

**RÉPUBLIQUE DU CONGO**

**PROGRAMME DE PROMOTION DE L'EXPLOITATION CERTIFIÉE DES  
FORÊTS  
(PPECF)**

**BMZ n° 2008 66 707**

**ETUDE DES MODALITES D'AMELIORATION  
DES CONDITIONS DE TRANSPORT ET DE LA COMPETITIVITE  
DE LA FILIERE BOIS DU NORD CONGO**

**Termes de Référence**

**Décembre 2014**

## **Contexte et justification:**

Alors que les bois des forêts du Sud Congo ont été exploités depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, le massif forestier du nord Congo, qui renferme les 2/3 des forêts de production, n'a été ouvert à l'exploitation que dans les années 70 et n'est véritablement valorisé que depuis une quinzaine d'années (Etat des Forêts 2008). Les bois provenant de ce massif représentent plus de la moitié de la production nationale de grumes issues des forêts naturelles. De plus, il renferme des essences nobles, à forte valeur ajoutée sur le marché international. Les progrès en matière de gestion durable sont appréciables, notamment l'aménagement des concessions forestières, avec 9.937.452 hectares placés sous aménagement, soit 78% de la superficie totale concédée à l'exploitation, dont 3.516.689 hectares sont dotés de plan d'aménagement et 2.500.000 hectares certifiés. Dans le domaine des industries forestières, le taux moyen de transformation est passé de 30 % en 1990 à 60% en 2012, certaines sociétés forestières ayant atteint 95%. Des unités de moulurage, de récupération des bois et de séchage ont été mises en place. L'objectif à court terme est d'atteindre un taux de transformation de 85% prévu par la loi forestière et, à moyen terme, d'interdire l'exportation des grumes.

La mise en valeur de ce massif forestier a beaucoup contribué au développement du Nord-Congo, notamment avec la création d'un réseau routier qui dessert toutes les localités et reliant cette zone non seulement, avec Brazzaville, mais aussi avec les autres pays frontaliers (Cameroun et République Centrafricaine (RCA)).

Dans les années 1980, toutes les productions du Nord-Congo étaient transportés jusqu'à Brazzaville par voie fluviale (flottage ou sur barges), essentiellement depuis la Sangha ou l'Oubangui, puis le fleuve Congo jusqu'à Brazzaville, pour ensuite être acheminés au port de Pointe-Noire par chemin de fer Congo-océan. Le coût de transport fleuve-rail était bien plus faible, mais les capacités étaient plus réduites, le délai plus long et l'acheminement incertain, avec une rupture de charges à Brazzaville, et des pertes d'une partie des bois flottés ou volés durant le transport jusqu'au port de Brazzaville.

Actuellement, toutes les productions forestières et industrielles à l'export (grumes et produits transformés) du Nord-Congo transitent par route, par le Cameroun et la RCA jusqu'au port de Douala. Le coût d'évacuation de ces produits jusqu'au port de Douala s'en trouve renchéri. A cela, il faut ajouter une parafiscalité importante et totalement illégale, le long de la route d'évacuation. Cela représente également une perte économique pour le Congo. Certains exploitants sont beaucoup pénalisés, notamment ceux dont les produits transitent par la RCA, à cause des conflits politiques et militaires que connaît ce pays, ces dernières années.

Des nombreux projets et travaux d'aménagement du territoire national, notamment la modernisation et l'extension d'un réseau routier, ferroviaire et fluvial, sont en cours au Congo, ce qui devrait améliorer les conditions de transport et d'export des bois. Ainsi, le fleuve-rail pourrait redevenir attrayante et avoir un impact positif sur la compétitivité des bois du Nord-Congo, à travers la réduction des coûts de revient. Ce qui pourrait avoir pour

un effet d'entraînement positif, notamment l'amélioration de la compétitivité de la filière bois du nord Congo et la mise en place d'autres services connexes, la création des nouveaux emplois, avec un impact sur le développement durable de la croissance économique de la zone.

