



Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre

Les défis à relever

Alan Harding
Gylfi Pálsson
Gaël Raballand

Mai 2007



Document de travail du SSATP No.84F

**Ports et transport maritime
en Afrique de l'Ouest et du Centre
Les défis à relever**

**Alan Harding
Gylfi Pálsson
Gaël Raballand**

Mai 2007

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est un partenariat international qui vise à faciliter l'élaboration de politiques et à renforcer les capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques en garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

Le SSATP est un partenariat regroupant

35 pays d'Afrique subsaharienne

8 communautés économiques régionales

3 institutions africaines

CEA, UA/NEPAD et BAD

7 bailleurs de fonds actifs

CE (principal bailleurs de fonds), Danemark, France, Irlande, Norvège, Suède et Banque mondiale (institution hôte)

Plusieurs organismes publics et privés, étatiques et régionaux.

Le SSATP remercie la Commission européenne, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède et la Banque mondiale pour leur contribution financière et leur soutien.

Autres publications sur le site Internet du SSATP

www.worldbank.org/afr/ssatp

Les résultats, interprétations et conclusions ici présentées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de la Banque mondiale, de la CEA ou des institutions qu'ils représentent.

Le présent document a été édité et publié par Monique Desthuis-Francis

Maquette de couverture : Photothèque de Delmas

AVANT-PROPOS

Les travaux de recherche sur le secteur portuaire et le transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre ne sont pas très nombreux. C'est pourquoi je suis particulièrement heureux de présenter cette étude qui présente la situation actuelle des ports et du transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre dans le contexte des tendances mondiales.

La relance de la croissance du PIB et des échanges dans la région constitue un signe d'encouragement. Nous notons également avec intérêt que les courants commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre changent de façon spectaculaire, la tendance étant à la baisse avec l'Europe alors qu'elle est en hausse rapide avec l'Extrême-Orient. Dans le même temps, le mouvement progressif de la mondialisation fait déjà peser de lourdes demandes sur les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en termes de volume et de qualité des infrastructures, de fréquence du dragage et d'efficacité de la gestion portuaire.

Certains ports de la région répondent à ces évolutions par la réforme du secteur, par la recherche de solutions au problème trop longtemps différé des effectifs pléthoriques, ou encore par le recours au savoir-faire international et au renforcement du rôle du secteur privé dans les opérations portuaires. L'amélioration de la performance portuaire au Nigéria a valeur d'exemple à cet égard. La mise en concession des terminaux à conteneurs a entraîné, en l'espace de quelques mois, la suppression quasi-totale du temps d'attente à l'accostage et la réduction des surtaxes pratiquées par les compagnies maritimes à hauteur de plusieurs centaines d'euros par EVP¹. On estime à quelque 200 millions de dollars par an l'épargne directe réalisée par l'économie du Nigéria grâce à la seule suppression de ces surtaxes résultant de la fin du temps d'attente à l'accostage.

Les réformes portuaires sont toujours difficiles. Alors qu'autrefois elles servaient souvent à améliorer la productivité dans un contexte strictement national, les réformes sont de plus en plus incontournables pour assurer tout simplement que les ports ne restent pas en marge des progrès technologiques et des tendances mondiales.

Cette étude vise donc à encourager le débat aux niveaux national, régional et entre les autorités portuaires, les pouvoirs publics et autres parties concernées.



Zaza Manitranja Ramandimbarison

Responsable du Programme SSATP

¹ Équivalent vingt pieds (unité de mesure appliquée aux conteneurs)

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	iii
Sigles et abréviations.....	vii
Remerciements.....	ix
Résumé analytique.....	xi
Introduction.....	1
1. Tendances mondiales	3
1.1 La maritimisation du commerce international et sa raison d'être.....	3
1.2 Capacité croissante des porte-conteneurs et système de transbordement	4
1.3 Impact des tendances mondiales sur les ports et les économies	6
2. Intégration du secteur des transports maritimes et des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre dans le contexte mondial.....	9
2.1 Services maritimes limités.....	9
2.3 Une multitude de petits ports appartenant à l'État	11
2.4 Les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sont trop chers	13
2.5 Stratégies employées par les compagnies maritimes pour faire face aux contraintes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre	13
3. La faiblesse des exportations – un facteur exogène.....	17
4. Inefficacité des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre.....	21
4.2 Le mode d'organisation d'un port influence considérablement son efficacité	23
4.3 La lourdeur des procédures et la mauvaise liaison avec l'arrière-pays réduisent l'efficacité des ports	24
4.4 Un exemple réussi de réforme portuaire.....	27
5. Perspectives et recommandations	29
6. Bibliographie	33

Liste des tableaux

Tableau 1. Évolution du trafic maritime (1990-2003)	4
Tableau 2. Évolution de la capacité des porte-conteneurs.....	5
Tableau 3. Volume total du trafic conteneurisé en Afrique de l'Ouest et du Centre	12
Tableau 4. Manutention portuaire dans le monde par armateur en 2004.....	13

Liste des figures

Figure 1. Évolution de la capacité moyenne des navires (en EVP).....	5
Figure 2. Part des échanges conteneurisés dans l'ensemble des échanges commerciaux (%) ..	6
Figure 3. Débit des ports conteneurisés dans le monde	6
Figure 4. Répartition des coûts.....	7
Figure 5. Croissance du PIB et demande pour les ports africains (1993-2004).....	11
Figure 6. Tendances récentes des importations ouest-africaines	18
Figure 7. Tendances récentes des exportations ouest-africaines	19

Liste des cartes

Carte 1. Impact de la crise ivoirienne et rôle grandissant de Lomé..... 26

Annexes

Annexe 1. Classification géographique des pays africains 37

Annexe 2. Tendances des échanges dans les pays ouest-africains et le monde (1970/2000)... 38

Annexe 3. Trafic conteneurs par région du monde..... 38

Annexe 4. Valeur des échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en 2000 . 39

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AGPAEA	Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
AGPAOC	Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CNRT	Commission nationale de réglementation des transports
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
EVP	Équivalent vingt pieds (s'applique aux conteneurs)
FCFA	Franc de la Communauté financière africaine
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
MOWCA	Organisation maritime de l'Afrique occidentale et centrale
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TJB	Tonneau jauge brute
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine

REMERCIEMENTS

Le présent document a été préparé dans le cadre du thème « Intégration régionale & transport » du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP). Les auteurs souhaitent remercier leurs collègues de l'Unité des transports du Bureau régional Afrique (AFTTR), notamment pour les travaux en cours sur les corridors de transport (Jean-François Marteau, Andreas Schliessler et Moctar Thiam).

Cette étude a bénéficié de l'apport de plusieurs organisations dont l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) représentée par son secrétaire général M^{me} Mireille Backo et l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe (AGPAEA) représentée par son ancien secrétaire général M. Olivier Hartmann. Nous sommes par ailleurs reconnaissants à M. Ismail Guennouni qui a activement contribué à l'élaboration du présent document. M. Jean Grosdidier de Matons, consultant international en transports, a examiné le document y apportant de précieuses observations. L'étude a enfin bénéficié des commentaires de MM. Marc Juhel et Bert Kruk de la Banque mondiale.

