

Document de présentation :

Port de Mayumba - République du Gabon



Réunion de l'ICA :

Financer le transport pour stimuler la croissance en Afrique

3-4 décembre 2007

TABLE DES MATIERES

1. Résumé
2. Le projet
3. Justification économique
4. Analyse de faisabilité
5. Etat du développement
6. Contacts
7. Facteurs de risque
8. Etapes suivantes

1. Résumé

Le gouvernement de la République du Gabon a confié à la Haute Autorité Portuaire de Mayumba la mission de contribuer à la promotion et à la construction d'un port en eau profonde à Mayumba (« le Port »).

Le port, qui serait construit dans le sud-ouest du Gabon, servirait principalement à accroître la valeur de la région grâce à la commercialisation et à l'exportation de ses ressources naturelles (le bois). Il devrait également permettre d'améliorer l'accessibilité à la région de Nyanga et créer un environnement commercial favorisant le développement de la pêche industrielle et de zones marines de plaisance.



Le projet du port, qui serait financé par un partenariat public-privé, comprendrait trois composantes, à savoir :

- le port et les services associés ;
- une route reliant la province de Nyanga à la mer ; et
- un pont menant au port.

Bien que le gouvernement ait indiqué sa préférence pour financer uniquement les routes d'accès et laisser le financement et la construction du port aux soins du secteur privé, le Consultant (voir ci-dessous) a proposé que le secteur public se charge de la plupart des infrastructures, notamment la construction d'une route de 109 kilomètres, d'un pont de 300 mètres et des infrastructures portuaires de base, tandis que le secteur privé pourrait contribuer au port en construisant des entrepôts et en installant les équipements nécessaires.

Les estimations du coût total du projet s'échelonnent entre 147 millions et 228 millions d'euros. Cette fourchette importante reflète les deux possibilités en termes de largeur de la route et du pont : 2 ou 4 voies.

Le développement du port de Mayumba, qui a été évoqué pour la première fois en 1958, a fait l'objet d'une étude préliminaire de faisabilité en 1976, laquelle a été mise à jour en 1984 par BCEOM, une société française d'ingénierie. Plus récemment, en juin 2003, la société belge Lambda Plan SA (le « Consultant ») a effectué une préétude de faisabilité qui a été financée par la Banque africaine de développement.

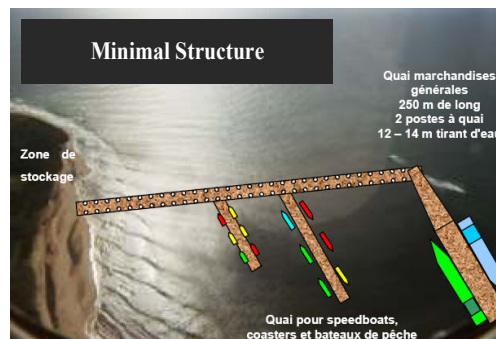
2. Le projet

2.1 Description du projet

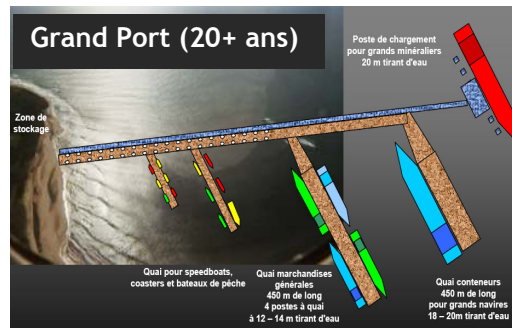
Le port en eau profonde serait constitué dans un premier temps de 3 quais (avec la possibilité d'en construire jusqu'à 5), dotés d'une capacité de 832 000 tonnes par an sur une période de 20 ans et offrant une capacité de réserve additionnelle de 1 200 000 tonnes par an. A titre indicatif, un niveau d'activité de 200 000 tonnes par an au minimum est requis pour justifier la construction d'un quai.

