pointe-Noire.

Au niveau de Pointe-Noire

- 36.747 EVP ont été manutentionnés au port de Pointe-Noire en 2001 contre 30.327 EVP en 2001, soit une hausse de 21,17 %;
- en tonnage de marchandises, ce trafic est de 482.341,60 tonnes en 2001 contre 408.813,24 tonnes en 2000, soit une hausse de 17,99 %.

Au niveau sous-régional

Ce trafic bénéficie de la forte croissance entre Pointe-Noire, Matadi et Luanda:

- 15.413 EVP en 2001 contre 12.378 EVP en 2000, en hausse de 24,5 %,
- 230.297,46 tonnes en 2001 contre 182.603,07 tonnes en 2000, soit une hausse de 26,1 %.

photo 5 Débarquement et embarquement des conteneurs



Le tableau suivant résume en nombre de conteneurs et en tonnage, le trafic conteneurisé sur 3 années.

tableau 12 Evolution du trafic de conteneurs (1999 à 2001)

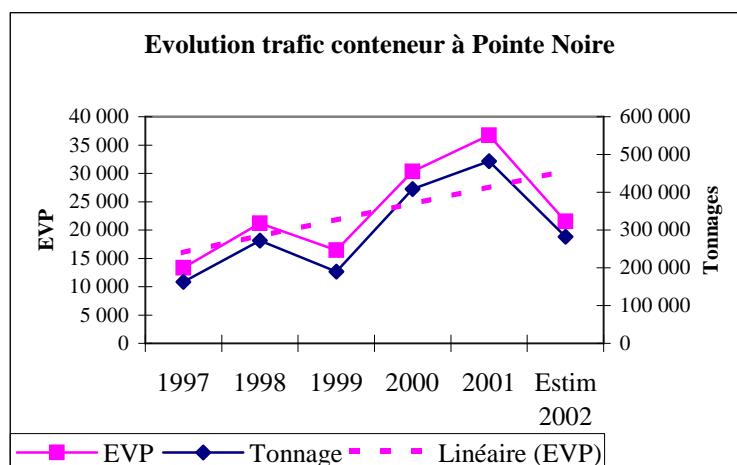
Opérations	1999		2000		2001		VARIATION		VARIATION	
	EVP	Tonnage	EVP	Tonnage	EVP	Tonnage	EVP	%	Tonnage	%
Débarquement										
- Conteneurs en transit national/local	9 940	12 026,82	1 536	187 661,15	19 408	225 327,52	3 772	24,12	37 666,37	20,07
- Conteneurs en transbordement	2 011	28 133,54	6 366	93 748,84	7 620	113 389,64	1 254	19,70	19 640,0	20,95
- Conteneur transit international	1 256	3 917,35	276	4 817,74	284	5 555,73	8	2,90	737,99	15,32
Sous-Total	13 207	152 312,71	22 278	286 227,73	27 312,0	344 272,88	5 034	22,60	58 045,16	2028
Embarquement										
- Conteneurs en transit national/local	1 256	9 469,48	2 037	33 731,28	1 642	21 160,90	-395	-19,39	12 570,38	-37,27
- Conteneurs en transbordement	1 885	28 115,26	6 012	88 854,23	7 793	116 907,82	1 781	29,62	28 053,59	31,57
- Conteneur transit international	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0,00	
Sous-Total	3 241	37 584,74	8 049	122 585,51	94 35,00	138 068,72	1 386	17,22	15 483,21	12,63
Ensemble										
- Conteneurs en transit national/local	11 196	39 731,30	17 673	221 392,43	21 050	246 488,42	3 377	19,11	25 095,99	11,34
- Conteneurs en transbordement	3 996	56 248,80	12 378	182 603,07	15 413	230 297,46	3 035	24,52	47 694,39	26,12
- Conteneur transit international	239	3 917,35	276	4 817,74	284	5 555,73	8	2,90	737,99	15,32
Sous-Total	15 431	99 897,45	30 327	408 813,24	36 747	482 341,60	6 420	21,17	73 528,37	17,99

Source : DG PAPN 2002 - EVP: Equivalent vingt pieds dimension de base des conteneurs. Un conteneur de 40' = 2 EVP.

Les années 2000 et 2001 reflètent bien la reprise du trafic après la guerre. Les tonnages affichés indiquent que la tendance globale affiche une légère diminution. Ces trafics import et export présentent des tendances inverses, progression à l'import et diminution à l'export.

Les débuts de la dégradation du CFCO se répercutent, et de manière spectaculaire dans les trafics exports, ceux-ci constitués majoritairement de bois en grumes, alors que le trafic import pour la période considérée affiche une constance. Il apparaît que pour la période ci-dessus considérée, le trafic global des marchandises sèches est en augmentation, phénomène directement lié au retour de la stabilité politique.

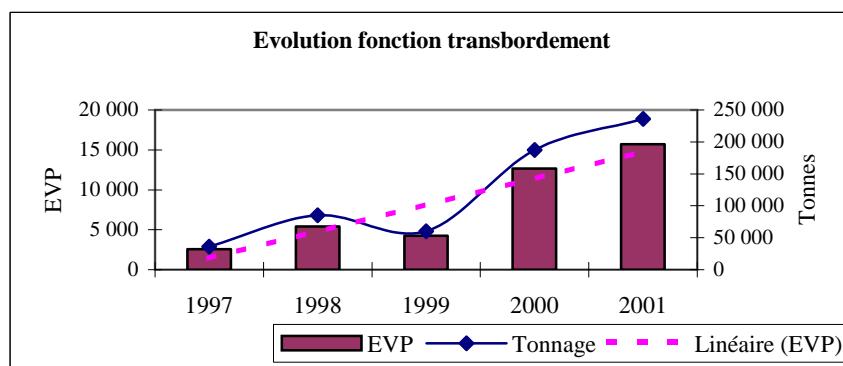
**graphique 2 Evolution du trafic-conteneur
(1997 à 2001)**



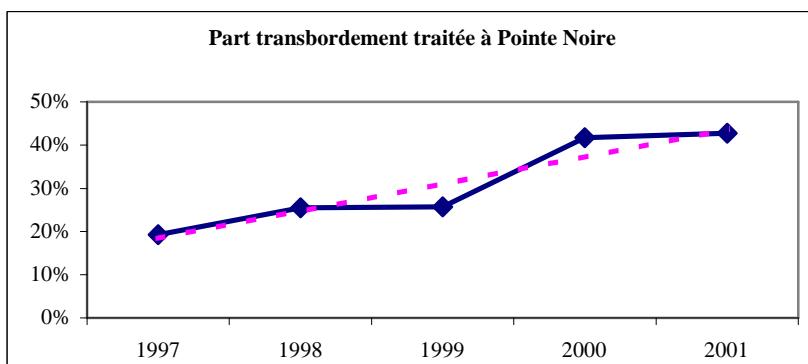
Source : DG PAPN 2002 – Enquêtes Thalès EC 2002

Au niveau du trafic des transbordements, l'estimation des chiffres concernant l'année 2002 a été établie à partir des résultats connus à fin septembre par extrapolation et l'importance des activités liées au trafic des conteneurs apparaît clairement sur les graphiques ci-dessous.

**graphique 3 Evolution du trafic des transbordements
(1997 – 2001)**



**graphique 4 Evolution du trafic des transbordements traités à Pointe-Noire
(1997 à 2001)**



3.1.6 AUTRES TRAFICS SPECIFIQUES

3.1.6.1 Trafic pétrolier

Nous ne mentionnons que pour mémoire le trafic du brut de 1990 à 2001 qui n'interfère pas directement dans l'exploitation du port de Pointe-Noire.

**tableau 13 Evolution du trafic pétrolier
(1990 à 2001)**

Années	Navires	Tonnage Chargé
1990	63	7 426 109
1991	58	7 063 790
1992	63	7 525 446
1993	63	8 127 545
1994	61	7 671 838
1995	62	7 891 492
1996	58	7 506 588
1997	57	6 760 470
1998	67	8 269 956
1999	70	8 196 043
2000	71	8 412 329
2001	62	7 669 420

Sources : DG PAPN - Etude relative au programme d'investissements prioritaires au port de Pointe-Noire

3.1.6.2 Trafic du blé

Les importations de blé sont destinées à la MINOCO qui possède des installations implantées dans le port. Actuellement la minoterie dispose de silos pour le stockage du blé, d'une capacité totale de 15.000 tonnes;

La capacité nominale de production de farine est de 75.000 T/an, ce qui correspond à un volume de blé importé de 100.000 T/an. Le solde entre les importations de blé et de la farine produite est de 25.000 T de son.

La production de farine a évolué comme suit ces dernières années :

- 2000 : 12.000 T
- 2001 : 45.000 T
- 2002 : 60.000 T (estimé)

Source : Minoco 2002

La production de farine est destinée au marché national, dont Minoco assurera 75% de la consommation en 2002. La part augmente régulièrement au détriment de la farine importée, qui revient plus cher.

En 2003/2004 la capacité maximum de production de la minoterie devrait être atteinte avec 80.000T, Minoco assurant alors l'intégralité des besoins en farine du Congo. Il est prévu à cette époque d'augmenter la capacité de la minoterie de 50%, pour la porter à 120.000 T/an, de façon à pouvoir répondre à l'augmentation de la consommation intérieure des années suivantes.

La production de farine devrait augmenter de 3% par an environ, comme la population du Congo. La capacité de production de la minoterie serait atteinte vers 2018. Au delà il faudra envisager une nouvelle extension de capacité ou importer de la farine par voie maritime. Les quantités de blé importées sont supérieures d'un tiers aux quantités de farine produites. En 2018 les importations atteindraient 160.000 tonnes.

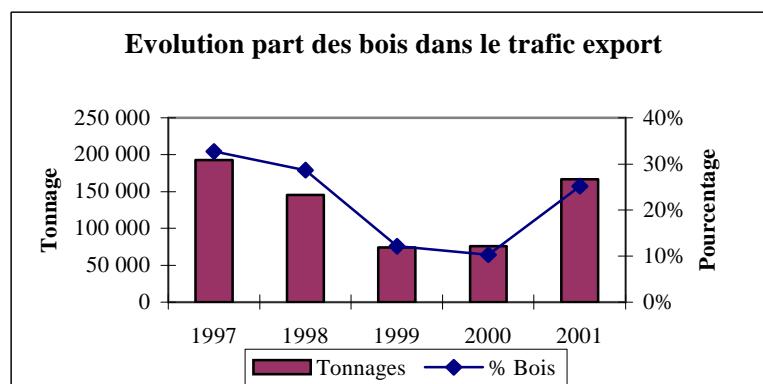
Le son qui est produit en même temps que la farine est destiné en partie à la consommation intérieure (25%) et en partie au marché extérieur (75%). Cette proportion est supposée stable dans le temps. Les volumes exportés atteindraient 30.000 tonnes en 2018.

3.1.6.3 Trafic du bois

Concernant l'export, il a paru intéressant d'analyser la part prise par le bois dans les embarquements à Pointe-Noire, ainsi que le conditionnement de ces mêmes bois.

A l'issue de cette analyse, les résultats positifs suivants sont clairement indiqués à travers les graphiques suivants.

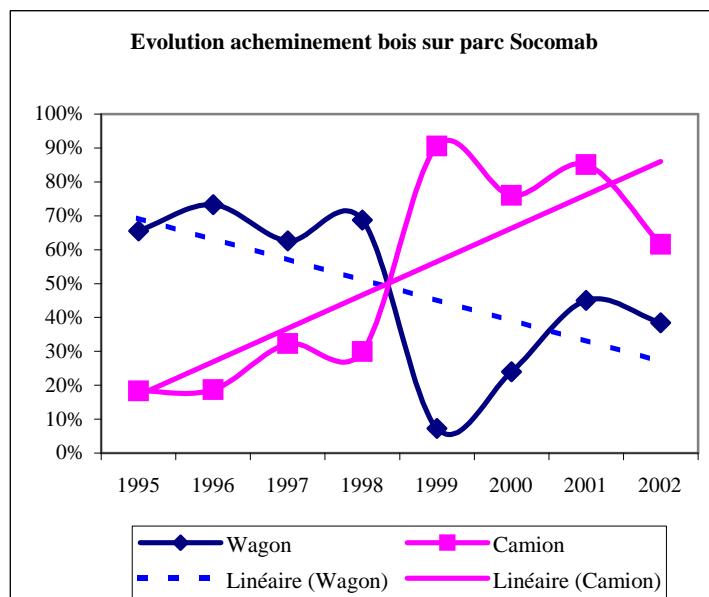
**graphique 5 Part du bois dans le trafic de l'export
(1997 à 2001)**



La reprise constatée à partir de 2000 est due, en partie, à l'installation des sociétés malaisiennes et à la reprise cahotante du CFCO.