Les auteurs sont seuls responsables des erreurs de fait ou d'interprétation.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

OBJECTIF

Le présent document de travail dresse l'état des lieux des tendances actuelles observées dans les secteurs du transport maritime et des ports en Afrique de l'Ouest et du Centre ; ses auteurs proposent plusieurs recommandations stratégiques à l'effet de promouvoir le transport maritime et l'efficacité des ports dans le but de renforcer la croissance économique. Les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dont les économies dépendent des transports maritimes pour une part importante de leurs échanges ont besoin de s'appuyer sur des transports maritimes et un secteur portuaire efficaces pour assurer leur compétitivité sur le marché international. C'est dans le contexte général des efforts entrepris par la Banque mondiale pour faciliter les échanges en Afrique subsaharienne² qu'a été préparée cette étude qui fait suite à la deuxième édition de la réunion des ministres d'Afrique de l'Ouest et du Centre tenue à Cotonou en 1997³.

CONTEXTE MONDIAL

Les transports maritimes ont considérablement évolué dans le monde au cours des dix dernières années ; le secteur a notamment été marqué par un rythme accéléré fort bien illustré par le segment du trafic conteneurisé dont le taux de croissance est le plus élevé. Pour réaliser des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont investi dans le marché des navires porte-conteneurs en expansion sans cesse croissante. Le seuil de 10 000 EVP par navire a été dépassé alors que, dix ans plus tôt, la capacité des navires ne dépassait pas 4 400 EVP (navires classés comme Panamax). En raison de la concurrence accrue, l'on a assisté à des fusions et acquisitions au cours des dernières années, l'objectif étant de mettre sur pied des méga-entreprises de transport. Cette évolution vers des navires toujours plus grands intensifiera la pression en faveur de meilleures installations portuaires et de l'amélioration conséquente de la productivité des ports.

Le contexte mondial dans lequel se situent les transports maritimes et le secteur portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre présente plusieurs évolutions à long terme :

1. L'Afrique réoriente progressivement ses relations commerciales, principalement en raison de l'appréciation de l'euro vis-à-vis du dollar et de la demande asiatique sans cesse

² Le SSATP apporte son assistance aux études, à la formulation de recommandations stratégiques et à la recherche de solutions aux grandes questions qui se posent au secteur du transport en Afrique subsaharienne.

³ Deuxième table ronde sur les transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre tenue à Cotonou au Bénin, du 3 au 6 juin 1997.

croissante de matières premières. La part de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans les échanges avec l'Europe a diminué alors que le flux des échanges a augmenté avec l'Extrême-Orient et, dans une moindre mesure, avec les Amériques.

2. La taille des navires, en particulier celle des porte-conteneurs, continuera probablement de croître dans la région, ce qui fait nécessairement appel à l'efficacité et à l'infrastructure portuaire.
3. L'abrogation de la règle dite des 40-40-20 dans nombre de pays d'Afrique de l'Ouest du Centre a eu pour effet d'accroître la concurrence, ce qui, à son tour, a fait baisser les tarifs du transport maritime. Pour que les ports puissent attirer les grandes entreprises de logistique (sauf si la demande excédentaire venait à baisser, ce qui est fort peu probable à court et à moyen terme), ces tarifs doivent rester stables.
4. En raison d'une forte concentration du trafic de conteneurs dans les ports, les services régionaux de collecte pourraient se développer et constituer un créneau pour les compagnies maritimes locales, alors que le transport maritime intercontinental sera du ressort des méga-entreprises de transport ou des quelques grandes compagnies maritimes opérant à l'échelle mondiale.
5. Il est essentiel de faciliter le transport entre les ports et l'arrière-pays si l'on veut augmenter le trafic, condition qui permet à un port de présenter un attrait pour les compagnies maritimes.
6. Sur les huit ou dix plus grands ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, peu ont la capacité de se transformer en ports d'éclatement à envergure régionale, et à condition que leur gestion soit efficace et que le trafic atteigne plusieurs millions de tonnes.
7. Les accords internationaux en matière de sécurité portuaire et de protection environnementale ne doivent pas être négligés en Afrique de l'Ouest et du Centre comme cela a pu être le cas par le passé. L'application de mesures visant à améliorer la sécurité, et notamment du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) requiert une attention soutenue.
8. La participation accrue du secteur privé dans la gestion des ports, notamment celle des terminaux à conteneurs, devrait se poursuivre.

LES ÉCHANGES COMMERCIAUX ET LE TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

La réduction de la pauvreté dépend principalement de la croissance économique dont l'expansion des échanges commerciaux constitue la cheville ouvrière. Au cours des décennies écoulées, la croissance des échanges commerciaux a été morose en Afrique de l'Ouest et du Centre. Comparé à la croissance moyenne dans le monde, la sous-région a obtenu de moins bons résultats. À l'exception du pétrole, les exportations des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont baissé au cours des dix dernières années, principalement à cause de la tendance baissière observée par de nombreux produits de base et des contraintes affectant l'offre.

De nos jours, les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre restent largement en marge de plusieurs tendances mondiales qui cependant peuvent avoir un impact positif sur les économies de la région.

Alors que les ports d'Asie sont desservis par des navires de 8 000 EVP, l'Afrique de l'Ouest et du Centre est la sous-région où la majorité des ports n'accueille pas de navires de plus de 2 500 EVP.

Toutefois, compte tenu du niveau actuel du trafic et de l'efficacité des ports, les stratégies adoptées par les compagnies maritimes semblent légitimes. L'Afrique représente moins de 1 % du trafic conteneurisé du monde. Compte tenu de la taille du marché, un navire supplémentaire de 2 200 EVP en provenance d'Europe à destination d'un petit pays de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre aurait une part de marché équivalente à 27 % alors qu'un navire de 5 500 EVP en provenance de l'Extrême-Orient à destination de l'Europe aura probablement une part de marché de l'ordre de 3,6 pourcent.

L'entrée en scène de très grands navires porte-conteneurs a contribué à creuser l'écart entre une poignée de grands ports efficaces qui bénéficient des économies d'échelle générées par ces navires et la plupart des ports des pays en développement qui devront de plus en plus s'appuyer sur les services de collecte (feeder).

Les ports africains ont connu une croissance rapide du trafic au cours des cinq dernières années (plus de 12 pourcent, selon Drewry). Il est temps d'entreprendre d'importantes réformes portuaires puisque, selon les prévisions, le trafic devrait progresser à un rythme plus faible jusqu'en 2010 (Drewry, 2005).

EFFICACITÉ DES PORTS

L'amélioration de la gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Pour les compagnies maritimes, le temps de séjour à quai est devenu de plus en plus facteur de décision d'accoster dans un port. Un jour supplémentaire passé dans un port par un navire de 2 200 EVP coûte plus de 35 000 dollars à la compagnie maritime concernée.

