



Port Autonome de Pointe Noire



EXPO BETON 3^{ème} Edition

LE CORRIDOR OUEST DE LA RDC

PROJETS A DEVELOPPER & OPPORTUNITES

SESSION I

INFRASTRUCTURES: Etat des lieux des Infrastructures multimodales

POSSIBILITES DE DESSERTE DU CORRIDOR OUEST DE LA RDC A PARTIR DU PORT DE POINTE-NOIRE

Par: Jean Jacques MOMBO
Directeur de l'Equipement et des Infrastructures

KINSHASA, le 19 Septembre 2018



PLAN DE PRÉSENTATION

- I. Présentation du Port de Pointe-Noire
- II. Capacités actuelles du Port de Pointe-Noire
- III. Perspectives de développement du Port de Pointe-Noire
- IV. Mesures de facilitation en cours pour le développement du corridor Ouest de la RDC
- V. Autres mesures pour le développement du corridor Ouest de la RDC



I. PRESENTATION DU PORT DE POINTE-NOIRE

Le Port de Pointe-Noire, seul port maritime de la République du Congo, est un port en eau profonde qui a été conçu dans les années 1930 et mis en service en 1939.

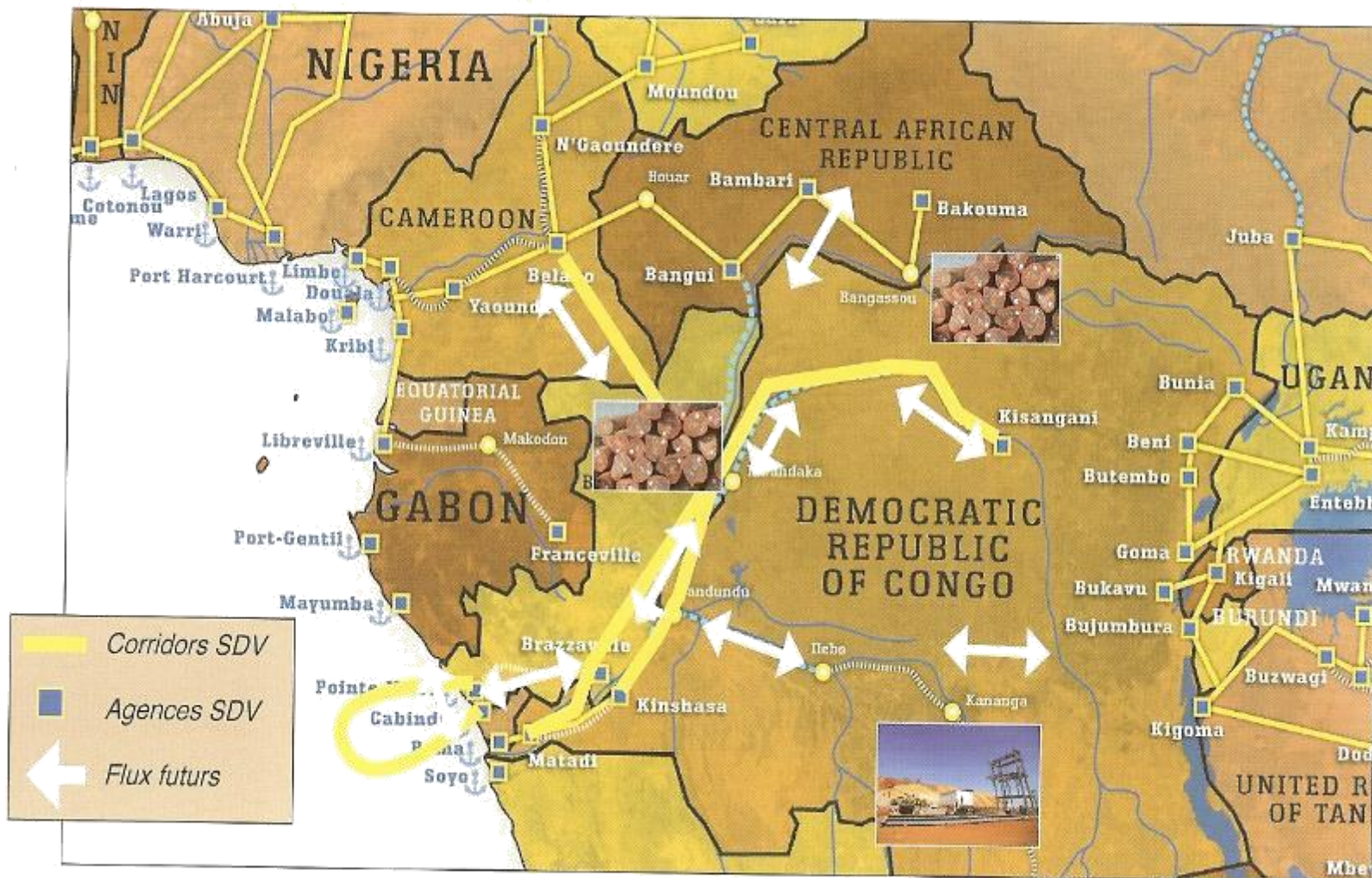
Le port de Pointe-Noire bénéficie d'atouts majeurs et a une vocation de transit et de transbordement. Il joue, grâce à un système multimodal de transport comprenant le chemin de fer, les voies routières et fluviales, un rôle primordial dans le développement et l'intégration socio-économique du Congo et des pays de la sous région Afrique Centrale

