



FICHE D'INTERVENTION PPECF



N° Contrat	Titre et lieu de l'intervention			Pays			
C078	Etude des modalités d'amélioration des conditions de transport et de la compétitivité de la filière bois du nord Congo			Congo			
Thématique ¹							
1	Systèmes de certification	7	EFIR	13	Gestion et protection de la faune	19	Traçabilité
2	Réseaux professionnels	8	Social interne	14	HVC	20	Etude / Diagnostic / Plan d'action
3	Conditions cadres gestion durable	9	Populations riveraines	15	Management	21	Marketing
4	Partenariat au niveau paysage	10	Populations autochtones	16	Suivi-évaluation	22	Communication / sensibilisation
5	Légal et réglementaire	11	Développement local	17	Hygiène, Sécurité, Santé	23	Monitoring PPECF
6	Technique aménagement	12	Environnemental	18	Formation/coaching	24	Facilitation et avis externes

Bénéficiaire(s)	Types	Prestataire(s)	Mode d'attribution
Acteurs du secteur forêt du Congo	Administration, concessionnaires, société civile	FRMi	AO International

Montant total de l'intervention (Euro)	Financement PPECF (Euro)	Cofinancement bénéficiaire(s)	Signature (date)	Durée prévue	Durée effective
76.400	76.400	0 % de l'intervention 0 % des honoraires	09.11.2015	5 mois	11 mois

Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> ▪ intervention qui a été proposée en février 2014 par FRM en gré à gré mais comme le volume financier de l'activité était trop important, la COMIFAC et la KfW ont insisté à ce qu'un AO international soit lancé. Six bureaux ont été invités à soumissionner début 2015: Terea, Oréade-Brèche, FRMi, ONFi, ADE et BDPA. Seul FRMi a déposé une offre et a obtenu le marché ; ▪ l'offre FRM comprenait les honoraires de quatre Experts Consultants (35 Jrs pour l'Economiste forestier - Chef de Mission ; 15 Jrs pour l'expert en logistique et transport ; 15 Jrs pour le Juriste-fiscaliste ; 30 Jrs pour le spécialiste en aménagement forestier); le transport international (billet d'avion) et les per diem (150 € /Jr) des experts ; ▪ les mois supplémentaires d'activité s'expliquent entre autres par le temps de préparation de l'atelier, de restitution et validation de l'étude en collaboration avec l'administration congolaise en charge des forêts.

Principes et critères du référentiel FSC
Principe 5 : L'Organisation doit gérer efficacement les divers produits et services de l'Unité de Gestion afin de préserver ou d'accroître à long terme la viabilité économique et la variété des bénéfices environnementaux et sociaux.
Mots clés
Etude socio-économique, compétitivité, logistique, frais de transport, certification forestière, Congo
Résumé de l'intervention
Les forêts situées dans la moitié nord de la République du Congo représentent environ 60% du total des concessions concédées au Congo (13 Millions d'ha) et revêtent une importance cruciale (en termes de surface et volume exploitable). La mise en valeur de ce massif forestier a particulièrement contribué au développement socio-économique du Nord-Congo, notamment avec la création d'un réseau routier qui dessert toutes les localités

¹

Thématique principale	Thématique secondaire	Thématique tertiaire
-----------------------	-----------------------	----------------------

et relie cette zone non seulement, avec Brazzaville, mais aussi avec les pays frontaliers que sont le Cameroun et la République Centrafricaine (RCA). Dans les années 1980, les productions forestières du Nord-Congo, encore limitées, étaient transportées par voie fluviale (flottage ou sur barges) jusqu'au port de Brazzaville. Ensuite, les grumes étaient acheminées par train (CFCO) au port de Pointe-Noire. Mais, jusqu'à une période récente, la situation avait totalement changé puisque l'exportation des productions forestières et industrielles (grumes et produits transformés) du Nord-Congo se faisait uniquement par le port de Douala au Cameroun avec un transport routier via la République Centrafricaine (RCA) et/ou le Cameroun. Cela a entraîné une dégradation conséquente de la compétitivité et de l'impact économique de cette activité au Congo.