Le port présenterait les caractéristiques suivantes :

- Zone de stockage du bois sur le site de Matouti (environ 30 hectares).
- Construction d'un site en béton (entreposage temporaire)
Longueur : 100 mètres ; largeur : 30 mètres
- Construction d'un quai de chargement pour les marchandises générales
Longueur : 450 mètres ; largeur : 45 mètres
- Construction d'un quai pour les vedettes, les chalands, les bateaux de pêche
Longueur : 200 mètres ; largeur : 25 mètres
- Construction d'un petit quai pour les remorqueurs, les navires de plaisance, les pêcheurs, etc.
Longueur : 100 mètres ; largeur : 20 mètres



Le port de base serait initialement construit selon l'illustration ci-dessus et pourrait être agrandi pour inclure un ou plusieurs quais supplémentaires. L'illustration ci-dessous représente la taille maximale que le port pourrait atteindre, s'il devenait un centre régional au terme d'une période de 20 ans.



Le port en eau profonde serait situé dans la lagune. Pour accéder au port, il serait nécessaire de construire un pont d'accès de 300 mètres qui enjamberait la lagune, ainsi qu'une route de 109 km qui faciliterait l'accès au port. Le pont et la route menant au port comprendraient 2 ou 4 voies.



2.2 Impacts environnementaux et sociaux

Le Consultant a réalisé une étude d'impact environnemental qui a mis en lumière un certain nombre de points, notamment le besoin de protéger la riche biodiversité de Mayumba et des zones alentours.

Lors du Sommet de Yaoundé sur les forêts (1999) qui s'est tenu sous l'égide conjointe du Président du Cameroun et du Fonds mondial pour la nature, le Gabon a déclaré parc national protégé une portion de la bande côtière de Mayumba (Parc national de Mayumba). Cette zone, qui commence aux frontières nationales avec le Congo, s'étend sur 50 km le long de la côte et couvre une largeur de 16 km (15 km en mer et 1 km sur terre). Le Parc national est situé à 25 km au sud de l'emplacement prévu pour le Port de Mayumba. Le Parc a pour objectif principal de protéger la faune sauvage, notamment les tortues de mer et les baleines. Mayumba abrite de nombreuses espèces de poissons et un riche environnement biologique, ce qui exige des études plus approfondies sur les effets environnementaux du port avant le lancement du projet.

L'impact social sur la population locale est limité. L'étude a estimé que près de 30 familles devront être relogées, ce qui représente un coût humain et financier minime.

3. Justification économique

3.1 Promotion des exportations

Le gouvernement du Gabon a pour ambition de contribuer à la croissance économique de la région méridionale du pays et, à cet égard, a entrepris d'étudier la viabilité de la construction d'un port en eau profonde dans la ville de Mayumba.

La région méridionale du pays contient des quantités importantes de bois, ainsi que d'autres ressources minières, telles que le marbre, le fer, les minerais et d'autres ressources qui, bien que non exploitées, recèlent un potentiel important.

A l'heure actuelle, l'infrastructure destinée aux activités commerciales (exportations) de la ville de Mayumba est très rudimentaire. Comme le montrent les photos ci-dessous, le bois est stocké le long de la côte avant d'être chargé sur un radeau, tiré par un remorqueur et transféré sur un navire qui attend en haute mer.

Stockage du bois



Radeau



Remorqueur



Navire exportateur



Le principal objectif du port sera de faciliter l'exportation des ressources (notamment du bois) de la province de Nyanga.

3.1.1 Le marché du bois

Sur une superficie totale de 27 millions d'hectares (ha), la forêt nationale occupe près de 20 millions d'hectares, soit 74 % du Gabon (9 % des forêts d'Afrique). Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, le taux de déboisement du Gabon entre 1990 et 2000 ressort à 0,5 % par an, soit un faible niveau.