Le graphique ci-dessous indique en pourcentage, la répartition acheminement rail – route.

graphique 6 Evolution du bois au parc SOCOMAB (1995 à 2002) et évolution du transport des bois CFCO / camion



Sources : DG PAPN 2002 – SOCOMAB 2002

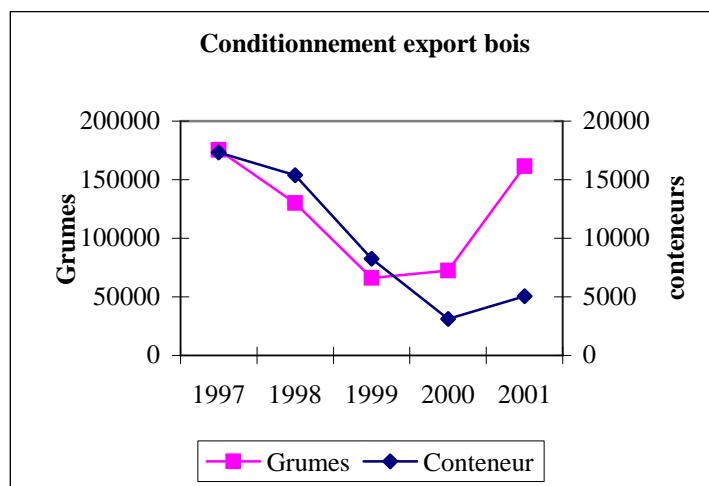
L'acheminement du bois au parc SOCOMAB tend à augmenter en sens inverse d'un mode à un autre ce qui permet d'observer des piques sur le transport camion (90%) comme des points bas pour le transport ferroviaire (environ 5%) en 1999.

Les raisons sont la conséquence des troubles socio-politiques (arrêt d'activités par le CFCO pour la période). Une reprise du trafic par le CFCO est observée, soit 40% et qui tend à se rapprocher de celui par camion de 60%, lui même en diminution.

Concernant les exportations du bois traités dans le nord-Congo, il faut souligner les détournements engendrés par les déficiences du transport fluvial et ferré ces dernières années, notamment celles de l'interface route-fleuve-fer (port de Brazzaville/insécurité des convois de grumes/sciage sur le fleuve).

Au plan de l'évolution des modes de conditionnement du bois (grumes, sciages conteneurisés), les informations ci-dessous indiquent clairement l'évolution de la conteneurisation. Il faut ici être informé qu'une mesure gouvernementale prévoit que 15% seulement de la production forestière pourra être exportée en grumes et que 85% de la production devra être "industrialisée" sur le territoire congolais.

**graphique 7 Exportation du bois
(1997 à 2001)**



La nette reprise observée des exportations de grumes à partir de l'année 2000 s'explique par les exportations des Malais. Le même phénomène se voit pour ce qui est des conteneurs avec une pente plus atténuée, due au lent redémarrage du CFCO. On peut néanmoins s'attendre à une forte augmentation du trafic bois par conteneur pour plusieurs raisons à savoir :

- les vecteurs de transport des différents modes en amont de Pointe-Noire auront été fiabilisés,
- la loi concernant l'industrialisation de 85% de la production forestière s'appliquera à tous.

Cas de la SOCOMAB.

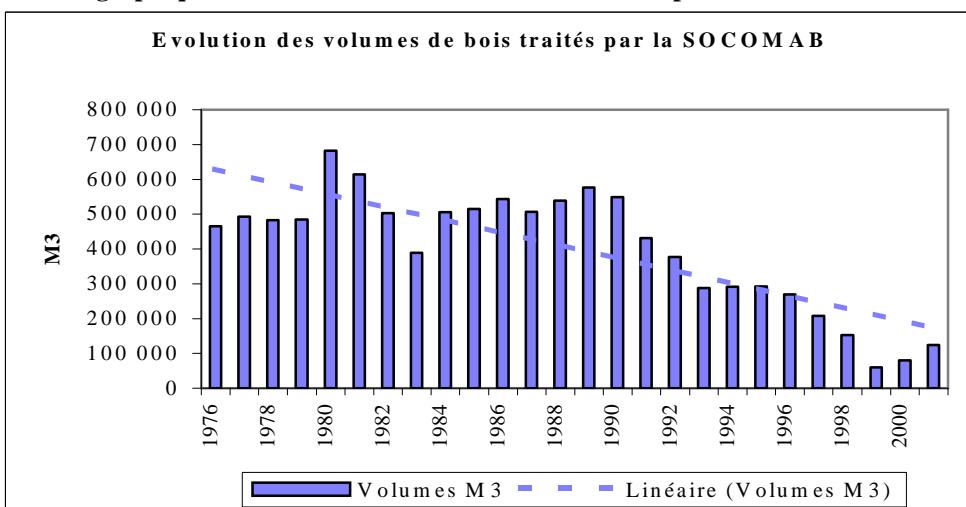
L'évolution des tonnages traités par la Société Congolaise de Manutention des Bois (SOCOMAB) montre que celle-ci évolue en dents de scie (ligne brisée) malgré d'importants tonnages observés en 1980 et vers les années 1988 à 1990 et pour observer une baisse totale du volume de bois traités en 2000.

Cette société assure de fait l'exploitation du parc à bois au port de Pointe-Noire. Ses prestations de service délivrées aux armateurs sont :

- déchargement des billes des wagons ou camions ou barges en provenance de Mayumba (négligeable);
- classement et mise sur parc amodié;
- rapprochement des bois depuis parc à bois jusqu'à sous palan navire lors de l'embarquement par voie terrestre ou barges.

L'évolution des activités est affichée dans le graphique ci-après:

graphique 8 Evolution des volumes de bois traités par la SOCOMAB



Source : SOCOMAB, Décembre 2000

Les facteurs cumulés des carences du CFCO, de l'insécurité des convois de bois flottés, de la transformation, ajoutés au fait que les malais ne contribuent que très faiblement à l'activité de cette société.

3.1.7 OCCUPATION DES QUAIS ET ATTENTES DES NAVIRES

L'importance des attentes de navires pour une place à quai afin de réaliser leurs opérations commerciales est un élément déterminant pour la décision des armateurs de faire ou non escale dans un port. A titre d'information, le coût du temps passé dans un port européen, pour un gros porte-conteneurs, représente en moyenne 16% des dépenses supportées par les armateurs.

Il existe des courbes théoriques (lois d'Erlang) qui lient le temps passé à quai, que l'on nomme le temps de service, et les attentes préalables qu'engendre cette occupation des quais. Le graphique ci-dessous indique, pour trois types de navires à savoir navires au tramping (vrac liquides et solides, cargos conventionnels et porte-conteneurs), la relation qui lie attente et taux d'occupation.

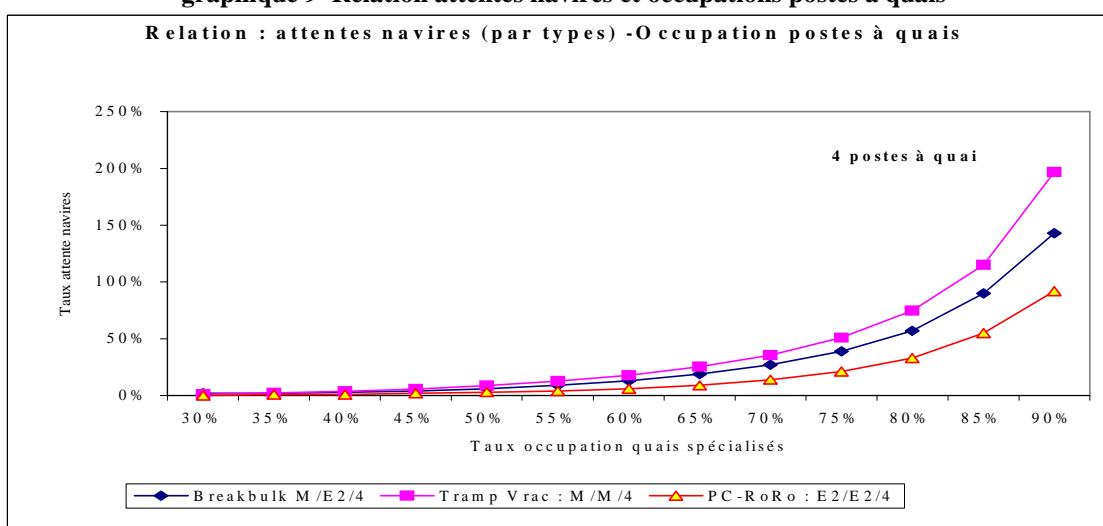
A titre d'exemple, le coût horaire d'exploitation d'un navire porte-conteneurs de la classe de ceux qui font escale à Pointe-Noire est de l'ordre de 25.000.000 millions de francs CFA par jour, soit un coût horaire d'environ 1 million de francs CFA.

Ces courbes ont été établies pour un port qui aurait 4 postes à quai spécialisés pour navires :

- général cargo,
- porte-conteneurs,
- navires de vrac ou tramp.

En résumé, plus le temps de service des navires est important engendrant de fait un fort taux d'occupation des quais, plus l'attente des navires est importante. On estime que la saturation est atteinte, concernant les navires conventionnels lorsque le taux d'occupation atteint 60% -65%. Pour les porte conteneurs la saturation se manifeste pour un taux de l'ordre de 55%. On comprend donc aisément l'attention que portent les armateurs sur le problème des attentes navires pour un port considéré.

graphique 9 Relation attentes navires et occupations postes à quais



Concernant Pointe-Noire, nous n'avons pu obtenir les renseignements nécessaires à une analyse poussée de ce phénomène des attentes. Cependant, nous retenons des entretiens que nous avons eus avec les deux principaux armements fréquentant Pointe-Noire (SDV – MAERSK) qu'il n'y a pas actuellement d'attente concernant leurs navires porte conteneurs.

3.1.7.1 Analyse des taux d'occupation des deux principaux quais

Le taux d'occupation d'un quai est le résultat du quotient du nombre d'unités d'occupation – nombre d'heures en général, par rapport à une même période considérée.

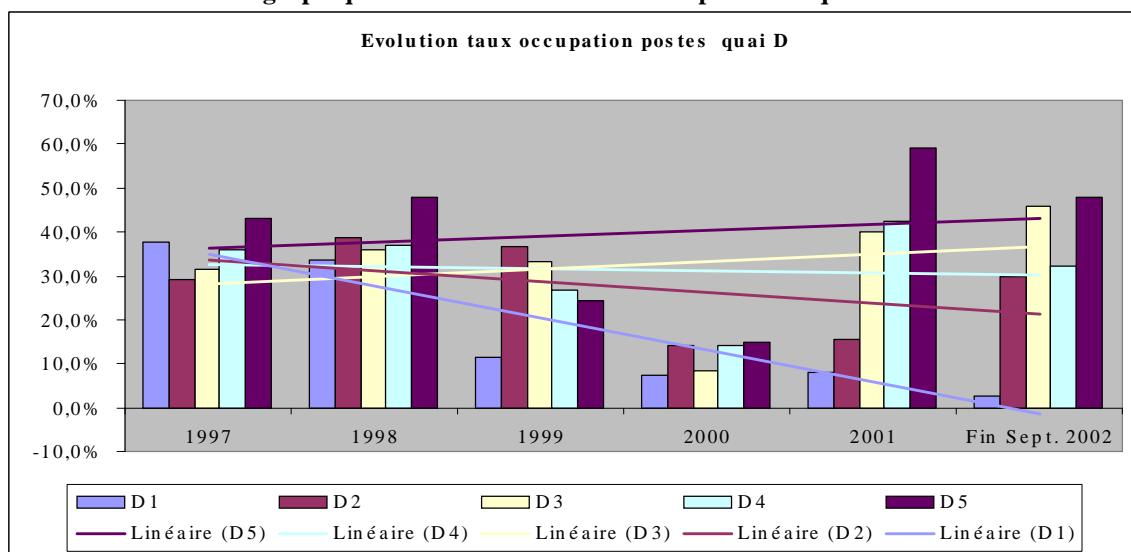
Pour une meilleure compréhension, un quai occupé 5500 heures par an aura un taux d'occupation de $5500 / (24 \text{ heures} \times 365 \text{ jours}) = 63\%$

L'analyse des taux d'occupation des quais est un indicateur portuaire fondamental pour prévoir l'avenir. Les éléments nécessaires à cette analyse ont été recueillis auprès de service exploitation du Port Autonome de Pointe Noire.

