Observatoire Europe-Afrique 2030

Étude de cas :

Chaînes logistiques internationales : Performances comparées des grands ports du Golfe de Guinée

26 avril 2020

Christian Delavelle *: Président de l'Observatoire Europe-Afrique 2030.*

Philippe Dorson *: Spécialiste en logistique et distribution technique en Afrique.*

Table des matières

1 Contexte et objectifs 3

2 Transport maritime 4

3 Passage portuaire 5

3.1 Trafics totaux 5

3.2 Trafics de conteneurs 6

3.3 Tirants d'eau 6

3.4 Atouts et handicaps des ports du Golfe de Guinée 7

3.5 Projets portuaires en cours 9

3.6 Qualité des services portuaires 10

3.7 Coûts du passage portuaire 12

4 Pré- et post-acheminements terrestres 14

4.1 Caractérisation des hinterlands 14

4.2 L'offre de transport routier 15

4.3 L'offre de transport ferroviaire 19

5 Conclusions 22

6 Recommandations 24

7 Bibliographie 27

Résumé

La présente étude de cas compare les performances des chaînes logistiques passant par les dix principaux ports à conteneurs du Golfe de Guinée. Les investissements massifs réalisés (ou en cours de réalisation) dans ces ports ont conduit à une amélioration significative de la qualité des opérations de passage portuaire. Au fur et à mesure que l'efficacité des ports s'améliore, la desserte des hinterlands devient le maillon faible des chaînes logistiques internationales. Les ports qui disposeront à l'avenir des liaisons terrestres les plus performantes auront un maximum d'atouts pour attirer des trafics supplémentaires. A contrario, les ports desservis par un réseau inadapté seront progressivement marginalisés. Qu'il s'agisse des ports ou des réseaux routiers et ferroviaires, les investissements des états de la région ne s'appuient pas sur des politiques concertées et empêchent une allocation optimale des ressources. Plusieurs mesures permettraient d'améliorer considérablement la situation. Elles s'articulent autour de trois axes : Recentrer les investissements portuaires autour d'un nombre limité de « hubs » sur la base du principe de complémentarité ; Compléter le maillage existant des liaisons routières et ferroviaires, en maximisant la multimodalité mer/route/rail ; Améliorer la qualité des services logistiques péri-portuaires et routiers proposés aux transporteurs.

1 Contexte et objectifs

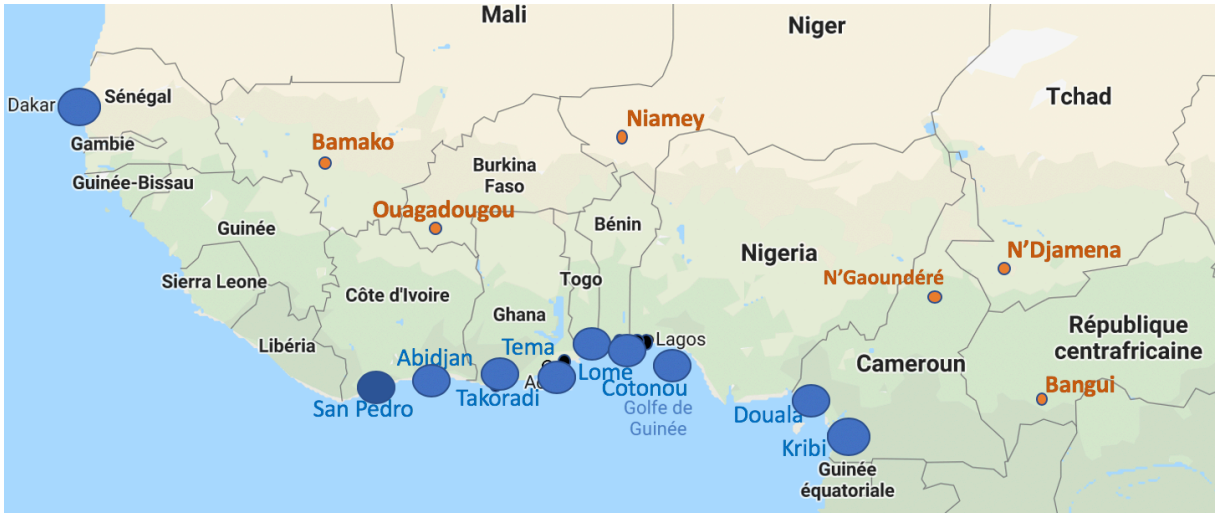
Les principaux ports du golfe de Guinée ont procédé depuis une quinzaine d'années à des investissements massifs pour augmenter leurs capacités et mettre à niveau leurs infrastructures. Plusieurs nouveaux ports viennent concurrencer les ports existants.

Cette dynamique se traduit par une amélioration des performances du passage portuaire. Cette tendance se poursuivra au fil des ans, avec toutefois d'importantes disparités entre les ports selon leur configuration physique et géographique.

Les pré- et post-acheminements routiers et ferroviaires deviennent les maillons faibles des chaînes logistiques, en termes de temps de passage, de sécurité et de coût d'acheminement, pénalisant en particulier les hinterlands domestiques éloignés des ports ainsi que les pays enclavés, et entravant fortement le développement économique de régions très peuplées.

Dans ce contexte, la présente étude de cas vise à comparer les performances des chaînes logistiques passant par les dix principaux ports à conteneurs du Golfe de Guinée : Abidjan et San Pedro (Côte d'Ivoire), Dakar (Sénégal), Douala et Kribi (Cameroun), Cotonou (Bénin), Lomé (Togo), Lagos (Nigéria), Tema et Takoradi (Ghana). Les projets en cours sont également intégrés dans l'analyse (N'Dayane au Sénégal, Lekki au Nigéria). Ces ports sont tous localisés dans les pays de la CEDEAO, à l'exception des ports camerounais de Douala et de Kribi.

Vue d'ensemble des principaux ports du golfe de Guinée



Nombreux sont les facteurs, souvent imprévisibles, qui sont pris en compte par les chargeurs pour caractériser la qualité des chaînes logistiques: ils peuvent être confrontés à une instabilité politico-sociale du pays, une insécurité importante tant dans les villes que sur les routes de l'hinterland, des conditions météorologiques dangereuses (tempêtes tropicales, inondations, forte houle fréquente dans certains ports), l'obligation de payer des redevances indues lors des contrôles routiers, la dangerosité des routes du fait de leur niveau de dégradation, des mouvements sociaux chez les dockers ou des épidémies comme Ebola.

La présente analyse se focalise sur trois facteurs qui intègrent la plupart des facteurs cités ci-avant - les coûts, les temps d'acheminement et la sécurité. L'analyse est articulée autour des trois « maillons » centraux des chaînes logistiques internationales : le fret maritime, le passage portuaire et les pré- et post-acheminements terrestres.

2 Transport maritime

Les ports d'Abidjan, Cotonou, Lomé, Kribi, Tema et Takoradi sont maintenant en mesure d'accueillir des porte-conteneurs de grande capacité (jusqu'à 14 000 EVP). Ceci permet de faire baisser significativement les taux de fret maritime. Toutefois, sur les routes maritimes entre l'Europe et l'Afrique de l'ouest, ces taux varient dans une fourchette très large. Ils sont déterminés, entre autres, par le degré de déséquilibre entre les flux entrant et sortant et par la capacité maximale des navires pouvant être accueillis.

Exemples de taux de fret maritime Europe-Afrique (USD par EVP)

Durban	Lagos (Apapa)	Tema
247	374	321

Source : SBM Intelligence

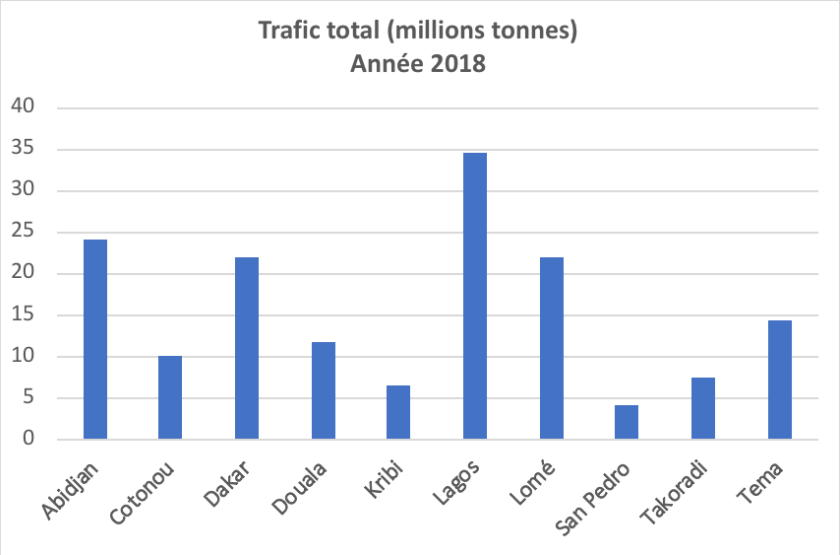
Conséquence directe de l'augmentation de la taille des navires, plusieurs ports émergent comme des hubs privilégiés :

- Hapag-Lloyd a fait du terminal 3 de MPS à Tema son centre de transbordement en Afrique de l'Ouest
- Terminal Investment Ltd (TIL - filiale de MSC) a fait de Lomé son hub régional, permettant à ce port de devenir le premier centre d'éclatement de la région.
- TIL utilise également le port de San Pedro comme plateforme de redistribution vers Takoradi, Freetown et Monrovia
- CMA-CGM utilise le port de Kribi comme hub de transbordement vers l'Afrique centrale.

