

## Les transports maritimes et l'Afrique de l'Ouest

Jean-Michel CUSSET\*

Un certain nombre de recherches, de séminaires ou conférences (SITRASS par exemple) ont été menés et organisés sur les transports maritimes et les chaînes de transport en Afrique au cours des dix dernières années.

Les travaux de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) sur la compétitivité comparée des chaînes de transport depuis divers pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine vers l'Europe expliquent les différences de prix entre ces chaînes. Ils ont permis d'améliorer les méthodes d'analyse comparative et de jeter les bases d'un observatoire sur le sujet.

Parallèlement, ou dans la suite de ces travaux, le programme des politiques de transport en Afrique sub-saharienne de la Banque mondiale comprend un thème *Transport et commerce international* et publie des rapports en conséquence (N'Guessan, 2003). Par ailleurs, dans les *Perspectives économiques et financières de la zone franc*, publiées par l'AFD, la dimension transport n'est pas absente, et, dans la dernière livraison, on trouve en annexe une étude prospective sur la crise ivoirienne et la réorganisation des flux régionaux de transport qu'elle a entraîné pour les pays de l'hinterland ouest africain du port d'Abidjan.

Dans cet article qui ne peut traiter dans sa globalité et de manière approfondie les enjeux, blocages et solutions relatifs aux transports maritimes pour les pays d'Afrique de l'Ouest, on reprend des éléments de différentes études ou rapports en ne retenant que certains thèmes.

Le transport a un poids considérable dans les échanges internationaux en Afrique subsaharienne : environ 90 % des échanges

extérieurs passent par la mer, 60 % environ des échanges hors Afrique se font particulièrement avec l'Europe. Pour autant, un débat récurrent depuis plus de dix ans porte sur la nécessité ou non, pour les pays africains, de maintenir des lignes maritimes nationales créées dans les années 80 et au début des années 90, alors que la plupart des compagnies nationales de l'Afrique de l'Ouest sont dans une situation critique et peuvent de plus en plus difficilement faire face à la concurrence sur le marché mondial des transports. Les lignes nationales africaines ne peuvent s'adapter, ou seulement à plus long terme, aux évolutions des techniques et des pratiques commerciales qui ont considérablement accru l'efficacité du transport maritime et ne peuvent diminuer le coût du fret. Les raisons sont à la fois économiques, géographiques et institutionnelles. Or la compétitivité des économies africaines est en jeu et risque d'être compromise si les Etats-armateurs, et les pays plus généralement, ne redéfinissent pas leurs politiques maritimes en remettant en cause au besoin le maintien d'une industrie nationale des transports maritimes coûteuse pour les chargeurs, en mettant l'accent sur la réduction du coût de leurs importations et l'amélioration de la compétitivité des produits exportés sur le marché mondial<sup>1</sup>.

### Les chaînes de transport international de marchandises en Afrique de l'Ouest pénalisent les économies de ces pays

Le transport maritime ne doit pas être considéré indépendamment de la chaîne de transport dont il est l'un des maillons pour l'exportation de marchandises africaines (principalement les grands produits agricoles tels que le café, le cacao, la banane, le coton ou le bois) et l'importation de marchandises en provenance de pays d'Europe, du Moyen Orient, d'Asie et de l'Amérique.

Pour les transports en conteneurs, le maillon maritime représente plus de la moitié de l'ensemble des coûts de transport (rendus en Europe), un peu moins au Costa Rica et beaucoup moins en Asie.

\* Directeur de recherche au CNRS, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon 2, ENTPE.

<sup>1</sup> Sur ces débats, on se reportera utilement aux documents de travail du SSATP de la Banque mondiale cités en référence.

**Tableau 1 : Part du transport dans le prix du café rendu en Europe (fin 95 en US \$)**

| Pays          | Prix du transport | Prix du café | % du prix du café |
|---------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Côte d'Ivoire | 183               | 2 090        | 9 %               |
| Cameroon      | 184               | 2 090        | 9 %               |
| Costa Rica    | 179               | 2 986        | 6 %               |
| Viêt-nam      | 112               | 1 700        | 7 %               |
| Indonésie     | 120               | 1 798        | 7 %               |

Les mêmes calculs faits pour le cacao ont montré que la part du transport dans le prix de ce produit rendu en Europe variait entre 12 % et 16 % pour les pays d'Afrique et n'était que de 11 % pour le cacao provenant d'Indonésie.

Il faut maintenant considérer les différents maillons de la chaîne de transport : le camionnage, le passage portuaire et la ligne maritime proprement dite. On insistera davantage sur les deux derniers.