Ainsi, les bois produits au Nord Congo pourraient retrouver de la compétitivité sur les marchés des bois tropicaux africains et dynamiser les productions sous aménagement durable des forêts dans cette zone. De nouvelles essences pourraient aussi trouver une rentabilité qu'elles n'ont pas actuellement et des investissements à long terme, tels ceux liés à la gestion durable, bénéficieraient d'une meilleure visibilité.

Il est donc nécessaire de disposer de nouvelles données socioéconomiques comparatives d'appréciation sur ces deux différentes voies d'évacuation des produits forestiers du Nord-Congo à l'export, pour une meilleure compétitivité de la filière.

## **2-Objectifs de l'étude**

### **Objectif Global :**

Amélioration des conditions d'évacuation des produits forestiers du Nord Congo à l'export et de la compétitivité de la filière bois, à travers l'identification et l'utilisation d'un axe de transport à moindre coût.

### **Objectifs spécifiques :**

- Analyse des coûts de transport (y compris la parafiscalité), de transit et de douane des bois destinés à l'exportation, suivant les différents axes d'évacuation actuels et en tenant compte des perspectives d'amélioration et d'extension du réseau routier et ferroviaire, ainsi des productions des bois et produits de bois actuelles et prévisionnelles ;
- Analyse de la fiscalité forestière pour les différents groupes d'essences (essences objectifs et secondaires) en rapport avec les prix FOB, en tenant compte des différents axes d'évacuation à l'exportation;
- Schéma chiffré (coût au m<sup>3</sup>) d'évacuation des bois et produits de bois à l'exportation, à coûts de transport moins élevés et garantissant une compétitivité de la filière bois du Nord-Congo, en tenant compte des différents projets de modernisation et d'extension du réseau routier et ferroviaire;
- Proposition de mesures visant une meilleure valorisation des essences secondaires du Nord-Congo, en tenant compte du choix formulé sur l'axe d'évacuation présentant des coûts de transport moins élevés;
- Formulation des mesures complémentaires visant à améliorer la compétitivité des bois et produits des bois à l'exportation.

### **Résultats attendus:**

- Les coûts de transport (y compris la parafiscalité), de transit et de douane des bois destinés à l'exportation, suivant les différents axes d'évacuation actuels et en tenant

compte des perspectives d'amélioration et d'extension du réseau routier et ferroviaire est réalisée sont analysés;

- La fiscalité forestière pour les différents groupes d'essences (essences objectifs et secondaires) en rapport avec les prix FOB est analysée;
- L'axe d'évacuation des bois et produits de bois à l'exportation, à coût de transport moins élevé et garantissant une compétitivité de la filière bois du Nord Congo, est schématisé et chiffré au m<sup>3</sup>;
- Les mesures visant une meilleure valorisation des essences secondaires du Nord-Congo, en tenant compte du choix formulé sur l'axe d'évacuation présentant des coûts de transport moins élevés sont formulées;
- Les mesures d'accompagnement visant à améliorer la compétitivité des bois et produits des bois à l'exportation sont proposées (notamment la fiscalité).

### **Activités à réaliser**

Phase 1 : proposition des mesures favorables à une meilleure compétitivité des bois du Nord Congo par une amélioration des modalités d'évacuation

Cette phase 1 vise à comprendre et à quantifier les flux de bois actuels depuis le Nord-Congo et à étudier les perspectives d'évolution de ces flux, ainsi que les leviers qui pourraient influencer cette évolution. Cela passe par une quantification des productions et des exportations, par une description des différents scénarios des voies d'évacuation possibles, une évaluation des coûts de transport et de leurs structures. In fine cette phase débouchera sur des conclusions qui pourront être débattues lors de l'atelier prévu en Phase 2. **Cette phase nécessitera, outre les sociétés forestières, la collaboration des principaux acteurs de la filière, notamment : l'administration forestière, le port de Douala, le port de Pointe noire, les administrations impliquées (douanes, grands travaux, gendarmerie, transitaires, etc.).**

- a) Compilation et analyse des données sur les productions du Nord Congo sur les 5 dernières années

Les données disponibles seront compilées et analysées : rapport banque mondiale 2006; état des Forêts du Bassin du Congo 2008, 2010 et 2013; rapport de mission PAGEF « étude sur les impacts économiques et sociaux de la filière forêt-bois en République du Congo », 2013; etc.