3 Passage portuaire

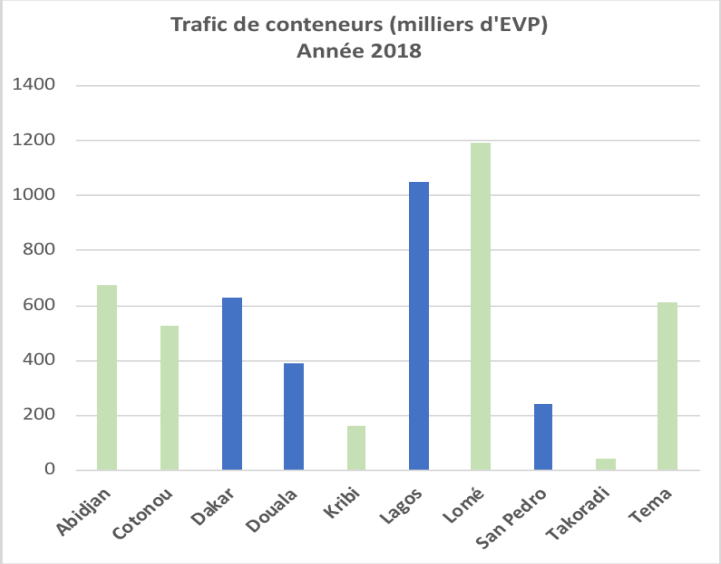
3.1 Trafics totaux

Avec 34 millions de tonnes (Mt) de marchandises traitées en 2018, le port de Lagos (terminaux d'Apapa et de Tin Can) est le principal port de la région, suivi d'Abidjan, Dakar et Lomé dont les trafics se situent dans la fourchette de 20 à 25Mt/an. Le port de Kribi est opérationnel depuis mars 2018.



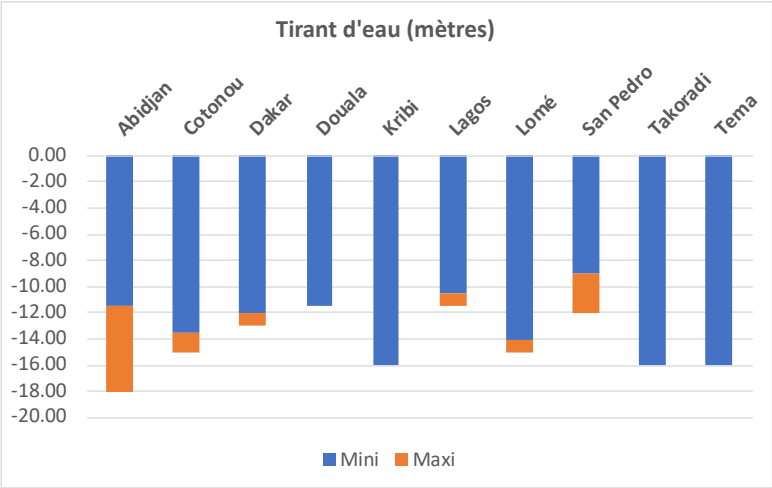
3.2 Trafics de conteneurs

Les ports de Lagos et de Lomé sont devenus les principaux pôles de trafics de conteneurs dans la zone concernée. La proportion des conteneurs transbordés, relativement faible à Abidjan (18%), atteint 56% à Dakar, 75% à Kribi et 77% à Lomé.



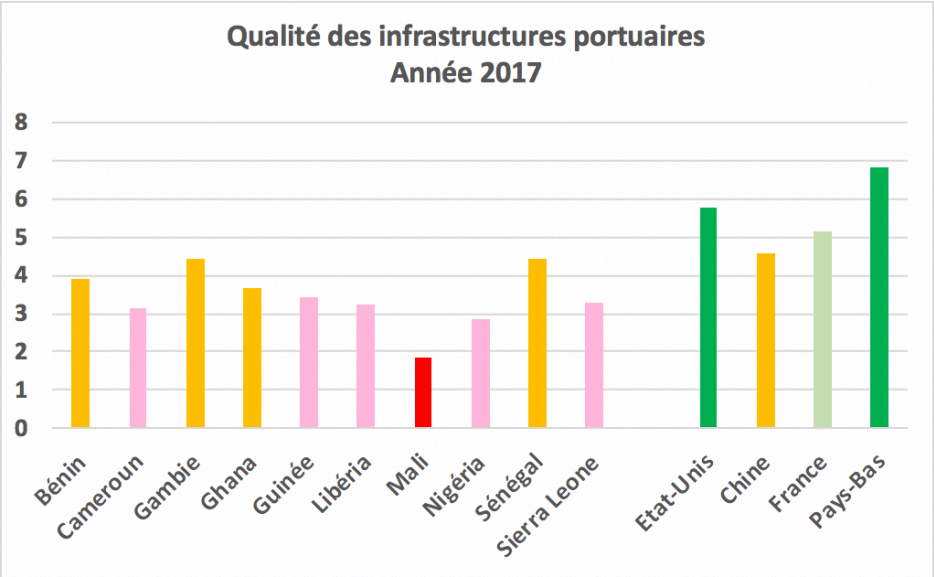
3.3 Tirants d'eau

Le tirant d'eau est un facteur clé de compétitivité. Les terminaux d'Abidjan, Cotonou, Lomé, Kribi, Tema et Takoradi sont aujourd'hui en mesure de recevoir des navires de 8 000 à 14 000 EVP. A contrario, Dakar, San Pedro et surtout Lagos et Douala sont pénalisés par des tirants d'eau plus faibles.



3.4 Atouts et handicaps des ports du Golfe de Guinée

La dernière enquête réalisée par le Forum Economique Mondial sur la qualité des infrastructures portuaires par pays montre que les ports africains couverts par la présente étude ont tous des infrastructures d'une qualité inférieure à celle des ports de référence tels que les grands « Gateways » néerlandais et américains.



Source : Forum Economique Mondial – Indicateur 2.04 : "Qualité des infrastructures portuaires ». L'indicateur est noté sur une échelle de 1 (très médiocre) à 7 (excellent).

Note : Les données relatives aux pays suivants ne sont pas disponibles: Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Niger et Togo.

Abidjan : L'augmentation récente du tirant d'eau a notablement amélioré l'attractivité du port. Les procédures administratives et douanières sont complexes. Les embouteillages fréquents rendent difficile la circulation des camions dans la zone portuaire et dans les accès au port. La dérégulation de l'acconage a entrainé une baisse des prix de transports et un raccourcissement des délais de livraison. En revanche, l'état souvent médiocre du parc de tracteurs routiers des petits transporteurs fait que les mouvements des conteneurs sont devenus très aléatoires avec des risques élevés de pannes et d'accidents.

Cotonou a reçu en 2015 le prix du port ayant la meilleure attractivité lors des « Awards » de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le port peine toutefois à tirer profit de sa géographie en tant que point de transit vers l'immense marché nigérian, pourtant à portée de main.

Dakar est le premier port en eau profonde d'Afrique subsaharienne touché par les navires venant d'Europe, États-Unis et Canada, et le dernier touché lors de la remontée. Le port a toutefois été distancé par Lomé, Lagos, Tema, et Abidjan en termes d'efficacité : la manutention d'un navire de 40 000 t peut prendre une vingtaine de jours, contre cinq dans les ports plus modernes. Depuis l'arrêt de la ligne ferroviaire entre Dakar et Bamako, le port d'Abidjan exerce une concurrence croissante sur les trafics depuis/vers le Mali (il y a cinq ans, 75% du trafic entre le port de Dakar et le mali partait par train).

Douala est très pénalisé par son faible tirant d'eau. Les retards de manutention bord à quai peuvent atteindre plusieurs semaines.

Kribi est censé désengorger le port de Douala situé à 180 km plus au nord. Son extension est en cours. Le port a opté pour la réduction de 20 à 30% des coûts des prestations pour pouvoir attirer les opérateurs économiques. Toutefois, la desserte routière et ferroviaire est incomplète. Aujourd'hui, seule la route Kribi-Edéa [proche de la côte Atlantique] dessert le port. La route Kribi-Ebolowa, dont le gouvernement vient d'annoncer la réfection, permettra d'accueillir des marchandises provenant de la partie sud du Cameroun et même du nord du Congo.

Lagos (Apapa et Tin Can Island) fait face à un problème de congestion qui entraine un basculement des trafics de conteneurs vers le Benin et le Togo. Le port a perdu 30 % de son trafic de conteneurs au cours des cinq dernières années

Lomé est devenu le premier port ouest-africain de transbordement. MSC a positionné son terminal à conteneurs sur le transbordement alors que Bolloré privilégie le national et l'hinterland. Les réformes en cours visent à ramener le temps moyen de passage au port de 72h en 2016 à 24h en 2022 et à accroître le volume de conteneurs manutentionnés à 3,1 MEVP en 2022.