Compte tenu des informations fournies et des calculs refaits sur la base des informations recueillies, il a été constaté des résultats parfois non concordants avec ceux du port. Ce qui suit, tient compte de ces calculs et sont apparents dans les graphiques ci-après.

3.1.7.2 Quai D

Ce quai n'est pas vraiment spécialisé, sauf le poste D5 qui accueille des porte-conteneurs.

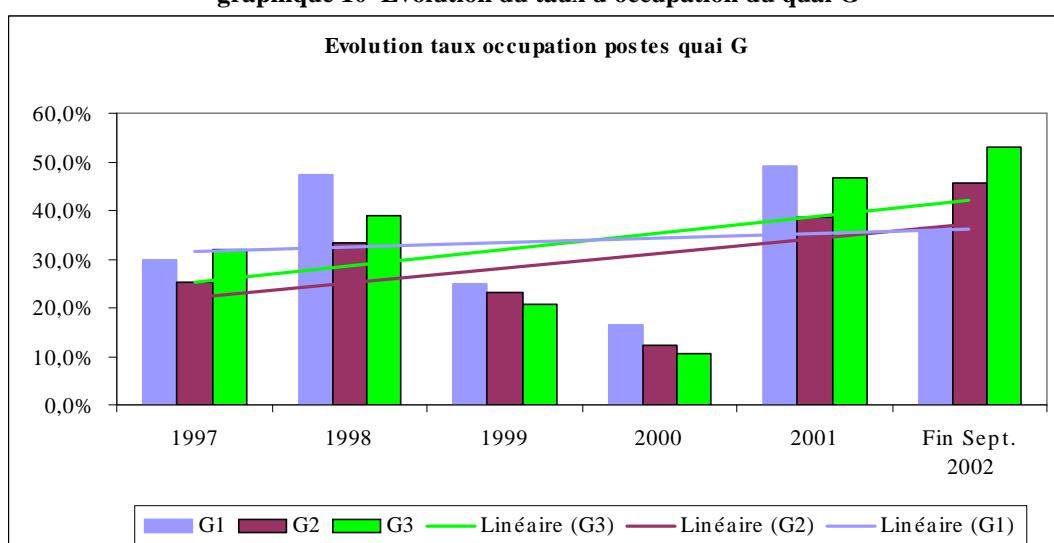
graphique 9 Evolution du taux d'occupation du quai D

- Les faibles taux d'occupation pour l'année 2000 relèvent des mêmes causes que celles déjà expliquées pour le trafic des bois (CFCO).
- Concernant les estimations pour 2002, elles ont été déterminées comme expliqué précédemment. Il apparaît clairement concernant le poste D1 que son taux d'occupation tend à diminuer, phénomène dû à la spécificité des navires et leurs tailles (donc leur tirant d'eau). Ce quai n'est donc plus adapté aux navires dont les tailles ont augmenté.
- On observe le même phénomène (en moins prononcé) pour le quai D2. On note que le poste D5 n'est pas loin d'atteindre son seuil de saturation.

Dans l'immédiat, le PAPN dispose d'une réserve pour faire face aux éventuelles saturations de quais sans pour autant occuper ceux en eaux plus profondes: le quai INTELS, actuellement sous-utilisé.

3.1.7.3 Quai G

Ce quai est partiellement exploité comme un quai spécialisé pour les conteneurs

graphique 10 Evolution du taux d'occupation du quai G

Les taux d'occupation sont en progression pour plafonner à 50% pour ce qui est du G3.

Comme déjà précisé en ce qui concerne un poste spécialisé, comme un quai pour navires porte-conteneurs, la limite acceptable se situe en dessous d'un taux d'occupation de 55%. Par leurs taux d'occupation respectifs à fin septembre 2002, les postes G2 et G3 ne sont pas très éloignés de cette limite.

3.1.7.4 Exploitation des postes G2 et G3

Le terre-plein de stockage attenant au poste à quai G3 a été concédé aux malais pour le stockage de leurs grumes.

Il est constaté des nombreuses interférences sur le quai G entre les camions-grumiers qui livrent leurs billes et l'opérateur de conteneurs qui décharge ou charge des conteneurs sur un navire, ou qui procède à des opérations de réception ou livraison de conteneurs en provenance du parc à conteneurs.

Cette circulation de véhicules chargés de billes et des engins de manutention transportant des charges lourdes sur un sol qui n'est pas en parfait état par endroits peut générer des accidents corporels très graves dont les victimes potentielles sont les dockers, les agents de la société malaise ou plus généralement toute personne ayant à se trouver sur cette zone.

Au plan des rendements, cette cohabitation de navires porte-conteneurs et navires grumiers engendre une chute de rendement des opérations porte conteneurs après l'escale d'un grumier car le quai peut être jonché d'écorces ou autres déchets des billes rendant parfois problématique l'aménagement et l'évacuation des boîtes.

Les autorités portuaires doivent sérieusement prendre en compte cette possibilité d'accidents très graves, en déterminant des mesures d'exploitation appropriées de manière à éviter cette circulation non coordonnée de véhicules lourds.

Quelques mesures simples qui pourraient diminuer ce risque potentiel, à savoir :

Le poste G3 reçoit essentiellement deux types de navires :

- les porte-conteneurs,
- les navires grumiers venant charger des cargaisons complètes de grumes, pour le compte des Man Fatat.

En cas de présence simultanée de deux navires, priorité est donnée par l'autorité portuaire au navire de ligne, à savoir le porte-conteneurs. Le problème de congestion des voies de circulation et de dangerosité peuvent être simplement résolus.

Le quai Intels qui vient d'être réhabilité n'autorise l'accostage que de navires d'un TE inférieur à 8 mètres.

Dans l'éventualité où des navires d'un TE compatible avec cette restriction pourraient y accoster, une restriction de leur longueur s'imposerait pour leur manœuvre qui pourrait être rendue problématique par la présence du brise lame. Sans vouloir compromettre l'exploitation du quai Intels, l'amélioration du terre-plein pourrait être transférée à une société qui y réceptionnerait et trierait ses grumes avant embarquement. Une approche de ces grumes serait effectuée vers le quai G3 quelques jours avant l'arrivée du navire grumier.

3.2 EVOLUTION ESTIMATIVE DES TRANSPORTS MARCHANDISES SUR 15 ANS

L'étude SOGREAH-CATRAM a montré que l'évolution des transports de marchandises au PAPN serait en nette croissance entre 2005 à 2025, qu'il s'agisse de la répartition des trafics par conditionnements, au niveau des trafics de transit international ou des transbordements: ces chiffres ont été repris comme hypothèses de travail, après validation.

3.2.1 TRAFICS ADDITIONNELS POTENTIELS

Grâce à des investissements (amélioration d'infrastructures et superstructures, compétitivité des coûts, fiabilité, etc.) du PAPN, mais aussi du CFCO et des voies navigables, en fait tout l'axe de transit, les trafics suivants peuvent être récupérés ou conquis: c'est dans ce sens que l'on peut réaffirmer que l'effort essentiel à faire dans le PNT, par l'Etat pour le port maritime, est d'investir dans la remise en état des sous-secteurs fluvial et ferroviaire et retrouver les capacités techniques de l'ex-ATC.

3.2.1.1 Trafic des produits forestiers nord du Congo vers Douala

Les exportations de bois de la partie nord du Congo se font actuellement par le port de Douala, l'acheminement se faisant par route et fer. Dès lors que les vecteurs fleuve et chemin de fer auront été restaurés et fiabilisés, y compris la remise en état du port de Brazzaville, on peut envisager la récupération des productions forestières.

Il faut cependant être conscient des paramètres suivants :

- il est difficile de revenir sur des pratiques commerciales établies,
- les ruptures de charge génèrent des surcoûts au plan économique,
- la loi obligeant les exportateurs à utiliser la logistique nationale devrait aider à l'utilisation des transports congolais.

3.2.1.2 Trafic des produits forestiers Centre Congo

Les voies fluviales jusqu'à Brazzaville et l'acheminement rail et ou route jusqu'à Pointe-Noire autorisent les mêmes formulations que précédemment.

3.2.1.3 Trafic avec la République Démocratique du Congo

A court, moyen puis long terme, la RDC est potentiellement un des principaux clients du PAPN pour plusieurs raisons :

- le port de Matadi connaît des problèmes de saturation, qui deviendront rédhibitoires dès lors que la RDC reprendra une activité économique normale ;
- ce port ne dispose pas des caractéristiques avantageuses du PAPN : le tirant d'eau admissible est au maximum de 8 mètres et les temps d'accès sont de 15 à 18 heures supérieures à ceux pour Pointe Noire ;
- le port en eaux profondes dont pourrait disposer la RDC (Banana) n'est accessible que moyennant des investissements considérables (traversée d'une chaîne montagneuse et de marécages) et ne dispose de plus pour l'instant que d'un quai ;

Le PAPN joue de fait dès maintenant un rôle important d'éclatement de fret pour la RDC et verra ce rôle confirmé à mesure de la reprise économique du pays.

La pacification en cours du pays devrait permettre aux forestiers d'exploiter le considérable potentiel ligneux de l'arrière pays : de l'ordre de dix millions de tonnes de production sur une base renouvelable. L'aménagement du port de Brazzaville, la remise en état du CFCO et les fonctionnalités du PAPN, combinés aux problèmes d'évacuation par Matadi, sont des facteurs très attractifs pour les futurs opérateurs forestiers pour qui il suffit de redescendre le fleuve Congo et accoster à Brazzaville plutôt qu'à Kinshasa.

Il ne s'agit pas que de supputations puisque, selon constatations de l'ATIBP, les mouvements actuels de bois de RDC montrent un déclin d'activité sur Kinshasa et une demande en croissance de transit via le port de Brazzaville vers Pointe Noire (information confirmée par l'administration fluviale du Congo).

La ville de Kinshasa, d'une population de l'ordre de sept millions d'habitants, sera en contact direct avec le système CFCO + PAPN dès lors qu'un pont route, prévu dans le PNT, reliera les deux capitales.

3.2.1.4 Trafic avec la République Centrafricaine

Vecteurs: Pointe Noire-Brazzaville-Bangui, en concurrence avec la liaison Bangui-Douala qui devrait être intégralement revêtue à moyen terme. La récupération d'une partie du fret de pondéreux est néanmoins très envisageable compte tenu des opérations de réhabilitation physique sur l'ancienne chaîne de l'ex-ATC, telles qu'envisagées dans le PNT.

3.2.2 CONDITIONNEMENTS DES TRAFICS POTENTIELS

A moyen terme, dans la mesure où les vecteurs fleuves–chemins de fer auront été restaurés, des moyens adaptés devront être mis en service sur ces vecteurs, à savoir des :

- wagons porte-conteneurs,
- barges box-shape (format conteneurs),
- barges citernes modernes.

A l'évidence des infrastructures de réception "à terre", adaptées elles aussi, devront être mises en place. Il n'est pas utopique de penser que des trains-blocs relient un jour Pointe-Noire à Brazzaville et que de Brazzaville, ces conteneurs soient réexpédiés sur Kinshasa ou vers Kinsangani par le fleuve Congo, Bangui par le fleuve Oubangui ou Libreville via Lékéti-Franceville.

3.2.3 TRAFICS DE TRANSBORDEMENT MARITIME

La politique des armements au niveau mondial vise à rationaliser les escales et à les concentrer sur quelques ports majeurs (les hubs) avec des navires de grande taille (mother) puis à redistribuer les marchandises sur les ports secondaires par des navires plus petits (feeders).

