Observatoire Europe-Afrique 2020

Etude de cas :

Niveaux de performance et coûts des opérations de passage portuaire dans les ports africains

02/02/2017 (rev 3)

Table des matières

1- Contexte 3
2- Les principaux ports par sous-région 3
3- Des progrès sensibles depuis le début des années 2000 4
4- D'importants handicaps subsistent toutefois dans la plupart des ports 7
5- Evolution de la performance des grands ports africains au cours des années récentes 9
6- Les coûts de passage portuaire 12
7- Investissements récents et projets à court-terme 19
8- Conclusions 25

1- Contexte[1]

Jusqu'au début des années 2000, le sous-investissement chronique dans la plupart des ports d'Afrique subsaharienne se traduisait par une productivité très faible au regard de la moyenne des grands ports mondiaux et par des coûts et des temps de passage très élevés.

Dopés par l'augmentation des flux d'échanges commerciaux, les ports africains sont en pleine expansion. Les grands ports sont en concurrence pour le leadership régional et pour approvisionner les pays enclavés de leur voisinage. Ils sont dans une course à la taille et augmentent leurs capacités de traitement de conteneurs.

Les évolutions structurelles et les investissements récents ont-ils permis d'améliorer la productivité et de réduire les coûts et les temps de passage portuaires ? C'est la question à laquelle tente de répondre cette étude de cas.

2- Les principaux ports par sous-région

En préambule, il est utile d'effectuer un rappel des ports « leaders » dans chaque zone d'Afrique.

Afrique de l'Ouest : les ports de Lagos et d'Abidjan en tête

En Afrique de l'Ouest, le port de Lagos (avec 1,4 millions de conteneurs en 2012) domine le classement, suivi des ports de Tema au Ghana (820 000), d'Abidjan (820 000), de Dakar (400 000) puis de Cotonou et Lomé avec 350 000 conteneurs chacun.

Afrique centrale : Douala et Pointe-Noire

Le Port autonome de Douala est leader en Afrique centrale. En 2013, le trafic du port a franchi la barre des 10Mt de marchandises traitées. Le Cameroun verra son trafic portuaire augmenter lorsque le nouveau port en eau profonde de Kribi sera opérationnel. Au-delà de ses propres besoins le Cameroun dessert les pays voisins enclavés, Tchad et République centrafricaine.

Afrique du Nord : Tanger Med et le port d'Alexandrie

On observe une véritable compétition entre les pays, chacun voulant se positionner comme « hub » portuaire, notamment la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. C'est l'Egypte qui occupe le haut du classement avec un trafic estimé à 7,1 M conteneurs en 2013. Au Maroc, le port de Tanger Med, en pleine expansion, a vu ses activités augmenter rapidement pour atteindre

[1] Source : http://www.lesafriques.com/dossier/ports-africains-expansion-du-trafic-conteneurs-2.html?Itemid=308?articleid=45358 - 20/11/2015

3MEVP en 2014, en progression de 20% par rapport à 2013. L'usine Renault contribue à ce trafic avec l'exportation des voitures produites.

Afrique de l'Est : Djibouti et Kenya

Le port de Mombasa constitue un hub et une plateforme d'échanges commerciaux pour plusieurs pays de la sous-région notamment l'Ouganda, le Burundi et le Soudan du Sud. En 2014, son trafic a atteint 1,3MEVP. Djibouti veut également investir 330M$ pour augmenter la capacité de traitement de conteneurs du port de la capitale.

Afrique australe : L'Afrique du Sud en tête

Le port de Durban est le premier port d'Afrique et le 19ème au niveau mondial. Les ports sud-africains ravitaillent aussi les pays voisins (Botswana, Zimbabwe, Lesotho, Swaziland et Zambie). En 2013, le trafic de conteneurs dans les ports d'Afrique du Sud a atteint 4,6MEVP.

Les déterminants des trafics portuaires selon le « profil » des ports

Les trafics passant par les « gateway ports» sont fonction des flux de trafic générés par l'hinterland du port considéré et sont captifs jusqu'à un certain point, à condition que le port conserve sa compétitivité commerciale et opérationnelle vis-à-vis de ports concurrents dont les hinterlands peuvent recouper le sien.

Dans les cas ou plusieurs ports sont en compétition, l'arbitrage est fait par les chargeurs en fonction de plusieurs critères : coût et qualité du passage portuaire, coût et durée du préacheminement terrestre, durée du transit maritime, etc.

Au contraire, les trafics de transbordement sont contrôlés par les opérateurs maritimes, qui choisissent de desservir un port en direct ou via un hub de transbordement en fonction de critères commerciaux et opérationnels : volume des trafics considérés, taille des navires et capacités nautiques du port de destination finale, concurrence etc.

3- Des progrès sensibles depuis le début des années 2000

3.1 . Une implication croissante des opérateurs de terminaux

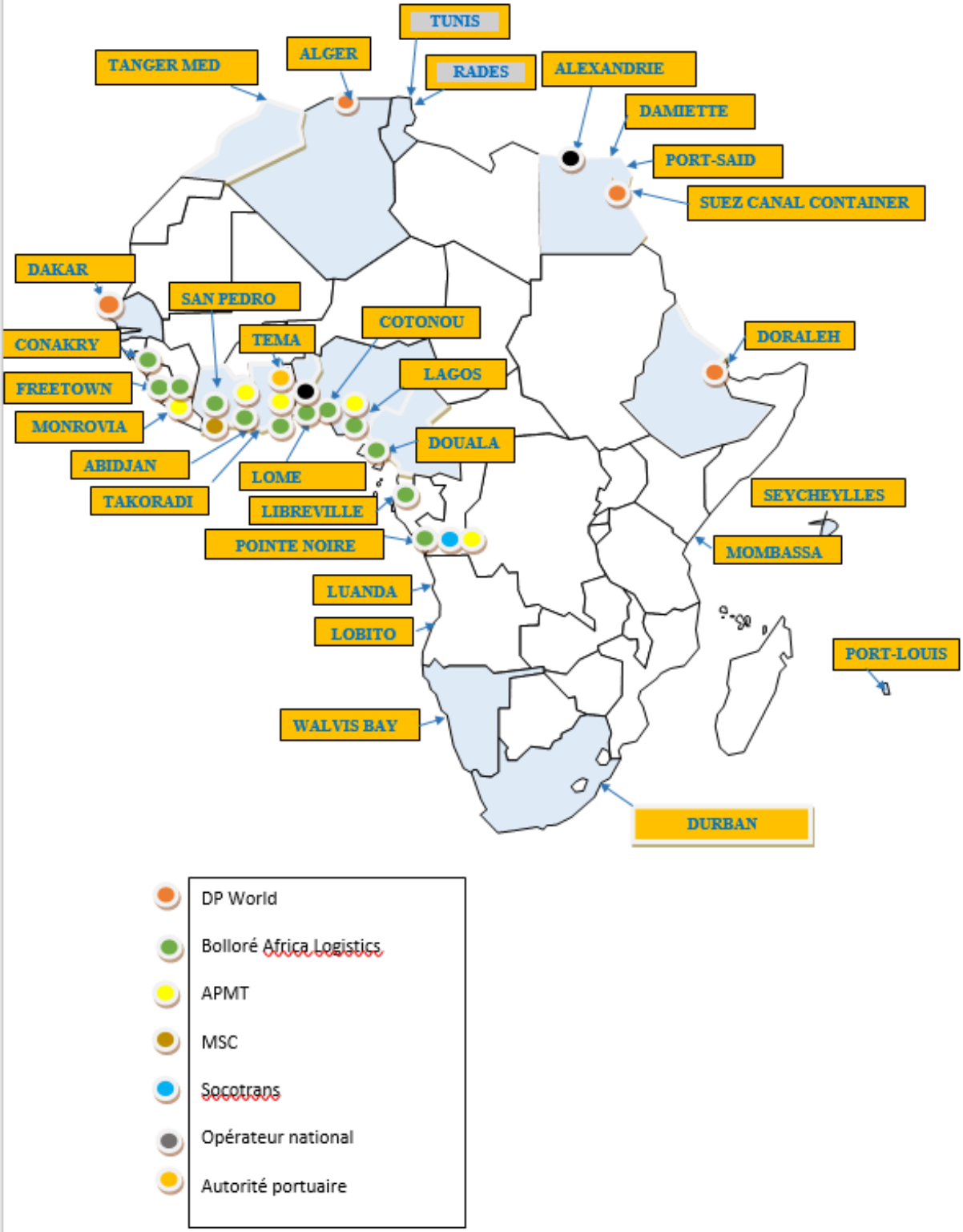
Plusieurs améliorations structurelles et organisationnelles dans les ports africains ont contribué à améliorer la performance des opérations de passage portuaire. Un nombre important de concessions de terminaux à conteneurs ont été attribuées et semblent donner des résultats positifs en termes de productivité. Bolloré, APM Terminals, DP World, ICTSI, Sea