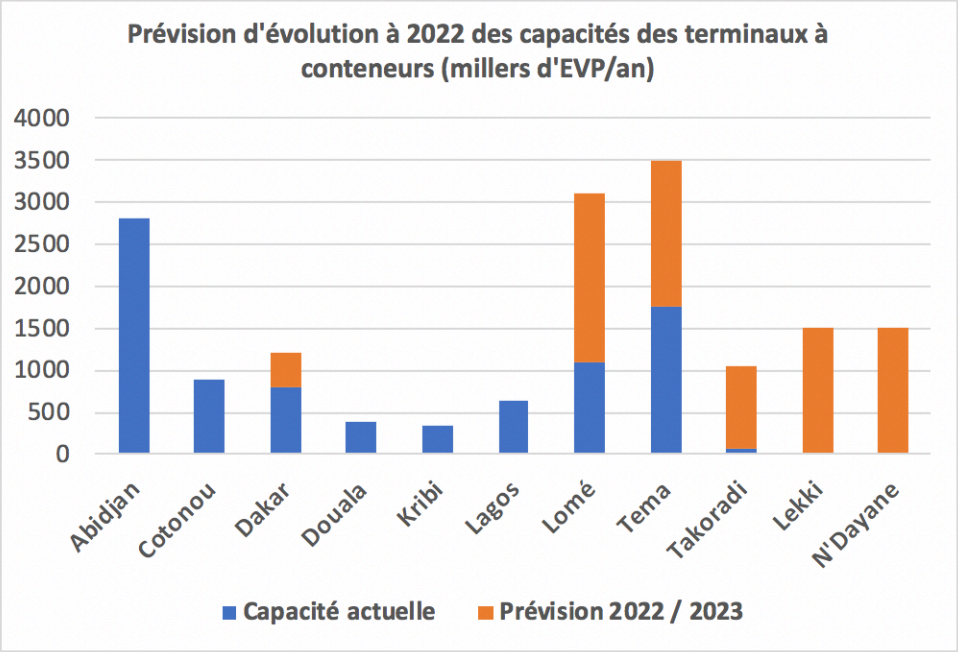
San Pedro a vu son influence s'éroder au cours des dernières années. En termes de distance, ce port devrait-être le port naturel du Mali et du Burkina Faso, mais avec des infrastructures routières dégradées l'acheminement des denrées à l'import comme à l'export reste compliqué. En outre, la configuration du port rend délicat l'accès des gros navires et les fortes houles obligent fréquemment au ralentissement des opérations. La majeure partie de l'activité est basée sur l'export (cacao, bois) de Côte-d'Ivoire, sur le coton du Burkina et du Mali et sur le transbordement des navires MSC. S'il est donc facile de faire descendre des wagons ou même des camions du nord, ils n'auront pas de fret à la remontée, ce qui augmente considérablement les coûts.

Takoradi accueille **l**es navires porte-conteneurs sur un quai polyvalent dragué à une profondeur de 16 m.

Tema a reçu en 2015 le prix de la meilleure performance lors des « Awards » de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les productivités obtenues sur le quai MPS sont réputées parmi les meilleures d'Afrique de l'Ouest, avec une moyenne de 35 mouvements par heure de quai.

3.5 Projets portuaires en cours

Le graphique ci-dessous illustre les augmentations de capacité prévisibles des terminaux à conteneurs à l'horizon 2022.



Cotonou prévoit d'agrandir l'entrée du bassin, de prolonger de 150m les quais du terminal sud, de porter le tirant d'eau de ce terminal à 15m et de créer un nouveau poste à quai de 150m au terminal nord.

Ndayane est situé au débouché de la future zone économique spéciale située à 50 km au sud de Dakar, appelée à être la plus grande du pays. Sa capacité théorique sera de 1,5 MEVP et son tirant d'eau de 20m. Il contribuera au décongestionnement du port de Dakar, fréquenté par près de 2000 camions par jour. L'investissement s'élève à environ 2 milliards USD. Le PPP en négociation avec DP World connaît toutefois des blocages importants.

Douala prévoit de construire un 2ème terminal à conteneurs mais les caractéristiques et le planning de réalisation sont encore flous.

Kribi réalise un second terminal à conteneurs doté de 750 m de quais.

San Pedro est engagé dans un plan d'investissement en plusieurs phases en vue de renforcer la capacité de traitement des conteneurs.

Takoradi construit cinq nouveaux postes à quai, qui pourront accueillir des navires de plus grande capacité. Le terminal de l'Atlantique disposera d'un espace de stockage d'un million d'EVP, à comparer au trafic actuel de conteneurs d'environ 55 000 EVP/an

Tema réalise la phase 2 du projet d'expansion, qui triplera la capacité actuelle du port en conteneurs. Le nouveau terminal à conteneurs comportera un quai de 1,4 km de long abritant quatre postes d'embarquement, une cour de triage, un brise-lames de 3,5 km, un chenal d'accès portuaire de 19 m de profondeur et divers services et infrastructures portuaires connexes. Le port a réalisé avec succès la mise en service opérationnelle des deux premiers postes en juin 2019. Le troisième poste est en construction.

Projets de ports en eau profonde au Nigéria

Lekki (Etat de Lagos) : Zone franche comprenant un port en eau profonde. En cours de construction. Capacité initiale de 1,5 MEVP, devant être portée ultérieurement à 2,7 puis 4,7 MEVP. Tirant d'eau : 16m. Capacité des navires : 14000 EVP. La plateforme devrait recevoir ses premiers navires d'ici 2022.

Badagry (Etat de Lagos). Zone franche comprenant un nouveau port en eau profonde. Tirant d'eau entre 13,5 m et 17 m. Projet en cours d'arbitrage.

Ibaka (Etat d'Akwa Ibom) : Port en eau profonde. En phase d'étude.

Olokola : Projet de zone franche avec port en eau profonde.

Warri (Etat du Delta) : Port en eau profonde + voie ferrée Abuja-Itakpe-Warri.

3.6 Qualité des services portuaires

En majorité, les exploitants de terminaux sont des professionnels aguerris qui connaissent leur métier, disposent d'un personnel compétent et bien formé. Comme ils opèrent entres autres les navires de leur société mère, ils ont tout intérêt à être efficaces et performants dans leurs opérations et compétitifs dans leurs tarifs.

L'amélioration de la performance future des ports passera donc par des investissements liés non pas aux infrastructures mais aux services extérieurs qui interviennent dès qu'un conteneur a franchi l'étape de la manutention « bord à quai ». Ces améliorations concernent principalement les accès aux ports, les espaces de stationnement des camions, le stockage et l'empotage/dépotage des conteneurs, les horaires des douanes et les mouvements de nuit.

Les accès aux ports

Les ports situés dans un périmètre fortement urbanisé sont particulièrement pénalisés par la congestion du trafic urbain. L'exemple de Lagos est révélateur. Selon la firme canadienne CPCS, 6000 camions porte-conteneurs sur les 16000 qui entrent et sortent chaque jour de Lagos font la queue au niveau du complexe portuaire de Lagos. En moyenne, chaque camion passe entre deux à six jours dans la queue, pour parcourir une distance de moins de 5 km. Selon la Manufacturing Association of Nigeria, il est plus coûteux de transporter des marchandises de Lagos à Kano que d'effectuer le trajet maritime Chine-Nigéria.

Les surcoûts de transport résultant de la congestion routière varient fortement selon le port considéré. A Tema par exemple ils sont du même ordre qu'à Durban, qui fait référence en la matière, tandis qu'à Lagos ils atteignent des sommets.

Coût du transport local depuis le port vers les entrepôts situés dans trois villes portuaires (USD par EVP)

Durban	Lagos (Apapa)	Tema
208	1750 / 2055 (375 il y a 2 ans)	285

Source : SBM Intelligence

Les espaces de stationnement à proximité des ports

La majorité des ports concernés par la présente étude est embouteillée en permanence du fait du manque de parkings pour stationner les camions. Comme tous ces transporteurs arrivent en même temps dans la zone portuaire, bien souvent ils se livrent à une lutte sans merci pour entrer les premiers sur le port et y décharger les conteneurs pour l'exportation. Ce sont donc des centaines d'attelages qui ont tendance à se garer au plus près des entrées des terminaux. Ceci pénalise considérablement la fluidité du trafic. Certains camions peuvent attendre jusqu'à 10 jours avant de pouvoir décharger.

A Abidjan, en période de traite du cacao et du coton venant du Mali, un employé d'une société située dans ce secteur peut mettre jusqu'à deux heures pour faire les deux kilomètres qui lui permettent de quitter le secteur le soir pour rentrer chez lui. En outre, des horaires interdisent la circulation des camions de 6h à 9h et de 17h à 20h. Cela s'explique par le fait que la principale zone industrielle d'Abidjan (Yopougon) se situe à l'opposé du port. Cette zone regroupant les principaux importateurs, la majorité des camions s'y rendent et doivent pour cela traverser la ville. Ainsi, pendant les heures d'arrivée et de sortie des bureaux, il leur est interdit de circuler.