L'Afrique de l'Ouest est soumise à cette tendance qui ne s'est pas encore pleinement concrétisée en raison du manque d'outillages dans les ports. En effet les "mother ships" sont, le plus souvent, des navires non gréés qui doivent être déchargés par les engins de quai (portiques, grues spécialisées). L'équipement progressif des ports africains (Dakar, Abidjan, Logos, Monrovia, etc.) devrait accélérer le phénomène mais il est probable que les navires gréés vont continuer à avoir une place importante dans la desserte de l'Afrique de l'Ouest avant que l'ensemble des armements se soient réorganisés.

Le trafic de transbordement maritime dépend de la qualité de service du port et de l'organisation des dessertes maritimes par les armements. Le port dispose d'atouts favorables :

- profondeur des tirants d'eau largement supérieur à ceux des ports voisins;
- nombreux postes à quai disponibles (les taux d'occupation sont relativement faibles et peuvent être encore diminués moyennant de simples réorganisations fonctionnelles, prévues dans le cadre du PNT);
- compétences professionnelles;
- disponibilité de sous-traitance...

Les conteneurs expédiés à Matadi reviennent ensuite vides à Pointe-Noire pour y être rembarqués sur les navires à destination de l'Europe.

3.3 ENJEUX DE LA DEMANDE ACTUELLE ET FUTURE

Les enjeux de la demande actuelle et future de transport au Congo possèdent plusieurs caractéristiques majeures, entre autres :

- en ordre de grandeur, ce trafic est constitué pour plus de la moitié des circuits d'import-export;
- l'efficience de l'offre de transport et de paramètres aux transports, mais avec implication directe sur lui;
- le domaine des infrastructures pour le sous-secteur;
- le domaine de la rationalisation de l'exploitation portuaire sous-secteur maritime.

En outre, le Congo est un pays forestier de première importance en Afrique. Les forêts naturelles s'étendent sur 20 millions d'hectares (60 % de la superficie totale du pays) dont 14 millions sont exploitables.

Les forêts sont reparties sur trois grands massifs, celui du Mayombe dans la zone côtière (1,2 millions d'ha), du Chaillu dans le Niari et la Lékoumou (3,5 millions d'ha) et du Nord (15 millions d'ha).

Dans le sud du pays, qui concerne directement Pointe-Noire, les massifs du Chaillu (Niari Lékomou) ont supporté l'essentiel de la production forestière jusqu'au début des années 80. Ils sont aujourd'hui surexploités en raison de coupes sauvages et sont en état d'épuisement dans le département du Niari

La production de grumes au Congo a évolué comme suit depuis 1990 :

tableau 14 Production de bois en grumes
(1990 à 2000)

Années	Volumes (m ³)
1990	832.639
1991	579.515
1992	635.035
1993	509.722
1994	627.533
1995	638.437
1996	584.159
1997	595.742
1998	700.058
1999	519.537
2000	765.000

Source : Ministère de l'Economie Forestière

L'année 2000 a marqué un net redressement de la production (765.000 tonnes), qui reste toutefois inférieure à celle de 1990 (832.639 tonnes), exceptionnelle sur la période. Il n'y a pas tendance marquée à un accroissement de la production nationale pendant la période 1990-2000.

Au niveau des exportations de bois congolais les résultats de 1997 à 2000 sont les suivants hors eucalyptus.

tableau 15 Exportations de bois congolais
(1997 à 2000)

Années	Grumes (m ³)	Débités (m ³)	Placages (m ³)	Contreplaqué (m ³)	Total (m ³)
1997	257.449	37.930	41.666	2.613	339.658
1998	272.969	58.764	48.258	1.106	381.097
1999	211.388	61.866	16.450	-	289.794
2000	293.825	63475	8.005	-	365.305

Source : ATIBT 2000

Le nouveau code de la production forestière cherche à valoriser la transformation sur la place de la quasi-totalité de la production. Seules les grosses billes, à forte valeur commerciale, peuvent encore être exportées sous forme de grumes, ce qui ne devrait pas représenter plus de 15 % du volume contre 60% auparavant. Cependant le taux de transformation n'a pas dépassé 40% au cours des dix dernières années (appareil de production encore peu performant).

La chaîne de transport vers Pointe-Noire reste un handicap. L'insuffisance des voies d'accès, surtout en direction de la Sangha qui pèse à elle seule 50% de la production, a poussé les forestiers de ce département à ouvrir des pistes d'évacuation vers le Cameroun en direction de Douala.

3.4 CONFRONTATION OFFRE/DEMANDE

3.4.1 BESOINS EN INVESTISSEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Comparativement aux autres sous-secteurs où le phénomène de destruction suite aux troubles socio-politiques que le pays a subi, l'offre de transport dans le sous-secteur maritime se porte relativement bien.

Il souffre cependant de fatigues sur le plan des infrastructures, des superstructures et d'un défaut d'organisation pour la manutention, en particulier en ce qui concerne la manutention de grumes et de conteneurs sur le même quai. A ce jour, des efforts de libéralisation de tout ce qui peut être confié au secteur privé se fait remarquer de façon considérable.

Le PAPN est dans l'immédiat largement en mesure de faire face à la demande. Mais une réorganisation fonctionnelle ainsi que des réhabilitations des supports (eau, électricité, communications...) s'impose dans un premier temps pour optimiser l'utilisation du port et diminuer davantage encore les coûts de fonctionnement, donc les tarifs. Dans un deuxième temps seulement, des extensions seront nécessaires.

Ces extensions, soumises à conditions d'apparition effective de nouveaux trafics, seront facilement réalisables compte tenu :

- des réserves d'emprise disponibles au PAPN ;
- de la marge d'autofinancement dont dispose le port.

4 PLAN DIRECTEUR DU SOUS-SECTEUR MARITIME

4.1 INTEGRATION DU PLAN MARITIME DANS LE PNT

4.1.1 AXES STRATEGIQUES DU PNT

Les orientations stratégiques du PNT visent (1) à assurer la desserte des populations afin de leur permettre d'évacuer leurs productions locales et leur acheminer les produits de consommation dont ils ont besoin, (2) assurer l'évacuation et le transit des pondéreux et/ou biens d'exportation, vers leur destination finale.

Dans le PNT, les flux nord-sud s'appuient sur deux voies qui débouchent sur Brazzaville, l'une routière et centrale, reliant le Cameroun (via Souanké) ou la RCA (via Enyéllé) pour se rejoindre sur la RN2 (Ouesso-Oyo-Brazzaville), l'autre fluviale à l'est, provenant de RCA par l'Oubangui (via Bétou) ou du Cameroun et la RCA par la Haute-Sangha (Ouesso), puis la Sangha, et se rejoignant au fleuve Congo (RDC-Mossaka-Brazzaville).

De la capitale, les flux est-ouest s'appuient sur un axe double (route/fer), de Brazzaville à Pointe-Noire, alors qu'un autre axe -au centre du pays- fluvial entre Mossaka (de RDC ou RCA) et Oyo, puis double (fluvial & routier) d'Oyo à Lékéti, permet d'atteindre le Gabon, puis le port de Libreville.

Ces grands itinéraires conduisent donc vers l'océan, desservant globalement l'ensemble des pays voisins (RCA, Cameroun, Gabon, Cabinda, RDC), Pointe-Noire restant encore potentiellement le débouché le plus efficace.

Ces orientations impliquent la remise en état des voies de transit anciennes, l'établissement d'une complémentarité intermodale, la mise en place de nœuds d'échanges efficaces, l'organisation de l'exploitation de chaque mode de transport, la maintenance des infrastructures et du matériel, et la structuration d'organes de régulation et de contrôle qui agiront au nom de l'Etat.

Le PNT sur 10 ans, et chaque plan sous-sectoriel, prévoient des investissements infrastructurels qui se complètent et s'enchaînent de façon à répondre aux demandes, au meilleur coût sur chaque segment, selon un principe de complémentarité des modes de transport qui implique (a) la prise en compte des plateformes de rupture de charge et (b) une logique de programmation des investissements dans chaque sous secteur qui tient compte des programmes dans les autres sous-secteurs.

La mise en vigueur de ces axes stratégiques passe par la remise en état ou l'amélioration d'équipements, la création d'infrastructures nouvelles, sur fonds propres ou financées par l'Etat –avec ou sans l'aide de bailleurs de fonds- ou encore confiées au privé sous condition de participation aux objectifs du pays.

Le PNT vise donc la remise en marche de l'ensemble des infrastructures nécessaires aux conditions de la demande future, puis une modernisation pour favoriser l'aménagement de l'économie et du territoire, enfin l'élévation de la qualité de service, tout en misant sur un entretien permanent de tous les équipements de transport.

4.1.2 AXES STRATEGIQUES DU PLAN MARITIME

- En conséquence directe de la stratégie globale du PNT, la "porte" maritime de Pointe-Noire est évidemment celle vers laquelle se dirigent en majeure partie les flux de productions du Congo, ainsi que celle qui reçoit les flux de consommation du pays -et potentiellement de la sous-région- ce qui positionne le Congo comme voie de transit pour la RCA, la RDC et des zones proches comme le Cabinda ou d'autres plus éloignées vers l'Afrique Centrale.

En complément, le port de Pointe-Noire peut tenir un rôle de rabattement maritime des productions des pays côtiers voisins et, inversement, un rôle important d'éclatement du trafic maritime provenant d'autres continents.

A bien plus long terme -hors de l'horizon du PNT- l'axe nouveau de la vallée de l'Alima qui, de Mossaka à Lékéti puis Franceville, pourrait se reconnecter par voie ferrée à Pointe-Noire, deviendrait alors une seconde voie de transit majeure, dédoublant progressivement l'axe traditionnel afin que le Congo puisse garantir aux pays de la sous-région la sécurité d'un double accès à l'océan, assurant ainsi un véritable rôle de transit.

- Le nœud de convergence multimodal que constitue Pointe-Noire est essentiel parce qu'il est le dernier maillon de la chaîne de transport congolaise et parce qu'il dispose d'atouts non disponibles dans la région pour écouler la production de bois de la RDC et reconquérir celle de la RCA.

Ses infrastructures portuaires sont en assez bon état et l'ensemble des structures (chargement, entretien, ravitaillement) sont opérationnelles, moyennant un toilettage relativement léger en ce qui concerne les facilitations physiques (eau, électricité, communications, équipements incendie). Elles doivent simplement s'adapter aux transports maritimes actuels de conteneurs, le fonctionnement et les coûts doivent être en phase avec le marché international et quelques équipements et infrastructures doivent pouvoir s'améliorer à mesure d'une "récupération" des trafics.

L'exploitation du port est déjà, sinon privatisée, du moins rendue autonome et de nombreux services portuaires sont confiés au privé ou en voie de l'être comme l'indiquaient les mesures de la DPST. L'Etat peut évidemment intervenir en soutien aux activités du PAPN, notamment lorsqu'il voudra orienter certains choix qui impliqueront l'ensemble du fonctionnement de la chaîne de transport. Dans les circonstances actuelles, son aide la plus efficace pour le PAPN proviendra de la remise en ordre des autres maillons de la chaîne "fleuves, rail, port". En d'autres termes, le PAPN peut gérer son propre développement et le principal effort public à fournir consiste à ré-ouvrir son hinterland.

- Les aspects institutionnels du sous-secteur doivent s'adapter, notamment au suivi des aspects de dégazage des tankers, de contrôle de la zone maritime et de sécurité de navigation.

L'ambition d'une flotte maritime doit se construire dans le respect d'une des mesures les plus récurrentes de la DPST: par le "privé". Ceci implique que l'Etat n'engage pas les fonds de la Nation dans une opération où les risques sont toujours très fluctuants, dans un métier où l'expérience, la souplesse, l'adaptation et la rapidité d'intervention sont des qualités essentielles. En revanche, des aides remboursables et un soutien de promotion pourraient être fournis dès lors qu'un armateur privé de droit congolais, faisant preuve du sérieux (sur le plan de la gestion et de l'apport financier) que l'on est en droit d'attendre dans une telle profession, se proposerait et serait capable de développer lui-même une part de marché à long terme.

4.1.3 INTERMODALITE DU PLAN MARITIME

Le port de Pointe-Noire, avec celui de Brazzaville, est une des grandes interfaces multimodales du pays, qu'il s'agisse des transbordements mer-fer ou mer-route, dans les zones de stockage : c'est dans la conception des superstructures du port que ces aspects multimodaux devront être pris en compte.