Ces informations seront complétées et consolidées auprès de l'Administration forestière, du SCPFE (données d'exportation) et des producteurs.

Il s'agira de présenter les productions annuelles des forêts du Nord Congo par essence (volumes grumes), et les volumes des produits transformés vendus localement ou exportés. Une analyse comparative sera faite sur le nombre d'essences exploitées dans la sous-région, en mettant en exergue celles considérées comme secondaires au Congo et faiblement exploitées.

## b) Perspectives d'évolution des productions sous aménagement durable

---

Le niveau d'avancement de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'aménagement **par les entreprises**, dans les départements de la Sangha et de la Likouala sera-présenté par Unité Forestière d'Aménagement. Les prévisions de production des plans d'aménagement élaborés seront comparées avec les productions effectivement réalisées ces 5 dernières années, afin de mesurer le niveau de valorisation actuelle des forêts du Nord-Congo et les perspectives d'évolution, liées à une meilleure valorisation des UFA et à une diversification des productions.

Un outil simple de modélisation de l'évolution des productions dans le temps sera élaboré, intégrant les données sur les ressources disponibles (Plans d'aménagement) et des hypothèses de valorisation (niveau de prélèvement des différentes essences).

## c) marchés actuels et évolution

---

Les débouchés actuels des bois du Nord-Congo seront passés en revue, afin d'identifier les principaux marchés sur lesquels ils sont écoulés : export par voie maritime via Douala ou Pointe-Noire, export régional par voie terrestre, ventes sur le marché national.

Les perspectives d'évolution, avec notamment une possible augmentation de la part des ventes sur les marchés nationaux et régionaux, seront discutées avec les exploitants industriels et des intervenants du négoce des bois tropicaux.

## d) Revue de la fiscalité sur les produits forestiers du Nord Congo et analyse des coûts de transport

---

Les taxes forestières appliquées au Congo seront analysées suivant les différents groupes d'essences (essences objectifs et essences secondaires). Il s'agira également de compiler et d'analyser les coûts de transport et les autres taxes perçues au titre du transport au Congo, en RCA et au Cameroun, ainsi que les droits de douane en vigueur. Les informations seront obtenues, à travers une revue des textes en vigueur et par des entretiens avec les administrations et les opérateurs du secteur forestier (société forestières et industrielles, transporteurs, transitaires, société de logistique,...).

L'étude s'attèlera également à identifier les taxes parafiscales et à quantifier leurs coûts, particulièrement importants pour la traversée de la RCA et du Cameroun, afin d'avoir une appréciation globale réaliste des coûts de transport des productions jusqu'à leur mise à FOB.

L'objectif est également de pouvoir chiffrer les pertes de recettes fiscales engendrées, pour l'Etat congolais par l'export des productions du Nord Congo par le Cameroun, et de voir aussi quels seraient les enjeux socio-économiques d'une relance de l'exportation des bois par le port de Pointe-Noire.

#### e) Évaluation des prestations de service et emplois

L'étude procédera également à la collecte, la compilation et l'analyse des données sur la prestation des différents services au profit des forestiers du Nord-Congo par les sociétés basées notamment au Cameroun. Ce travail permettra de disposer des données sur les types de prestation de services, leurs coûts et les emplois générés. Une évaluation des pertes générées par l'exportation des bois du Nord-Congo, au détriment du Congo, pourrait ainsi être estimée. L'étude fera également une comparaison du montant de la TVA des bois exportés, selon leur voie d'évacuation et de l'impact du différentiel sur le trésor public.

#### f) Examen des flux actuels d'évacuation des bois du Nord Congo

Les différentes voies d'évacuation actuelles seront décrites (distances, temps, état, ruptures de charge, etc.), ainsi que les modes d'organisation du transport par les opérateurs forestiers (sous-traitance notamment). Les flux de bois sur les 5 dernières années seront quantifiés approximativement par grande voie d'évacuation.