Une solution consisterait à créer des espaces de parking à l'écart des centres portuaires, car il n'y a quasiment plus d'espace disponible près des ports, et d'y adjoindre des services de confort tels que des toilettes, des douches, des espaces de repos et des petits commerces pour permettre aux chauffeurs de se nourrir. Il est également indispensable d'y assurer la sécurité des hommes, des équipements et du fret. Cette solution a été tentée à Abidjan il y a quelques années, mais cela n'a pas fonctionné pour deux raisons majeures : le coût du parking était dissuasif pour les chauffeurs et aucune structure n'était prévue pour

enregistrer les camions au fur et à mesure de leur arrivée afin de leur permettre d'avoir un ordre d'entrée sur le terminal.

Le stockage et l'empotage/dépotage des conteneurs

La problématique est similaire à celle des espaces de stationnement. La plupart des ports sont pénalisés par l'absence de zones structurées, permettant aux chargeurs et aux distributeurs d'effectuer les opérations d'empotage et de dépotage sans avoir à multiplier les ruptures de charges.

Les horaires des douanes

Il est fréquent que les services des douanes ne soient ouverts qu'en journée (de 8h à 18h) alors que les acteurs privés travaillent 24h/24h. Les interruptions de service qui en résultent ont un impact très négatif. Les navires continuent à décharger leurs cargaisons durant la nuit, celles-ci s'empilent sur les quais et dans les zones de stockage en attendant l'ouverture des bureaux de douane. Si l'on prend l'exemple du port d'Abidjan, les opérations d'enlèvement de conteneurs import sur le terminal ne peuvent commencer qu'à l'ouverture de la douane vers 8h. Comme les camions ne peuvent rouler hors zones portuaires avant 9h, ils sont donc immobilisés alors que les clients ont ouvert leurs usines ou entrepôts à 7h. Des services douaniers ouverts en permanence permettraient une meilleure fluidité du trafic et éviteraient la congestion.

Les mouvements de nuit

Dans la plupart des ports concernés, les livraisons des conteneurs import chez les clients ne se pratiquent que rarement la nuit, les acconiers et les clients ayant des intérêts divergents. En effet, même si cela nécessite de payer des heures de nuit aux chauffeurs et d'engager des entreprises pour sécuriser les transports, cela engendre pour l'acconier d'importantes économies du fait de l'optimisation linéaire de sa flotte et d'une récupération plus rapide des conteneurs vidés par les clients afin de pouvoir les réutiliser pour les remplir à l'export. Par contre, le client y voit plutôt des inconvénients puisqu'il doit payer son personnel de nuit et renforcer la sécurisation de ses sites. Il faudrait pouvoir trouver une compensation financière pour les clients qui acceptent d'ouvrir leurs entrepôts de nuit.

3.7 Coûts du passage portuaire

Il est compliqué d'avoir des informations précises sur les coûts de passage portuaire, tant les procédures de facturation sont complexes. Les factures sont adressées par les transitaires aux importateurs et aux exportateurs. Les autorités portuaires, les gestionnaires de terminaux, les armateurs maritimes et les douanes leur envoient leurs factures et les transitaires les répercutent aux clients en y ajoutant leur frais. De plus il y a énormément de frais annexes qui viennent se greffer sur les coûts principaux, tels que les mises en parc de sécurité, les surestaries de stationnement conteneurs, les frais de manutention hors terminal auxquels s'ajoutent les coûts de livraison sur site. Il ne faut pas oublier non plus les amendes douanières qui apparaissent pour 50% des conteneurs en tant qu'erreur de déclaration.

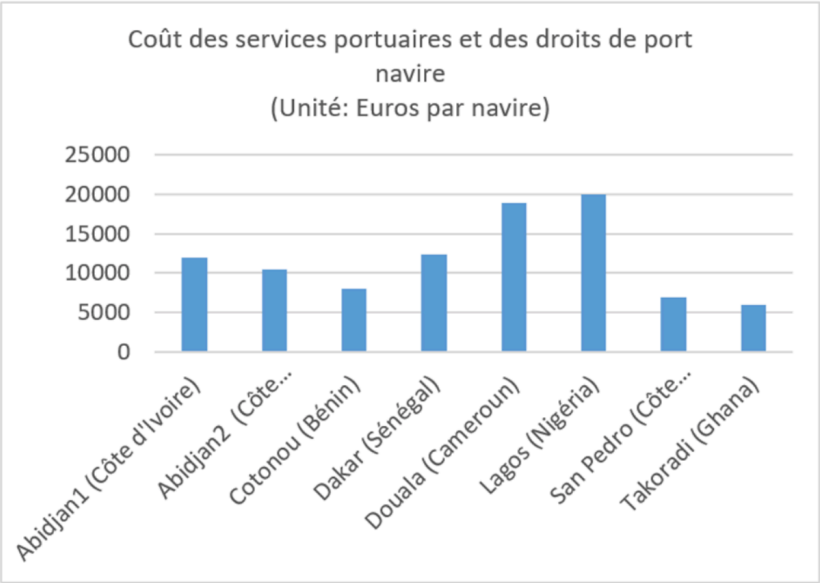
Les ports du Golfe de Guinée pratiquent des tarifs globalement supérieurs au port de Durban, qui fait référence sur le continent africain. Les investissements en cours à Lagos devraient permettre de faire baisser le coût du passage portuaire dès 2022.

Exemples de coûts de passage portuaire (USD par EVP)

Durban	Lagos (Apapa)	Tema
180	457	284

Source : SBM Intelligence (Nigéria)

Le graphique ci-dessous, bien que relativement ancien, illustre les écarts considérables des tarifs des services portuaires et des droits de port navire selon les ports africains. Les ports de Douala et de Lagos pratiquent des tarifs particulièrement élevés.

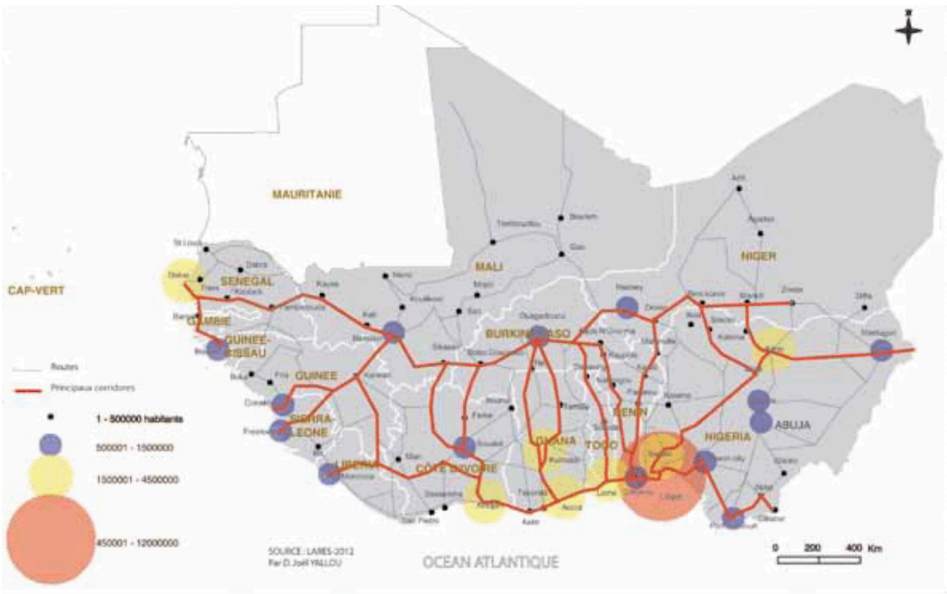


Source : Etude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre – MLTC/ Catram – Janvier 2013

4 Pré- et post-acheminements terrestres

4.1 Caractérisation des hinterlands

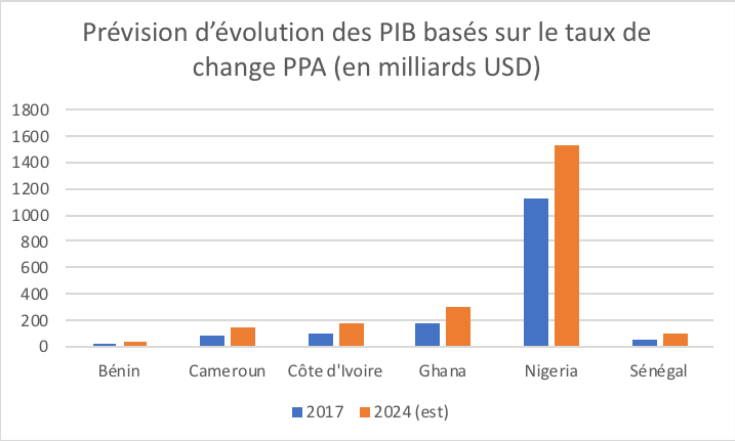
La carte ci-dessous met en évidence les principales zones à forte densité de population dans la CEDEAO et au Cameroun. Ces zones s'étendent sur une bande d'une profondeur d'environ 800 à 900 km à vol d'oiseau à partir du littoral du Golfe de Guinée.