Invest et Necotrans ont effectué de lourds investissements, provoquant un saut qualitatif indéniable[2] [3]. En Afrique de l'ouest et en Afrique centrale, APMT et Bolloré Africa Logistics sont les deux acteurs prépondérants (voir carte ci-dessous). On constate de ce fait une modernisation accélérée de la gestion des manutentions portuaires (mécanisation, cadences, gestion des navires et du parc d'engins) depuis le milieu des années 2000.

On trouve aussi aujourd'hui des projets plus ambitieux de « Build/Operate/Transfer » sur des « Greenfields » au Nigeria proposés par des consortiums assez puissants regroupant de multiples partenaires spécialisés comme dans le cas de Badagry ou de Lekki.

[2] Couts portuaires africains : quelles responsabilités ? - 37ème réunion annuelle de l'AGPAOC - 29 juin 2015 - Yann Alix (Directeur de la stratégie à SOGET SA) - https://www.linkedin.com/pulse/comment-contacter-les-influenceurs-b%C3%A9nilde-liotard

[3] Source : Berth Productivity - The Trends, Outlook and Market Forces Impacting Ship Turnaround Times - JOC Group Inc. – Juillet 2014


TUNIS
TANGER MED
ALGER
RADES
ALEXANDRIE
DAMIETTE
PORT-SAID
SUEZ CANAL CONTAINER
DAKAR
SAN PEDRO
COTONOU
CONAKRY
TEMA
DORALEH
LAGOS
FREETOWN
MONROVIA
DOUALA
ABIDJAN
LOME
TAKORADI
LIBREVILLE
SEYCHEYLLES
POINTE NOIRE
MOMBASSA
LUANDA
LOBITO
PORT-LOUIS
WALVIS BAY
DURBAN
DP World
Bolloré Africa Logistics
APMT
MSC
Socotrans
Opérateur national
Autorité portuaire

3.2. Des navires de plus en plus gros

Des *WafMax* aux navires *Post-panamax* de MSC sur la boucle Asie-Afrique de l'Ouest, force est de constater une ambition armatoriale pour mieux structurer les rotations.

Toutefois, même si les ports africains reçoivent des navires de tailles nettement supérieures, ils ne récoltent pas pour autant tous les dividendes d'une massification et d'une densification des flux.

4- D'importants handicaps subsistent toutefois dans la plupart des ports

4.1 . Les situations de sous-capacités portuaires

Malgré plusieurs extensions récentes, de nombreux ports africains ont de graves problèmes de capacité, accentués par des systèmes de transport intérieur inefficaces. C'est particulièrement le cas en Afrique de l'est (Dar es Salaam et Mombasa) et en Afrique de l'ouest (ports de Lagos et Tema).

En Afrique du Nord, au contraire, les ports disposent d'équipements de manutention de conteneurs adéquats et enregistrent des délais plus courts que les ports d'Afrique sub-saharienne[4].

4.2 Des réformes portuaires timides

A ce jour, les réformes institutionnelles dans les ports maritimes africains ont été limitées. Seuls le Ghana et le Nigeria ont adopté le « Lanlord model », le plus fréquent au plan mondial. De son coté, l'Afrique du Sud a mis en place un « régulateur » indépendant.

La présence croissante des opérateurs privés devrait contribuer à créer une pression pour des réformes institutionnelles plus larges[5].

4.3 . Une trop lente amélioration des infrastructures routières et ferroviaires d'accès aux ports maritimes

[4] Source : The Africa Competitiveness Report 2013 – World Economic Forum – Banque Mondiale

[5] Source : Africa Infrastructure Country Diagnostic - Overhauling the Engine of Growth: Infrastructure in Africa – Banque Africaine de développement

Des ports majeurs tels que Cotonou, Douala, San Pedro, Doraleh, Tema, Takoradi, Conakry, Lagos et Dakar ne disposent d'aucune infrastructure ferroviaire pour acheminer les flux de conteneurs depuis/vers l'hinterland.

D'autre part, les infrastructures routières de dégagement en zones urbaines ou périurbaines sont généralement sous-dimensionnées. Il en résulte des goulots d'étranglement, qui n'ont pas d'impact direct sur la productivité des ports eux-mêmes, mais qui sont préjudiciables au délai d'acheminement global des marchandises.

4.4 . Les faibles taux de remplissage des conteneurs sortants

La part des conteneurs vides dans le trafic des ports africains est, en moyenne, nettement plus élevée que dans les grands ports européens, américains et asiatiques. Il n'est pas rare que cette proportion dépasse 40%. L'impact économique négatif de ce déséquilibre est très significatif lorsqu'on rapporte les coûts opératoires et les coûts de gestion à l'EVP plein (ou à la tonne transportée).

En outre, on observe que la part des conteneurs vides est beaucoup plus élevée dans les flux sortants que dans les flux entrants ; Ainsi, en 2015, dans l'ensembles des ports nigérians, la part des conteneurs vides était de 19% des flux entrants et de 76% des flux sortants[6].

A titre d'exemple, dans les ports d'Afrique de l'est, les deux tiers des conteneurs expédiés sont vides. Ceci représente un coût «caché» important, puisque les frais d'expédition doivent être couverts par le prix de l'importation de marchandises.

L'amélioration des capacités d'exportation en Afrique de l'Est, en aidant à équilibrer les flux de conteneurs, contribuerait à réduire les coûts. Ce cercle vertueux (amélioration de la compétitivité des exportations entraînant une baisse des prix de l'expédition et l'amélioration de la compétitivité des exportations) serait un facteur clé pour permettre aux ports africains de mieux s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales[7].

Ce problème structurel n'est évidemment pas lié aux ports eux-mêmes. Seul un équilibrage progressif des flux entrées/sorties de produits manufacturés permettrait, à terme, de réduire ce handicap.

Répartition des conteneurs pleins/vides dans quelques grands ports maritimes.