#### g) Projets d'amélioration des infrastructures de transport

Des informations seront recherchées sur les différents projets en cours ou à l'étude au niveau national et sous-régional :

- travaux sur les ports de Brazzaville et de Pointe-Noire,
- privatisation et relance du chemin de fer,
- construction de routes au Congo : route Brazzaville/Ouesso-Impfondo, route Pointe-Noire/Brazzaville, Kellé – Etoumbi, Route Pointe –Noire-Loudima-Sibiti- Zanaga-Lékana-Ngo;
- aménagement des voies de navigation (Congo, Sangha, Oubangui);
- construction des routes transnationales:
  - route Ouesso –Sanguéliama;
  - route Ouesso-Enyellé-Bétou-RCA
- etc.

Ces informations permettront de mesurer les incidences possibles au cours des prochaines années sur la capacité de transport, les différents axes et les coûts.

#### h) Etablissement des structures de coût comparées entre les deux possibilités solutions d'évacuation

Sur la base des informations recueillies à travers les activités ci-dessus citées et d'enquêtes auprès des opérateurs forestiers, une structure de coût type sera établie pour le prix de revient des bois FOB aux ports de Douala et de Pointe-Noire (voie fleuve-rail). Une modélisation de l'évolution, dans les prochaines années, de ces structures sera également établie, en fonction des informations collectées sur les projets en cours (cf. ci-dessus).

L'impact de la baisse possible du coût de transport sur la valorisation de nouvelles essences ou de nouveaux produits sera étudié.

La comparaison entre les deux scénarios de transport inclura également un bilan du différentiel de recettes générées pour l'Etat congolais, plus largement des impacts sur l'économie congolaise, et identifiera les autres avantages éventuels à l'une ou l'autre solution, par exemple en terme de traçabilité et contrôle des productions.

Enfin, une évaluation sera faite de l'incidence potentielle des deux options sur la gestion durable des forêts, ainsi que sur la certification forestière.

- i) Identification de mesures favorables au développement de l'exportation des bois du Nord Congo via Pointe-Noire

L'ensemble des données recueillies et des analyses effectuées permettra d'identifier les mesures potentielles à mettre en place pour encourager l'exportation via Pointe-Noire, par exemple :

- incitations aux opérateurs forestiers ou aux transporteurs ;
- compléments aux projets identifiés pour optimiser leur impact ;
- appui éventuel aux investissements à consentir en équipements de transport;
- mesures réglementaires, notamment de simplifications de certaines procédures.

Des partenaires à impliquer dans la mise en œuvre des mesures seront également identifiés et leur rôle sera précisé. Il s'agit des opérateurs forestiers, des administrations des forêts, du transport, des douanes, des impôts, mais aussi des opérateurs de transport, des établissements bancaires, des gestionnaires des ports, etc.

## **PRODUCTION DES DOCUMENTS DESCRIPTIFS DES MESURES PROPOSÉES**

Un rapport détaillé sera fait sur les deux solutions d'évacuation, contenant des recommandations étayées par un argumentaire vérifiable; seront également produits des avants projets de textes juridiques et fiscaux.

## **PHASE 2 : ORGANISATION D'UN SÉMINAIRE NATIONAL DE PRÉSENTATION DES RÉSULTATS ET D'ÉCHANGE**

Ce séminaire, organisé par le MEFDD et le PPECF regroupera les acteurs ci-après :

- les représentants de l'Etat Congolais : différentes administrations concernées (Forêt, transport, impôts, commerce, douane gendarmerie) ;
- certains bailleurs de fonds très impliqués sur cette question des infrastructures et du transport (BAD, AFD, CE, Banque mondiale, etc. );

- les sociétés forestières et industrielles ;
- les autres partenaires concernés (notamment opérateurs de transport).

L'objectif de l'atelier sera de valider le rapport de l'étude, notamment les mesures à mettre en œuvre, en vue d'améliorer les conditions de transport et la compétitivité des bois et produits de bois du Nord-Congo, et de préparer une feuille de route pour leur mise en œuvre, précisant les responsabilités de de chaque acteur.