Sous sa forme de gestion actuelle, le port Autonome de Pointe-Noire a été créé par Ordonnance n°2-2000 du 16 février 2000 comme étant un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie de gestion.

Pour gérer ses activités commerciales, le port autonome de Pointe-Noire dispose d'un domaine foncier une superficie globale de 2.440 ha . Il dispose également de deux sites réservés à la création et au développement des plateformes logistiques (ports secs) de superficie globale de 780,34 ha à Tchiamba Nzassi et à Liambou.



DESSERTE DU CORRIDOR OUEST DE LA RDC VIA LE PORT DE POINTE-NOIRE





LE PORT DE Port Autonome de Pointe Noire

DU





DOMAINE PORTUAIRE Y COMPRIS LES PORTS SECS





II- CAPACITÉS ACTUELLES DU PAPN

Pour traiter l'ensemble de son trafic, le Port de Pointe-Noire dispose de 13 postes à quai de longueur cumulée égale à 3.050 ml dont 1500 ml à -15m de profondeur pour l'accueil des navires.

Il dispose également :

- 01 terminal à conteneurs
- 03 parcs à bois
- 02 zones pour la logistique pétrolière
- 01 zone de stockage des vrac liquides
- 01 zone de traitement des vrac solides (clinker, charbon, gypse, etc.)
- 01 zone dédiée au trafic des céréales

Grâce à ces infrastructures et à l'utilisation d'un outillage portuaire performant et adapté (portiques de quai, portiques de parc, grues, engins de manutention, tracteurs, remorques, etc.), la capacité actuelle du Port est de 12 millions de tonnes environ dont 9 millions pour le trafic des conteneurs et 3 millions pour les autres trafics.

CAPACITES ACTUELLES DU PAPP





III. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU PAPN

Dans les conditions actuelles on relève tout de même un déficit de 3 à 4 postes à quai, qui devra être comblé à l'issue de la mise en œuvre de la phase d'urgence du nouveau plan directeur de développement du Port de Pointe-Noire.

Dans ce cadre, il sera construit:

- 320 ml de quai à -12,50 m (quai polyvalent);
- 360 ml de quai à -12,50 m (quai multi fonction)
- 600 ml de quai à -5 m pour le nouveau port de pêche
- une darse pour la réparation navale.

Le démarrage des travaux est prévu en mars 2019 pour une durée d'exécution de 36 mois. Le coût des travaux est de 122.000.000 €.

A la fin des travaux de la phase d'urgence le linéaire des quais passera de 3050 m à 4600 m ce qui permettra de porter la la capacité de traitement du trafic au PAPN à 20 millions de tonnes par an et plus.