Port	Pays	Période	EVP pleins (x1000)	EVP vides (x1000)	Proportion pleins/vides
Dakar	Sénégal	2013			54%/38% + 12% d'EVP transbordés

[6] Source : http://www.nigerianports.org/dynamicdata/uploads/Statistics%202014/ContainerTrafficStat.pdf

[7] *Source : AICD, 2011*

Ensemble des ports	Nigéria	2015	663	543	55%/45%
Hambourg	Allemagne	2013	8000	1200	87%/13%

5- Evolution de la performance des grands ports africains au cours des années récentes

5.1 . Positionnement des ports africains en termes de qualité des infrastructures et de productivité dans la compétition mondiale

La productivité d'un port ou d'un terminal se définit comme la moyenne des mouvements bruts par heure pour chaque escale enregistrée au cours de l'année. Le nombre de mouvements brut par heure pour un navire donné est défini comme le nombre total de mouvements de conteneurs (chargement, déchargement et repositionnement) divisé par le nombre d'heures pendant lesquelles le navire est à quai (Source : Berth Productivity - The Trends, Outlook and Market Forces Impacting Ship Turnaround Times - JOC Group Inc. – Juillet 2014).

Globalement, la productivité des ports africains demeure à un faible niveau. Ainsi, aucun port africain ne figure dans la liste des 20 ports mondiaux les plus performants[8].

Le tableau ci-dessous montre le niveau global comparé de qualité des infrastructures portuaires en Asie et en Afrique, selon le classement établi par le World Economic Forum.

On constate un niveau de qualité des infrastructures portuaires extrêmement contrasté selon les pays. Parmi les 15 pays d'Afrique couverts par l'Observatoire, cinq d'entre eux - Afrique du sud, Côte d'Ivoire, Maroc, Maurice et Namibie - présentent un niveau satisfaisant de qualité de leurs infrastructures portuaires, supérieur en moyenne à celui observé dans les ports asiatiques, en particulier chinois, mais globalement inférieur à celui des ports d'Europe du nord et des Etats-Unis. A l'opposé, les ports d'Algérie, du Bénin, du Cameroun, d'Ethiopie, du Ghana et du Nigéria sont pénalisés par d'importants problèmes de qualité des infrastructures. Le Cameroun et le Ghana ont même vu leur situation se détériorer au cours de la période récente.

Niveau de qualité des infrastructures portuaires

Qualité des infrastructures portuaires (2.04 Quality of port infrastructure)		
	2014	2016
Afrique du sud	4,9	4,9

Algérie	2,8	3
Bénin		3,4
Cameroun	3,6	3,3
Côte d'Ivoire	5,1	5,2
Egypte	4,2	4,3
Ethiopie	2,6	3,2
Ghana	3,7	3,5
Maroc	4,9	4,8
Maurice	5	4,7
Namibie	5,2	5,2
Nigeria	3,2	3
Sénégal	4,4	4,1
Seychelles	5	5
Tunisie	3,9	3,6
Chine	4,6	4,5
Inde	4	4,2
Vietnam	3,7	3,9

Allemagne	5,7	5,6
Belgique	6,4	6,3
France	5,2	5,3
Pays-Bas	6,8	6,8
Etats-Unis	5,7	5,7

- *Source: World Economic Forum*
- *Question posée : In your country, how would you assess the quality of seaports? (For landlocked countries: How accessible are seaport facilities?*
- *Plage de variation de l'indice : 1 = extremely underdeveloped—among the worst in the world; 7 = extensive and efficient—among the best in the world.*

Un exemple chiffré illustre ce retard : dans l'ensemble des ports d'Afrique, la productivité des portiques à conteneurs est comprise entre 7 et 22 conteneurs par heure, contre 20-30 conteneurs par heure dans les grands ports mondiaux de référence (Shanghaï, Hambourg….).

Le tableau ci-dessous détaille la productivité dans les grands ports d'Afrique de l'est. Qu'il s'agisse du temps de transit des conteneurs ou du temps de reprise par les camions, les performances des ports maritimes de cette zone apparaissent très inférieures à celles des grands ports à conteneurs mondiaux de référence. Tandis que la norme internationale pour le temps de séjour à quai est de sept jours ou moins, en Afrique de l'Est les conteneurs passent régulièrement plus d'une semaine dans le terminal. Le résultat est une congestion et une perte d'efficacité des ports.

En outre, la performance individuelle des ports d'Afrique de l'est varie fortement selon le port considéré. Ainsi, les ports de Mombasa et Dar es Salaam ont des performances relativement satisfaisantes, tandis que Port Soudan et Djibouti présentent des niveaux d'efficacité beaucoup plus faibles. Néanmoins, les contraintes croissantes de capacité rencontrées dans les ports de Mombasa et Dar es-Salaam, assorties de procédures d'importation et d'exportation extrêmement longues, tendent à augmenter considérablement le temps nécessaire pour dédouaner les marchandises. La durée de séjour des marchandises dans ces ports est devenue un obstacle majeur.

Performances comparées des ports maritimes d'Afrique de l'est et des autres sous-régions du continent

Table 14: Comparative performance across East African ports and African subregions

Performance Indicator	Djibouti	Mombasa	Port Sudan	Dar es Salaam	East Africa	Southern Africa	West Africa	Global Best Practice
Container dwell time (days)	8	5	28	7	5-28	4-8	11-30	<7
Truck processing time (hours)	12	5	24	5	4-24	2-12	6-24	1
Container crane productivity (container per hour)	17	10	8	20	8-20	8-22	7-20	20-30
Charges								
Container cargo handling charge (US$ per TEU)	135	68	150	275	135-275	110-243	100-320	80-150
General cargo handling charge (US$ per tonne)	8	7	10	14	6-15	11-15	8-15	7-9

Source: AICD, 2011: 24.

La situation est légèrement meilleure dans les ports d'Afrique de l'ouest et nettement plus satisfaisante dans les ports du sud de l'Afrique[9].

5.2 Les durées de passage portuaire restent souvent excessives

On observe de forts contrastes en matière de durée de passage des conteneurs et de temps d'attente selon le port considéré. Les durées peuvent osciller (en moyenne) de quelques heures à plusieurs semaines.

Temps de passage des conteneurs (jours)

[9] E88 - *(2013)* - State of Infrastructure in East Africa – AfDB – Avril 2013

	Units	Scale	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rades	days	units	10.00	11.00	12.00	15.00	16.00					
Alexandria	days	units			4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00		
Abidjan	days	units						9.40	15.70	15.70		
Tema	days	units			21.00	20.00	18.00	18.00	18.00			
Lome	days	units	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00					
Douala	days	units	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00
Durban	days	units			64.00	56.00	45.00	40.00	36.00	36.00		

Source : *Banque Mondiale*

Table 1. Average Dwell Time in SSA Ports (Days)

Durban	Douala	Lomé	Tema	Mombasa	Dar es Salaam	Average (Durban excluded)
4	19	18	20	11	14	16

Source: Kgare et al. (2011) and surveys.

Source : Economic Premise – World Bank – May 2012.

Ces temps de passage élevés[10] génèrent des surcoûts économiques, financiers et managériaux qui surenchérissent le passage de la marchandise.

Il est probable que les investissements de modernisation et d'augmentation de capacité réalisés ces dernières années dans plusieurs grands ports africains ont permis de réduire les durées de passage portuaire.