Source : L'état du commerce en Afrique de l'Ouest, rapport annuel 2012 - Centre Africain pour le Commerce, l'intégration et le Développement.

<u>Hinterlands domestiques</u>

Le Nigéria, première puissance économique africaine, compte pour plus de 70% du PIB de la CEDEAO. En 2017, son PIB représentait presque le double des PIB cumulés des cinq autres pays analysés dans la présente étude de cas. Par sa dimension géographique et son potentiel économique, le Nigéria représente de loin le plus gros enjeu à moyen/long-terme pour les flux import/export de marchandises conteneurisées.



Source: FMI, World Economic Outlook

Pays enclavés

Les principaux flux de marchandises entre les grands ports du Golfe de Guinée et les pays enclavés sont à destination du Mali, puis du Burkina Faso, de la République Centrafricaine, du Tchad et du Nord de la Guinée Conakry, non desservie par route depuis la capitale. Au total ils représentent 6,3 Mt, soit environ 4% du total des marchandises ayant transité à travers les ports concernés en 2018.

Principaux flux de marchandises entre les ports maritimes et les pays enclavés
(x 1000 tonnes/an – Année 2018)

	Abidjan	Cotonou	Dakar	Douala
Mali	540		3800	
Rép. Centrafricaine				502
Burkina Faso	1090			
Tchad				252
Autres pays enclavés			80	
% du trafic du port	17%	49%	18% (Mali)	

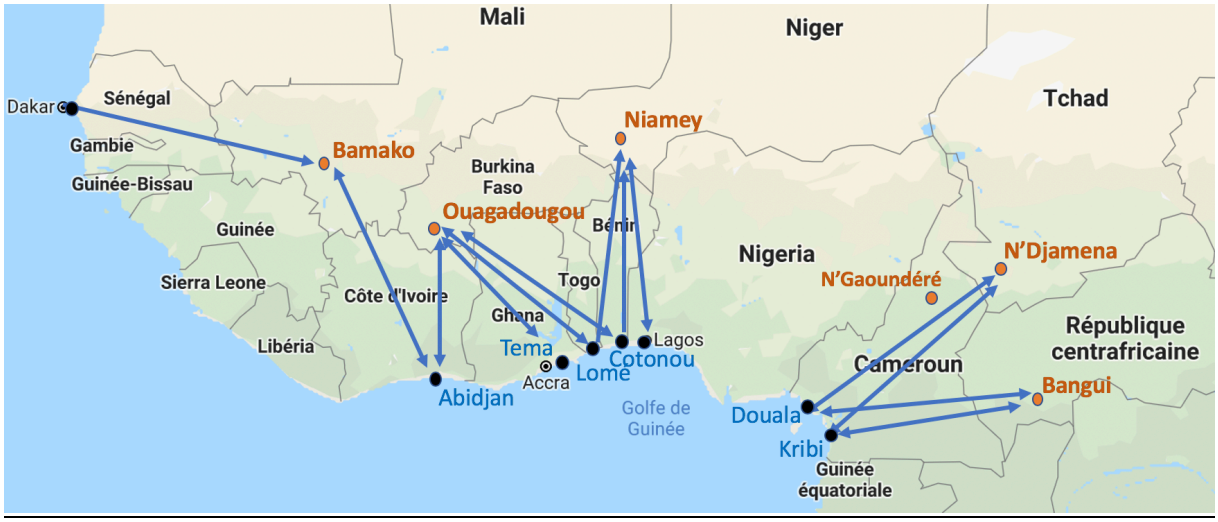
4.2 L'offre de transport routier

Un réseau routier hétérogène

Malgré les efforts d'investissements sur de nombreux axes routiers[1], une proportion significative des grandes routes africaines est dans un état très dégradé. Certaines d'entre elles, devenues impraticables, entrainent des détours quelquefois considérables et obligent les transporteurs à utiliser des pistes non sécurisées. Ainsi de la route reliant Abidjan et San Pedro que l'on appelle la « Côtière ». Construite il y a une trentaine d'années, elle est aujourd'hui difficilement utilisable, malgré quelques maigres travaux réalisés récemment (trous bouchés avec du sable). La distance Abidjan-San Pedro par cette route est de 335 km, mais si l'on doit faire le détour par Gagnoa il y a 504 km à parcourir, soit plus de 30% de distance supplémentaire sur la facture de transport.

[1] Parmi les investissements réalisés récemment, on peut citer, entre autres, l'autoroute Yaoundé-Douala (Cameroun), l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké (Côte d'Ivoire), la route Nikki-Segbana (Bénin), la route Parakou-Péréré-Nikki (Bénin) et la route Ebolawa-Kribi (Cameroun).

Principaux corridors routiers entre les ports et les pays enclavés



Le tableau ci-dessous montre que chaque pays enclavé dispose d'au moins deux parcours possibles pour importer/exporter ses marchandises. Si les distances correspondant à ces itinéraires en concurrence sont très proches, l'un des deux parcours est généralement plus attractif en termes de temps de transport.

Distances des principaux axes de pénétration vers les pays enclavés (en km)

	Abidjan	Cotonou	Dakar	Douala	Kribi	Lagos	Lomé	Tema
Bamako	1141		1262					
Ouagadougou	1159	1013					953	922
N'Djamena				1850	1859			
Bangui				1438	1411			
Niamey		1021				1063		

Source : Google Maps

Des prestataires de transport peu fiables

L'état du parc de véhicules des transporteurs routiers est problématique. Les grands armateurs tels que Maersk, Bolloré et CMA-CGM ont des filiales qui possèdent un parc roulant en excellent état, mais ils refusent en général que leurs véhicules quittent les villes portuaires. Ils n'assurent les livraisons que dans un périmètre de quelques kilomètres autour des ports. Pour les livraisons ou chargements de conteneurs hors de ces zones, ils laissent aux clients finaux la liberté de choix du transporteur. En dehors des filiales d'armateurs il existe quelques sociétés de transport sérieuses et bien équipées, mais leurs tarifs sont très élevés.

La plupart des clients optent pour des petits transporteurs locaux qui proposent des tarifs très bas mais ont des véhicules en mauvais état, généralement pas assurés et tombant souvent en panne. En cas d'accident ou de perte du fret, ils n'ont aucun moyen de rembourser et c'est une perte sèche pour le client.

Cela a conduit les importateurs qui effectuent des prestations régulières à investir dans des flottes en compte propre. Entre 50 % et 70 % du trafic sur Abidjan-Ouagadougou s'effectuerait sous cette forme.

La plupart des clients préfère la solution économique malgré les risques. Tant que les lois existantes relatives au bon état des véhicules ne seront pas appliquées, la situation n'évoluera pas.

L'insécurité et les tracas administratifs

La plupart des trajets sont dangereux du fait des risques d'attaques et des racketteurs. A ce contexte d'insécurité vient s'ajouter le temps perdu à cause des contrôles, estimé à 50 minutes tous les 100km en moyenne sur des tronçons tels que Cotonou-Niamey, Dakar-Bamako ou Lomé-Ouagadougou.

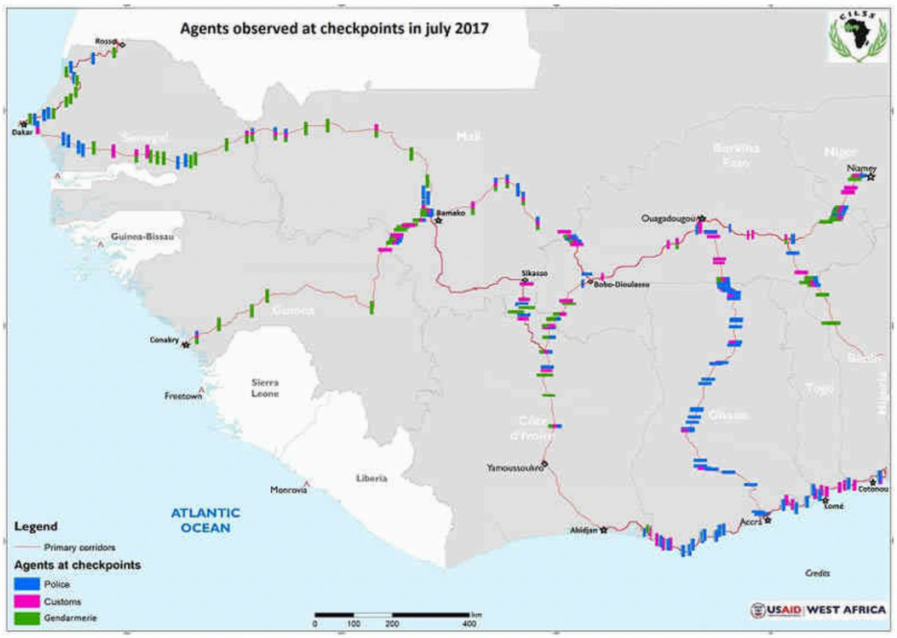
Le port de Lomé a sécurisé le transit des marchandises vers le Burkina Faso et le Niger, avec un service de convoyage routier sous escorte des forces de sécurité togolaises depuis le port jusqu'à la frontière, à raison d'au moins quatre mouvements par semaine. Ce service est très apprécié des utilisateurs, notamment parce qu'il supprime les risques de racket au long de l'itinéraire togolais, tout en assurant la sécurité physique des chauffeurs.