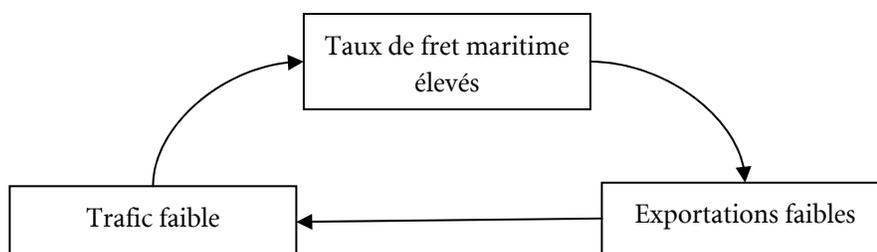
Sans une nette amélioration de l'efficacité portuaire et la hausse des exportations, bon nombre de ports seront dans le monde de plus en plus marginalisés et desservis par des navires de collecte. Les chargeurs devront supporter des tarifs de transport maritime plus élevés. En l'absence d'une efficacité accrue des ports, de nombreux pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest et du Centre seraient de fait comparables à des pays de fait enclavés, supportant quasiment les mêmes coûts que les pays véritablement sans littoral.

À titre d'illustration, un importateur de la Guinée équatoriale paie environ le même montant pour le transport d'un conteneur à partir de l'Europe que son homologue du Burkina Faso.

La plupart des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre sont pris au piège d'un cercle vicieux dans lequel les exportations à l'origine de l'Afrique de l'Ouest et du Centre restent négligeables en raison du niveau élevé des coûts actuels du transport maritime⁴ (auxquels s'ajoutent d'autres contraintes), ce qui entraîne un faible niveau de trafic et par suite, une hausse des tarifs.

Aussi longtemps que la densité du trafic ne s'améliorera pas pour atteindre un certain seuil, les tarifs du transport maritime resteront élevés et, par conséquent, constitueront une source de difficultés pour les importateurs et les exportateurs de la sous-région et contribueront à limiter la compétitivité de l'économie de ces pays.

Une plus grande efficacité portuaire et une intégration régionale favorisant une meilleure liaison entre les ports et l'arrière-pays sont les seules gages de l'augmentation du trafic dans les petits ports, condition nécessaire pour obtenir la baisse des tarifs du transport maritime.



En l'absence d'une telle évolution, ces ports seront de plus en plus marginalisés.

DÉFIS À RELEVER

Les évolutions observées dans le monde constituent des défis pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, mais leur donnent également l'occasion de mettre en œuvre la réforme tant attendue des secteurs du transport maritime et des ports de la sous-région, ce qui devrait entraîner la baisse des coûts de transport et, à terme, faciliter l'expansion des échanges commerciaux. Les économies des pays de l'Afrique de l'Ouest devraient s'atteler à tirer parti de la multitude de conteneurs vides exportés de la sous-région pour diversifier leurs exportations.

Des avancées notables ont été faites au Nigéria et dans certains pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, mais il reste beaucoup à faire dans cette sous-région.

⁴ Le coût élevé du transport maritime est fonction de la valeur des produits de base dont sont en majorité exportateurs les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Grâce à la coopération entre les autorités portuaires, les pouvoirs publics appuyés par les compagnies maritimes et les bailleurs de fonds doivent établir des références en matière d'efficacité portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre, afin que chaque port comme chaque terminal puisse comparer ses résultats tant au niveau de la sous-région qu'à l'échelle mondiale.

LA RÉFORME S'IMPOSE

Les mesures de réforme à venir devraient viser les grands objectifs suivants :

- Réaliser, dans le cadre de la réforme de la main d'œuvre et des institutions, une analyse coûts-avantages de l'état actuel de la gestion et de l'efficacité des ports dans les pays où les coûts portuaires et les tarifs du transport maritime sont très élevés.
- Encourager la participation du secteur privé à l'investissement dans de nouvelles installations et de nouveaux équipements, au transfert du savoir-faire technique et à la gestion plus efficace des terminaux.
- Faciliter les procédures et les contrôles dans les ports, notamment les procédures qui ont une incidence sur les délais de rotation et d'immobilisation ainsi que coûts de la manutention, faute de quoi l'attrait des ports restera considérablement limité. À cet égard, l'introduction d'un système d'information commun à tous les acteurs d'une plate-forme portuaire pourrait s'avérer utile.
- Améliorer l'accès au port afin de promouvoir le transport multimodal. Les alentours des ports étant généralement congestionnés, investir dans l'infrastructure routière pour améliorer l'accès aux ports pourrait par conséquent avoir un impact positif sur l'activité économique des villes et l'efficacité des ports.
- Faciliter le transport dans les principaux corridors d'échange entre les ports et les pays sans littoral.
- Accroître la concurrence entre les compagnies maritimes dans les pays où l'accès au marché se heurte encore à des obstacles informels et où persistent des pratiques de collusion.
- Promouvoir le partage des connaissances et la collaboration entre les ports et les pays sur les réformes portuaires en cours dans la région. L'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) pourrait devenir un cadre approprié pour ces échanges.
- Passer en revue les politiques maritimes en vigueur dans différentes régions du monde afin d'adopter des politiques maritimes adaptées à l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

INTRODUCTION

Le présent document de travail du SSATP⁵ examine les secteurs du transport maritime et des ports en Afrique de l'Ouest et du Centre à la lumière des mutations qui s'y opèrent à travers le monde.

La part de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans le commerce international reste faible, soit à peine 30 percent du PIB d'une région qui compte au total 332 millions d'habitants.

De nouveaux courants d'échange émergent en Afrique subsaharienne renforcés par l'accroissement du commerce avec l'Asie et l'Amérique latine et la baisse des échanges avec l'Europe.

Il n'est plus à démontrer qu'un secteur des transports efficace est indispensable à l'accroissement des échanges en Afrique subsaharienne ; il constitue la voix d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités et permet d'intégrer les petites et moyennes entreprises (PME) dans la chaîne logistique internationale, encourageant ainsi une croissance économique impulsée par les exportations, condition essentielle à la réduction de la pauvreté à grande échelle.

L'industrie du transport maritime et la gestion portuaire ont profondément changé au cours de la décennie écoulée. Ces changements ont commencé à avoir un impact sur l'Afrique subsaharienne et continueront d'influencer le secteur portuaire et les transports maritimes de la région.

Les transports maritimes sont devenus une industrie à plus forte intensité de capital, plus exigeants du point de vue technique et soumis à d'importantes réformes de la réglementation internationale. Le nombre d'armements africains a considérablement diminué en conséquence de cette évolution.

En réponse à ce déclin, les pouvoirs publics des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre commencent à adopter de nouvelles politiques maritimes qui devraient favoriser le développement des ports et du transport maritime.

Pour ce qui est des ports, la taille grandissante des porte-conteneurs suppose des investissements dans l'infrastructure et l'équipement, le tout accompagné d'une amélioration soutenue de l'efficacité opérationnelle.

La présente analyse porte sur 25 grands ports et 21 administrations portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, y compris les États côtiers et insulaires allant de la Mauritanie à l'Angola, ain-

⁵ Depuis le début des années 90, le SSATP aide l'Afrique subsaharienne à étudier les questions de fonds du secteur portuaire et des transports maritimes.

si que les pays enclavés tels que le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad⁶.

Le présent document vise un double objectif 1) fournir un aperçu général des secteurs portuaire et maritime de la région en présentant une description des réalisations faites depuis la tenue de la Deuxième table ronde sur les transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre à Cotonou⁷ et 2) dégager des perspectives et réformes à engager par les pays.

Beaucoup reste à faire, particulièrement dans le domaine des politiques de transport maritime, de la modernisation de la gestion, de l'infrastructure et des institutions portuaires. De telles mesures augmenteront l'influence que les chargeurs africains peuvent avoir sur le coût du transport maritime.