6- Les coûts de passage portuaire

Le **coût de passage portuaire** dans un port maritime se compose :
- Des droits de port, qui doivent être acquittés en contrepartie de la mise en service des équipements portuaires. Ces droits sont versés par les armateurs (droits de port sur les navires) et les chargeurs et réceptionnaires de fret (redevances sur marchandises)
- Des redevances d'usage, qui rémunèrent les prestations proposées par le port (outillage public, occupation domaniales, services divers)

[10] Voir en particulier la note de la Banque Mondiale, intitulée « Why Cargo Dwell Time matters in trade » : http://siteresources.worldbank.org/EXTPREMNET/Resources/EP81.pdf

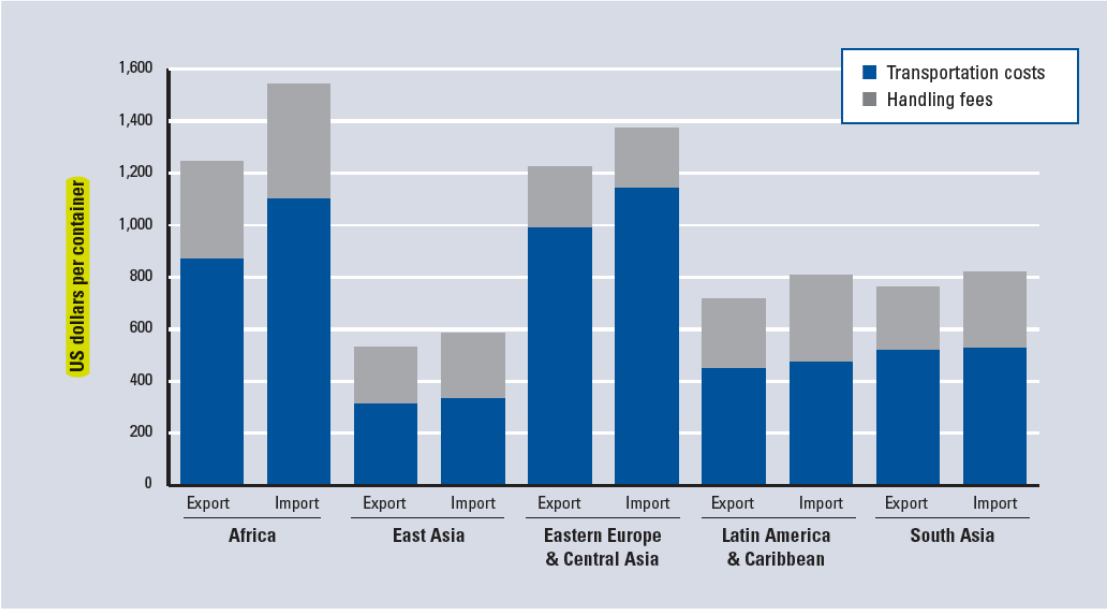
- Des coûts d'immobilisation du navire, qui dépendent principalement du coût d'immobilisation journalier du navire et in fine, de la productivité portuaire (déchargement et chargement des marchandises)
- Des coûts de manutention des marchandises.

Les **THC (Terminal Handling Charges)** sont les opérations de manutention non comprises dans les « Liner terms ». Elles ne sont pas couvertes par le fret et sont facturées en plus par l'armateur. C'est ce dernier qui détermine leur application et leur montant.

6.1 . Des coûts de manutention élevés jusqu'à une date récente

Les coûts de manutention varient considérablement dans les différents ports du monde, de 50 à 1000 USD par conteneur. L'Afrique affiche non seulement la plus forte variation entre les pays (près de 10 fois plus en Côte d'Ivoire qu'à Maurice, où ces frais ne sont que 100 $ US), mais reste également la région où les niveaux moyens des frais de manutention sont les plus élevés[11].

Figure 4: Inland transport costs and port handling fees for import and export



Source: World Bank, 2008.

On ne dispose pas de statistiques récentes sur les prix de manutention demandés dans les ports d'Afrique de l'ouest. Le tableau ci-dessous montre qu'en 2008, ils s'échelonnaient entre

[11] E2 : Benchmarking Africa's Costs and Competitiveness - Banque Mondiale – 2011 (données 2006-2008)

155 et 320 USD/TEU manutentionnée, contre une fourchette de 80 à 150 US$/EVP dans les ports de référence d'Europe occidentale.

Container cargo handling charge (ship to gate)
(USD per TEU)

	Units	Scale	2006	2008
Skikda	USD per TEU	units		220.00
Alexandria	USD per TEU	units		225.00
Damietta	USD per TEU	units		175.00
Cotonou	USD per TEU	units	180.00	
Abidjan	USD per TEU	units		260.00
Tema	USD per TEU	units	168.00	
Apapa	USD per TEU	units	155.00	
Dakar	USD per TEU	units	160.00	
Lome	USD per TEU	units		220.00
Douala	USD per TEU	units		220.00
Luanda	USD per TEU	units	320.00	
Walvis Bay	USD per TEU	units	110.00	
Cape Town	USD per TEU	units	258.19	
Durban	USD per TEU	units	258.19	

Source : Knoema

6.2 Exemples de structures de coût de passage portuaire

Nous présentons d'abord les résultats d'une étude réalisée par les cabinets MLTC et Catram[12] en 2013. C'est la source la plus récente que nous ayons identifiée dans laquelle des calculs de coût de passage portuaire dans plusieurs ports d'Afrique de l'ouest. Puis nous présentons quelques exemples chiffrés de structure de coûts portuaires dans 5 ports africains.

a/ Principaux résultats de l'étude MLTC / Catram

Méthodologie de l'étude
Les calculs effectués dans le cadre de cette étude ont été réalisés sur la base d'un « navire-type » dont les caractéristiques sont présentées en Annexe 1.

Coût des services portuaires et droits de port navires
Le coût du remorquage d'un même navire varie entre 250 € (Cap Vert) et 18 000 € (Monrovia) La plupart des ports d'Afrique de l'ouest se situent entre 2000 et 3000 €. Tendanciellement, les ports du sud de l'Afrique de l'ouest sont plus chers que les autres.

Le coût du pilotage est également très contrasté : il varie entre des centaines d'Euros (Cap Vert, Banjul, Bissau, Takoradi, Tema, Lomé, Boma et Soyo, soit beaucoup de petits ports), de 1000 à 2000 € (Cotonou, Bata, Pointe-Noire, Luanda), de 2000 à 3000 € (Dakar, Conakry San

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

Pedro, Malabo), de 4000 à 5000 € (Monrovia, Abidjan, Port-Gentil) et plus de 5000 € (Douala, Libreville, Matadi, en partie justifié par des remontées de rivière).

Le lamanage apparaît comme particulièrement onéreux (plus de 1000 €) à Bata, Matadi et Soyo.

Les droits de port navire sont particulièrement difficiles à interpréter si on ne connaît pas les droits de port sur la marchandise. Dans un nombre croissant de ports dans le monde, les droits de port sur la marchandise tendent en effet à disparaître au profit d'un barème tarifaire orienté vers la vérité des prix (dans un port, le navire est à l'origine de postes de coûts très importants : infrastructures de base et opérationnelles, tandis que la marchandise ne renvoie qu'à la voirie du port). Mais les ports de nombreux pays en voie de développement restent traditionnellement attachés à la tarification indirecte via les droits marchandises. Les montants affichent des écarts considérables entre San Pedro (744 €) et Matadi (106 607 € !). Après Matadi, les ports les plus chers dépassent les 20 000 € (Banjul, Freetown, Nigeria). La plupart des ports se situent entre 4000 et 7000 €. Les ports les plus économiques (moins de 3000 €) sont notamment les ports ghanéens, Cotonou, Pointe- Noire...