Les discussions s'appuieront sur les documents de la Phase 1.

### **3- Composition de l'équipe d'étude**

L'équipe d'étude sera composée de :

- un économiste forestier;
- un expert en logistique et transport;
- 1 juriste fiscaliste;
- 1 chargé d'étude spécialiste en aménagement forestier et ressources forestières.

#### Expert n° 1 : économiste forestier (35 j)

Consultant international justifiant d' :

- une connaissance des pratiques internationales en matière de politiques d'incitations à l'investissement dans la filière bois;
- une expérience d'au moins dix ans, démontrée en matière de procédures, règles et pratiques favorables à l'investissement dans la filière bois et des secteurs économiques qui lui sont adossés;
- dix (10) ans d'expérience dans le domaine des forêts;
- la connaissance spécifique des exploitations forestière dans le bassin du Congo est un atout.

#### Expert n° 2 : expert en logistique et transport (15 j)

Consultant international justifiant de :

- dix (10) ans d'expérience dans la logistique et le transport des produits ligneux (grumes et produits transformés);
- la connaissance spécifique des conditions de transports du bois en Afrique centrale est un critère essentiel.

#### Expert n° 3 : juriste fiscaliste (15 j)

Consultant national justifiant d' :

- une connaissance des pratiques internationales en matière de fiscalité d'entreprise, de fiscalité générale et de politiques d'incitation à l'investissement ;
- une expérience d'au moins dix ans, démontrée en matière de simplification des procédures, règles et pratiques favorables à l'investissement dans le secteur forestier au Congo.



- une expérience avérée dans le domaine de la fiscalité et de la législation forestière (en particulier Congolaise) sur le segment de production orienté vers les marchés à l'exportation.

#### Expert n° 4 : un chargé d'étude spécialiste en aménagement forestier et ressources forestières (30i)

Consultant justifiant d' :

- d'une forte expérience dans le Bassin du Congo, dans le domaine de l'aménagement et de l'exploitation forestière. Sa connaissance des contraintes de fonctionnement de ces activités et de leurs coûts, lui garantissant une vision globale de l'ensemble des processus et des systèmes. Il doit justifier d'une bonne connaissance des entreprises forestières du bassin du Congo et en particulier des entreprises opérant au Congo.

Le coût de l'appui technique et du personnel de soutien aux experts principaux doit être inclus dans les honoraires des experts.

### **4-Gestion de l'Etude**

#### 4.1 Organe chargé de la supervision de l'étude

La supervision de l'étude sera placée sous la présidence du MEFDD

#### 4.2 Structure de gestion de l'étude

Le Programme « Promotion de l'exploitation certifiée des forêts PPECF sera chargé du suivi de l'étude.

#### 4.3 Moyens à mettre à disposition par le pouvoir adjudicateur et/ou d'autres intervenants

Le pouvoir adjudicateur s'engage à fournir au Consultant tout appui qu'il lui sera possible de fournir, notamment à travers la COMIFAC et ses représentations nationales (attestation pour visa, etc.).

### **5- Logistique et calendrier**

#### 5.1 Lieux de l'Etude

La base opérationnelle de l'étude sera Brazzaville (Congo), d'où le consultant devra organiser ses rencontres et les visites sur les sites concernés par l'étude.

#### 5.2 Date de début et période mise en œuvre

La date prévue pour le début du projet est fixée au <date>, pour une durée d'exécution jusqu'au rapport final de de 3 mois à partir de cette date.

#### 5.3 Calendrier

Un calendrier doit fixer l'enchaînement chronologique et concret des prestations à exécuter. Il doit montrer les étapes clés de la mission « jalons ».

## 6-Dépenses accessoires

La provision pour dépenses accessoires couvre les dépenses secondaires éligibles encourues dans le cadre de l'étude. Elle ne peut pas être utilisée pour couvrir les coûts incombant au Consultant au titre de ses honoraires, tels que définis ci-dessus. Elle couvre notamment, sur pièces justificatives:

- les frais de déplacement dans la sous-région, dans le cadre de la présente étude ;
- les coûts de réunions de travail et d'organisation d'ateliers éventuels.