#### *Les coûts du camionnage*

Le maillon routier a un poids considérable dans la chaîne de transport surtout pour les exportateurs de pays enclavés. D'une manière générale, le camionnage peut représenter de 35 % à plus de 40 % du coût global du transport, rendant la tonne kilométrique jusqu'à deux fois plus chère en Afrique qu'en Asie. L'étude récente sur la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne (N'Guessan, 2003) met en lumière les dysfonctionnements du transport en transit sur ces corridors : outre le fait que les voies de communication sont très souvent mal entretenues, et les véhicules vétustes et en surcharge, les corridors de transport terrestres sont « gangrenés par des contrôles administratifs et prélevements souvent illicites, et / ou opérationnels excessifs, successifs, redondants et onéreux ». De plus, les communautés économiques de pays africains ont mis en place des instruments institutionnels et administratifs peu opérationnels en raison d'une interprétation et d'une application parcellaires. Selon l'auteur de cette étude, les accords multilatéraux sur les

transports ont contribué au renforcement du protectionnisme des Etats, des administrations et des opérateurs. Cela concerne aussi les accords maritimes et portuaires.

#### *Le passage portuaire\**

Le prix de revient du passage portuaire de produits d'exportation (café, bananes, engrains) fait l'objet d'une étude comparative dans le cadre de la recherche INRETS sur les chaînes de transport international et la compétitivité. La comparaison a porté sur des ports africains (Douala, Abidjan, Tema), costaricain (Limon-Moïn) indonésiens (Ujung-Panjang, Panjang) et vietnamien (Saïgon). On passera ici sous silence les problèmes méthodologiques soulevés par cette analyse pour ne retenir que les grandes conclusions auxquelles parviennent les auteurs. A l'opposé de Saïgon, le port de Douala apparaît comme le plus coûteux mais il n'est pas représentatif des autres ports africains. D'un manière générale les ports africains semblent moins compétitifs que les ports étudiés en Asie et Amérique centrale en raison de leurs surcoûts.

Cependant une des raisons du surcoût africain tient, dans le cas de transport conteneurisé, à l'empotage au port et non pas à la sortie de l'usine ou de l'entrepôt sur le lieu de production. L'empotage au port se traduit par des ruptures de charge et des manutentions supplémentaires (déchargement des sacs depuis les camions, mise en entrepôt et rechargement en conteneur) dont le coût peut être élevé et mal identifié par le chargeur. De plus, le développement du conteneur vrac permet de faire des économies d'empotage et de dépotage grâce à l'usage des silos (suppression de la manipulation des sacs, meilleur remplissage des conteneurs...).

#### *Les services de lignes régulières : l'Afrique moins compétitive*

Malgré son avantage géographique qui place l'Afrique plus proche de l'Europe que ses

\* Le passage portuaire englobe l'ensemble des opérations physiques et administratives depuis le pilotage du navire jusqu'au relevage de la marchandise (à l'importation) et inversement : traitement de la marchandise (manutention, entreposage...), procédures administratives diverses, opérations liées à l'escale.

concurrents d'Asie, l'Afrique reste pénalisée parce que l'organisation de ses filières d'exportation et sa chaîne de transport international la met à même distance que l'Asie de l'Europe en termes de coût de la ligne régulière.

Une étude comparative des coûts de transports de marchandises sur les lignes régulières conteneurisées pour les filières d'exportation importantes comme le café ou le cacao vers l'Europe a montré que l'Afrique de l'Ouest était moins compétitive que l'Asie ou l'Amérique Centrale (E. Gouvernal, 1997). Cette comparaison entre lignes sur trois routes qui desservent les lignes Europe / Afrique, Europe / Asie et Europe / Amérique Centrale a porté sur l'ensemble de la boucle, soit à la cellule (conteneurs), soit au TEU commercialisé (ou EVP, équivalent vingt pieds), par sens de trafic.

### **Les pays sahéliens enclavés face aux choix des corridors et donc des ports d'expédition**

Les PMA sans littoral, sont handicapés dans la conquête de marchés étrangers par un coût souvent excessif des transports de leur chaîne logistique, le coût du fret pouvant représenter jusqu'à 40 % de la valeur des importations, contre 6 % en moyenne dans le reste du monde<sup>2</sup>.