Services portuaires et droits de port navire

	Remorquage	Pilotage	Lamanage	Droits de port	Total
DAKAR	2 729	2 822	341	6 510	12 402
BANJUL	1 005	555	122	22 218	23 900
CONAKRY	7 974	2 779	128	0	0
FREETOWN	0	0	0	20 284	20 284
MONROVIA	17 987	4 996	600	4 336	27 919
ABIDJAN1	2 592	4 237	700	4 476	12 005
ABIDJAN2	2 592	4 237	700	2 952	10 480
SAN_PEDRO	2 592	2 729	910	744	0
TAKORADI	2 262	889	291	2 571	6 012
TEMA	2 262	889	291	0	-
LOME	2 850	940	183	0	-
COTONOU	3 570	1 683	468	2 342	8 063
TINCAN	0	0	0	27 841	27 841
LAGOS	0	0	0	19 963	19 963
PORT_HARCOURT	0	0	0	26 660	26 660
DOUALA	2 823	5 538	573	9 951	18 884
BATA	5 076	1 296	1 693	4 741	14 231
MALABO	9 911	2 085	183	4 302	19 797
LIBREVILLE	4 024	7 222	543	16 517	28 306
PORT_GENTIL	4 383	4 856	543	7 231	17 012
POINTE_NOIRE	6 313	1 416	0	2 850	10 579
LUANDA	4 205	1 626	0	7 878	13 709
WALVIS BAY	1 513	1 549	0	0	-
Total	89 650	63 510	12 612	321 428	454 973
Médiane	2 592	1 549	291	4 406	13 056
Moyenne	3 091	2 190	435	11 480	16 249

Source : Armateur

Droits de port marchandises

Les droits de port marchandises sont assez homogènes. Deux ports sont relativement peu onéreux (Tema et Cotonou), deux ports se situent à un niveau moyen (Dakar et Douala), un port est 50% plus cher (Pointe-Noire) et un port est très cher (Walwis Bay).

Droits de port marchandises

		Entrées		Sorties		Total	Total €
	Unité	50 20' P	50 40' P	20 20' P	80 40' V		
Dakar		3 000 000	3 000 000	1 200 000		7 200 000	10 977
Lomé	Pas de droits de port marchandises						
Tema	US$	1910	3595	764	2876	9145	7 035
Abidjan							
Cotonou	FCFA	2 175 000	2 175 000	216 000	0	4 566 000	6 961
Lagos	US$	4 500	6 500	1 400	2 240	14 640	11 262
Douala							
Pointe-Noire	FCFA	5 250 000	5 250 000	400 000		10 900 000	16 618
RDC							
Libreville							
Walwis	N$	150 000	200 350	60 000		410 350	36 932

Manutention Bord

Le tableau ci-dessous détaille les tarifs pour des conteneurs de 20' ou de 40' à l'entrée ou à la sortie, pleins ou vides. Ces éléments montrent des écarts relativement faibles entre les ports. Douala semble relativement moins cher que d'autres, notamment pour les 40' pleins.

	Manut bord							
	20				40'			
	E P	E V	SP	SV	E P	E V	SP	SV
Dakar	110,00	71,00	110,00	71,00	140,00	89,00	140,00	89,00
Lomé	?	?	?	?	?	?	?	?
Tema	63,61	50,48	63,61	50,48	120,15	90,87	120,15	90,87
Abidjan								
Cotonou	83,85	30,49	83,85	30,49	121,97	53,36	121,97	53,36
Lagos								
Douala	79,00	65,00	79,00	65,00	79,00	98,00	79,00	98,00
Pointe-Noire								
RDC	87,96	0,00	87,96	0,00	131,93	0,00	131,93	0,00
Libreville	90,00	50,00	90,00	50,00	135,00	80,00	135,00	80,00
Walwis								

Manutention terre

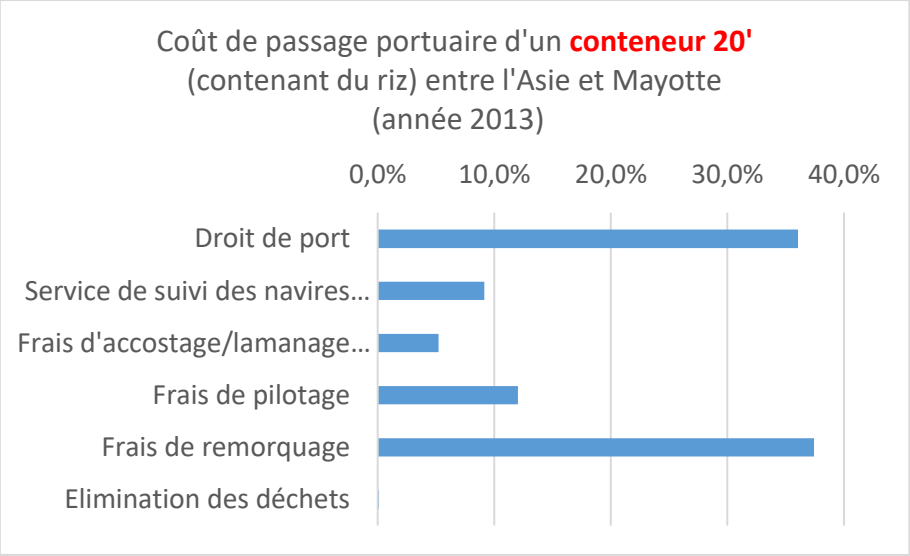
La manutention terre montre des écarts importants selon les ports. Tema apparaît comme un port relativement économique tandis que les ports de RDC sont extrêmement chers. L'équilibre que le concessionnaire établit entre manutention bord et terre n'est pas une raison suffisante pour expliquer ces écarts. L'environnement portuaire local ainsi que les pressions concurrentielles contribuent à expliquer ces écarts.

Manut Terre								
	20'				40'			
	E P	E V	SP	SV	E P	E V	SP	SV
Dakar								
Lomé	129,59	3,05	53,36	3,05	144,84	6,10	83,85	6,10
Tema	57,56	56,10	50,14	41,00	94,69	83,00	78,84	62,50
Abidjan								
Cotonou	114,35	0,00	114,35	0,00	189,05	0,00	189,05	0,00
Lagos								
Douala								
Pointe-Noire								
RDC	367,50	61,50	526,00	61,50	367,50	123,00	526,00	123,00
Libreville	160,00	20,00	160,00	20,00	240,00	40,00	240,00	40,00
Walwis								

b/ : Exemples chiffrés de structure de coûts portuaires dans 5 ports africains.