A fin 2001, le marché international absorbait près de 60 millions de m³ de bois tropicaux, dont 2,1 millions de m³ en provenance du Gabon. Ce pays, qui regroupe plus de 30 types de bois, exporte principalement vers l'Asie (50 %) et l'Europe (30 %).

Comme le montre le tableau ci-dessous, le Gabon vise à assurer 70 % du traitement du bois à l'horizon 2015, sur une production appelée à augmenter à 5 millions de m³.

Tableau : prévisions de production de bois

Année	Production (en million de m ³)	Traitement/Transformation (en million de m ³)	Capacité de traitement
1996	2 000 000	140 000	7 %
2002	2 140 000	300 000	14 %
2005	2 500 000	750 000	30 %
2015	5 000 000	3 500 000	70 %

3.1.2 Concessions forestières

A fin 2000, 12 millions d'hectares étaient sous concession. Ce chiffre a considérablement augmenté au cours des 50 dernières années, passant de 1,6 million d'hectares en 1957 à 11,8 millions d'hectares en 1997, soit une surface multipliée par sept en 40 ans. Le nombre des concessionnaires s'est accru à plus de 200, les 5 plus grands représentant 50 % des concessions foncières. Les concessions de la province de Nyanga sont relativement récentes, puisqu'elles remontent à la période de 1995-97.

3.1.3 La région du Mayumba

A fin 2000, les terrains de la province de Nyanga sous concession représentaient 2,20 millions d'hectares, répartis entre 66 propriétaires fonciers, 33 licences d'exploitation temporaires et 2 permis industriels. Sept sociétés actives disposaient de droits d'exploitation sous leur propre licence de concession ou au nom d'autres propriétaires fonciers ou détenteurs de permis. La production annuelle atteignait près de 200 000 m³, dont la quasi-totalité était exportée (environ 10 % de la production nationale), soit l'équivalent de 40 cargaisons de navire.

3.1.4 Synthèse du marché du bois et de son impact potentiel sur le port de Mayumba

Le marché du bois des zones géographiques environnantes bénéficierait incontestablement de la construction d'un nouveau port. Ce dernier desservirait à terme les régions suivantes :

- Province de Nyanga
- Le sud-est de la province de Nagounie qui comprend Ndende, Lebamba, Mbigou, Baposso et Malinga
- Une zone de 50km à 100km s'étendant jusqu'à l'intérieur du Congo qui comprend Nzambi, Nyanga, Banda, Divene et Moutsemgani, ainsi que la région de Ndini

Tableau : prévisions des exportations de bois de Mayumba

Exportations de bois (en milliers de tonnes)	2007			2012			2022		
	Min	Base	Max	Min	Base	Max	Min	Base	Max
Rondins du Gabon	173	216	271	250	200	150	250	200	150
Rondins du Congo	20	50	100	50	100	200	100	150	200
Autres Gabon	5	10	20	50	100	150	100	150	200
Total	198	276	391	350	400	500	450	500	550

3.1.5 Industrie minière

Malgré leur potentiel, les ressources minières du Gabon demeurent à ce jour largement inexploitées. Les résultats de diverses études publiques et privées sur le potentiel de ce secteur sont traités comme confidentiels. Il a donc été demandé au Consultant d'entreprendre une analyse du potentiel minier de la province de Nyanga. Par souci d'efficacité et pour des raisons d'ordre pratique, ce dernier s'est concentré sur les principaux sites miniers de la région, notamment :

- La carrière de marbre de Dousse-Oussou ; réserves de 12 millions de tonnes
- La mine de fer de Milingui-Tchibanga ; réserves estimées à 126 millions de tonnes
- La mine de barytine de Dourekiki ; réserves de 1 million de tonnes
- La mine de talc située entre Tchibanga et Moabi ; réserves de 75 millions de tonnes.

En examinant les résultats des études antérieures, le Consultant est parvenu à la conclusion que l'un des principaux obstacles au développement de ces mines était l'absence d'infrastructure, notamment de routes et de ports qui permettraient l'exportation de ces biens.