⁶ Voir la classification des pays d'Afrique subsaharienne à l'annexe 1.

⁷ La Deuxième table ronde sur les transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre s'est tenue à Cotonou au Bénin, du 3 au 6 juin 1997.

1. TENDANCES MONDIALES

L'industrie du transport maritime et la gestion des ports ont considérablement évolué au cours des deux dernières décennies. Grâce principalement à la libéralisation des transports et à une concurrence accrue les compagnies maritimes et entre les ports, les coûts d'exploitation ont baissé et il est devenu absolument indispensable pour les compagnies maritimes et pour certains opérateurs portuaires de réaliser des économies d'échelle.

Au cours des dix dernières années, après une période marquée par la libéralisation, la concentration s'est accentuée dans le secteur du transport maritime ainsi que chez les opérateurs portuaires. La barre est de plus en plus haute à l'entrée du secteur, les compagnies maritimes devant investir dans des méga-navires porte-conteneurs dont le prix dépasse les 100 millions de dollars. Le taux de conteneurisation continue de croître à un rythme rapide.

Le transport maritime et la gestion des ports reflètent les tendances mondiales qui se caractérisent par une augmentation du trafic et des activités économiques en Asie de l'Est, et par l'attrait qu'exercent les mégaports efficaces sur les grandes entreprises de transport intégrées et les méga-porte-conteneurs. Certaines parties du monde toujours confrontées au problème de coûts de transport et de surtaxes portuaires élevés sont de plus en plus laissées en marge du commerce mondial. Pour les armateurs, il en résulte comme principale conséquence la baisse des coûts de transport à destination des mégaports et la stabilisation ou l'augmentation des coûts de transport dans les ports dont la gestion laisse à désirer et ceux qui n'attirent qu'un faible volume de trafic.

Les compagnies maritimes internationales qui font appel aux systèmes de transbordement, préfèrent ainsi faire escale dans les mégaports. Les compagnies maritimes régionales par contre sont confrontées à des choix difficiles : s'allier à une grande compagnie maritime avec le risque de se voir racheter à l'avenir par celle-ci ou rechercher de nouveaux créneaux de plus en plus difficiles à trouver.

1.1 LA MARITIMISATION DU COMMERCE INTERNATIONAL ET SA RAISON D'ÊTRE

L'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité du secteur des transports maritimes et des ports. Depuis la deuxième guerre mondiale, le commerce par voie maritime s'est énormément développé. Le transport maritime évolue plus rapidement que les flux commerciaux.

Toutefois, l'Afrique est restée à la traîne des transports maritimes au cours des quinze dernières années (voir la présentation détaillée au tableau 1 ci-après).

Tableau 1. Évolution du trafic maritime (1990-2003)

	Année	Marchandises chargées (en millions de tonnes)	Marchandises déchargées (en millions de tonnes)	Total (en millions de tonnes)	Variation de 1990 à 2003 (%)
Monde	1990	4007	4126	8133	
	2000	5872	6249	12121	55,27
	2003	6168	6460	12628	
Afrique du Nord	1990	246	126	372	
	2000	194	134	328	-11,02
	2003	197	134	331	
Afrique de l'Ouest et du Centre	1990	186	35	221	
	2000	195	47	241	9,95
	2003	196	47	243	
Afrique de l'Est	1990	10	25	35	
	2000	7	25	32	-22,86
	2003	8	19	27	

Source : Extrait de plusieurs rapports de *Review of Maritime Transport*.

1.2 CAPACITÉ CROISSANTE DES PORTE-CONTENEURS ET SYSTÈME DE TRANSBORDEMENT

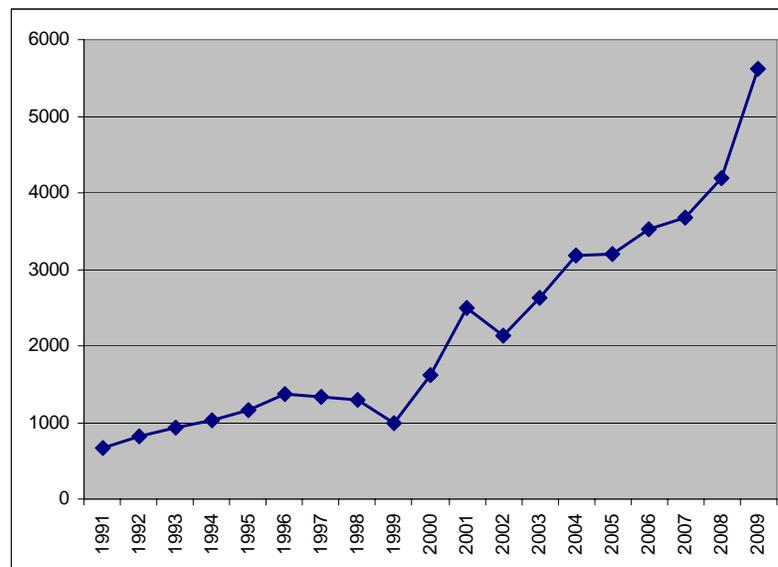
Le secteur du transport maritime et les opérateurs portuaires s'efforcent de réduire leurs coûts d'exploitation. Une analyse empirique illustre l'impact des économies d'échelle sur le transport maritime (Cullinane et Khanna, 2000) ainsi que sur la manutention de conteneurs (Vanelslander, 2006).

Les compagnies maritimes recherchent les économies d'échelle, ce qui explique l'augmentation constante de la capacité des navires. Cette tendance à privilégier les porte-conteneurs de gros tonnage existe depuis plusieurs décennies (voir le Tableau 2 et la Figure 1). Les navires à plus gros tonnage en circulation aujourd'hui sur les voies maritimes à fort trafic telles que les voies transpacifiques, seront remplacés par de nouveaux navires et exploités sur les lignes à volume moyen. Ce qui laisse à penser que le tonnage des navires sur les lignes maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre ira en s'accroissant.

Tableau 2. Évolution de la capacité des porte-conteneurs

Année	Classe/Type	Capacité maximale en EVP
1964	1 génération	1 000
1967-1972	2 génération	1 500
	3 génération	3 000 à 4 500
1984	Après le Panamax	4 500
À partir de 1995/96	L'après Panamax - Super	Plus de 6 000

Figure 1. Évolution de la capacité moyenne des navires (en EVP)

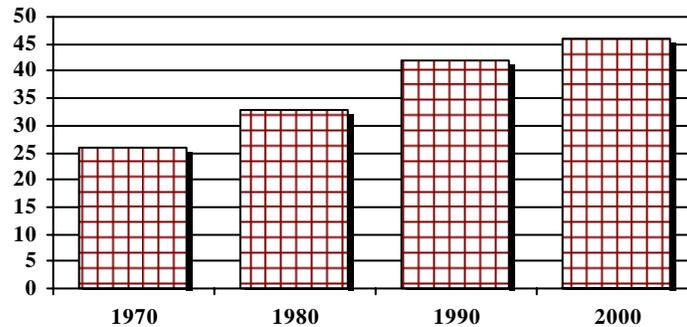


Source : Données extraites de *Containerization International Yearbook 2005*.
Données basées sur les commandes passées au titre de l'année 2006 et au-delà.