Exemple 1 : Le port de Durban

Port de Durban
Structure des coûts de passage portuaire (année 2013)

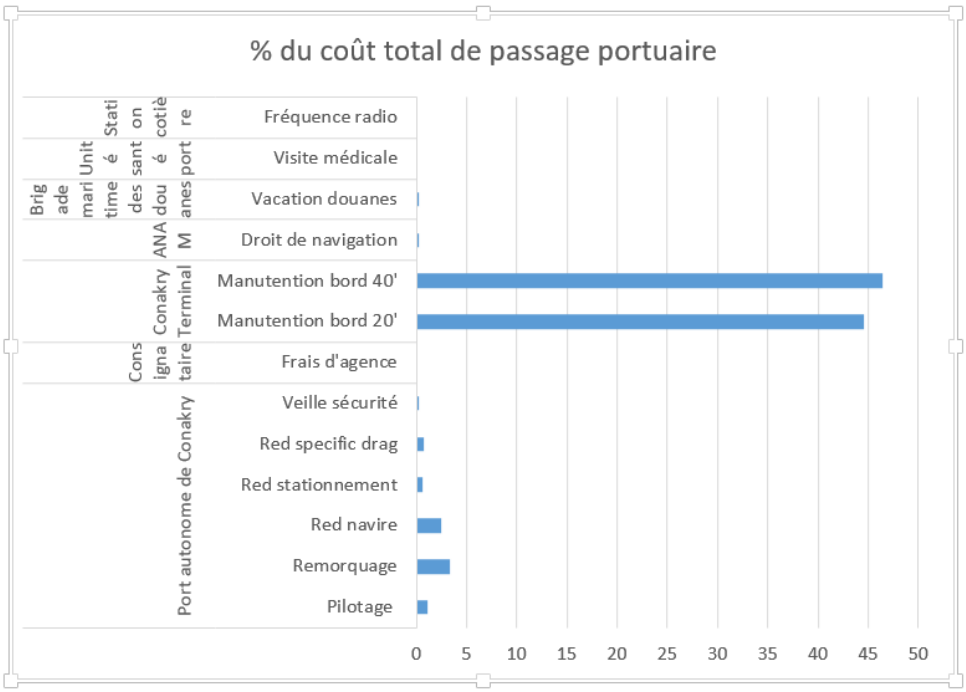


Source : Comparitive Study Port and Terminal Tariffs - Graduate Project 1 - Andries Pretorius - 09-05-2014

Exemple 2 : Le port de Conakry

Les coûts de manutention bord-à-quai facturés par l'opérateur du terminal représentent 91% du coût total du passage portuaire. Les frais de remorquage et les « red navire », facturés par l'autorité portuaire représentent 6% du coût total. Le coût cumulé de tous les autres postes est inférieur à 3% du coût total.

<u>Structure de coût du passage portuaire: Exemple du port de Conakry</u>
(données correspondant à un porte-conteneurs de 70 500 m^3)



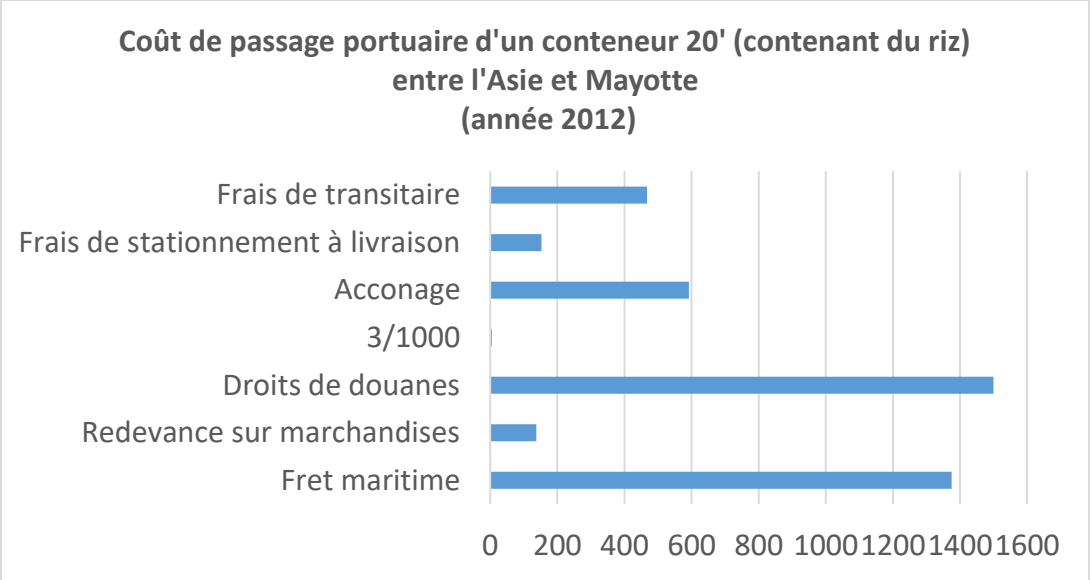
<u>Source</u> : 13ème Table Ronde de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre – 29 Juin au 02 Juillet 2015 – Abidjan, Côte d'Ivoire. Thème: « Les Coûts de Passage Portuaire: Quelle Responsabilité des différents Acteurs» - Session 1 « Les Coûts de Passage Portuaire – Expériences et Perspectives des Autorités Portuaires » - Expériences du port de Conakry et perspectives.

Dans le cas du port de Conakry, les principales causes ayant contribué à l'augmentation des coûts de passage des navires et de leurs cargaisons entre 2004 et 2014:

- ✓ Passage du Dollar US à l'Euro, dans la facturation des prestations du Port Autonome de Conakry et des prélèvements effectués par les administrations Publiques Guinéennes, dont la Société Navale Guinéenne et la Direction Nationale de la Marine Marchande (DNMM);
- ✓ Scannographie payante des conteneurs et colis fermés, introduite en 2006 ;
- ✓ Introduction par l'Agence de Navigation Maritime du Droit de Navigation en 2009 ;
- ✓ Introduction simultanée en 2012, du Bordereau de Suivi de la Cargaison (BSC) et de l'International Cargo Tracking Note For ISPS (ICTN) respectivement par l'Office Guinéen des Chargeurs et ATPMS, partenaire de la DNMM ;
- ✓ Relèvement progressif à partir de 2011 des tarifs de l'Opérateur du Terminal à Conteneurs et de ceux des consignataires ;

- ✓ Faible rotation des camions due à l'imposition des plages horaires de circulation, et les coûts élevés de transport terrestres des marchandises en provenance ou à destination du Port
- ✓ Absence d'un barème officiel pour les prestations des transitaires ouvrant ainsi la porte à tous les abus (surfacturation, concurrence déloyale)
- ✓ Non-respect des procédures d'initiation et d'approbation des tarifs applicables aux navires et aux marchandises
- ✓ Absence d'un organisme de surveillance.

Exemple 3 : Le port de Mayotte



Source : Autorité portuaire du port de Mayotte

7- Investissements récents et projets à court-terme

Compte tenu de l'ampleur et de la dynamique des investissements réalisés au cours des dernières années dans plusieurs grands ports africains, les données statistiques disponibles relatives aux temps de passage portuaire, aux coûts de passage portuaire et à la productivité des installations de manutention sont trop anciennes pour permettre d'appréhender la productivité réelle des ports concernés.

Il nous semble que l'analyse des investissements récents et des projets en cours constitue un indicateur plus pertinent pour juger des progrès des différents ports.

Le tableau ci-dessous récapitule les projets à court/moyen-terme les plus importants, pour les 29 principaux ports à conteneurs africains.

Les couleurs utilisées correspondent à l'échelle suivante :

Investissement majeur (création ou extension) ayant un impact décisif sur la capacité

Investissement d'optimisation (modernisation des équipements, rallongement de quai…)

Investissements mineurs

On constate à la lecture de ce tableau que le processus de modernisation et d'extension des infrastructures pour les conteneurs va s'accélérer dans les 5 prochaines années, sous l'effet des apports massifs de financements, en particulier chinois.