3.2 Demande en matière portuaire dans la région sud

L'exploitation des abondantes ressources naturelles du Gabon s'est considérablement développée au cours des 40 dernières années. La ville de Mayumba n'a toutefois pas profité de cette croissance, du fait du manque d'infrastructures en ville comme dans la province de Nyanga où elle se situe. Il n'y a à proximité ni port, ni chemin de fer, ni route bitumée. En fait, il n'y quasiment pas d'infrastructures locales, à part quelques liens de communication. L'accès à la ville de Mayumba est rendu très difficile par la mauvaise qualité des voies de passage. Le Consultant a précisé que l'évolution du port, et son succès éventuel, dépendaient du développement d'infrastructures de soutien adéquates.

3.2.1 Les ports du Gabon

La côte gabonaise s'étend sur environ 800 km le long de l'Atlantique. C'est l'une des plus étendues d'Afrique centrale, ce qui fait du Gabon l'un des principaux accès à la mer de la sous-région. Sans tenir compte de ce que l'on peut considérer comme la « zone de chargement/déchargement » de Mayumba, le Gabon dispose de deux ports principaux :

- **Libreville (Owendo) :** Construit en 1974, le port de Libreville est le plus important du Gabon. Il représente 80 % de l'activité portuaire du pays (hors exportations de pétrole brut). Le port de Libreville bénéficie de voies d'accès par la route et par le rail.

- **Port-Gentil** : Cette île portuaire est accessible par voie maritime ou aérienne. Son activité principale concerne les exportations pétrolières. La pêche et les produits du bois représentent une activité marginale.

La « zone portuaire » de Mayumba est active essentiellement dans le domaine du bois. Ses infrastructures sont extrêmement limitées, voire inexistantes.

Les ports de Libreville et Port Gentil sont considérés comme des ports du nord, alors que la zone portuaire de Mayumba est considérée comme un port du sud. Le gouvernement du Gabon souhaite développer un vrai port dans le sud du pays, afin de tirer parti de la richesse des ressources de cette région.

3.2.2 Analyse comparative coûts-avantages

Le Consultant a procédé à une analyse afin de déterminer les coûts et avantages de l'utilisation éventuelle du port proposé, en effectuant une comparaison avec Port Gentil, situé plus au nord. Comme le montre le tableau ci-dessous, il serait plus économique pour la plupart des villes avoisinantes de transporter leurs produits au port proposé qu'à Port Gentil. Le port de Mayumba constitue donc une alternative viable.

Tableau : Comparaison des coûts de transport vers le port de Mayumba et vers Port Gentil

Point d'origine	Point de destination			
	Mayumba		Port Gentil	
Tchibanga (distance/coût)	109 km	9 810 FCFA/t	291 km	33 705 FCFA/t
Ndende (distance/coût)	201 km	18 090 FCFA/t	202 km	25 695 FCFA/t
Lebamba (distance/coût)	237 km	21 330 FCFA/t	238 km	28 935 FCFA/t
Mouila (distance/coût)	280 km	25 200 FCFA/t	123 km	18 585 FCFA/t
Yeno (distance/coût)	322 km	28 980 FCFA/t	203 km	25 785 FCFA/t
Mbigou (distance/coût)	320 km	28 800 FCFA/t	283 km	38 985 FCFA/t

Taux de change au 31/10/2007, pour référence : 1 EUR = 655,90 francs CFA

3.3 Soutien local

Le Consultant a sondé les exploitants locaux et d'autres personnes de la région sur les besoins en infrastructures régionales. La très grande majorité des personnes consultées ont demandé la construction des infrastructures suivantes :

1. une route reliant Tchibanga à Mayumba ;
2. un pont sur le Banio, afin de relier la ville au port en eau profonde ;
3. un port en eau profonde.