PROJETS A REALISER DANS LE CADRE DE LA PHASE D'URGENCE

Port Autonome de Pointe-Noire





PLAN DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT DU PAPN A MOYEN ET LONG TERME

Tenant compte de la pression démographique urbaine et des difficultés souvent enregistrées pour récupérer des espaces spoliés ou acquérir de nouveaux espaces dans la ville, le PAPN a mis en place depuis plusieurs années une politique visant à gagner de nouveaux terre-pleins sur la mer. C'est ainsi que, tous les matériaux issus des dragages d'entretien ou d'approfondissement des accès nautiques ne sont plus clapés en mer, mais systématiquement réutilisés pour l'aménagement des terre-pleins.

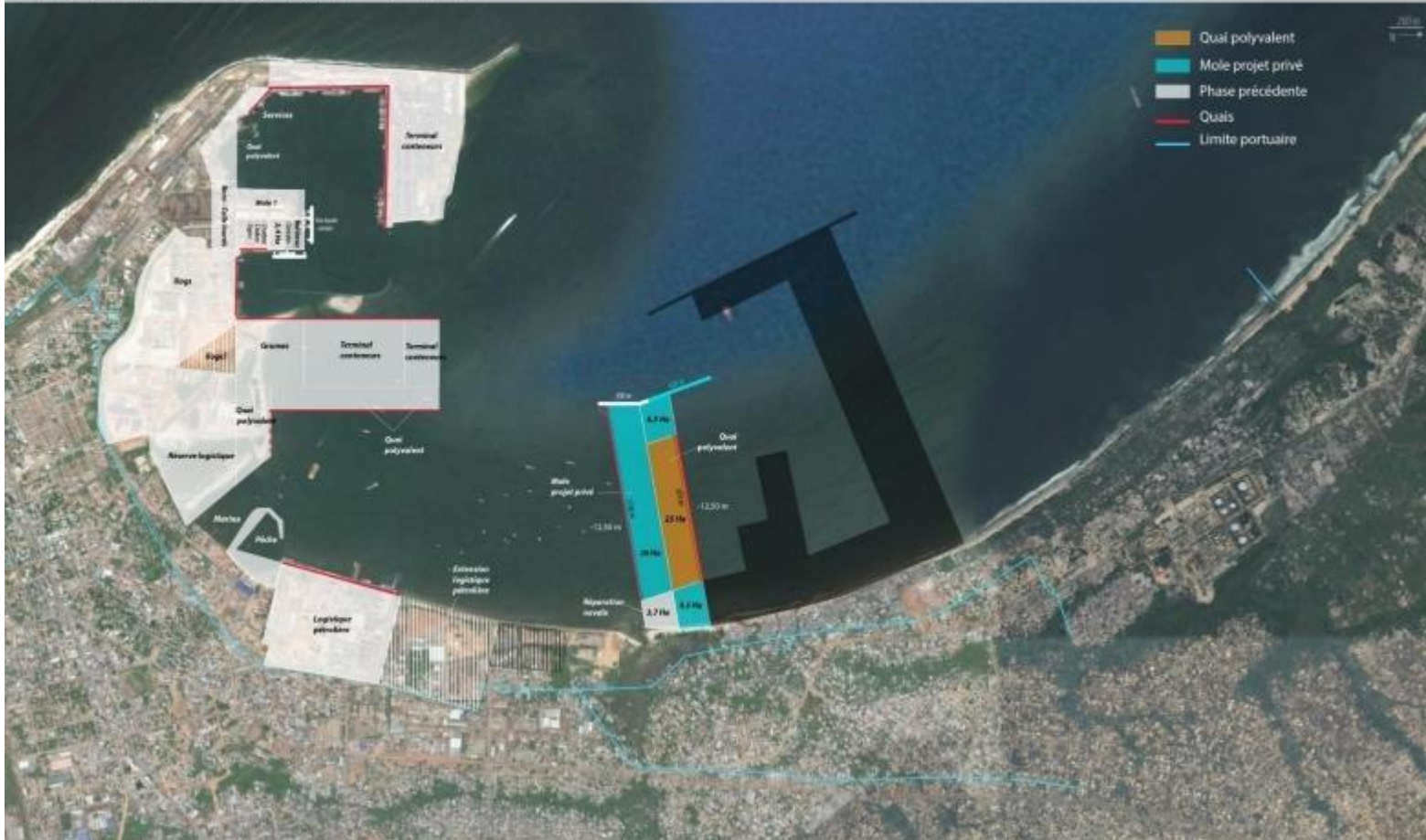
C'est sur ce principe que la majeure partie des terre-pleins du terminal à conteneurs (22 ha), du Môle 1 (14 ha), de la zone ILOGS (38 ha) et du nouveau Môle Est (126,4 ha) ont été réalisés ; ce qui représente à ce jour plus de la moitié de la superficie globale du port public.