Malgré ces évolutions dans les infrastructures de transport desservant les concessions forestières du Nord Congo, les coûts d'évacuation des bois depuis les forêts jusqu'aux différents ports d'exportation représentent 50 à 70% des prix de revient FOB, freinant fortement le développement et la diversification des productions.

Les conditions d'évacuation sont en phase d'être modifiées avec l'ouverture (en cours) de l'axe de sortie vers le sud Congo, jusqu'à Pointe-Noire, désormais utilisée pour évacuer une partie des bois. A cela s'est ajouté l'engorgement du port de Douala qui a prévalu pendant des mois, immobilisant des stocks considérables au port avec des conséquences très négatives sur la trésorerie de la plupart des exploitants forestiers. Il s'est donc, avéré crucial d'évaluer la situation actuelle sous l'angle logistique afin de développer la compétitivité des produits forestiers de cette région, d'assurer la transformation industrielle dans le pays et promouvoir la commercialisation vers les différents marchés (locaux, interafricains, européens, asiatiques). L'étude comparative sur les coûts d'acheminement des bois vers Douala et d'autres ports, tels que Pointe Noire et Kribi, a été réalisée entre Novembre 2015 et Octobre 2016 par le prestataire en collaboration avec le Ministère congolais en charge des forêts (MEFDDE).

L'étude a permis entre autres de :

- produire et mettre à jour des données socio-économiques comparatives et d'appréciation sur les différents corridors logistiques d'évacuation des produits forestiers du Nord-Congo, à savoir : Pointe-Noire, Owando, Douala et Kribi. L'étude a bien mis en évidence les avantages et les contraintes de chaque port, en fonction de la localisation géographique des concessions ;
- observer que les concessionnaires forestiers du Nord-Congo sont confrontés à deux enjeux principaux:
 - ✓ un doublement voire un triplement potentiel de la production durable à l'horizon 2025;
 - ✓ un handicap logistique actuel de l'ordre de 80€ à 100€/m³ (52 000 à 66 000 FCFA/m³) par rapport à leurs homologues de la façade Atlantique ;
- identifier un axe de transport de moindre coût. La qualification a été établie sur 3 critères avec pour chacun 3 niveaux :
 - ✓ impact sur la compétitivité de la logistique des concessions du Nord-Congo ;
 - ✓ ressources nécessaires pour mettre en œuvre l'amélioration proposée ;
 - ✓ le délai de mise en œuvre de la proposition ;
- formuler des propositions d'actions visant à améliorer les conditions logistiques sur cet axe.
 - ✓ une des mesures les plus intéressantes consisterait à atténuer la fiscalité des produits forestiers mobilisés par les modes fluviaux et ferroviaires apportant ainsi un double avantage de réduction du poids fiscal et de dynamisation des modes les moins onéreux mais actuellement en souscapacité.






Globalement, il est ressorti que l'infrastructure routière est en plein développement et va offrir de plus en plus des solutions fiables (peu soumises aux aléas climatiques), rapides et prévisibles, dimension-clef en logistique. Le transport fluvial quant à lui représente une option peu coûteuse et fiable qui est déjà utilisée intensivement par plusieurs opérateurs. L'étude montre aussi que le transport ferroviaire étant en situation de choix ou de limitation de capacité, tend à privilégier le trafic voyageur et des marchandises (reconnu à plus forte valeur ajoutée que les bois).

Commentaires

La conduite de l'étude a été de bout en bout supervisée par le Ministère de l'Economie Forestière et du Développement Durable du Congo qui a par ailleurs organisé un atelier de restitution/validation des résultats de cette étude le 4 octobre 2016 à Brazzaville en présence des différents acteurs du secteur forêt du Congo.