Tableau : augmentation des exportations de bois

Echéance	Variation	Exportations (m ³)	Exportations (tonnes)
Moins de 3 ans	+30 %	260 000	214 500
5-6 ans	+50 %	300 000	247 500
10-12 ans	+75 %	350 000	288 750

Les principaux exploitants exportateurs de bois ont manifesté leur volonté de s'installer sur le nouveau port et d'investir dans les équipements nécessaires pour l'utiliser. En revanche, ils ont refusé d'investir directement dans la construction du port. Deux exportateurs de pétrole ont indiqué une préférence pour le développement du port actuel à Port Gentil, situé plus au nord, plutôt que pour la construction d'un nouveau port.

3.4 Paysage concurrentiel : le Congo

Le nouveau port bénéficierait certainement d'un complément d'exportations de bois provenant du Congo, ce qui n'est pas dans l'intérêt de l'industrie forestière du Gabon. Ceci étant, le port serait accessible aux exploitants situés jusqu'à 150 à 200 kilomètres du port, y compris des exploitants congolais. Le Consultant a estimé que les exportations de bois en provenance du Congo représenteraient 50 000 m³ dans le scénario le moins favorable, 100 000 m³ dans le scénario de base et 200 000 m³ dans le scénario le plus favorable. La zone proche du site envisagé pour le port de Mayumba ne bénéficie actuellement d'aucune activité économique.

3.5 Soutien de l'Etat

Le gouvernement du Gabon souhaite ardemment disposer d'un port adéquat dans le sud du pays. L'objectif recherché est de faciliter les exportations, qui devraient augmenter de manière significative dans les années à venir (voir ci-dessous). Le tableau ci-dessous présente les prévisions de croissance des exportations sur une période de 20 ans.

Tableau : augmentation des exportations

(en milliers de tonnes)	Bois	Marbre	Talc	Minerais	Poisson (Import/export)	
2002	136	0	0	0	5	2
2007	216	10	0	0	6	4
2012	300	40	50	2 000	12	9
2022	350	40	100	2 500	15	12

Les exportations totales passeraient de 136 000 tonnes en 2002 à un volume compris entre 1 et 3 millions de tonnes sur les 20 années suivantes. Il n'est pas prévu que le port de Mayumba ait un impact négatif sur les autres ports actuellement en service. Il servirait plutôt de moteur du développement de nouvelles activités dans la région. Le gouvernement gabonais bénéficierait de l'activité du port grâce aux impôts qui seraient générés par l'augmentation des activités d'exploration et de commerce. Enfin, le nouveau port pourrait jouer un rôle de catalyseur du changement au sein de l'économie locale, avant de devenir un centre économique régional.

3.5.1 Cadre réglementaire

Le gouvernement du Gabon a pris un certain nombre de mesures pour attirer les investisseurs étrangers dans ce secteur, en particulier :

- la mise en œuvre d'un code minier ;

- la mise en œuvre d'un code des investissements favorable aux investisseurs et offrant des exonérations fiscales et des garanties en matière de rapatriement des profits ;
- un point de contact unique pour toutes les procédures administratives.

Le Consultant a confirmé que les règles et dispositions ci-dessus constituent un cadre favorable de nature à attirer les investisseurs dans ce secteur.

4. Analyse de faisabilité économique et financière

Ce projet est encore en phase d'étude préliminaire et sa structure juridique exacte n'a pas encore été définie. Toutefois, le gouvernement du Gabon a exprimé un intérêt à développer le projet en partenariat avec le secteur privé, dans le cadre d'une concession de droit privé et conformément aux lois actuelles du pays.

Le Consultant a effectué une première évaluation de faisabilité financière, sur la base d'études précédentes et de comparaisons avec d'autres projets africains. Une analyse approfondie de la viabilité financière du projet serait à effectuer dans le cadre d'une étude de faisabilité complète.