- En ce qui concerne le PNT, il s'agit d'assurer la cohérence des actions de réhabilitation ou de remise à niveau des infrastructures des différents modes, afin que les efforts financiers portés sur un sous-secteur ne soient pas en retard ou trop en avance sur ceux qui doivent être réalisés, de façon concomitante, dans d'autres modes.

La progression des tonnages (mensuels par exemple) potentiellement transportés par le CFCO, qui s'ajoute à celle transportée des zones de bois-sud, doit correspondre à la capacité de transbordement du port: les équipements du port, qui ont peu souffert des évènements sont capables de les absorber puisqu'ils sont plus faibles qu'ils ne l'ont été dans les années 80.

Le changement actuellement est donc, pour l'instant qualitatif: d'une part, il ne s'agit plus de minerais et de moins en moins des grumes, mais de conteneurs; d'autre part, le fonctionnement du port a quand même "souffert" de la baisse de trafic, puisqu'il était alors "sur-équipé" et que son "sous-emploi" de fait a progressivement entraîné une chute de sa capacité de réaction et de sa qualité de service.

- Les investissements à réaliser sont donc focalisés sur l'adaptation à la conteneurisation, sur la rationalisation de l'utilisation des quais et sur la remise à niveau des équipements de l'arrière-port (routes d'accès, réseaux...). Les véritables efforts doivent en effet, dans un premier temps, être orientés vers la réorganisation du fonctionnement du port. Ceci ne veut pas dire que les autres projets d'équipement sont inutiles puisqu'ils sont prévisionnels vis-à-vis d'un avenir vers lequel vise tout le PNT mutimodal: ceci veut dire qu'il n'est pas nécessaire que les investissements "autres" soient réalisés trop vite par rapport à ceux injectés dans les autres modes du pays.

En d'autres termes, les projets d'extension de capacité du port sont, pour la plupart, conditionnés par la réalisation effective de projets d'autres sous-secteurs et la réponse des opérateurs privés à cette amélioration de l'offre globale et non de l'offre du port seul.

Il doit être noté que la remise en état des modes ferroviaire et fluvial est une condition nécessaire à la reconquête du bois de RCA et celle du nord-Congo, et à la conquête d'une partie de la production de RDC; mais il ne s'agit pas d'une condition suffisante car des habitudes sont prises et, surtout, les producteurs doivent gérer le risque potentiel d'une nouvelle coupure de leur circuits d'exportation en dédoublant leurs "fournisseurs" de transport.

Le projet d'un pont routier entre Brazzaville et Kinshasa offre au port de Pointe-Noire l'opportunité d'un nouveau trafic, indépendant du trafic classique provenant des fleuves: en cela, il contribue potentiellement à rentabiliser les investissements réalisés par le PAPN. En revanche, il ne faut pas croire qu'un pont-rail, qui finalement n'aurait pour intérêt que d'éviter aux camions de faire les quelques derniers kilomètres jusqu'à la gare du CFCO, soit indispensable alors que son coût –et ses implications socio-politiques avec la RDC- en ferait alors un projet difficilement "présentable" en l'état actuel des choses.

- La privatisation, sous toutes ses formes (y compris l'autonomie du PAPN qui, dans ce cas, ne signifie pas forcément le fait de privatiser intégralement le port mais les services portuaires autres que centraux), engagée par l'Etat constitue une garantie de ce que les investissements seront réalisés dans les délais les plus efficaces puisque le "privé" en question (sur prêt ou fonds propres) s'assurera d'un retour sur investissement cohérent. Elle est également la garantie –si l'Etat veille à ne pas soutenir des opérations qui auraient été mal montées- d'une efficacité du fonctionnement et du niveau de qualité des services.

La garantie que l'Etat doit donner au port, en revanche, est que l'équipement et la remise en état des autres modes assurant le lien avec l' hinterland seront effectués dans les délais prévus: cet aspect est en effet non-maîtrisé par les autorités du PAPN ou le privé qui s'impliquerait dans les activités portuaires, mais il leur est essentiel. En pratique, si les autorités du port remplissent leurs propres missions, le gouvernement doit se concentrer sur la remise en marche du CFCO et, au delà, des réseaux fluvial et routier, y compris la capture d'un trafic potentiel avec la RDC via le projet de pont routier.

4.2 INVESTISSEMENTS ET PROJETS DU PLAN

4.2.1 INVESTISSEMENTS ANTERIEURS AU PLAN

Ce secteur, avec 0,03% des investissements de transport et 0,01% des investissements globaux, est celui qui a le moins perçu de l'Etat. Ceci est normal compte tenu du caractère d'Etablissement Public Industriel et Commercial du port et compte tenu de sa bonne santé financière. Il est évident que les caractéristiques purement naturelles de port en eaux profondes de Pointe-Noire, le fait que les ports des pays voisins les plus proches ne bénéficient pas des mêmes atouts et l'apport des cargaisons pétrolières offrent une opportunité évidente d'autofinancement sur des bases saines. Cette situation ne préjuge néanmoins pas de l'efficacité de son fonctionnement et, tant sur le plan institutionnel que sur le plan de l'organisation des fonctionnalités portuaires, l'Etat doit poursuivre la réorganisation entreprise.

En dehors des investissements qui seraient affectés au port, une attention soutenue devra être portée sur le CFCO qui constitue son "extension naturelle". Le fait que le port de Pointe-Noire puisse fonctionner de façon relativement autonome, ne serait-ce que par des liaisons feeder avec les ports des pays maritimes voisins, ne veut pas dire que le port de Pointe-Noire ne doit pas s'appuyer sur le CFCO, car "fonctionner" de manière autonome ne veut pas dire se "développer" de façon autonome.

Par ailleurs, il est clair que le rétablissement d'une "vocation de transit" du pays n'est imaginable que du fait de l'existence même, au port de Pointe-Noire, d'un tirant d'eau de plus de 13 mètres que l'on ne retrouve pas dans les pays voisins: sans cette caractéristique, cette vocation serait pratiquement inexistante.

La question de la création d'une flotte maritime nationale, dans la situation actuelle des infrastructures du pays, n'est pas obligatoirement à l'ordre du jour. Si toutefois tel était le cas, les mesures d'incitations ne seraient pas financières mais plutôt institutionnelles et ne figureraient pas non plus comme significatives en termes budgétaires.

De même, les armateurs commerciaux se sont quasiment toujours constitués sans le financement des états sous les pavillons desquels ils opéraient. Durant la seconde moitié du XX^e siècle notamment, les pavillons qui se sont développés l'ont fait sans apport budgétaire étatique, avec ou sans appui institutionnel d'ailleurs.

Une flotte maritime sous-régionale pourrait par contre voir le jour, se développant à la faveur de l'expansion des activités de cabotage, liées pour bonne part au développement de la conteneurisation et les besoins d'éclatement ou groupage de fret qui en résultent. Dans un tel cadre économiquement plus justifié que celui de la création d'une flotte nationale, des mesures d'incitation financières pourraient être proposées (crédits à taux bonifié, suppression de taxes...) par les institutions sous régionales (BDEAC par exemple).

4.2.2 INVESTISSEMENTS DU PNT

Le montant des investissements dans le domaine maritime, sur la période de 10 ans entre 2004 et 2014, est chiffré à moins de 24 milliards de FCFA, ce qui représente moins de 2,5% du PNT et correspond au fait qu'il s'agit du mode le moins gravement compromis. Avec un total de 17 MdF CFA, la première phase quinquennale supporte 70% de l'effort, qui permettent une remise en fonctionnement et une rationalisation des infrastructures.

On notera que les investissements concernant une zone franche sont programmés avant la fin de cette première phase: le trafic, à ce stade et sur les cinq années suivantes, ne sera pas suffisant mais il s'agit d'un "investissement d'appel" destiné justement à générer ce trafic ou accroître l'intérêt potentiel de Pointe-Noire: si indispensable, il pourrait être retardé mais pas avancé.

La seconde phase quinquennale, avec moins de 7 MdF CFA, est un complément d'équipement donnant au port les moyens d'accroître son niveau de service (dragage, entretien) pour peu que le trafic ait alors réellement progressé, conformément au hypothèses retenues. Mais elle est également une période d'attente car elle se situe à un moment où l'ensemble des réseaux du PNT ont terminé leur remise en état et où le trafic réel devrait progressivement représenter la demande réelle.

Juridiquement, le PNT se déroule sur 10 ans, mais l'analyse a porté sur 15 ans et –dans des conditions de fonctionnement équilibrées et de stabilité sociale- les effets du réseau rénové devraient alors susciter une demande nouvelle en provenance des forêts de la RDC, de la RCA, voire au delà: celle-ci pourrait être égale ou supérieure à la production congolaise de bois. Ce n'est que le niveau de trafic atteint entre 2010 et 2012 qui permettrait alors de prendre les décisions conséquentes pour la phase 2014-2018, qui concernent autant une seconde étape d'équipement pour conteneurs, qu'une amélioration de la digue, à hauteur de 16 milliards de FCFA.

Sur les 10 ans du PNT, l'effort dans le domaine maritime représenterait le 1/40° des investissements de transport tous modes confondus, dont l'essentiel serait à charge du budget du PAPN avec l'aide de certains bailleurs de fonds et moins de 15/20% à charge de l'Etat.

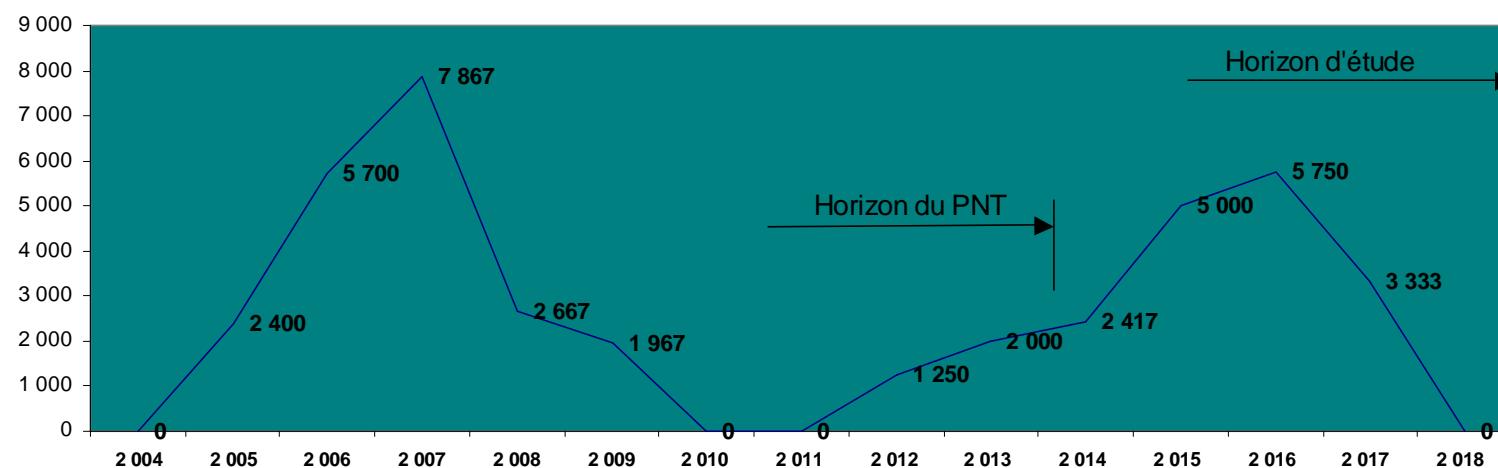
Le terminal-conteneur représenterait, en première tranche, 8 MdF CFA (43%), les quais, accès routiers et équipements de la première phase environ 4 MdF CFA (20%) et les opérations complémentaires d'équipement et services (y compris le démarrage de zone franche) 7 MdF CFA (37%).