Le marché des exploitants de terminaux à conteneurs se concentre de plus en plus. La part de marché des principaux groupes mondiaux exploitant des terminaux n'a cessé de croître et les quatre plus grands groupes (Hutchinson Port Holdings, PSA Corporation, APM Terminals et P&O Ports) gérant à l'échelle mondiale près de 40 pourcent du trafic conteneurisé.

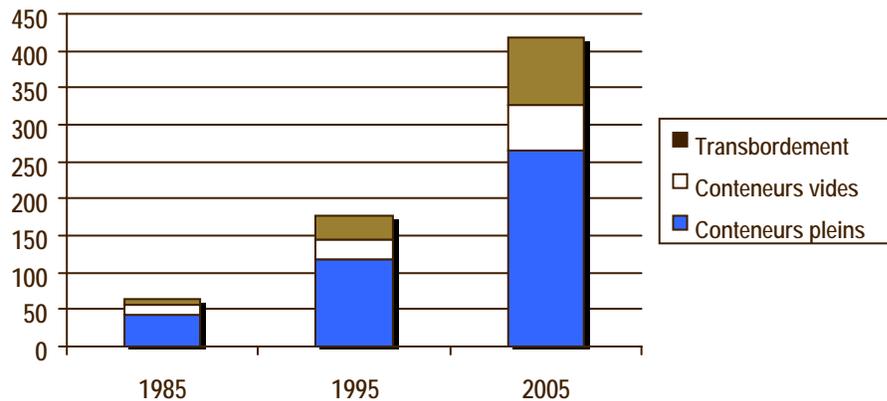
Dans le but de réduire les coûts, les compagnies maritimes préfèrent transporter les marchandises conteneurisées et ne fréquenter que les grands ports. En conséquence, les flux de transbordement ont très nettement augmenté au cours des dernières années (voir les Figures 2 et 3). Aujourd'hui, près de 50 pourcent des échanges commerciaux par voie maritime sont conteneurisés (en volume).

Figure 2. Part des échanges conteneurisés dans l'ensemble des échanges commerciaux
(%)



Source : Hoffmann (2005).

Figure 3. Débit des ports conteneurisés dans le monde
(en millions d'EVP)



Source : Hoffmann (2005).

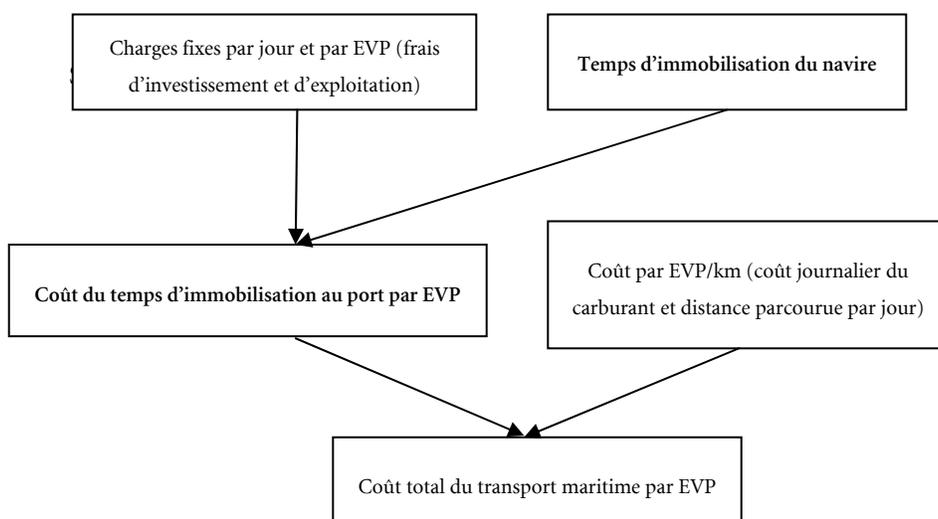
1.3 IMPACT DES TENDANCES MONDIALES SUR LES PORTS ET LES ÉCONOMIES

Les économies et les chargeurs se trouvent contraints de payer le prix de l'inefficacité des ports. En conséquence de la mauvaise productivité et de l'inefficacité des ports, les charges directes telles que les taxes portuaires perçues par le trésor et les coûts d'expédition sont élevés. En sus de ces coûts directs, les chargeurs supportent des coûts indirects de logistique liés aux frais prohibitifs prélevés sur le stockage et au temps d'immobilisation, ce qui constitue probablement des surcoûts encore plus importants.

Le temps de séjour à quai est un critère décisif du choix du port d'escale. En règle générale, l'inefficacité d'un port est intimement liée à un temps d'immobilisation plus long. Face à cette contrainte, les compagnies maritimes n'hésitent pas à augmenter les frais d'expédition du reste imputés aux chargeurs qui doivent à leur tour acquitter des frais plus élevés parce que les compagnies maritimes limitent la capacité du navire afin de diminuer leurs charges fixes (se reporter à la Figure 4 pour une répartition des coûts supportés par les chargeurs). Sanchez et al. (2003) ont démontré de façon empirique que le temps d'immobilisation excessif, les retards dus à la congestion portuaire et la durée de séjour des conteneurs au port font grimper les coûts de transport. Clark et al. (2004) ont également démontré la forte corrélation qui existe entre l'efficacité du port, le coût du transport maritime et le commerce.

La durée de séjour au port n'est pas négligeable dans le transport de porte-à-porte. Selon Notteboom (2006), en Asie orientale, où les ports sont plus efficaces qu'en Afrique de l'Ouest et du Centre, le temps passé dans un port atteint déjà 20 pourcent du temps total consacré au transport alors qu'en Afrique, ce temps peut dépasser les 80 pourcent.

Figure 4. Répartition des coûts⁸



⁸ Le coût du temps d'immobilisation dans un port n'est pas nécessairement inclus dans le tarif des transports maritimes lorsque le flux des échanges commerciaux est largement déséquilibré.

2. INTÉGRATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET DES PORTS D'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE DANS LE CONTEXTE MONDIAL

Le transport maritime représente 90 pourcent du volume du commerce international des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et, à l'analyse des courants commerciaux, une palette de défis auxquels font face les transports maritimes dans la région émergent. Le principal objectif d'une politique de transport maritime doit être de faire bénéficier aux exportateurs et importateurs des taux les plus compétitifs.

2.1 SERVICES MARITIMES LIMITÉS

Les compagnies maritimes font face à une augmentation des coûts lorsqu'ils accostent dans les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre surtout à cause de l'inefficacité de ces ports⁹, du faible volume de trafic et des équipements portuaires inadéquats ou insuffisants.

Les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre accueillent une quarantaine de types de navires porte-conteneurs, Ro/Ro et polyvalents. S'il est vrai que le nombre de navires accostant en Afrique de l'Ouest est passé de 15 000 au début des années 90 à plus de 20 000 au début des années 2000, cette sous-région bénéficie de services maritimes limités. Pour les compagnies maritimes, l'Afrique de l'Ouest et du Centre reste plutôt un créneau spécialisé.

Plusieurs compagnies maritimes fournissent des services à l'échelon régional, y compris P&O Nedlloyd qui dessert les ports situés entre Abidjan et l'Afrique du Sud, et *Ecomarine International*¹⁰ qui relie les ports de la sous-région.

⁹ Voir l'analyse détaillée dans la section 4.