Sur le corridor Abidjan-Ouagadougou, des bandes armées stoppent les véhicules et dérobent les cargaisons. Les transporteurs se déplacent en convois de plusieurs dizaines de véhicules. Les chauffeurs sont également victimes des « taxes informelles » prélevées par certains représentants des « corps habilités » tout au long du trajet ivoirien. Ces « taxes » peuvent représenter plus de 1000 € entre Abidjan et la frontière, augmentant considérablement le coût de transfert d'un conteneur. S'il s'agit de produits à forte valeur ajoutée, le préjudice financier ne représente qu'une fraction limitée de la valeur des marchandises conteneurisées. Par contre, il devient rédhibitoire avec des produits à faible valeur ajoutée.

Sur les tronçons N'Gaoundéré-Bangui et N'Gaoundéré / N'Djamena, le transport est dangereux et la seule méthode pour y échapper est de constituer des convois.

La carte ci-dessous illustre l'intensité des tracasseries administratives sur quelques grands axes de transport de produits agricoles.

Cartographie des tracasseries routières (juillet 2017)



Source : Enquête Juillet 2017 sur les tracasseries routières au Sahel et en Afrique de l'Ouest - Article No. 11 - UNCTAD Transport and Trade Facilitation - Newsletter N°76 - 2017

Des durées d'acheminement excessives

Selon la BAD, la vitesse moyenne sur les corridors routiers africains n'est que de 6 km/h en Afrique de l'ouest, lorsqu'on prend en compte les facteurs tels que les contrôles aux frontières et les temps de passages portuaires.

Un camion met entre 5 et 32 jours pour acheminer sa cargaison depuis le port d'Abidjan jusqu'à Ouagadougou. Rapporté à la distance de 1160km du trajet, et en supposant que le camion roule 10 heures par jour, cela correspond à une vitesse moyenne comprise entre 3,6 et 23,2 km/h.

Délais et procédures aux différents stades de l'importation par voie routière

Voie Routière	Délai minimum	Délai moyen	Délai maximum
Débarquement du navire, sortie du port	1 jour	10 jours	18 jours
Transport terrestre et passage frontière	2 jours	4 jours	8 jours
Traitement au terminal Ouagadougou	2 jours	3 jours	6 jours
Total observé	5 jours	17 jours	32 jours

Source : Transport et logistique en Afrique : Analyse économétrique et évaluation du corridor Abidjan Ouagadougou (FERDI-2019). A partir des informations collectées auprès du Conseil Burkinabé des Chargeurs

Le délai minimum correspond à la sortie des marchandises du port lorsque l'importateur a parfaitement anticipé toutes les démarches administratives. Le délai moyen correspond à des opérations sujettes à des aléas au niveau des différents intervenants de la chaîne de transport et de logistique, souvent les importateurs ou leurs représentants. Le délai maximum est le fait d'improvisations coupables, généralement du fait du client importateur ou de son représentant dans l'application des procédures.

4.3 L'offre de transport ferroviaire

L'offre de transport ferroviaire depuis/vers les hinterlands est globalement très insuffisante et peu performante.

Principaux axes ferroviaires de transport de marchandises

En Côte d'Ivoire, une voie ferrée de 1250 km relie le port d'Abidjan au nord-ouest du Burkina Faso. Pour les transports à destination du Mali, il est possible d'utiliser le rail jusqu'à Ouangolodougou (qui possède une gare de transbordement) puis de transférer les conteneurs sur camion pour prolonger le voyage jusqu'à Bamako. Le temps de parcours est d'environ 30 heures. Le trafic sur le trajet ferroviaire Abidjan-Ouagadougou est dynamisé par le fait que les wagons remontent toutes les marchandises importées et redescendent avec les exportations mais aussi les produits destinés à la consommation locale ivoirienne, tels que certains légumes ou encore le bétail (zébus, ovins).

Le port de San Pedro ne dispose d'aucune connexion ferroviaire. Un projet ancien est de nouveau à l'étude pour permettre de couvrir la zone Cacao (ouest de la Côte d'Ivoire), ainsi que le Mali, le Burkina Faso et le nord de la Guinée.

Au Cameroun, un axe ferroviaire relie Douala à Ngaoundéré (nord du Cameroun), ou plusieurs entreprises d'acconage possédent des terminaux de transbordements qui permettent de charger le fret sur camion pour continuer le voyage vers Bangui et N'Djamena. Le voyage train est moins cher qu'en camion mais beaucoup plus long. Le trajet peut prendre plusieurs jours avec les arrêts. De plus, le train ne part que si tous les wagons plateaux sont remplis. A contrario, un convoi routier partant très tôt un matin, peut arriver à N'Gaoundéré le lendemain matin.

Au Nigéria, aucun axe ferroviaire lourd de marchandises n'existe actuellement. Une liaison ferroviaire permettant d'acheminer des conteneurs entre Lagos et Kano est prévue pour 2021, ainsi que la mise en service d'un port sec à Kano.

Au Sénégal, l'activité de la ligne ferroviaire Dakar-Bamako est interrompue depuis 2018. Tout le trafic s'effectue maintenant par voie routière (soit plus de 250 camions par jour).

4.4 Des coûts de pré et post-acheminements terrestres rédhibitoires

Il faut compter entre 1500 et 2250 euros pour faire acheminer 2 EVP depuis l'un des grands ports jusqu'à Ouagadougou. Si l'on compare ces chiffres à ceux cités dans les chapitres précédents, il apparaît que, dans la chaîne logistique, le coût du maillon « acheminement terrestre » est très supérieur aux coûts des maillons « fret maritime » et « passage portuaire ».

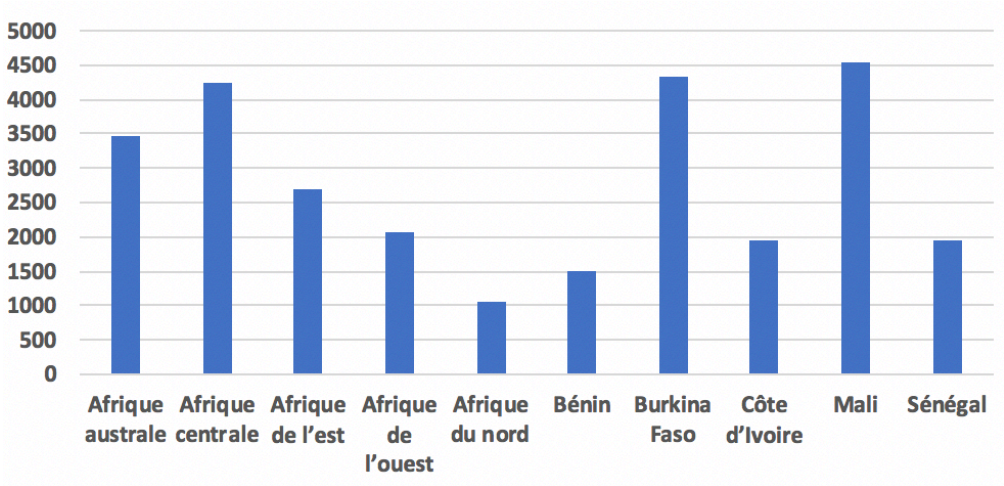
Coût d'acheminement terrestre de deux conteneurs 20' ou d'un conteneur 40' (euros)

	Abidjan-Ouagadougou	Cotonou-Ouagadougou	Tema-Ouagadougou	Lomé-Ouagadougou
Trajet aller- retour	2250	1800	2025	2025
Trajet simple	1800		1575	1575

Le graphique ci-après révèle que les coûts internes[2] de transport et logistique sur différentes destinations finales d'Afrique de l'ouest peuvent varier dans un rapport de 1 à 3, avec un minimum pour le Bénin et un maximum pour un pays enclavé comme le Mali.

[2] Le coût interne est défini comme suit : Conteneur de 20 pieds chargé de 10 tonnes de marchandises d'une valeur de 20 000 dollars. Les coûts attachés au conteneur importé incorporent les frais de procédures y compris ceux inhérents à l'établissement des documents officiels, les frais administratifs de dédouanement et de contrôle technique, de courtage en douane, mais également les frais de manutention portuaire ainsi que le coût du transport et de logistique depuis le port jusqu'au lieu de livraison.