Maritime							Programmation sur 15 ans en millions de F CFA																		
Cumuls	40 350							2 400	5 700	7 867	2 667	1 967	1 250	2 000	2 417	5 000	5 750	3 333	23 850						
Mode No	Désignation		ETAT initial	Kilométrage	RANG	ZONE	DPST-12 Pts	Ossature	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Hors PNT	MTT Projet
Mer 1	PAPN	1		3																					
Mer 2	Equipements du port	1		3					300	300	300	300		300										1 500	
Mer 3	Quais	1	n flotte	3	1	2			500	500	500													1 500	
Mer 4	Accès routier	1		3								500												500	
Mer 5	Terminal conteneurs	1		3	1	2					4 000	4 000												18 000	
Mer 6	Route de desserte			3		2						600												600	
Mer 7	Digue	2		3	1	2																		5 000	
Mer 8	Quai à bois	1		3		2												750	750					1 500	
Mer 9	Zone franche			3	3	2						1 667	1 667	1 667										5 000	
Mer 10	Guichet unique			3	3	2			300	300														600	
Mer 11	Port de pêche	1		3					500															500	
Mer 12	Vedette de surveillance			3		2					750													1 500	
Mer 13	Armement de cabotage			3	1						150													150	
Mer 14	Vedette hydrographique			3							700													700	
Mer 15	Train de dragage			3		2			800															800	
Mer 16	Dock flottant	1		3	1	2											1 250	1 250						2 500	

Effort d'investissement dans le secteur maritime :

Millions de F cfa

40.350 M F cfa/15 ans, dont 23.850 MF cfa/PNT



4.3 STRATEGIES RECOMMANDÉES

4.3.1 ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU GOUVERNEMENT

En matière des transports, le gouvernement du Congo s'est engagé depuis 1988 à :

- accroître la participation du secteur privé ;
- promouvoir l'armement national ;
- assister et défendre les chargeurs.

Ces objectifs participent à la volonté de l'Etat congolais de :

- se désengager de tout ce qui peut être confié au secteur privé. Cette décision, bien exécutée serait propre à assurer une meilleure gestion des services de transport du pays et à les rendre plus concurrentiels et permettre la récupération des trafics "perdus".
- favoriser l'émergence d'un secteur privé dynamique. Il s'agit autant d'une conséquence que d'une condition indispensable à la réalisation du point précédent puisque le terme "dynamique" implique les notions de concurrence et de qualité au meilleur coût, autant que la notion de développement économique.
- affirmer sa volonté de faciliter les transports internationaux par la simplification des procédures et la viabilisation des infrastructures des transports et notamment du Port Autonome de Pointe-Noire (DPST).

4.3.2 POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT

Le Port Autonome de Pointe-Noire devra mettre en place son plan d'entreprise et procéder à la réorientation de sa politique d'aménagement. Ce plan sera structuré autour de quatre priorités stratégiques dont la réalisation dépendra des investissements de modernisation et d'aménagement du terminal à conteneurs et du terminal à grumes (bois). Il prendra également en compte la possibilité d'aménager deux postes à quai pour le trafic des rondins d'eucalyptus si la production se relance.

L'étude des extensions du Port Autonome de Pointe-Noire a mis en évidence les points suivants :

- le port a vieilli et il convient de l'adapter à la navigation et aux modes de conditionnements modernes;
- quel que soit le niveau de trafic il doit être procédé sans attendre à la restructuration de certains équipements (quai G, quai D et mole 1);
- compte tenu du développement de la conteneurisation atteignant pour le moment des pourcentages de plus en plus élevés dans la part du trafic général du port public;
- en l'état actuel, le port de Pointe-Noire ne dispose pas d'un véritable terminal de conteneurs qu'il va lui falloir dans un proche avenir. Ce terminal sera d'autant plus nécessaire que le port visera à un rôle de leadership dans la région;
- ce trafic va continuer à se développer car il s'agit d'un phénomène mondial qui touche tous les ports.

Dans ces conditions, il faut donc:

- définir le rôle du port de Pointe-Noire dans les transports au Congo, notamment, la réhabilitation de sa vocation de transit pour approvisionner l'hinterland;
- devenir le grand port d'éclatement et de transbordement car, par sa position géographique, il se trouve à la croisée des chemins des axes utilisés par les armateurs et peut servir de relais entre l'Europe, les côtes-est des continents d'Amérique, d'une part, et l'Afrique du Sud, le sous-continent indien et l'Extrême Orient, d'autre part;
- terminer d'établir le schéma directeur du port de Pointe-Noire.

4.3.3 OBJECTIFS

Outre ces objectifs, ceux assignés à l'étude d'extension du PAPN visent entre autres à :

- établir un schéma d'organisation et d'aménagement à long terme de l'ensemble portuaire constitué par le port de commerce et le port industriel;
- projeter les ouvrages, les installations et les équipements des premières phases d'extension, compatibles avec le schéma à long terme et après avoir recherché, à court terme, les moyens d'améliorer les conditions d'exploitation du port avant la mise en service;
- achever les réformes structurelles et institutionnelles commencées les années antérieures;
- renforcer les efforts d'acquisition des moyens de surveillance côtière et de contrôle;
- faire aboutir, la mise en place du centre de sécurité maritime et des installations de réception et de recyclage des déchets d'hydrocarbure ou de déballastage.

4.3.4 AMENAGEMENT DES STRUCTURES, SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

La promotion et les premières études de création sur Pointe-Noire d'un Guichet unique –qui vise à supprimer les lenteurs administratives intolérables à la porte d'entrée principale du pays- sont à mettre à l'actif du Conseil Congolais des Chargeurs : la mise en place de ce Guichet unique maritime suit son cours. Cette action devrait permettre une meilleure organisation des activités économiques du Port Autonome de Pointe-Noire, quant à la gestion des formalités administratives et commerciales, afin d'améliorer les rapports entre, d'une part, les professionnels et auxiliaires des professions de transport maritime avec les pouvoirs publics et, d'autre part, entre les professionnels et auxiliaires de professions de transport maritime avec leurs clients.

Ce phénomène est aggravé par des lenteurs administratives intolérables: l'exemple de Pointe-Noire, porte d'entrée principale du pays, est révélateur.

Une étude récente fait apparaître que pour un dossier il faut en moyenne à:

- l'importation : 9 intervenants, 7 documents, 13 signatures pour un total de 18 jours ouvrés ;
- l'exportation : 7 intervenants, 6 documents, 8 signatures pour un total de 11 jours ouvrés.

C'est dans ce sens que certains ont posé la question de la création d'un "guichet unique" ou plutôt d'un "bureau unique de formalités administratives" dans le but de chercher à réduire les tracasseries administratives et douanières, ainsi que celui de création d'une "zone franche économique".

La simplification des procédures devient urgente: le projet de création d'un Guichet unique doit être opérationnel dans les plus brefs délais et l'implication à très court terme des Douanes est essentielle. La remise en état des ports de Brazzaville, de Pointe-Noire et du CFCO et les bienfaits qui en découleront pour les acteurs économiques du pays ne doivent pas être partiellement annihilés par des circuits administratifs obsolètes ou des coûts exagérés.

4.3.4.1 Choix des partenaires

Le guichet unique regroupera dans un même lieu :

- les administrations: le Trésor Public, les douanes et l'administration phyto-sanitaire,
- les privés, le CCC qui en assurera la gestion, le port, les sociétés de surveillance, les banques, la Chambre de Commerce.

4.3.4.2 Composition de la structure proposée

Les partenaires participant au projet, dans un but d'efficacité, devront être peu nombreux: d'une part, le CCC, chargé directement de la gestion du guichet; d'autre part, les organismes suivants, avec voix consultative :

- la Direction générale des Douanes et des Droits Indirects et du Trésor Public;
- la Chambre de Commerce;
- le syndicat des transitaires;
- les banques.

Le conseil d'administration se limitera à un représentant de chaque signataire des statuts et pourra inviter à ses réunions toute personne ressource de son choix avec voix consultative.

4.3.4.3 Aspects financiers du guichet unique

Le guichet unique ne devrait pas avoir comme objectif de faire des bénéfices, ou de faire faire des économies à d'autres hormis les utilisateurs du port.

Par contre, il aura obligation de couvrir ses frais de fonctionnement et d'assurer éventuellement l'achat et le renouvellement du matériel dont les utilisateurs pourraient avoir besoin.

Une des premières missions du directeur général devrait être de mener une étude sur :

- la simplification et l'harmonisation des procédures avec en particulier une saisie unique des données communes à chaque document, les documents utilisés par chaque administration et acteur économique sont enrichis au fur et à mesure du déroulement des opérations. Un cahier des charges des besoins de chaque utilisateur sera établi et validé. Un appel d'offres pour l'écriture du logiciel sera ensuite lancé;
- la sécurisation des recettes douanières perceptibles afin de réduire les possibilités de fraudes et collusion entre commerçants et douaniers et les fausses déclarations.

Il n'est pas nécessaire de rémunérer les administrateurs. Seuls, les frais et coûts engagés dans le cadre de leur mission pourront être remboursés.

Les recettes du guichet unique proviendront des cotisations des utilisateurs du guichet, d'une taxe modique par dossier traité et de l'utilisation des divers services rendus.

En début de chaque exercice, le directeur général présentera au Conseil un projet de budget qui comprendra une section fonctionnement et une section investissement.

A noter ici, le travail d'adaptation de la réglementation nationale aux conventions internationales sur la navigation et le commerce maritime, et les efforts pour organiser le marché de l'activité de transport maritime sont sous l'emprise de la réglementation de transport maritime de la sous-région (CEMAC).

4.4 STRUCTURATION FUTURE DU SECTEUR MARITIME

4.4.1 CADRE JURIDIQUE EN SOUTIEN AU PNT

Les fleuves, les ports fluviaux, le chemin de fer et le port de Pointe-Noire étaient intégrés dans une même entité juridique dont la dernière en date fut l'Agence Transcongolaise des Communications (ATC), dissoute en 16 février 2002 pour être remplacée par trois EPIC (CFCO, PAPN, PABPS) ainsi que par un organe public ad-hoc de suivi du processus de scission-dissolution des autres composantes.

On rappelle que le nouveau cadre juridique et économique proposé en soutien du PNT doit intégrer les paramètres suivants :

Paramètres politiques

- désengager l'Etat de tout ce qui peut être confié au secteur privé,
- favoriser l'émergence d'un secteur privé dynamique.

Paramètres économiques

- promouvoir une logistique intégrant les diverses modes de transport utilisant les infrastructures du pays;
- associer les divers acteurs économiques du pays -ou travaillant avec le pays- aux nouvelles structures juridiques et financières qui pourront être mises en place.

Paramètres sociaux

- législation du travail,
- prise en compte du service public par les concessionnaires.

Deux projets comportant des implications juridiques et fonctionnels sont à garder à l'esprit:

- le TIPAC (Transit Inter-Etats des Pays de l'Afrique Centrale) conçu comme le TIR pour réduire les délais et coûts entre les ports et les zones régionales enclavées (avec carnet système de caution, périmètres de facilitation et centre intégrés de dédouanement). Devant être testé sur Douala-Bangui, il n'a jamais fonctionné et le Congo doit d'abord faire face à ses problèmes infrastructurels avant d'être un terrain d'expérience administratif: quand les réseaux auront été remis en ordre 2015 et que le système aura fait ses preuves ailleurs, il sera intéressant d'en étudier les modalités de transposition.

- le SIAM (Système d'information anticipé sur la Marchandise), conçu par le CNUCED pour localiser les marchandises en cours de transport (mer, fer, fleuve, route), n'a été expérimenté régionalement que par REGIFERCAM: une fois le CFCO et le réseau fluvial remis en état, des experts CNUCED pourraient être sollicités pour que le système soit appliqué également au Congo.

4.4.2 RESSOURCES HUMAINES

Le diagnostic évoqué montre que le port malgré un effectif de 353 personnes au 31 janvier 2002 n'a pas comblé son déficit en cadres techniques et/ou des agents relevant des filières de spécialisation portuaires.

Le conseil d'administration -session budgétaire 2001- recommandait déjà que soient prises des mesures progressives tendant :

- à la formation du personnel dans les métiers techniques et spécifiques portuaires,
- au rajeunissement du personnel par des actions de recrutement des jeunes diplômés.

Le conseil d'administration, session budgétaire 2002, au regard des phénomènes observés par la direction générale du port (vieillissement du personnel...) n'est pas resté en marge de la DPST et a réitéré la recommandation du Conseil d'administration 2001 d'un rajeunissement des effectifs, ce qui a conduit au recrutement progressif de jeunes diplômés.