¹⁰ Un service maritime de collecte ouest-africain a été lancé en septembre 2003 par la compagnie togolaise Ecomarine. La première opération a permis le déploiement de deux navires de 318/319 EVP. Ecomarine cible le trafic régional pour exploiter sa nouvelle ligne maritime, consciente de ce que le commerce en Afrique de l'Ouest est presque impossible par voie terrestre à cause de l'inefficacité des réseaux ferroviaires et routiers. Le « cabotage maritime est l'alternative idéale », expliquent les responsables de l'entreprise. La compagnie togolaise entend également transporter les conteneurs pour le compte des principales compagnies maritimes qui desservent l'Afrique de l'Ouest. Ecomarine est la première compagnie ouest-africaine à annoncer des plans importants pour la région puisque plusieurs lignes – y compris la Sitram, la NNSL, la Black Star Line, la Sotonam Togo et la Camship de la Côte

Les grands navires ne fréquentent pas les ports de l'Afrique de l'Ouest en raison du volume de trafic limité, des installations inadéquates et généralement compte tenu de l'absence de dragage d'entretien. Après une augmentation au début des années 90, la capacité des navires accostant en Afrique de l'Ouest et du Centre s'est stabilisée. L'Afrique de l'Ouest et du Centre est maintenant la région où la plupart des ports ne reçoivent pas les navires de plus de 2 500 EVP. La majorité des navires qui accostent en Afrique de l'Ouest et du Centre ont une capacité de 1 000 à 2 000 EVP ; trois compagnies maritimes y utilisent des navires de plus de 2 000 EVP ¹¹: Delmas, Mitsui OSK et Maersk Sealand.

2.2 EN DÉPIT DES PROGRÈS ENREGISTRÉS, LE VOLUME DU TRAFIC CONTENEURISÉ RESTE FAIBLE

La conteneurisation progresse rapidement en Afrique, au rythme de plus de 10 pourcent par an. Au cours des dernières années, le trafic conteneurisé de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a même évolué encore plus rapidement, comparé au reste du monde¹². En Afrique, la conteneurisation a augmenté trois fois plus vite que la croissance économique (figure 5).

Toutefois, le volume du trafic conteneurisé en Afrique de l'Ouest et du Centre reste faible et le trafic de conteneurs en provenance ou en partance de l'Afrique reste marginal par rapport au reste du monde. En 2005, le trafic conteneurisé de l'Afrique de l'Ouest et du Centre représentait 0,6 pourcent du trafic conteneurisé dans le monde (0,75 % en 1995)¹³. La part de l'Afrique dans ce trafic est passée de 0,6 pourcent à 0,85 pourcent au cours des 10 dernières années. Le volume total du trafic de l'Afrique de l'Ouest ne représente pas plus de 10 pourcent du débit de conteneurs du port de Singapour.

La conteneurisation reste relativement faible dans les ports de l'Afrique de l'Ouest, si bien qu'une marchandise expédiée dans un conteneur à partir d'un port de l'Extrême-Orient ou de l'Europe peut se retrouver transportée par lots de colis à partir d'un port africain.

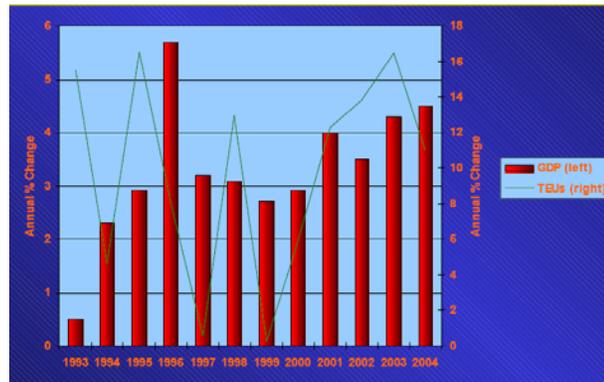
d'Ivoire, du Nigéria, du Ghana, du Togo et du Cameroun respectivement, ont accusé un repli dans les années 90. Extrait de *Fairplay*, 7/31/03.

11 L'évolution des échanges s'accompagne d'une modification des voies maritimes. À cet égard, la compagnie maritime CMA CGM/China a annoncé en octobre 2003 l'ouverture d'une ligne supplémentaire entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest avec sept navires d'une capacité de 1 700 EVP.

12 Voir les détails sur le trafic conteneurisé par région à l'annexe 3.

13 Une étude de la Banque mondiale évalue le trafic conteneurisé en 1995 à 1 million d'EVP, atteignant 1,7 million d'EVP en 2000, soit une augmentation de 70 % en 5 ans.

Figure 5. Croissance du PIB et demande pour les ports africains (1993-2004)



Source : Penfold (2005)

2.3 UNE MULTITUDE DE PETITS PORTS APPARTENANT À L'ÉTAT

L'Afrique de l'Ouest et du Centre est à la traîne en ce qui concerne les évolutions qui ont une incidence sur le secteur des ports dans le monde. Contrairement à la plupart des autres régions, la concentration portuaire y est limitée¹⁴. Toujours à l'opposé des autres régions du monde, les ports ouest-africains restent en majorité propriétés de l'État.

En termes de volume global du trafic, les quatre premiers ports de la sous-région, par ordre décroissant sont les suivants : Lagos, Abidjan, Dakar et Douala. Ils représentent à eux seuls environ 30 pourcent de l'ensemble du trafic portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre. En termes d'envergure et d'activités, le port de Lagos est le plus important. Le trafic des marchandises y dépasse 30 millions de tonnes par an, ce qui représente environ 55 pourcent des activités portuaires du Nigéria (à l'exclusion des terminaux d'exportation d'hydrocarbures) et 25 pourcent des activités portuaires des pays membres de la CEDEAO.

Les ports d'Abidjan, Dakar, Douala, Tema, Lomé et Cotonou jouent un rôle régional et peuvent s'appuyer non seulement sur l'arrière-pays, mais également sur le trafic de transit pour assurer leur développement.

Dans l'hypothèse d'une facilitation du transport par voie terrestre le long du corridor Abidjan-Lagos, ces ports se retrouveraient dans une situation de concurrence directe dans la déserte des pays sans littoral.

¹⁴ Le trafic portuaire varie considérablement entre les ports dû principalement aux différences dans l'efficacité portuaire, au développement des économies locales, à la taille de la population et à la croissance démographique, à la position géographique et enfin, à la qualité des liaisons avec l'arrière-pays.

S'il est vrai que certains ports tels que les ports d'Onne au Nigéria ou de Lomé au Togo ont connu une augmentation rapide de leur trafic, l'Afrique de l'Ouest et du Centre est essentiellement dotée d'une multitude de petits ports dont aucun n'est classé parmi les 70 premiers ports du monde.

La concentration portuaire est plus forte, comparée au trafic conteneurisé. Les ports d'Abidjan, Lagos, Tema et Dakar représentent plus de deux tiers de l'ensemble du trafic conteneurisé dans la région (voir le Tableau 3).