#### *l'adaptation des pays sahéliens à la crise de la Côte d'Ivoire en 2002*

La crise économique de la Côte d'Ivoire a eu de profondes répercussions sur les flux régionaux de transport dans la mesure où les pays enclavés de l'hinterland du port d'Abidjan (Burkina Faso, Mali et Niger) ont cherché à réduire leur forte dépendance à l'égard de l'axe ivoirien<sup>3</sup>. En 2001, 43 % du total des importations cumulées du Burkina Faso, du Mali et du Niger transitaient par Abidjan. Pour les seuls hydrocarbures, la part d'Abidjan était de 48 % contre seulement 37 % pour Lomé. Pour les seuls Mali et Burkina Faso, Abidjan représentait une part encore plus forte de

leurs importations cumulées (57 %,), loin devant Lomé (17 %), Dakar (15 %), Cotonou (5 %), et Téma au Ghana (6 %). Cependant ces pays enclavés avaient commencé à diversifier leur voies de transit à l'importation avant 2002 (au milieu des années 90 ou en 2000, selon les pays). Avec la crise ivoirienne de 2002, les reports de trafic observés ont bénéficié aux ports de Tema, de Lomé et de Cotonou. Même si les sources d'information obtenues par les auteurs de l'étude sont hétérogènes et de qualité inégale, comme ils le soulignent, il n'en reste pas moins que les pays de l'hinterland ont su s'adapter aux nouvelles donnees comme on l'illustrera ici à partir de quelques exemples. S'agissant du Burkina Faso, la part d'Abidjan dans le transit d'importation des produits pétroliers est tombée de 66 % en 1999 à 28 % en 2002 ; les ports ghanéens sont les grands bénéficiaires de ce report de trafic, et Cotonou dans une moindre mesure. Dans le cas du Mali, les reports de trafic d'Abidjan vers les autres ports ont bénéficié aux ports de Lomé et de Dakar. Les reports de trafic à l'exportation du coton ont fait de Lomé le premier port cotonnier du Mali et du Burkina Faso. La réorganisation des flux de transit observée en 2002 et dans les premiers mois de 2003 ne traduit pas nécessairement une nouvelle géographie irréversible des transports. Ce sont des contraintes géopolitiques qui ont entraîné les reports observés. En effet, ces reports comportent aussi des inconvénients (axes d'évacuation des produits plus longs conduisant à une baisse des rotations) et surtout à des surcoûts par rapport à l'axe ivoirien liés à un changement de mode et d'axe d'une part, et, d'autre part, à des hausses des prix à trajet et mode de transport identiques. Il est vraisemblable qu'une fois la situation politique stabilisée, des adaptations interviendront dans les chaînes de transport de ces pays enclavés en vue de la réduction des coûts de transport à l'exportation et à l'importation au terme d'accords bilatéraux ou régionaux d'une part et, d'autre part, d'actions propres, chaque pays visant à une meilleure performance de son système de transport.

<sup>2</sup> Voir la note thématique, « Les transports et le développement » de la 3<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies sur les PMA, Bruxelles, 14-20 mai 2001, document A/CONF.191/BP/1.

<sup>3</sup> On reprend ici d'une manière très synthétique et partielle l'étude de l'équipe Jumbo citée en référence.

## Conclusions : les recommandations les plus fréquentes

Sans juger ici de la pertinence ou non des recommandations et propositions formulées dans différentes instances, nous reprenons les principales à titre de conclusion, sachant que le débat reste toujours ouvert.

S'agissant des maillons portuaires et maritime, plusieurs recommandations ont été formulées dans diverses instances en vue d'améliorer la fiabilité et la compétitivité de la chaîne de transport international pour les pays africains.

### *Améliorer l'efficacité des chaînes de transport en Afrique de l'Ouest*

Ce thème est récurrent dans les conférences régionales ou les colloques sur les transports en Afrique. Dans une étude récente sur la gestion intégrée des corridors (N'Guessan 2003), plusieurs recommandations sont faites : (a) la définition d'un cadre logistique d'organisation et de fonctionnement du transport inter-Etats, (b) la réalisation des projets de transport à caractère d'intégration tels que l'observatoire des pratiques anormales ou l'harmonisation de l'informatisation des bases de données pour l'Afrique de l'Ouest, (c) la constitution d'indicateurs par filière de produit/marchandise sur la base d'études de cas en vue de mobiliser les acteurs du commerce inter et intra-communautaire pour l'amélioration de la situation, (d) la recherche de moyens technologiques et techniques avancés pour améliorer la fiabilité et la sécurité des véhicules de transport. Selon l'auteur de cette étude, la gestion communautaire des activités de transport doit primer sur les intérêts étatiques.