4.1 Coûts du projet

Les coûts associés au projet comprennent l'investissement requis pour développer les infrastructures indispensables du port et de la zone permettant d'y accéder. Sont concernés :

- la construction d'une route bitumée entre Tchibanga et Mayumba ;
- la construction d'un pont sur la lagune Banio ;
- la construction d'un port en eau profonde sur le site de Matouti ;
- la réhabilitation et le développement des infrastructures de services collectifs et de télécommunication.

La Haute Autorité Portuaire est responsable de la recherche des investisseurs et du financement de ce projet. Les investissements autres que ceux concernant directement la construction du port et des routes d'accès n'ont pas été pris en compte.

4.1.1 Estimation du coût de la route bitumée entre Tchibanga et Mayumba

Cette partie du projet consiste à construire 109 km de route sur ce qui est à présent une artère créée artificiellement. Les autorités n'ont pas encore décidé s'il convient de construire une route à deux ou quatre voies. Sur la base de plusieurs estimations et de l'expérience passée dans d'autres pays africains, le Consultant évalue le coût moyen à 325 millions de FCFA/km (496 000 euros/km), ce qui correspond à un coût de **54 millions d'euros** pour une route à deux voies et **108 millions d'euros** pour une route à quatre voies.

La route existante reliant Tchibanga à Mayumba



4.1.2 Evaluation des coûts d'un pont sur la lagune Banio

Le Port serait relié à la rive de Mayumba par un pont au dessus de la lagune Banio. Ce pont ferait 300 mètres de long et comprendrait 2 ou 4 voies. Selon l'option retenue, le Consultant estime que les coûts varieront entre **5 et 10 millions d'euros**.

La lagune Banio et le remorqueur



4.1.2 Evaluation des coûts d'un port en eau profonde

Prévision de coûts

- | | |
|---|----------------------------|
| ➤ Digue de remblai de la zone portuaire : | 10 millions d'euros |
| ➤ Pilotis : | 35 millions d'euros |
| ➤ Quai de chargement : | 28 millions d'euros |
| ➤ Quai pour vedettes et bateaux de pêche : | 5 millions d'euros |
| ➤ Quai pour remorqueurs et navigation de tourisme : | 2 millions d'euros |
| ➤ Total : | 80 millions d'euros |

Afin de minimiser les coûts immédiats pour le secteur privé, le Consultant a proposé de construire le port en deux phases. La **Phase 1** coûterait **68 millions d'euros**, tandis que la **phase 2**, qui serait entreprise, si nécessaire, à la suite d'une période initiale de 10 ans, coûterait un supplément de **12 millions d'euros**. Cette extension aurait pour principal objet la construction d'un quai de chargement. Une analyse plus approfondie de cette suggestion fera ultérieurement l'objet d'une étude de faisabilité.

4.1.4 Autres coûts

Services publics et télécommunications. En plus des investissements consacrés à la route et aux infrastructures portuaires, d'autres frais s'avèrent nécessaires, notamment en matière de distribution d'eau, d'électricité, d'infrastructure pétrolière et de télécommunications. La ville de Mayumba manque d'eau potable et les autorités ont examiné plusieurs alternatives pour résoudre ce problème. Les besoins quotidiens de la communauté locale sont évalués à 400m³ par jour.

Parmi les autres coûts figurent l'ajout de 2 groupes-électrogènes diesel (1 200 KVA et 1 500 KVA), une installation de stockage de produits pétroliers et la remise en état de la station locale de télécommunications, laquelle a été partiellement endommagée au cours d'une tempête. Ces coûts ont été évalués à **30 millions d'euros**. Le Consultant a aussi suggéré d'étaler ces coûts sur deux phases, respectivement de **20 millions** et **10 millions d'euros** après une période de 10 ans. Le gouvernement prévoit que le secteur privé finance cette partie du projet. Cette composante devrait également être examinée dans le cadre d'une étude de faisabilité.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des coûts entre, d'une part, les deux types de routes d'accès en combinaison avec le pont, projet qui serait financé par le gouvernement, et d'autre part, le port et les installations connexes, projet qui serait financé par le secteur privé.