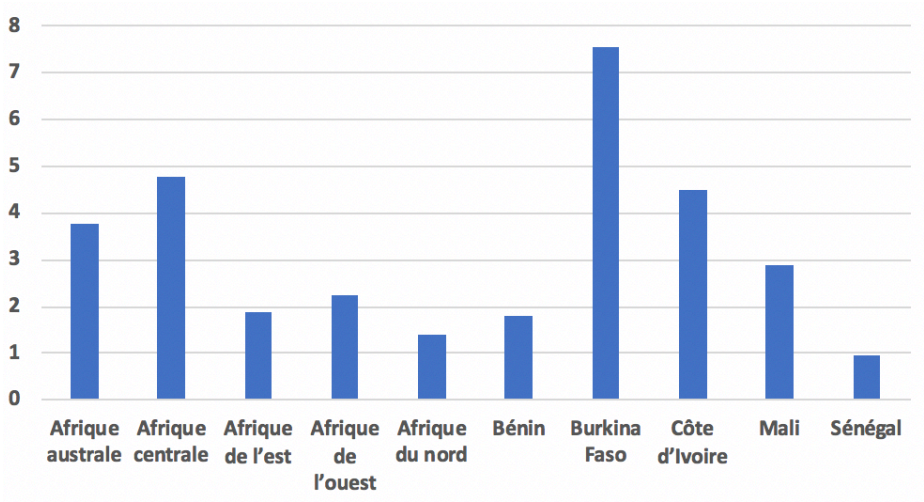
Coûts internes de transport et de logistique
(Année 2014 – USD par EVP)



Source : Transport et logistique en Afrique - Analyse économétrique et évaluation du corridor Abidjan-Ouagadougou – FERDI – Janvier 2019[3]

Dans le cas d'un conteneur en provenance d'Anvers, les coûts internes de transport et de logistique sont presque toujours supérieurs aux coûts externes (à l'exception du Sénégal) et atteignent des sommets dans le cas des pays enclavés.

Ratio : « Coût interne (depuis le port africain jusqu'au destinataire final) » / Coût externe (depuis Anvers jusqu'au port africain) » dans le cas d'un conteneur 20' expédié depuis Anvers



Source : Transport et logistique en Afrique - Analyse économétrique et évaluation du corridor Abidjan-Ouagadougou – FERDI – Janvier 2019

[3] Les coûts internationaux de transport et de logistique sont donnés par un transitaire situé à Roissy-en-France. Ils se réfèrent à l'année 2016. Les données sur le coût du conteneur importé correspondent à la rubrique du commerce transfrontalier du « Doing Business » 2015.

Ce constat corrobore le diagnostic de la Banque Africaine de Développement, qui observe que les coûts du transport routier de marchandises en Afrique sont en moyenne de 70% supérieurs à ceux observés dans les pays émergents d'Asie. Ces coûts sont particulièrement alourdis par les marges élevées des transporteurs routiers, qui atteignent souvent 60 à 160%, surtout en Afrique de l'ouest.

5 Conclusions

Pour les 10 pays concernés, l'amélioration du transport et de la logistique est un enjeu majeur aux plans socio-économique et environnemental

Au plan socio-économique, un système de transport de fret plus efficace désenclaverait des régions entières et fixerait les populations, en particulier dans le nord du Nigéria et de la Côte d'Ivoire, ainsi que dans les pays du Sahel. La réduction des coûts et des temps de transport favoriserait le développement économique des régions fortement peuplées qui ne se trouvent pas à proximité immédiate des zones portuaires et permettrait de réduire les prix de nombreux de produits de consommation courante. Au plan environnemental, le développement du cabotage maritime à grande échelle et d'axes ferroviaires massifiés contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'oxydes d'azote.

La politique d'investissement dans les infrastructures de transport de fret est pénalisée par l'absence de concertation entre les états de la région

Les investissements massifs réalisés (ou en cours de réalisation) dans les grands ports du Golfe de Guinée ont conduit à une amélioration significative de la qualité des opérations de passage portuaire. L'offre est de mieux en mieux adaptée aux besoins des chargeurs et des armateurs en termes de temps de manutention, de capacité des porte-conteneurs et de stockage des conteneurs. Le paysage portuaire se décante progressivement, avec d'un côté plusieurs ports affichant de bonnes performances et de l'autre des ports dont la qualité des prestations est plombée par un ou plusieurs facteurs structurels ou organisationnels. Toutefois, les investissements portuaires des états de la région ne se sont pas appuyés sur des politiques concertées au cours des quinze dernières années. La course aux capacités dans laquelle se sont engagés la plupart des ports se traduit par une allocation non-optimale des investissements et pourrait s'avérer improductive à moyen-terme. Aujourd'hui, pas moins d'une vingtaine de terminaux à conteneurs « saupoudrent » la côte entre San-Pedro et Lekki, dans treize ports différents. Sur une distance de 1000 km environ à vol d'oiseau, cela correspond en moyenne à un port tous les 125 km, chacun ayant pour objectif de devenir un « hub » intercontinental !

Les pré/post-acheminements terrestres constituent le maillon faible des chaînes logistiques

Au fur et à mesure que l'efficacité des ports s'améliore, la desserte des hinterlands devient le maillon faible des chaînes logistiques internationales[4]. L'état de dégradation de nombreuses routes et des voies ferrées, l'insécurité et les tracasseries administratives se traduisent par des temps d'acheminement et des coûts dissuasifs pour les chargeurs. Ces contraintes logistiques entravent le développement de régions entières à forte densité de population. Or l'attractivité d'un port maritime dépend grandement de la qualité des connexions routières et ferroviaires avec son hinterland. Les ports qui disposeront à l'avenir des liaisons les plus performantes auront un maximum d'atouts pour attirer des trafics supplémentaires. A contrario, les ports desservis par un réseau inadapté seront progressivement marginalisés.

La faiblesse de l'offre logistique terrestre constitue un obstacle au développement du secteur manufacturier

Trois conditions doivent être impérativement remplies pour convaincre des fabricants de produits manufacturés de s'implanter dans une région : L'existence d'une offre logistique performante, l'énergie électrique disponible en quantité et en qualité, et la sécurité des biens et des personnes. Dès lors qu'un de ces trois facteurs n'est pas satisfait, la probabilité de voir un industriel s'implanter est fortement compromise. Les difficultés rencontrées par les chargeurs pour effectuer leurs pré- et post-acheminement terrestres constituent par conséquent un obstacle rédhibitoire à la dynamique de développement du secteur manufacturier, tant pour les approvisionnements (import) que pour les exportations de produits manufacturés. C'est notamment le cas lorsque ces chaines sont en concurrence directe avec d'autres économies émergentes sur des produits standards à faibles marges, comme le secteur textile/habillement. Plus que les coûts logistiques directs, les coûts « cachés » empêchent la minimisation de stocks et le respect des délais de livraison.

Le rôle incontournable mais ambigu du Nigéria

Depuis l'élection du président Buhari en 2015, la politique protectionniste du pays s'est accentuée. Pendant longtemps, le pays a ainsi été l'un des freins à la concrétisation de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECaf), en raison de son hésitation à ratifier l'accord de création de ce marché unique. Cette hésitation semblait principalement due à la crainte de voir le marché nigérian inondé de produits étrangers, principalement dans le secteur agricole. Le Nigéria a finalement rejoint la ZLECaf en juillet 2019. Mais en août 2019, il a fermé ses frontières avec le Benin. Cette mesure est révélatrice d'une politique hésitante, partagée entre protectionnisme et ouverture. De l'attitude du Nigéria dépendront les possibilités d'optimisation des chaînes logistiques au niveau régional.

[4] L'expression « chaîne logistique internationale » englobe aussi bien les chaînes logistiques relatives au « grand import/export » que les chaînes logistiques régionales internes aux pays de la CEDEAO.

6 Recommandations

Les chapitres précédents ont mis en lumière les nombreux obstacles qui entravent l'efficacité des chaînes logistiques passant par les ports du Golfe de Guinée. Quelques mesures clés permettraient d'améliorer considérablement la situation. Elles s'articulent autour de trois axes :
1/ : Recentrer les investissements portuaires autour d'un nombre limité de « hubs », sur la base du principe de complémentarité
2/ : Compléter le maillage existant des liaisons routières et ferroviaires, en maximisant la multimodalité mer/route/rail
3/ : Améliorer la qualité des services logistiques péri-portuaires et routiers proposés aux transporteurs.

Recentrer les investissements portuaires autour d'un nombre limité de hubs, sur la base du principe de complémentarité
Trois ou quatre « hubs » seraient suffisants sur le « range » compris entre la Côte d'Ivoire et le Nigéria, pour développer des organisations logistiques performantes basées sur la complémentarité avec les ports de cabotage « feedering »). La sélection des ports présentant les caractéristiques optimales pour assurer ce rôle de « hub » au niveau régional (port d'entrée-sortie des flux maritimes intercontinentaux) pourrait de faire sur la base des critères suivants : qualités nautiques du bassin, tirant d'eau, superficie disponible, qualité des entrées et sorties terrestres.