### *Une gestion portuaire plus efficace*

Selon certains, la réduction des coûts portuaires en Afrique de l'Ouest ne peut venir de la mise en concurrence des services portuaires mais plutôt d'une concurrence interne au port, organisée dans le cadre des institutions portuaires. Cela impliquerait une plus grande liberté tarifaire pour les différents opérateurs. Ainsi parmi les stratégies recommandées visant à améliorer l'efficacité des transports internationaux de

marchandises en Afrique, on trouve la déréglementation des services portuaires, l'orientation plus commerciale de ces activités, la participation accrue du secteur privé dans le secteur, voire la privatisation. Un des arguments majeurs avancés est que les investissements publics, le recours des pays à l'emprunt auprès d'organismes multilatéraux ne peuvent suffire à financer les nouveaux investissements en infrastructures et la modernisation des installations existantes. L'implication d'opérateurs privés dans le financement, la construction, l'exploitation d'infrastructures portuaires est une réalité pour différents ports d'Afrique : Abidjan, Pointe Noire ou Cotonou par exemple. Une plus grande participation du secteur privé, en particulier des transporteurs internationaux peut présenter les avantages de transferts de savoir-faire et d'apport de capitaux dans le contexte de restrictions budgétaires. Cette participation, dans le cas de la gestion d'un terminal à conteneurs dans un PMA d'Afrique de l'Est a permis de doubler la productivité dans la manipulation des chargements.

Enfin, il importe de souligner l'apport des technologies de l'information à la gestion et à l'administration des transports et du transit. On mentionnera ici le SIAM (Système d'Informations Anticipées sur les Marchandises). Le SIAM donne aux transporteurs, en temps réel, des informations fiables sur la localisation des marchandises et du matériel de transport. Les indicateurs de résultats correspondants permettent de résoudre les problèmes opérationnels mais surtout de fournir des données, aux niveaux sous-régional et national en vue d'une meilleure structuration des systèmes de transport dans la sous-région.

### *Les transports au service de l'intégration régionale ?*

Pour s'en tenir au seul secteur maritime et portuaire, il faut ici mentionner les actions et programmes lancés par la CMEAOC-TM (Conférence des Ministres des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre, Transports Maritimes) et le volet transport de transit (TIPAC) du programme régional de l'UDAC ayant pour objet de mettre en place une procédure de transit inter-Etats unique

et simplifiée, et de définir des itinéraires structurants de transit. Certains s'interrogent sur l'efficacité de ces mesures et sur la possibilité de développer par ailleurs un *feeder* pour la desserte maritime de l'Afrique de l'Ouest avec comme facteurs essentiels la création d'une

compagnie maritime inter-africaine et une coopération portuaire accrue<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Voir O. NINOT, cité en bibliographie.

## Références

- M. AUDIGE, « Les services maritimes en Afrique de l'Ouest. Tendances et problèmes », *Document de travail SSATP* n° 16F, Banque mondiale et Commission Economique pour l'Afrique (CEA), octobre 1995, 32 p.
- N'GUESSAN, « La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », *SSATP, Document d'analyse* n° 3F, Banque mondiale et CEA, mai 2003, 52 p.
- O. NINOT, *Transport et intégration régionale en zone franc CFA*, in SITRASS Brazzaville, 1996, pp. 352-355.
- « Services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Table ronde de Cotonou, 23-26 juin 1992, *Document de travail SSATP*, INRETS, septembre 1994.
- Equipe JUMBO, « Crise ivoirienne et réorganisation des flux régionaux de transport », in *Perspectives économiques et financières des pays de la zone franc*, projections Jumbo 2003-2004, avril 2003, pp. 150-169.
- « Débats du mois : transports et mondialisation », *La Lettre de la CADE* n° 47, juillet 2001.
- E. GOUVERNAL, M. GUILBAULT, C. RIZET (coordinateurs), « Politiques de transport et compétitivité, collection transports et sécurité », INRETS, *Hermès*, 1997, 158 p.
- (Ce livre reprend les communications de la journée spécialisée INRETS du 5 mars 1997 : « Compétitivité des chaînes de transport et politiques maritimes et portuaires »).
- « Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne », *Actes du SITRASS 4*, Brazzaville, octobre 1996, LET-INRETS-SITRASS, Lyon, 419 p.
- « Sphère publique – sphère privée : quelle organisation, quels financements et quelles performances des transports en Afrique sub-saharienne ? », *Actes du SITRASS 6*, Bamako, novembre 2001, LET-INRETS-SITRASS, Lyon, 455 p.
- « Système de desserte à escales multiples ou système de transbordement. Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe », *Transport en Afrique*, note technique n° 12, janvier 1998, SSATP, Banque mondiale, 4p.