Pour se faire, la direction du port a orienté la première formation au niveau des sapeurs pompiers dès l'arrivée du véhicule incendie. Cette formation s'étendra aux effectifs du lamanage qui devront auparavant être complétés.

Les effectifs des directions centrales au sein des départements seront complétés dans l'optique de leur rajeunissement afin qu'ils puissent parvenir à suivre les activités dévolues aux directions respectives.

Une autre priorité concerne, la formation du personnel informatique capable de suivre ou de s'adapter à l'évolution du plan d'aménagement des infrastructures ainsi que des activités dévolues au port.

4.4.3 MAINTENANCE DES INSTALLATIONS

Les missions dévolues à la Direction des Infrastructures et des équipements consiste à :

- la planification du développement physique du port ;
- la définition des investissements nécessaires à l'extension, la réhabilitation des équipements et infrastructures ;
- l'exécution des travaux d'aménagement, d'entretien et de maintenance des infrastructures et des équipements portuaires.

La maintenance revêt un caractère primordial pour l'accomplissement des missions de l'autorité portuaire comme pour les usagers du port. Pour ce faire, il est proposé de réorganiser la direction des infrastructures et des équipements afin de bien montrer la place de cette maintenance. Cette approche devrait à juste titre justifier la demande des investissements en cours de mobilisation, d'une part, par le Gouvernement et, de l'autre, par les bailleurs de fonds.

Les équipements, matériels et outillages de pointe seront sélectionnés et acquis (y compris notices et pièces de rechange) en conformité avec le développement de la technologie et des navires de tous genres en séjour au port.

L'accent devrait être mis également dans la formation, le recyclage ou la reconversion du personnel actuel en service afin qu'il garantisse les acquis actuels et en cours d'investissement.

4.5 PROGRAMME DE REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES ET DES SUPERSTRUCTURES

4.5.1 REHABILITATION DES QUAIS ET DIGUES

A court terme, il est nécessaire d'entreprendre les travaux les plus urgents de réhabilitation des quais et des digues. A côté de cette priorité qui appelle l'attention de tous les investisseurs de la sous-région CEMAC, de l'Union européenne et du gouvernement, réside la question de la maintenance et de l'entretien des équipements et superstructures du domaine portuaire. Au nombre des projets retenus, figurent en bonne place ceux-ci :

- aménagement du quai à bois avec pour projets alternatifs pour 1,5 MdF CFA avec comme projet alternatif, l'aménagement des postes G2 et G3 afin de les transformer en quai à grumes;
- construction d'un terminal à conteneurs pour 18 MdF CFA;
- construction d'une zone franche;
- réhabilitation de la digue extérieure pour 5 MdF CFA.

4.5.2 REHABILITATION DES BATIMENTS ET ENTREPOTS

Les installations du périmètre portuaire méritent, pour la plupart, une réhabilitation totale et/ou pour certaines des constructions neuves (cas des bâtiments d'habitation).

Cette catégorie d'investissement sera prise en compte dans le cadre des projets à exécuter soit en projets liés, soit en projets en alternance.

4.5.3 REHABILITATION DES ROUTES DE DESSERTE

Deux projets retiennent l'attention :

- la construction de la route du lotissement commercial afin de disposer de routes de bonne qualité, de limiter les bris et rendre fluide la circulation au sein du port, demeure également une des priorités; à ce projet, il faut lier l'assainissement du port en général. Le coût de ce projet est estimé à 600 millions de F CFA.
- la réhabilitation des bretelles d'accès du PAPN. Les raisons évoquées ci-haut, trouvent leur suite dans cette préoccupation dont le coût estimé est de 500 millions de F CFA.

4.5.4 RENOUVELLEMENT DU PARC INFORMATIQUES ET RESEAUX

Le diagnostic a montré à suffisance que le PAPN doit à la fois :

- recruter des jeunes cadres informaticiens pour soutenir les efforts d'investissements;
- suivre les mouvements de captage des anciens comme des nouveaux réseaux maritimes par la mise à disposition d'une cellule informatique dotée d'un outillage approprié et d'une technologie adaptée, capable d'être entretenus à moindre coût par des expertises locales.

La liste des projets n'est cependant pas spécifiée comme telle, mais devrait attirer l'attention de l'autorité portuaire.

4.5.5 REHABILITATION DES RESEAUX

L'une des priorités à prendre en compte est celle de la réhabilitation de tous les réseaux: eau, électricité, assainissement et téléphone. Il s'agira d'une façon ou d'une autre, de rationaliser la gestion desdites installations afin que le port offre des services de qualité aux coûts adaptés.

Le projet "équipement du port" est retenu pour être réalisé pour un coût total de 1,5 MdF CFA.

4.5.6 RENOUVELLEMENT DES OUTILLAGES PORTUAIRES

L'outillage portuaire fait défaut et a considérablement réduit les chances et les performances du PAPN à cause de la précarité et de la vétusté dudit outillage. Le PAPN qui tend à libéraliser bon nombre de ses prestations doit viser à ne plus plafonner les investissements dans ce domaine qui, par la suite, peut être aisément mis en concession.

A fortiori, l'outillage existant devra être maintenu pour assurer des prestations minimes quand bien même, les activités auraient été cédées ou sont en passe de l'être. Au nombre des outillages techniques, on peut citer:

- l'installation d'un dock flottant (cale sèche) pour 2,5 MdF CFA. L'acquisition de cet outillage permettra d'exploiter au maximum, les potentialités du PAPN, situé au centre des grands axes des routes de maritimes. Sa capacité serait de 3.000 tonnes;
- la réhabilitation des ateliers afin de consolider la position du port en termes de services offerts aux navires en transit ou en transbordement;
- l'acquisition d'une vedette de surveillance maritime pour 500 millions de F CFA. La surveillance maritime nécessite des moyens et à ce titre, l'acquisition d'une vedette rapide se justifie en vue de contrôler à la fois, la pollution maritime et la pêche clandestine opérée en eaux territoriales;
- l'acquisition d'un train de dragage pour 800 millions de F CFA afin de renforcer le bon fonctionnement du port: avec un apport sédimentaire de 300.000 m³/an, le chenal d'accès au PAPN a besoin d'un dragage permanent de désensablement. Cette acquisition comprend 300 mètres de conduite flottante et 200 mètres de conduite simple, la drague elle-même étant, pour sa part, opérationnelle.

En tant qu'instrument de facilitation, le Guichet unique est inclus au PNT au titre de confirmation d'études déjà abouties, pour un montant prévisionnel de 600 millions F CFA.

4.5.7 INTERFACES INTERMODALES

4.5.7.1 Voies d'accès et équipements

L'importance du port de Pointe-Noire repose principalement sur sa fonction d'interface fondamentale entre les voies maritimes régionales et internationales et son hinterland terrestre. Celui-ci, plus large que le Congo, comprend potentiellement, outre les régions actuellement desservies (l'est du Gabon, le sud-est du Cameroun, la RCA), d'autres territoires notamment ceux n'ayant pas d'accès à la mer (Tchad) ou les pays des Grands Lacs (RDC, Rwanda, Burundi) comme voie alternative.

Le Chemin de Fer Congo-Océan et le réseau fluvial, constitué par le Congo et ses affluents (Oubangui, Sangha, Alima) contribuent, autant que la route à son fonctionnement efficient. Aussi, leur pénétration (rail et route) dans l'enceinte portuaire constitue un impératif pour permettre un transbordement rapide des marchandises via les équipements suivants :

- voies ferrées en bord à quai,
- hangars de stockage embranchés fer,
- terre-pleins embranchés fer,
- possibilité de triage des wagons et formation de convois.

Cette pénétration du réseau ferré dans les enceintes portuaires des deux ports est très dense, combinée à un matériel roulant spécifique, et prévue pour assurer des trafics :

- passagers,
- liquides en vrac,
- marchandises diverses,
- bois.

A ce lien ferroviaire entre les deux villes s'est ajoutée, la Route Nationale entre Pointe-Noire et Brazzaville.

4.5.7.2 Liaisons inter-modes et atouts

Il apparaît, concernant la liaison Pointe-Noire/Brazzaville que les liens, tant routier que ferroviaire, sont des éléments d'une importance fondamentale pour le développement économique du pays, en général et du trafic portuaire, en particulier.

Les liaisons du port par voie terrestre avec son hinterland sont pour l'instant limitées au département du Kouilou et de la commune de Pointe-Noire et les zones d'exploitation forestière du sud du pays (Niari et Lékoumou).

L'importance stratégique du chemin de fer apparaît dès lors très clairement, ce qui explique la conception de port ferroviaire appliquée tant en ce qui concerne Brazzaville que Pointe-Noire.

Il est donc crucial pour l'activité portuaire d'avoir une bonne desserte ferroviaire vers Brazzaville, que ce soit pour les trafics de transit national ou international.

Un autre axe du développement des transports maritimes est celui de l'activité de la logistique pétrolière qui travaille étroitement avec les sociétés de transports maritimes. Pour le transport du matériel lourd en mer, cette activité fait intervenir toute la chaîne des transports maritimes (consignataires, agents maritimes, transitaires,...): il est donc important de trouver des moyens qui permettront de redynamiser ce secteur.

Il convient néanmoins de rester à l'écoute des partenaires pétroliers du PAPN : le cas de l'aménagement du quai Intels, dont la vocation était ce service aux pétroliers, aura coûté cher au PAPN dans la mesure où, suite à une série de désistements, il est encore aujourd'hui inutilisé.

4.5.8 RECAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS

La programmation des investissements intégrera la logique d'aménagement portuaire dès 2004, tout en assurant les investissements en cours de réalisation grâce à un autofinancement du port.

Au regard des enjeux qui pointent à l'horizon afin de reconquérir les trafics jadis maîtrisés et futurs, d'une part, et pour permettre au port de jouer le rôle de port d'éclatement au sein de la sous-région, de l'autre, les projets suivants ont été retenus dans le cadre du PNT :

- Réhabilitation des quais et des terres-pleins bord à quai,
- Réhabilitation des axes routiers dans l'enceinte portuaire,
- Construction du terminal à conteneurs,
- Réhabilitation et extension du réseau d'assainissement,
- Réhabilitation du réseau d'eau,
- Renforcement de la digue extérieure,
- Construction d'une deuxième entrée routière au port,
- Construction d'un terminal à bois,
- Acquisition d'un dock flottant,
- Réhabilitation du réseau électrique,
- Réhabilitation de la drague,
- Acquisition d'un train de dragage,
- Réhabilitation des bollards,
- Extension des quais, à terme.

Le volume des investissements a été estimé sur la base des études antérieures et en cours, pour lesquelles des coefficients ont été appliqués pour actualisation et le montant des investissements a été chiffré à près de 24 MdF CFA sur les 10 années du PNT (synthèse des projets donnée en annexe).

Outre les colonnes des intitulés des projets et les montants inscrits figurant dans le tableau ci-contre, la colonne des observations renseigne sur les projets liés, les projets à exécuter en alternance avec le projet central et leur programmation.

Les réalisations des études détaillées de chaque projet (après validation d'un schéma directeur pour le port) et les négociations avec les entreprises, permettront de préciser les montants exact de chaque opération qui figurent ci-dessous en francs CFA 2003 constants pour les besoins de comparaison du PNT.

tableau 16 : Récapitulatif des investissements sur 15 ans
 (en millions de F CFA)

INTITULE DES PROJETS	MONTANT	ANNEES	OBSERVATIONS	N°
Guichet unique	600	Année 2		10
Réseaux du port (électricité, eau-incendie)	1.500	Année 2		2
Réhabilitation des quais	1.500	Année 2	Projets liés: zone franche et terminal-conteneurs	3
Acquisition train de dragage	800	Année 2	Projet alternatif : contrat avec société de dragage	15
Port de pêche	500	Année 2		11
Construction terminal à conteneurs (en 2 tranches)	18.000	Année 3 et 12	Projets liés: zone franche et CFCO	5
Route du lotissement commercial	600	Année 3	Projet lié: assainissement du port	6
Réhabilitation des bretelles d'accès	500	Année 4		4
Zone franche	5.000	Année 4	Aménagement de la zone Projet lié: terminal à conteneurs	9
Armement national de cabotage	150	Année 4	Projets liés: zone franche et terminal conteneurs	13
Acquisition vedettes surveillance maritime	1.500	Années 4 et 13	Selon trafic	12
Acquisition vedette hydrographique	700	Année 5		14
Aménagement du quais à bois	1.500	Année 9	Transformation postes G2 et G3 en quai à grumes	8
Installation dock flottant	2.500	Année 9	Selon trafic et demande	16
Réhabilitation digue extérieure	5.000	Année 11	Selon trafic effectif/prévu	7
TOTAL =	40.350			

5 CONCLUSION

Il ressort de l'analyse que le port de Pointe-Noire, qui regroupe pour l'heure le sous-secteur maritime, reste malgré tout le seul domaine dont l'état de fonctionnement est encore adapté aux besoins actuels, nonobstant les dégradations de certains de ses équipements et de retards dans son organisation au regard des conditions actuelles du marché international.