Tableau : investissements publics

Investissements publics	Route et pont à 2 voies	Route et pont à 4 voies
Route Tchibanga-Mayumba	54 millions d'euros	108 millions d'euros
Pont sur la lagune Banio	5 millions d'euros	10 millions d'euros
Total	59 millions d'euros	118 millions d'euros

Tableau : Investissements privés

Investissements privés	Phase I	Phase II	Total
Digue de remblai de la zone portuaire	6 millions d'euros	+ 4 millions d'euros	10 millions d'euros
Pilotis	35 millions d'euros	-	35 millions d'euros
Quai de chargement	20 millions d'euros	+ 8 millions d'euros	28 millions d'euros
Quai pour les vedettes et bateaux de pêche	5 millions d'euros	-	5 millions d'euros
Quai pour les remorqueurs et la navigation de tourisme	2 millions d'euros	-	2 millions d'euros
Services publics et télécommunications	20 millions d'euros	+ 10 millions d'euros	30 millions d'euros
Total	88 millions d'euros	22 millions d'euros	110 millions d'euros

4.2 Recettes du projet

4.2.1 Route Tchibanga-Mayumba

Il est prévu que la route soit intégralement financée par le gouvernement du Gabon. Il n'y a pas de prévisions de recettes car il est très probable qu'aucun droit de péage ne sera perçu.

4.2.2 Pont sur la lagune Banio

Il est également prévu que le pont soit financé par le gouvernement et aucun droit de péage ne devrait être perçu car le trafic routier ne sera pas très conséquent.

4.2.3 Port en eau profonde

Le coût de la construction du port en eau profonde devrait se situer entre 88 millions et 110 millions d'euros. Sur la base des estimations établies par le Consultant, le délai de recouvrement le plus optimiste s'établirait entre 14 et 18 ans. Ce scénario repose sur des recettes annuelles de 6,14 millions d'euros. Il est prévu que les recettes du port proviennent des sources suivantes :

Les recettes provenant des droits versés par les utilisateurs du port :

- Taxe basée sur le tonnage dans le cas des marchandises générales
- Taxe basée sur le tonnage dans le cas des produits miniers
- Droits de concession pour l'utilisation des installations portuaires
- Droits d'utilisation des services publics et des télécommunications

Les recettes provenant des navires faisant escale :

- Droits d'amarrage
- Droits d'approche et d'accostage
- Droits d'utilisation des services publics et des télécommunications

Tableau : prévisions financières

Scenario	5 yrs		10 yrs		20 yrs	
	Base case	Best Case	Base case	Best Case	Base case	Best Case
Annual Tonnage	371,000	518,000	624,000	2,845,000	827,000	3,515,000
Ships per year	30	50	60	100	80	120
Revenue from Users						
Tax from general merchandise (€2/T)	€ 742,000	€ 1,036,000	€ 1,248,000	€ 1,690,000	€ 1,654,000	€ 2,030,000
Tax on mining products (€0.5/T)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1,000,000	€ 0	€ 1,250,000
Concession rights - Zone 1 (10 ha x €15/sq. m./yr)	€ 1,500,000	€ 1,500,000	€ 1,500,000	€ 1,500,000	€ 1,500,000	€ 1,500,000
Concession rights - Zone 2 (100 ha x €1.5/sq. m./yr)	€ 300,000	€ 450,000	€ 600,000	€ 1,350,000	€ 750,000	€ 1,500,000
Droits de raccordage	€ 50,000	€ 75,000	€ 100,000	€ 250,000	€ 150,000	€ 250,000
Revenue from Users						
Mooring rights (€1,000 per ship)	€ 30,000	€ 50,000	€ 60,000	€ 100,000	€ 80,000	€ 120,000
Docking rights (€2,000 per ship)	€ 60,000	€ 100,000	€ 120,000	€ 200,000	€ 160,000	€ 240,000
Droits de raccordage	€ 15,000	€ 25,000	€ 30,000	€ 50,000	€ 40,000	€ 60,000
Total annual revenues	€ 2,697,000	€ 3,236,000	€ 3,658,000	€ 6,140,000	€ 4,334,000	€ 6,950,000
Scenario 1: Maximum Investment	€110 mil.	€110 mil.	€110 mil.	€110 mil.	€110 mil.	€110 mil.
Payback	41 yrs	34 yrs	30 yrs	18 yrs	25 yrs	16 yrs
Scenario 2: Minimum Investment	€88 mil.	€88 mil.	€88 mil.	€88 mil.	€88 mil.	€88 mil.
Payback	33 yrs	27 yrs	24 yrs	14 yrs	25 yrs	16 yrs