Cette expérience devra se poursuivre au cours des prochaines opérations de dragage, et en fonction des besoins, par la création de nouveaux terre-pleins dans la partie Nord de la baie de Pointe-Noire.



TERRE-PLEINS GAGNES SUR LA MER

PORT DE POINTE NOIRE - Schéma directeur - Variante 4a





IV. MESURES DE FACILITATION POUR LE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR OUEST DE LA RDC

Projet n° 1 : Installations portuaires

- Elaboration du plan de circulation du PAPN
- Détermination des points de contrôle unique dans le port
- Amélioration du zoning dans l'enceinte portuaire
- Harmonisation des horaires des acteurs de la place portuaire
- Electrification des MAD et bureaux de Douanes dans l'enceinte portuaire

Projet n° 2 : Simplification des procédures de passage portuaire

- Elaboration de la cartographie des procédures existantes au PAPN
- Mesure des délais et des coûts du passage portuaire à Pointe-Noire
- Propositions d'optimisation des procédures transverses de passage portuaire
- Elaboration d'un manuel de procédures transverses de tous les acteurs (publics et privés) du passage portuaire

Projet n° 3 : Amélioration et simplification des formalités douanières

- Amélioration des procédures et formalités douanières : transbordement maritime, transmission électronique du manifeste, transit national et international
- Amélioration l'analyse de risque
- Mise en place d'un statut d'opérateur fiable

Projet n°4 : Interconnexion des systèmes d'information

- Interconnexion des systèmes d'information SYDONIA / GUD/ SEG / OSCAR / CARGO / CGPSI / BESC / SYSTAF / NIU
- Proposition d'un système communautaire portuaire

Projet n° 5 : Amélioration de la gouvernance

- Identification des acteurs dont l'action impacte les délais et les coûts du passage portuaire
- Proposition d'une vision stratégique du Gouvernement et du PAPN dans le domaine du commerce transfrontalier en son volet maritime et portuaire
- Proposition d'un organe technique de coordination des mesures de police et d'administration des ministères de tutelle
- Renforcement de la communication, de la gouvernance et de la transparence au sein de la communauté portuaire



Port Autonome de Pointe-Noire

V. AUTRES MESURES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR OUEST DE LA RDC

- Réseaux routiers, notamment la route nationale N°1
- Réseau ferroviaire, notamment la ligne Pointe-Noire - Brazzaville
- Les voies fluviales , notamment le barging entre Brazzaville et Kinshasa
- Construction d'un pont rail route entre Brazzaville et Kinshasa
- Facilité de passage aux frontières (formalités douanières)
- Sensibilisation et formation des acteurs opérant aux frontières sur le transit
- Mise en place du BL direct sur Kinshasa
- Transit time au pays de transit (4 jours sur Kinshasa actuellement)

An aerial night photograph showing a city's lights in the background and a large industrial port facility in the foreground. The port is brightly lit with yellow and white lights, revealing various structures, cranes, and shipping containers. The city lights are a dense pattern of small white and yellow dots. The overall scene is dark, with the lights providing the primary illumination.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

www.papn-cg.org