Les ports et les activités de manutention restent entre les mains de l'État dans la plupart des pays africains (voir le Tableau 4 pour les détails). L'État joue un rôle prépondérant, et la place du secteur privé, y compris les opérateurs mondiaux, reste limitée. Contrairement à ce qui se passe dans le reste du monde, à l'exception de Lagos, les principaux groupes d'exploitation de terminaux à conteneurs ne sont jusqu'à présent que marginalement impliqués dans l'exploitation des conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Tableau 3. Volume total du trafic conteneurisé en Afrique de l'Ouest et du Centre (en EVP)

Côte d'Ivoire	Abidjan	670 000
Nigéria	Lagos	650 000
Ghana	Tema	342 882
Sénégal	Dakar	331 191
Angola	Luanda	235 411
Cameroun	Douala	156 000
Bénin	Cotonou	97 801
Guinée	Conakry	47 000
Congo, République démocratique	Matadi	46 000
Gambie	Banjul	44 152
Togo	Lomé	42 240
Gabon	Libreville	39 000
République du Congo	Pointe Noire	30 000
Sierra Léone	Freetown	25 000
Mauritanie	Nouadhibou	21 000

Source : Sites Web des autorités portuaires. Ces chiffres tiennent compte du trafic de transit. ECSA.

Tableau 4. Manutention portuaire dans le monde par armateur en 2004
(en % du débit total)

	Opérateurs internationaux ¹⁵ et privés	État
Afrique	16,1	83,9
Monde	89,1	20,9

Source : Drewry (2006), p.7.

2.4 LES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE SONT TROP CHERS

De nombreuses contraintes concourent au renchérissement des taxes portuaires acquittées par les chargeurs. Confrontées aux problèmes que posent les frais générés par la congestion et la faible productivité des ports, les compagnies maritimes font supporter ces coûts aux chargeurs. Par conséquent, l'ensemble de l'économie africaine supporte le coût de la congestion et de la faible productivité de ces ports.

Selon la compagnie Delmas, en 2004, 146 jours perdus sur la desserte hebdomadaire entre l'Europe et l'Afrique sont imputables à la congestion, ce qui correspond à un coût estimatif d'environ 5 millions de dollars transférés aux chargeurs par le biais de la surtaxe de congestion. En 2003, au plus fort de la congestion au Nigéria, on a estimé que le coût moyen d'un accostage à Lagos était deux fois plus élevé qu'à Felixstowe (Royaume-Uni).

2.5 STRATÉGIES EMPLOYÉES PAR LES COMPAGNIES MARITIMES POUR FAIRE FACE AUX CONTRAINTES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

Confrontées à une multitude de contraintes, les compagnies maritimes ont eu recours à des stratégies centrées sur les conférences maritimes, la recherche de créneaux et l'arrêt de l'érosion des tarifs qui ont baissé à la fin des années 90.

Les accords entre les compagnies maritimes, généralement connus sous le nom de « conférences », remontent loin dans l'histoire des transports maritimes en Afrique de l'Ouest. Des changements majeurs ont été introduit dans un passé relativement récent, principalement à la demande de l'Union européenne¹⁶.

¹⁵ La majorité des opérateurs de terminaux dans le monde opèrent dans le secteur privé et ont des intérêts financiers et commerciaux dans plus d'une zone géographique. Toutefois, certains, notamment *PSA Corporation de Singapour*, *Dubai Ports Authority (DPA)* et *HHLA* d'Hambourg, sont en dernière analyse contrôlés par des administrations centrales ou locales.

¹⁶ Il existe sept accords (y compris l'Accord Commercial Europe-Afrique – EWATA).

Les parties prenantes à ces accords ont changé en fonction des fusions et acquisitions survenues dans le secteur des compagnies maritimes, y compris l'achat d'OTAL par Delmas, de Safmarine par Maersk et enfin de Delmas par CMA-CGM.

En raison du Code de conduite des conférences maritimes de 1974¹⁷ et de la règle 40-40-20¹⁸, les flottes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont joué un rôle important jusqu'en 1990. En réalité, cette règle est à l'origine de l'existence de plusieurs compagnies maritimes sans navires, vendant la part de fret de leur pays à des compagnies étrangères sans assumer aucune responsabilité concernant la qualité ou le coût des services.

Il faut ajouter que la croissance de la conteneurisation a rendu nécessaire la restructuration des flottes nationales—un défi impossible à relever pour la plupart des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

La CNUCED a alors recommandé la réforme des politiques maritimes sur la base des stratégies suivantes :

- l'introduction de mesures de libéralisation prenant en compte un ensemble complexe de paramètres pour assurer la compétitivité du secteur ; et
- l'adoption de mesures de réglementation et de promotion à l'effet de « mettre à armes égales » les opérateurs nationaux et offrir les meilleures conditions possibles aux usagers¹⁹.

Ces stratégies font écho à la recommandation de Cotonou II en faveur de la libéralisation des transports maritimes : « Les politiques et la législation qui les accompagnent doivent être modernisées pour refléter les réalités commerciales. Les principales politiques et lois doivent être axées sur les règles de la concurrence et être harmonisées au niveau régional ».

Suite à cette libéralisation et, avec l'abrogation de la règle 40-40-20 dans plusieurs pays, la taille et l'envergure des compagnies maritimes nationales ont été fortement réduites à quelques exceptions près ; ces compagnies jouent un rôle marginal dans le trafic conteneurisé.

L'industrie du transport maritime est maintenant dominée par quelques compagnies de transport intégré organisées en consortiums internationaux et capables d'offrir des tarifs réduits aux chargeurs. Les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, en excluant le Libéria, disposeraient d'une flotte totale de 4 000 tonnes pour ce qui est des navires porte-conteneurs et de 288 000 tonnes pour les autres navires (cargo, vraquiers, pétroliers) dont plusieurs sont probablement hors service. Le volume de l'ensemble des navires porte-conteneurs desservant les

¹⁷ Code de conduite sur les Conférences maritimes, Code des Nations unies sur les transports maritimes par lignes régulières, Convention adoptée en 1974 et entrée en vigueur depuis 1983.

¹⁸ 40 pourcent du fret alloué aux compagnies nationales, 40 pourcent au partenaire de commerce international et 20 pourcent à la flotte de tout autre pays.

¹⁹ Exposé de la CNUCED au cours de la conférence sur le thème *Infrastructure Framework for Trade*, Turin 2002.

ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre pourrait s'élever à 3 millions de tonneaux de jauge brute (TJB).

Jusqu'au milieu des années 90, les échanges entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe étaient organisés dans le cadre de quatre conférences²⁰.

- COWAC (*Continent-West Africa Conference*) pour la desserte entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest.
- UKWAL (*UK-West Africa Lines*) pour la desserte entre le Royaume-Uni et l'Afrique de l'Ouest.
- CEWAL (*Central-West Africa Lines*) pour la desserte entre l'Europe du Nord et l'Afrique centrale.
- MEWAC (*Mediterranean-West Africa Conference*) pour la desserte entre la Méditerranée et l'Afrique de l'Ouest.

Au début des années 90, suite à une procédure engagée par Maersk ciblant principalement Delmas, la Commission européenne a réalisé une enquête sur les pratiques monopolistiques supposées des conférences de la région. Suite à cette enquête, la compagnie Delmas a été frappée d'une amende et forcée de se retirer de toutes les conférences maritimes en 1992, réduisant dans d'énormes proportions la part de marché contrôlée par les conférences COWAC et MEWAC.