Principaux produits livrés, résultats enregistrés et impacts observés depuis l'intervention

- un rapport final de l'étude de 183 pages (Octobre 2016) abordant principalement 05 thématiques :
 - ✓ contexte et objectifs de la mission et Introduction aux corridors logistiques ;
 - ✓ les Flux physiques de Produits Forestiers du Nord-Congo ;
 - ✓ la logistique des produits forestiers par Mode et Les Corridors Logistiques ;
 - ✓ les coûts et taxes de mobilisation des produits forestiers par corridor ;
 - ✓ analyse logistico-économique et recommandations.
- une liste des acteurs présents à l'atelier de validation de l'étude en annexe du rapport.

<p>Utilité des résultats de l'intervention pour le bénéficiaire</p> <p>L'étude laisse envisager des gains potentiels de 25% sur les coûts de logistique ce qui permettrait à un ensemble de produits forestiers abondant dans le nord-Congo à franchir le seuil de la rentabilité. Ceci permettra de promouvoir/exploiter de nouvelles essences et ainsi de réduire la pression sur les quelques essences exploitées jusqu'à présent. Une exploitation plus durable devrait en être logiquement le résultat à long terme.</p>
<p>Utilité des résultats de l'intervention pour une autre structure / un autre concessionnaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'étude a permis de fournir à l'ensemble des acteurs du secteur forêt du Congo (principalement le MEFDDE et les concessionnaires) des données socio-économiques actualisées et des propositions concrètes relatives à la compétitivité de la filière bois du Nord-Congo ; ▪ elle a également permis d'analyser les effets induits sur le développement économique local et sur la fiscalité nationale.
<p>Utilité des résultats de l'intervention pour les partenaires techniques et financiers</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ un certain nombre de partenaires techniques et financiers qui ont pris part à l'atelier de restitution de l'étude capitaliseront sur les résultats pour affiner leur stratégies/appuis respectifs pour renforcer la compétitivité du bois au nord Congo ; ▪ l'étude pourrait également être capitalisée au sein d'organisations techniques de promotion de la compétitivité du bois tropical, tel l'ATIBT.
<p>Leçons apprises / conseils / sujets à approfondir en phase II</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les TdR devraient déjà spécifier que le taux journalier pour les experts ne doit pas dépasser les 650€/jr. La structure du budget, comme proposée dans le dossier d'AO et calqué sur la première proposition de FRMi permettait aux bureaux de proposer des taux moyens de 790€ (per diems inclusifs). Et comme la proposition technique reposait à 80% sur les CV proposés, cela laissait à FRMi toute la latitude de proposer les taux moyens les plus élevés dans l'offre financière. Pas étonnant donc, que seul FRMi ait déposé une offre et que l'offre financière corresponde à la somme maximale autorisée. Au lieu de faire jouer la concurrence, l'AO a entraîné non seulement un délai d'un an dans le démarrage de l'activité mais probablement aussi un surcoût de 13.000€. L'organisation d'AO en phase II doit impérativement être plus ouverte, sinon il vaut mieux passer directement en gré à gré en appliquant les tarifs maximaux et en vérifiant si le nombre de journées de mission est en adéquation avec les services demandés ; ▪ il a été démontré que certains corridors pouvaient potentiellement apporter une réduction de coût significative, notamment en mobilisant le transport fluvial et autant que possible le transport ferroviaire, toutefois et malgré la tenue d'un atelier de restitution des résultats de l'étude, cette dernière ne semble pas encore (à confirmer par une enquête auprès des concessionnaires en phase II) avoir induit de changements de comportement chez les exploitants jusqu'à présent.
<p>Documentation disponible sur le site web www.ppecf-comifac.com</p> <p> TdR C078</p> <p> Rapport « Modalités d'amélioration du transport et la compétitivité de la filière bois du nord Congo »</p>
<p>Autres documents en relation avec cette étude sur le site web www.ppecf-comifac.com</p> <p> Étude marketing des bois tropicaux certifiés- ATIBT (C051)</p> <p> Etude coûts et bénéfices de la certification forestière (C062)</p> <p> Référentiel des bonnes pratiques de la phase mécanisée de l'exploitation forestière (C101)</p>