4.3 Analyse financière

A la lumière des résultats de l'analyse de sensibilité, qui suggère que le délai de recouvrement pourrait atteindre 41 ans, le gouvernement du Gabon pourrait être amené à réexaminer la structure proposée de partenariat public-privé, afin de renforcer le potentiel de participation du secteur privé. Le gouvernement pourrait notamment être contraint de contribuer à la construction de la plupart (voire de l'ensemble) des infrastructures de base du port en eau profonde et laisser le secteur privé financer l'infrastructure opérationnelle (par ex. les équipements de chargement, les terminaux, etc.).

5. Etat de développement

Le projet n'ayant pas encore été lancé, il n'existe à l'heure actuelle aucune entité juridique, ni structure du capital, ni date prévue de lancement des travaux. Le gouvernement du Gabon et la Banque africaine de développement ont convenu d'effectuer une étude de faisabilité si les résultats de l'étude de pré-faisabilité sont jugés satisfaisants. Bien que le gouvernement du Gabon appuie toujours publiquement ce projet, il n'y a pas eu d'informations ou de progrès supplémentaires au titre de ce projet depuis l'achèvement de l'étude de pré-faisabilité en 2003.

6. Contacts

Le point de contact pour ce projet est la Haute Autorité Portuaire de Mayumba, sous la responsabilité de l'Office National des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), organisme chargé de gérer les activités portuaires du pays.

Veillez contacter :

Jean-Pierre Oyiba
 Directeur
 Office National des Ports et Rades du Gabon
 Owendo B.P. 1051
 Libreville
 Gabon

Tél. : +241 70 00 48

Fax : +241 70 37 35

7. Facteurs de risques et mesures d'atténuation

Type de risque	Risque	Facteur d'atténuation
Commercial	Faible taux d'utilisation	Les prévisions financières selon un scénario de base de 5 ans suggèrent 30 chargements par année. Il s'agit d'une estimation très prudente car les chiffres réels pour 2001 font déjà état de 40 chargements par an. Aussi, nous ne pensons pas que le port puisse être affecté par un problème de sous-utilisation.

Type de risque	Risque	Facteur d'atténuation
Financier	Manque d'intérêt de la part du secteur privé	Examen et modification de la structure PPP actuelle afin que le gouvernement couvre une plus grande partie du coût de la construction de l'infrastructure de base, ce qui finirait par réduire la charge du secteur privé et rendrait le projet plus attrayant pour les bailleurs privés.
Environnemental	Protection de la biodiversité	Le Gabon possède plusieurs parcs nationaux et réserves nationales, qui protègent les espèces sauvages et les forêts nationales. Le pays devrait donc aborder sérieusement tout enjeu environnemental préalablement à la construction du port.
Social	Déplacements de population	Seules 30 familles devraient être relogées en conséquence de la construction du port.

8. Etapes suivantes

Au cours du mois passé, le gouvernement du Gabon a obtenu le financement d'une étude de faisabilité pour le port de Mayumba auprès de la Banque islamique de développement. Théoriquement, cette étude devrait déterminer le rôle spécifique joué par le secteur privé dans la construction du port.