Le montant indiqué dans les termes de référence au titre de la provision pour dépenses accessoires n'est qu'un plafond fixé pour ces dépenses accessoires. Il n'est pas nécessaire d'en fournir une estimation exacte et peu importe que les coûts effectivement engagés soient supérieurs ou inférieurs aux estimations des différents postes.

La provision pour dépenses accessoires est de 10.000 euros.

Cette provision pourra être augmentée pendant l'exécution du contrat.

## 7- Présentation et approbation des rapports

Les rapports seront transmis en version électronique au gestionnaire du projet indiqué dans le contrat. Ils devront être rédigés en français. L'approbation de ces rapports d'activité incombe au MEFDD.

Contenu des rapports

| Intitulé du rapport                    | Contenu  | Délai de soumission                    |
|--|--|--|
| Rapport de structuration de la méthode | Présentation détaillée de la méthode et du plan de travail   | 8 jours après le début de la mission   |
| Rapport Intermédiaire                  | Synthèse bibliographique l'enquête.<br>Ce rapport détaillera les deux solutions d'évacuation, contenant des recommandations étayées par un argumentaire vérifiable; seront également produits des avant projets de textes juridiques et fiscaux. | 40 jours après le début de la mission. |
| Rapport final                          | Le rapport final intégrera les observations issues du séminaire organisé dans la phase 2 ainsi que les remarques ou compléments d'informations demandés par le gestionnaire de l'étude.  | 30 jours après la tenue du séminaire.  |

## 8-Evaluation des soumissions

Le choix de l'offre résultera d'une pondération de la qualité technique et du prix selon une clé de répartition 70/30.

Seuls les honoraires sont pris en compte de la notation financière.

Les soumissionnaires devront présenter une organisation et une méthodologie sur quinze pages maximum (hors annexes) de façon à satisfaire aux exigences générales des présents termes de référence, détaillant :

- l'approche proposée pour la mise en œuvre du marché ;
- la liste des activités proposées considérées comme nécessaires pour atteindre les objectifs du marché ;
- les ressources et résultats correspondants ;
- le calendrier, chronologie et durée des activités proposées, en tenant compte du temps de mobilisation ;
- l'identification et répartition dans le temps des principales étapes de l'exécution du marché, en précisant notamment comment les résultats obtenus seront pris en compte dans les rapports, en particulier dans ceux stipulés dans les termes de référence ;
- le nombre prévu de jours de travail pour chaque catégorie d'experts, par mois, pendant la durée d'exécution du marché.

La grille d'évaluation des soumissions est la suivante :

| Organisation et méthodologie                                 | Maximum      |
|--|--------------|
| Compréhension des TDR  | 5            |
| Stratégie  | 10           |
| Planning des activités                                       | 5            |
| <b>Note totale pour l'organisation &amp; la méthodologie</b> | <b>/ 20</b>  |
| Experts principaux   |              |
| Expert n° 1 (économiste chef de mission)                     |              |
| Qualification et compétence                                  | 5            |
| Expérience professionnelle générale                          | 5            |
| Expérience professionnelle spécifique                        | 10           |
| Expert n° 2 (expert transport)                               |              |
| Qualification et compétence                                  | 5            |
| Expérience professionnelle générale                          | 5            |
| Expérience professionnelle spécifique                        | 10           |
| Expert n° 3 (juriste-fiscaliste)                             |              |
| Qualification et compétence                                  | 5            |
| Expérience professionnelle générale                          | 5            |
| Expérience professionnelle spécifique                        | 10           |
| Expert n° 4 (ingénieur forestier aménagiste))                |              |
| Qualification et compétence                                  | 5            |
| Expérience professionnelle générale                          | 5            |
| Expérience professionnelle spécifique                        | 10           |
| <b>Note totale pour les experts principaux</b>               | <b>/ 80</b>  |
| <b>TOTAL</b>   | <b>/ 100</b> |

## **9. Montant maximum du marché**

85.000 euros