Projets à court/moyen-terme les plus importants en matière d'accueil des conteneurs (29 principaux ports d'Afrique)

Pays	Port	Projets d'amélioration ou d'extension
Afrique du sud	Durban	Agrandissement du port en 2020. Il sera plus large, plus profond et capable de gérer quatre fois plus de conteneurs que dans sa capacité actuelle.
Algérie	Alger	En 2016, décision de créer un nouveau port maritime à El Hamdania, près de la ville de Cherchell. L'installation portuaire s'étendra sur 2000 ha et sera située à moins de 100 km de la capitale. Le nouveau port comptera 23 quais avec un débit annuel de 6,5MMEVP.
Angola	Lobito	
Angola	Luanda	
Bénin	Cotonou	
Cameroun	Douala	Plusieurs projets sont en cours: • Les travaux relatifs à la réhabilitation des voiries chaussées et la construction d'une nouvelle route • L'approfondissement et l'aménagement du chenal d'accès au port de Douala • La mise en place d'un système informatique de gestion portuaire modernisé (CARGO) • La réalisation du système d'information portuaire devant fédérer les systèmes privatifs déjà en place et élargir le champ d'application des nouvelles TIC aux métiers portuaires • La création d'une base logistique de transit vers les pays de l'hinterland, afin de disposer d'une zone sécurisée de

		stationnement des camions desservant ces pays • La sécurisation accrue de la place portuaire avec l'acquisition de bateaux patrouilleurs rapides, du matériel et équipements de sécurité (caméras de surveillance et radars), et une remise à niveau du matériel de signalisation (balises, phares côtiers).
Congo	Pointe-Noire	Travaux inscrits dans le programme : - aménagement d'un terminal à conteneurs de 16 ha (en cours) - reconstruction du quai G1 - réhabilitation du quai G2, G3 - extension du quai G2, G3 sur 70 m - création d'une zone logistique de dépotage et d'empotage - aménagement du nouveau terre-plein - réhabilitation des VRD.
Côte d'Ivoire	Abidjan	- Bolloré a annoncé un investissement de 79MUSD pour doubler la capacité de son terminal à conteneurs. Les travaux de modernisation du port d'Abidjan financés à hauteur de 85% par la Chine ont été officiellement lancés. D'un coût de 1,12 milliard de dollars, les travaux comportent : - l'amélioration de la compétitivité du port par la réduction du coût de passage portuaire - l'élargissement et approfondissement du chenal de Vridi afin de permettre l'accès aux navires de 13,5m de tirant d'eau d'accéder au port quelle que soit la marée - l'installation de bandes transporteuses pour le ciment et le clinker - la construction de 4 x 20 000m² de hangars pour les marchandises diverses - l'achat d'une drague pour l'entretien du chenal d'accès. Les terminaux de l'Ile Boulay constituent un projet de grande échelle mais à un horizon beaucoup plus lointain. Ce projet permettrait de profiter des surfaces disponibles sur l'Ile Boulay pour développer un complexe industrialo-portuaire « greenfield » avec de nouveaux ponts pour relier l'île au continent.
Côte d'Ivoire	San Pedro	Projet de port à conteneurs de 500 000 EVP de capacité, 700ml de quais, terre-plein de 23ha, prévu pour 2017/2018.
Djibouti	Doraleh	Une extension du port devrait entrer en service en 2017. Avec l'ouverture de la deuxième et de la troisième phase le terminal à conteneur disposera de : • 2 000 m de quais • 10 portiques à quais Super Post Panamax (Twin-Lift) • Une capacité de stockage de 3MTEU/an. La construction de la ligne ferroviaire entre Negad et le "Doraleh Container Terminal" (DTC) est en cours de finalisation.

		Jusqu'à ce que la ligne soit opérationnelle, le fret sera transporté à Negad en utilisant des camions (source: ESLSE).
Egypte	Alexandrie	
Egypte	Damiette	Construction d'un quai multi-services de 360m et d'une aire attenante de 7,5ha. Installation d'un guichet unique pour les douanes, la police et l'enregistrement.
Egypte	Port-Said	
Egypte	Suez Canal Container Terminal	
Gabon	Libreville	- Réaménagement et réhabilitation de 28 000 m2 de plateformes et chaussées '- Réhabilitation du réseau électrique et fibre optique '- Mise en service d'un réseau de vidéo surveillance '- Mise en place d'un service client 7/7 (hotline téléphonique et email)
Ghana	Takoradi	Projet de port à conteneurs de 7500 EVP de capacité. Ghanaweb. Le site de ce projet est l'ancienne zone de "Prime Wood" dans la ville de Sekondi-Takoradi. 9,7ha de terrain ont été récupérés pour le terminal. L'administration des ports du Ghana (GPHA) a obtenu un prêt initial de 197 millions d'euros du gouvernement belge pour l'expansion du port de Takoradi.
Ghana	Tema	MPS a prévu de nouveaux outillages en vue de faire passer la capacité de ses installations de 750 000 à 1 million d'EVP grâce à une meilleure productivité opérationnelle.
Guinée	Conakry	Construction de trois nouveaux quais d'une longueur totale de 846 mètres linéaires, une aire de stationnement d'une capacité de 600 camions, une pénétrante routière de 4 km et un échangeur de 550 mètres. Le projet comprend aussi l'aménagement de 41,6 hectares de terre-pleins. Accroissement de la capacité du terminal avec l'allongement du quai (+338m) et l'accroissement des surfaces. A terme, le quai sera porté à 900m. Cet investissement permettra de doubler les longueurs de quais existantes, de tripler la superficie des zones d'entrepôts et de créer un raccordement ferroviaire. Construction d'un port sec de 150 millions de dollars pour contribuer à résoudre la congestion des transports dans le pays.

Kenya	Mombasa	Un deuxième terminal est en construction, avec les dates suivantes d'ouverture : Phase 1 en 2016 : 2 quais ; 560m de quais, tirant d'eau : 11m ; capacité : 450kTEU Phases 2 et 3 en 2018 : 2 quais ; 670m de quais, 8 gantry cranes ; 20 RTG. Objectif 2020 : capacité totale de 2MEVP.
Liberia	Monrovia	
Maroc	Tanger Med	Développement du quatrième terminal, nommé MedPort Tanger, qui portera la capacité portuaire totale à 9MEVP par an. Commande de 44 nouvelles grues pour l'installation en octobre 2016. Avec une capacité de manutention annuelle de 5MEVP par an, ce sera le plus gros terminal de conteneurs sur le continent africain. Installation de 12 grues bateau à terre (STS) télécommandées, de 32 portiques montés sur rails automatisés, à la fin de 2017. L'installation devrait ouvrir ses portes en 2019 et constituera un important terminal de transbordement pour la Méditerranée occidentale. Les trois terminaux existants traitent actuellement plus de 3MEVP par an.
Maurice	Port Louis	Extension et Renforcement du Terminal de Conteneurs à Port Louis, Maurice : ✓ étape 1 (partie d'extension) d'une longueur totale de 244 mètres contient le nouveau quai d'accostage. Les travaux ont été achevés en août 2015. Cette première étape comprend également l'extension du chantier de conteneurs. ✓ étapes 2 à 4 (partie de renforcement) s'étendant jusqu'à 560 mètres devant la structure d'accostage existante comprennent l'enlèvement du matelas, l'installation de pieux, la construction d'une nouvelle poutre de plafond en béton et l'installation des aménagements de quai. Le projet a été achevé fin 2016.
Namibie	Walwis-Bay	Projet de nouveau terminal à conteneurs. Linéaire de quai : 530 m pour accueillir 2 PC de 2500 EVP. La capacité du terminal passera de 260 000 EVP par an à plus de 500 000 EVP. Les opérations ont débuté en 2014.
Nigéria	Lagos	Projet d'extension à Badagry (consortium APMT + TIL + Alii). Mise en service de la première des 3 tranches en 2016. Projet portant in fine sur 7km de quais et 1000ha de terre-pleins, pour des trafics de conteneurs et de vracs solides et liquides. Projet connexe de zone franche industrielle et logistique.
Sénégal	Dakar	Le terminal à conteneurs du port de Dakar est loin d'être saturé, avec une croissance des trafics assez lente. En principe, le concessionnaire s'est engagé à investir dans un programme