En revanche, quand la réhabilitation ou le développement des autres sous-secteurs aura progressé et que la demande, donc le trafic, se manifesteront, les infrastructures du port devront avoir été prévues en conséquence, ainsi que son fonctionnement.

En outre, si le port est –dans une certaine mesure- capable de fonctionner sur la base d'un minimum d'activité, comme c'est le cas actuellement, il dispose de possibilités de développement –même si elles sont réduites- qui lui sont propres, notamment l'activité d'éclatement de fret dans le cadre sous-régional.

Ceci implique plusieurs éléments:

- les besoins de mise à niveau sont bien inférieurs aux autres modes, les besoins en investissements moins importants;
- la nouvelle situation juridique du PAPN et ses capacités financières propres, malgré tout, lui permettent des investissements sans apport conséquent de l'Etat, soit sur fonds propres, soit sur prêts d'organismes financiers et/ou bailleurs de fonds;
- l'état actuel du port permet, relativement facilement, les transformations qui seront nécessaire au développement de son hinterland à mesure que les autres sous-secteurs amélioreront leurs propres conditions de fonctionnement.

Le port de Pointe-Noire s'engage, à la suite de l'Etat et parallèlement aux autres sous-secteurs, dans l'hypothèse d'un retour général à la "normale" dans les 10 ans du PNT: de ce fait et malgré le constat plus positif qu'ailleurs, il ne peut se permettre de prendre du retard dans l'aménagement de ses infrastructures et surtout dans l'amélioration de ses conditions de fonctionnement et doit s'y engager dès que possible. L'accès, pour les structures portuaires (PAPN, CCC, SOCOTRAM, SOCOMAB...) aux facilités de crédits offertes par le Fonds d'appui à l'investissement transport devrait permettre d'aider une résolution rapide des quelques problèmes en présence.

Les perspectives d'évolution de la demande ne sont pas pessimistes compte tenu de la disparition progressive des principaux goulots d'étranglement évoqués, mais aussi du fait de l'évolution économique attendue dans le pays, ainsi que des perspectives sous-régionales.

En revanche, compte tenu de l'état de l'ensemble du système de transport du Congo et du contexte de l'industrie mondiale du transport maritime –très similairement au secteur aérien- il serait prématûr et pour le moins risqué de faire porter l'effort financier d'investissement sur la création physique d'un armement national, sauf à favoriser des efforts du privé dans le domaine du cabotage sans toutefois s'y impliquer fortement sur le plan budgétaire.

C'est pourquoi, devant une dégradation continue des infrastructures et superstructures, il est nécessaire de terminer le schéma directeur détaillé du port et inscrire une réhabilitation progressive des installations existantes, de telle sorte que celui-ci puisse répondre aux attentes des usagers.

En outre, depuis l'établissement de la DPST, certaines conditions mondiales de fonctionnement du sous-secteur maritime ont été totalement changées et la stratégie congolaise doit s'adapter à ces nouvelles conditions qui n'ont donc pu être intégrées aux études du PNT mais doivent être envisagées:

- la sécurité et la sûreté qui depuis septembre 2001 a amené la communauté maritime sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale à adopter le code International de Sureté des navires et Sécurité Portuaire (ISPS);

- les aspects d'écologie marine qui doivent intégrer les conventions sur les responsabilités civiles en cas de pollution (CLC 78/95) et Fonds d'Indemnisation de Pollution (FIPOL 92) & MARPOL 73/78.

Dans le premier cas, les aspects de sûreté portuaire et de sécurité de navigation dans les eaux territoriales doivent être analysés en tenant compte des contraintes internationales, notamment l'obligation d'application de l'ISPS à partir du 1^{er} juillet 2004 sous contrainte d'être classé en liste rouge OMI des ports non-fréquentables.

Dans le second cas, d'une part, un plan d'urgence devrait être prévu en cas de pollution par hydrocarbures, et les mécanismes et conditions d'indemnisations définis; d'autre part, la définition de conditions de mise en place d'installation "de réception" (huiles et autres déchets des navires qui pourraient polluer l'environnement portuaire et marin) des navires par le PAPN doit être étudié: pour ces différents aspects, les termes de référence d'études spécifiques doivent être rédigés avant d'envisager les mesures à prendre.

Au nombre des projets retenus, pour près de 34 MdF CFA, on trouve :

- la construction d'un terminal à conteneurs et l'aménagement du quai à bois,
- la réfection des réseaux et routes, et la réhabilitation de la digue extérieure,
- la mise en place d'un guichet unique et l'organisation d'une zone franche.

Au titre de projets complémentaires à hauteur de 6 MdF CFA, dans lesquels l'Etat serait plus impliqué financièrement, on trouve:

- la réorganisation du port de pêche,
- l'acquisition de vedettes de surveillance et hydrographiques,
- le soutien, avec aide financière mais sans participation, à la création d'un armement national,
- l'installation, le trafic croissant, d'un train de dragage et d'un dock flottant à terme.

On constate que le PAPN, sur les bases de la DPST, s'est impliqué dans une libéralisation des opérateurs des différents services aux utilisateurs du port: cette implication doit se poursuivre afin que le port joue son rôle de port d'éclatement et de transit au sein de la sous-région. Comme l'ont fait remarquer à juste titre des représentants de l'Administration maritime du Congo, il faut toujours avoir à l'esprit que les armateurs internationaux ne choisissent jamais un port, mais choisissent une chaîne de transport. L'optimisme doit donc être tempéré de réalisme: si tous les maillons de l'axe transéquatorial ne sont pas réhabilités en parallèle, il ne sera pas aisément de reconquérir un trafic de transit.

REPUBLIQUE DU CONGO

PLAN NATIONAL DES TRANSPORTS



Annexes

Sous-secteur maritime

tableau 17 Evolution du trafic au port public et port pétrolier de Djéno

Nature du trafic	2001 Cumul (1)	2002 Cumul (2)	Variation (1)/(2) %
PORt PUBLIC			
Débarquement			
Vracs liquides			
Hydrocarbures	18297,29	98435,77	437,98 %
Autres	2336,14	781,09	-66,57 %
TOTAL	20633,43	99216,86	380,85 %
Vracs solides			
Blé	18350,44	34059,51	85,61 %
Autres	-	-	
Total	18350,44	34059,51	85,61 %
Divers			
Conteneurisés	279537,76	357349,85	27,84 %
Non conteneurisés	409752,95	375624,18	-8,33 %
Total	689290,71	732974,03	6,34 %
Pêche locale	4735,73	5145,70	8,66 %
Total débarquement	733010,31	871396,10	18,88 %
Embarquement			
Vracs liquides	187017,22	192547,02	2,96 %
Hydrocarbures	0,00	0,00	-
Autres			
Total	187017,22	192547,02	2,96 %
Vracs solides			
Autres	1635,18	4314,41	163,85 %
Total	1635,18	4314,41	163,85 %
Bois eucalyptus	263951,60	70,85	-99,97 %
Bois			
Conteneurisés	3746,04	7949,31	112,21 %
Non conteneurisés	125255,17	168198,18	34,28 %
Total	129001,21	176147,49	36,55 %
Divers			
Conteneurisés	108080,05	170755,13	57,99 %
Non conteneurisés	26721,33	32420,04	21,33 %
Total	134801,38	203175,17	50,72 %
Total Embarquement	716406,59	576254,94	-19,56 %
Total embarquement + débarquement	1449416,90	1447651,04	-0,12 %
Availlements			
Hydrocarbures	10497,91	29859,70	184,43 %
Eau	35118,00	45655,00	30,03 %
Total	45615,91	75514,70	65,57 %
PORt PUBLIC	1495032,81	1523175,74	1,88 %
TERMINAL DJENO			
Pétrole brut	6481196,35	5763037,47	-11,08 %
TOTAL GENERAL	7976229,16	7286213,21	-8,65 %

tableau 18 Evolution mensuelle du trafic par type de conditionnement (avitaillements et pétrole brut inclus)

Mois	DEBARQUEMENT				EMBARQUEMENT				AVITAILLEMENT	TOTAL GENERAL
	Vracs liquides	vracs solides	Autres	Total	Vracs liquides	vracs solides	Autres	Total		
Janvier	6350,36	11149,93	78253,39	95753,68	562881,91	0,00	59315,81	622197,72	11999,12	729950,52
Février	0,00	0,00	40787,49	40787,49	797388,19	0,00	34590,44	831978,63	6118,76	878884,88
Mars	6000,00	4000,00	50894,73	60894,73	634603,92	2210,00	18506,53	655320,45	8025,57	72420,75
Avril	430,73	8199,99	49447,65	58078,37	820521,41	0,00	26531,60	847053,01	5914,46	911045,84
Mai	5457,49	0,00	11541,10	82998,59	494485,99	2104,41	26379,95	522970,35	8265,42	614234,36
Juin	1500,00	10709,59	93110,95	105320,54	795074,44	0,00	29973,64	825048,08	7144,61	937513,23
Juillet	26322,07	0,00	78160,19	104482,26	387884,22	0,00	39769,52	427653,74	8443,42	540579,42
Août	8599,33	0,00	72846,43	81445,76	426728,82	0,00	34350,13	461078,95	7049,89	549574,60
Septembre	44427,88	0,00	85190,59	129618,47	643641,79	0,00	41741,24	385383,03	9087,80	824089,30
Octobre	129,00	0,00	111887,21	112016,21	392373,80	0,00	68234,65	460608,45	3465,65	576090,31
Total 2002 partiel	99216,86	34059,51	738119,73	87396,10	5955584,49	4314,41	379393,51	6339292,41	75514,70	7286203,21
Total 2001 rappel	20633,43	18350,44	694026,44	733010,31	6668213,57	1635,18	527754,19	7197602,94	45615,91	7976229,16

**tableau 19 Evolution mensuelle du trafic par type de conditionnement
(avitaillements et pétrole brut exclus)**

Mois	DEBARQUEMENT				EMBARQUEMENT				TOTAL GENERAL
	Vracs liquides	vracs solides	Autres	Total	Vracs liquides	vracs solides	Autres	Total	
Janvier	6350,36	11149,93	78253,39	95753,68	39107,11	0,00	59315,81	98422,91	19417,59
Février	0,00	0,00	40787,49	40787,49	0,00	0,00	34590,44	34590,44	75377,93
Mars	6000,00	4000,00	50894,73	60894,73	27448,65	2210,00	18506,53	48165,18	109059,91
Avril	430,73	8199,99	49447,65	58078,37	39000,51	0,00	26531,60	65532,11	123610,48
Mai	5457,49	0,00	11541,10	82998,59	0,00	2104,41	26379,95	28484,36	111482,95
Juin	1500,00	10709,59	93110,95	105320,54	43290,04	0,00	29973,64	73263,68	178584,22
Juillet	26322,07	0,00	78160,19	104482,26	0,00	0,00	39769,52	39769,51	144251,77
Août	8599,33	0,00	72846,43	81445,76	43700,71	0,00	34350,13	78050,84	159496,60
Septembre	44427,88	0,00	85190,59	129618,47	0,00	0,00	41741,24	41741,25	171359,72
Octobre	129,00	0,00	111887,21	112016,21	0,00	0,00	68234,65	68234,65	180250,86
Novembre									
Décembre									
Total 2002	99216,86	34059,51	738119,73	87396,10	192547,02	4314,41	379393,51	576254,94	1447651,04
Total 2001	20633,43	18350,44	694026,44	733010,31	187017,22	1635,18	527754,19	716406,59	1449416,90