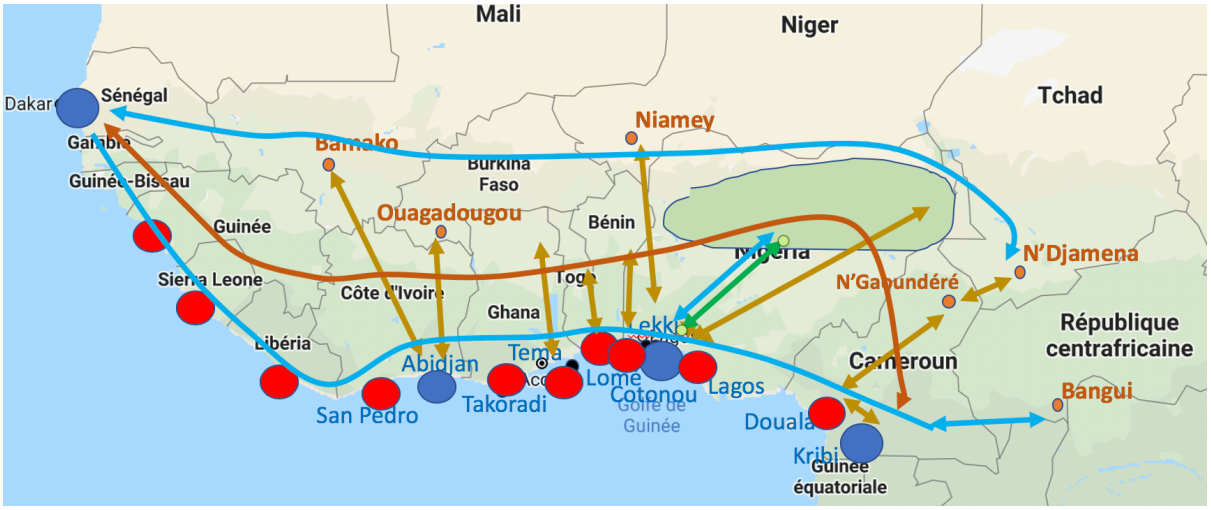
Compléter le maillage existant des liaisons routières et ferroviaires, en maximisant la multimodalité mer/route/rail
Le maillage schématisé sur la carte suivante permettrait d'améliorer radicalement la fluidité des flux de marchandises au sein de la zone et fournirait un cadre logistique propice au développement d'un secteur manufacturier intégré.

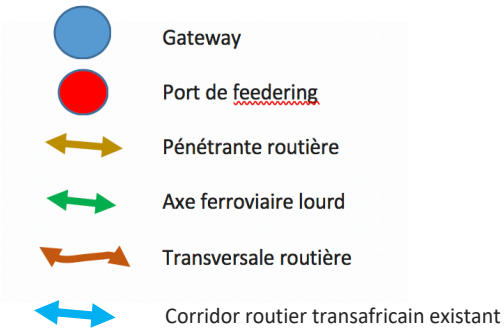
Outre les trois ou quatre « hubs » maritimes et les ports dédiés au cabotage mentionnés ci-avant, ce schéma s'articule autour :

- D'un axe ferroviaire massifié dédié au transport combiné et aux trains complets, reliant le port de Lekki à plusieurs ports secs situés au centre et au nord du Nigéria.
- D'une dizaine de routes pénétrantes (nord-sud) reliant les ports à leurs hinterlands domestiques et aux pays enclavés. L'axe Lagos-Kano-nord du Nigéria emprunte une partie du tracé du corridor routier transafricain n°2 Alger-Lagos.
- De trois axes routiers transversaux pour assurer la fluidité des acheminements de produits agricoles et de produits manufacturés entre les pays de la zone. L'axe transversal le plus au nord correspond au tracé du corridor routier transafricain n°5 Dakar/Ndjamena (Trans-sahelien). Il est entièrement asphalté, à l'exception d'environ 800 km dans l'ouest du Mali. Plusieurs sections sont en mauvais état et certaines sont en cours de réhabilitation. L'axe transversal le plus au sud correspond au tracé du corridor autoroutier transafricain n°7 Dakar-Lagos (CAAL). Il relie Abidjan

à Lagos en passant par Accra, Lomé et Cotonou. Cet axe concentre 70 % de l'économie régionale de l'Afrique de l'Ouest. Environ 80% du corridor est asphalté. Enfin, le tronçon Lagos-Yaoundé-Bangui s'inscrit dans le corridor routier transafricain n°8 Yaoundé-Mombassa. L'axe transversal central reliant les régions septentrionales des pays côtiers n'existe pas à ce jour.

Investissements prioritaires pour une logistique régionale compétitive





Un tel maillage nécessiterait la construction ou la réhabilitation de 12 à 15000 km de routes à 2 x 2 voies ou à 2 voies et de 700 km de lignes ferroviaires au gabarit B1, en complément des investissements déjà engagés dans le cadre du programme des corridors intercontinentaux africains promu par l'UNECA), la Banque africaine de développement et l'Union africaine. Cela représenterait un investissement supplémentaire de l'ordre de 60 à 70 milliards d'euros.

Améliorer la qualité des services logistiques péri-portuaires et routiers proposés aux transporteurs

L'amélioration de l'offre logistique passe d'abord par la constitution de parcs de véhicules routiers performants au plan de la fiabilité et des émissions de polluants atmosphériques et de CO_2. Outre des incitations financières, cela suppose l'application stricte des règlementations liées à l'entretien et à la sécurité des véhicules.

Plusieurs mesures sont indispensables pour améliorer la qualité des services portuaires et péri-portuaires : Encourager la création de zones d'empotage/dépotage des conteneurs à

proximité immédiate des ports maritimes et des ports secs, encourager la création d'espaces de parking pour les véhicules routiers à proximité des ports en prévoyant les services de confort et de sécurité indispensables, mettre les horaires des douanes en cohérence avec les besoins des acteurs économiques afin de faciliter en particulier les opérations d'enlèvement de conteneurs import sur les terminaux la nuit ou très tôt le matin, mettre fin aux tracasseries administratives sur les axes routiers et améliorer la sécurité des chauffeurs et des cargaisons.

C'est au prix de telles mesures volontaristes que les investissements réalisés depuis 15 ans dans l'amélioration des infrastructures portuaires trouveront leur pleine justification.

7 Bibliographie

Review of maritime transport (UN-2019)

Transport et logistique en Afrique : Analyse économétrique et évaluation du corridor Abidjan Ouagadougou (FERDI-2019)

Opportunity and Growth Diagnostic of Maritime Transportation in the Eastern and Southern Africa (UNCTAD-2018)

Indicateur “Quality of Port Infrastructure” (World Economic Forum-2018)

Container cargo handling charge (ship to gate) (Knoema)

Strengthening Africa’s gateways to trade (PWC – 2018)

Seaport competitiveness: A comparative empirical analysis between North and West African countries using principal component analysis- (2015)

Analysis in West Africa Using Data Envelopment Analysis (DEA) Model – Scientific Research – Avril 2015

Définition des critères de performance pour l’attribution des « Ports Awards » - Fondation APA

“Quality of port infrastructure” (indicateur 2.04) - World Economic Forum

Comparison of port efficiency between Eastern and Western African ports using DEA Window Analysis - IEEE

Western Africa - Making the Most of Ports in West Africa (2016 – World Bank)

Global Pricing Comparator Study- Ports Regulator of South Africa – 2019

Logistics and Supply chain development in Africa – 2019

The Journal of Commerce (USA) - Port Productivity White Paper - July 2014

Conseil Burkinabé des Chargeurs

Sites internet des autorités portuaires et des opérateurs de terminaux.

Auteurs

Christian Delavelle : Contrôleur de gestion, puis ingénieur de projet dans deux sociétés d'ingénierie, puis manager du pôle « Transport et Logistique » de l'entité conseil du groupe Taylor Nelson Sofres, il a réalisé de nombreuses études stratégiques en milieu industriel, dans des secteurs tels que la mécanique, la chimie, la métallurgie, le textile, l'énergie, l'électronique, l'automobile, l'aéronautique et les technologies vertes. Il a travaillé dans une dizaine de pays d'Afrique sur des missions pour la Banque Mondiale et l'UNIDO. Fondateur et gérant du cabinet AJI-Europe spécialisé dans les études et le conseil stratégique dans les domaines des transports et de l'économie circulaire. Il est président de l'Observatoire Europe-Afrique 2030.

Philippe Dorson est spécialiste en logistique et distribution technique en Afrique. Expert indépendant, il a occupé des postes de direction au sein du groupe Géodis International, du groupe Forrest international GFI, de Maersk Line et de la compagnie Optorg dans plusieurs pays africains. Il possède une forte expertise en gestion de projets, organisations matricielles internationales de la logistique, « Supply chain » et distribution spécialisée.

Observatoire Europe-Afrique 2030

Créé en 2016, l'Observatoire s'est fixé comme objectif de promouvoir l'investissement dans des filières manufacturières compétitives et durables en Afrique, en apportant aux responsables d'entreprises européens et africains des éléments de réflexion stratégique sur les thèmes suivants :

- Quels enjeux pour les entreprises européennes et africaines?
- La co-production est-elle une opportunité pour optimiser les chaînes de valeur?
- Une alternative à l'Asie et à l'Europe centrale?
- Quels sont les pays africains les plus attractifs?
- Quels sont les bénéfices et les risques potentiels?

http://observatoire-europe-afrique-2020.org/fr/accueil/

contact@observatoire-europe-afrique-2020.org