		lourd d'extension extérieure nécessitant des ouvrages de protection. A noter cependant qu'il existe des alternatives susceptibles de permettre le développement de capacités conteneurs à l'intérieur du port actuel qui pourraient permettre de décaler la mise en oeuvre des infrastructures du port du futur. Le « port du futur » est un projet négocié entre le port de Dakar et DP World lors de l'attribution de la concession portuaire (sous la présidence de M. Wade). Il prévoit 1150 m de quai pour un tirant d'eau de 15 m. 90% des activités proviendraient du transbordement. Les études de faisabilité du projet seront lancées à partir du moment où la barre des 412 500 EVP traités sera franchie. L'objectif serait de capter des trafics en transbordement sur les lignes Asie – Amériques. Les investissements sont évalués à 300 millions d'euros. La capacité du nouveau terminal serait de 1,5 MEVP.
Sierra Leone	Freetown	Extension du terminal à conteneurs. Construction d'une extension de quai de 270 m, d'une profondeur de 13 m, en plus des 707 m existants, création d'un terre-plein de 3.5 hectares et implantation d'une centrale électrique dédiée au terminal. Deux portiques de quai seront installés dès le démarrage, afin d'améliorer la productivité du Port de Freetown. Le nouveau quai permettra d'amarrer des grands navires de 6000 EVP. Le terminal à conteneurs vise une capacité de traitement à terme de 750 000 EVP, contre 90 000 à ce jour. La livraison des travaux est prévue pour septembre 2018.
Togo	Lomé	A fin mars 2016, les projets concernent : - la construction d'un 3ème quai pour navires porte-conteneurs, d'une longueur de 450 mètres et 15 mètres de profondeur - la construction d'une darse de 1050 mètres de longueur de quai et 16,70 mètres de profondeur pour accueillir un terminal à conteneur - la réalisation d'une voie de contournement de la faille d'Alédjo et du col de Défalé afin de faciliter les conditions de traversée du corridor togolais pour les conducteurs - la construction d'un port sec à l'intérieur du pays et la réalisation d'une liaison ferroviaire - la mise en place d'un guichet unique
Tunisie	Radès	Projets en cours de réalisation ✓ Etude d'aménagement du quai « EX-dangereux ✓ Travaux de dragage des bassins des ports de Radès et de la Goulette. Projets prévus

		✓ Création d'une zone d'activité logistique de 50 ha à proximité du terminal à conteneurs ✓ Extension du quai N° 7 dans le cadre d'un contrat de concession de type BOT.
Tunisie	Tunis	Le plan de développement du port prévoit sa spécialisation en port réservé exclusivement au trafic de passagers et croisiéristes.

8- Conclusions

Depuis le début des années 2000, l'amélioration des infrastructures portuaires et des accès terrestres, les changements dans la gouvernance des terminaux (attribution de concessions portuaires) et l'arrivée de leaders mondiaux de la manutention portuaire ont contribué à une nette amélioration des performances et de la productivité dans plusieurs ports africains.

Néanmoins, ces gains ont été partiellement sapés par la clarté limitée des objectifs du secteur public, le manque de coordination entre les institutions portuaires, les douanes, les ministères des transports et les syndicats, ainsi que par l'absence de mise en concurrence[13]. La multiplication des opérateurs privés devrait toutefois contribuer à créer une pression pour des réformes institutionnelles plus larges[14].

Globalement, la productivité des ports africains demeurait jusqu'à récemment à un faible niveau. Ainsi, aucun port africain ne figure dans la liste des 20 ports mondiaux les plus performants[15].

Parmi les 15 pays d'Afrique couverts par l'Observatoire, cinq d'entre eux - Afrique du sud, Côte d'Ivoire, Maroc, Maurice et Namibie - présentent un niveau satisfaisant de qualité de leurs infrastructures portuaires, supérieur en moyenne à celui que l'on observe dans les ports asiatiques, en particulier chinois, mais globalement inférieur à celui des ports d'Europe du nord et des Etats-Unis.

A l'opposé, les ports d'Algérie, du Bénin, du Cameroun, d'Ethiopie, du Ghana et du Nigéria sont pénalisés par d'importants problèmes de qualité des infrastructures. Le Cameroun et le Ghana ont même vu leur situation se détériorer au cours de la période récente.

Le processus de modernisation et d'extension des infrastructures pour les conteneurs va s'accélérer dans les 5 prochaines années, sous l'effet des apports massifs de financements, en particulier chinois.

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

[14] Source : Africa Infrastructure Country Diagnostic - Overhauling the Engine of Growth: Infrastructure in Africa – Banque Africaine de développement

La combinaison de l’accroissement de la concurrence entre les opérateurs de terminaux et les extensions de capacités devraient donc logiquement conduire à une amélioration de la productivité et à une diminution des coûts de passage portuaire.

Annexe 1

Caractéristiques du « Navire-type » utilisé comme base de calcul dans l'Etude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre – MLTC/ Catram – Janvier 2013

Nom	Aenne Rickmers
Date de livraison	27/01/2010
Ligne maritime	WEDDEL
Zone de couverture	DELMAS ATLANTIC COA
Construit	1998
Grues de bord	3X45T
Capacité nominale EVPS	2210
Capacité à 14 tonnes homogènes	1750
Prises frigo	300
Port en lourd	30724
Tirant d'eau d'été	11
Longueur Hors tout	195,29
Largeur	30,2
Jauge brute	26131
Jaune nette	10106
Vitesse	21,3
Constructeur	China ShipBuilding Corporation Taiwan
Moteur principal	MAN BW 7S70 MC
Classification	GL
Propulseur d'étrave	1200
Numéro IMO	9152753
Propriétaire / Manager	RICKMERS-LINIE GMBH & CIE KG
Opérateur	CMA CGM
VT	64875,338

L'étude s'appuie également sur les hypothèses suivantes :

- ✓ durées de séjour au port des navires (24 heures)
- ✓ nombre de conteneurs chargés et déchargés par escale
- ✓ poids des marchandises contenues dans les conteneurs (cas de ports taxant le poids des marchandises conteneurisées)
- ✓ détermination d'un taux moyen de taxation import et export lorsque cette taxation s'applique selon la nature des marchandises.
- ✓ Répartition des conteneurs vides/pleins : 50 conteneurs de 20' pleins et 50 conteneurs de 40' pleins, rechargent 20 conteneurs de 20' pleins et 80 conteneurs de 40' vides.
- ✓ Poids des conteneurs : 15 t au débarquement, qu'il s'agisse de 20' ou des 40' pleins, et 20 t au chargement pour des 20' ou des 40' pleins.