



## Observatoire Europe-Afrique 2030

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

#### Synthèse

L'Observatoire Europe-Afrique 2030 a réalisé récemment une étude<sup>1</sup> visant à comparer les performances des chaînes logistiques passant par les dix principaux ports à conteneurs du Golfe de Guinée<sup>2</sup>. L'analyse est focalisée sur trois facteurs clés de compétitivité - les coûts, les temps d'acheminement et la sécurité - et s'articule autour des trois maillons centraux des chaînes logistiques internationales<sup>3</sup> - le fret maritime, le passage portuaire et les pré- et post-acheminements terrestres.

Pour les pays concernés<sup>4</sup>, l'amélioration des chaînes logistiques représente un enjeu économique majeur. La réduction des coûts et des temps de transport du fret stimulerait considérablement le développement manufacturier<sup>5</sup> et agricole de régions entières, en particulier dans le nord du Nigéria, du Bénin, du Togo et de la Côte d'Ivoire, ainsi que dans les pays du Sahel, et permettrait de réduire les prix de nombreux produits de consommation courante. L'impact serait aussi environnemental. Le développement de flottes modernes de véhicules routiers, du cabotage maritime à grande échelle et d'axes ferroviaires massifiés de marchandises contribuerait à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et d'oxydes d'azote.

Le Nigéria, qui compte pour plus de 70% du PIB de la CEDEAO, représente de loin le plus gros enjeu de la région à moyen/long-terme pour les flux import/export de marchandises conteneurisées. Il constitue également la principale inconnue au plan politique. Depuis

---

<sup>1</sup> Etude intitulée « Chaînes logistiques internationales : Performances comparées des grands ports du Golfe de Guinée » - Christian Delavelle et Philippe Dorson - 26 avril 2020.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> L'expression « chaîne logistique internationale » englobe les chaînes relatives au « grand import/export » ainsi que les chaînes régionales internes aux pays de la CEDEAO.

<sup>4</sup> Les pays de la CEDEAO + le Cameroun.

<sup>5</sup> Outre l'environnement politique et institutionnel, trois conditions sont indispensables 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.

l'élection du président Buhari en 2015, le pays mène une politique hésitante, partagée entre protectionnisme et ouverture. Les possibilités d'optimisation des chaînes logistiques au niveau régional dépendront beaucoup de l'attitude du Nigéria par rapport à la mise en œuvre de la ZLEC.

Depuis 15 ans, les investissements massifs réalisés dans les grands ports du Golfe de Guinée ont conduit à une amélioration significative de la qualité du « 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.

Au fur et à mesure que l'efficacité des ports s'améliore, la desserte des hinterlands devient le maillon faible des chaînes logistiques internationales. Le niveau de dégradation de nombreux axes routiers, l'état problématique du parc de véhicules des petits transporteurs routiers, les risques d'attaques et les racketteurs, le temps perdu à cause des contrôles<sup>6</sup> contribuent à freiner considérablement la fluidité des échanges de marchandises. Selon la BAD, la vitesse moyenne sur les corridors routiers n'est que de 6 km/h en Afrique de l'ouest. 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.

Conséquence de ces multiples obstacles, le coût du maillon « acheminement terrestre » dans la chaîne logistique est très supérieur aux coûts des maillons « fret maritime » et « passage portuaire ». Il faut compter entre 1500 et 2250 euros pour faire acheminer 2 EVP jusqu'à Ouagadougou depuis l'un des grands ports du « range San-Pedro / Lagos ». Les coûts de pré- et post-acheminement terrestres sur différentes destinations d'Afrique de l'ouest varient dans un rapport de 1 à 4, avec un maximum pour les pays enclavés du Sahel. La BAD constate 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.

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. Les ports desservis par un réseau inadapté seront progressivement marginalisés.

En pratique, l'absence de concertation entre les états de la région en matière de développement portuaire au cours des quinze dernières années se traduit par une course aux capacités de manutention de conteneurs et par une allocation non-optimale des investissements. 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. Il est indispensable de recentrer les trafics intercontinentaux de conteneurs sur trois ou quatre ports au maximum, présentant les meilleures caractéristiques pour assurer un rôle de « hub » régional, sur la base de critères tels que les qualités nautiques du bassin, le tirant

---

<sup>6</sup> Estimé à 50 minutes tous les 100km en moyenne sur des tronçons tels que Cotonou-Niamey, Dakar-Bamako ou Lomé-Ouagadougou.

d'eau<sup>7</sup>, la superficie disponible et la qualité des entrées et sorties terrestres. Sur la base du principe de complémentarité, les autres ports se spécialiseront sur la fonction de cabotage (« feeding »).

Concernant les infrastructures routières et ferroviaires, le maillage schématisé sur la carte ci-dessous permettrait d'améliorer de façon décisive la fluidité des flux de marchandises au sein de la zone et fournirait un cadre logistique propice au développement d'un secteur manufacturier intégré et concurrentiel. 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 et de trois axes routiers transversaux assurant la fluidité des acheminements de produits agricoles et de produits manufacturés entre les pays de la zone. A noter que l'une de ces pénétrantes et deux de ces axes transversaux correspondent aux tracés des corridors routiers transafricains existants n°2 (Alger-Lagos), n°5 (Dakar/Ndjamena -Trans-sahélien), n°7 (Dakar-Lagos) et n°8 (Yaoundé-Mombassa).



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 la construction de 700 km de lignes ferroviaires au gabarit B1, en complément des investissements déjà engagés dans le cadre du programme des corridors

<sup>7</sup> 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.

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.

Au-delà des investissements liés aux infrastructures, l'amélioration de la performance future des ports suppose également une amélioration des services portuaires et péri-portuaires qui interviennent dès qu'un conteneur a franchi l'étape de la manutention « bord à quai ». Ces améliorations concernent principalement les accès aux ports<sup>8</sup>, les espaces de stationnement des camions<sup>9</sup> à proximité des ports en prévoyant les services de confort et de sécurité indispensables, le stockage et l'empotage/dépotage des conteneurs dans les périmètres des ports maritimes et des ports secs, la mise en cohérence des horaires des douanes avec les besoins des acteurs économiques, en facilitant en particulier les opérations d'enlèvement de conteneurs import sur les terminaux la nuit ou très tôt le matin. Enfin, il est indispensable de supprimer les tracasseries administratives sur l'ensemble des axes routiers et d'améliorer la sécurité des chauffeurs et des cargaisons.

C'est au prix d'un tel effort que les investissements réalisés depuis 15 ans dans l'amélioration des infrastructures portuaires trouveront leur pleine justification.

*[ Observatoire Europe-Afrique 2030 – 27 avril 2020 ]*

---

<sup>8</sup> Au port de Lagos, en moyenne, chaque camion attend entre deux à six jours dans pour parcourir une distance de moins de 5 km.

<sup>9</sup> Ce sont parfois 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.