La concurrence s'est alors intensifiée dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest, et les coûts de transport maritime ont connu une baisse nette. Après 1995, il n'existait aucun mécanisme de fixation des tarifs de transport maritime, et cette situation a prévalu pendant plusieurs années avant de finir par se stabiliser lorsque Maersk a acquis Safmarine et OT Africa Line a rejoint Delmas sous le contrôle du Groupe Bolloré.

En 2000, un groupe de transporteurs intervenant dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest a décidé de créer une nouvelle conférence dénommée *Europe West Africa Trade Agreement* – EWATA). Son principal objectif était de stabiliser les tarifs qui seraient publiés. Qu'EWATA ait eu un impact, cela tient de ce que les compagnies membres de cette conférence contrôlaient environ 50 pourcent des échanges entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest. Delmas et OTAL qui ont opté de rester en dehors de cet accord, appliquaient cependant dans une large mesure les augmentations de tarifs introduites par les membres d'EWATA.

En 2002, de nouvelles compagnies ont fait leur entrée dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest, notamment le Groupe CSAV qui a développé une approche novatrice en ajoutant des lignes intermédiaires en Afrique de l'Ouest à leur desserte conjointe reliant l'Europe à la côte Est de l'Amérique du Sud (ECSA).

²⁰ La présente section s'appuie sur les données de Hartmann (2005) extraites des publications *Containerization International* et *Dyna Liners*.

Les membres d'EWATA et Delmas/OTAL ont accusé les nouveaux arrivants de pratiquer des tarifs prédateurs et une concurrence féroce. Par la suite, les effets de la baisse des tarifs ont repris durant les deux années qui ont suivi.

Le 1^{er} septembre 2003, Delmas et sa filiale OTAL ont rejoint EWATA, portant la part de marché d'EWATA à quelque 70 à 75 pourcent du total des échanges entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest. En novembre 2003, P&O Nedlloyd a annoncé son retrait des lignes entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest et son intention de se concentrer sur celles entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest en pleine expansion.

En août 2004, West-Afrika Linien a annoncé son retrait des lignes entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest invoquant comme raison principale l'incapacité d'EWATA à relever les tarifs dus à la forte pression de la concurrence des compagnies qui n'en font pas partie.

La faible croissance du trafic et la pénétration insuffisante du marché ont conduit à une situation d'excès de capacité, comparée à la demande de services de transport maritime.

Face aux problèmes que connaissent les ports, les compagnies maritimes ont adopté des surtaxes portuaires telles que la surtaxe de congestion qui varie de 25 euros à Dakar à 300 euros à Tema pour les conteneurs de 20 pieds²¹. Les taux de fret diffèrent donc entre les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre, en conséquence des différences qui existent en termes de trafic et d'efficacité.

Au cours des dernières années, les compagnies maritimes ont augmenté les tarifs, notamment les surtaxes de « congestion portuaire » et de « redressement tarifaire » dans le cadre des conférences.

²¹ Données tirées du site d'EWATA (www.ewata.org), novembre 2006.

3. LA FAIBLESSE DES EXPORTATIONS – UN FACTEUR EXOGÈNE

Les taux de fret tiennent compte du déséquilibre commercial entre le trafic en direction du Sud et celui en direction du Nord. Les prix du fret pour Abidjan sont moins élevés que les prix du fret pour certaines destinations plus proches de l'Europe, étant donné que les chargements de retour s'effectuent en Côte d'Ivoire.

Malgré une certaine amélioration de la balance commerciale des conteneurs, le déséquilibre permanent entre les importations et les exportations conteneurisées a entraîné, dans de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'exportation d'un grand nombre de conteneurs vides, ce qui a contribué à accroître les coûts du fret maritime dans la région. En 2000, le déséquilibre commercial a atteint 57 pourcent²².

Les échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont atteint 73 milliards de dollars en 2000, ce qui représente 1,1 pourcent de la valeur du commerce mondial. En termes de volume, ces échanges représentent 2 pourcent du commerce mondial. D'après la CNUCED, les échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont enregistré une croissance de 14 pourcent entre 1990 et 2000, contre 29 pourcent pour le commerce mondial au cours de la même période.

Bien que les échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre avec l'Europe durant cette période représentent plus des deux tiers de l'ensemble des échanges de la région, la part de marché de l'Europe a progressivement baissé depuis. L'Europe et l'Amérique du Nord demeurent deux grands axes d'échange, responsables de 30 pourcent de la valeur des échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Toutefois, l'Asie joue un rôle de plus en plus important dans la région.

Au cours des dernières années, ce changement a été principalement dû à l'expansion du commerce entre l'Afrique de l'Ouest et du Centre et l'Extrême-Orient, ainsi qu'à l'effet de l'appréciation de l'euro.

Il peut également s'expliquer par la modification de la composition des exportations en provenance des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre. En 1970, le pétrole représentait 50 pourcent des exportations. Aujourd'hui, il en représente plus de 85 pourcent.

Près de la moitié des importations des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre provenait d'Europe. La situation actuelle traduit une baisse par rapport aux années précédentes. Six pourcent seulement de la valeur des échanges de la région sont importés d'Amérique du

²² CNUCED

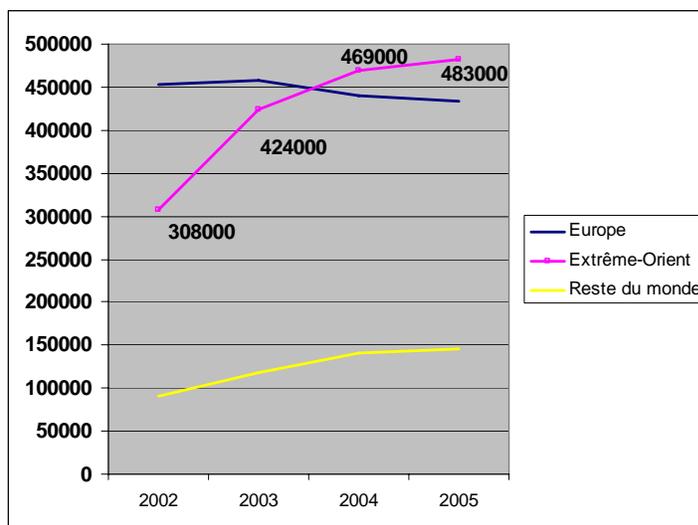
Nord. Le reste du monde – notamment l’Extrême-Orient – est une source croissante d’importations pour la région (voir les Figures 6 et 7 sur les tendances des échanges par région). Le reste de la valeur des importations, soit 5 milliards de dollars, représente les importations provenant des pays d’Afrique subsaharienne, dont 81 pourcent pour le commerce intra régional (au sein de la région Afrique de l’Ouest et du Centre).

La plupart des pays d’Afrique occidentale dépendent largement de l’exportation des produits de base. Les pays d’Afrique de l’Ouest et du Centre exportent principalement le sucre, le cacao, le café, le thé, le coton, les produits forestiers, le minerai de fer, le cuivre et d’autres minerais. Ces produits représentent plus de 80 pourcent du volume des exportations autres que le pétrole, qui sont embarquées dans les ports de la région.

D’après la CNUCED, les 26 grands ports d’Afrique de l’Ouest ont enregistré un trafic fret total de 250 millions de tonnes en 2000²³, dont 66 pourcent d’exportations pétrolières en provenance des pays producteurs de pétrole de la région.

L’érosion des volumes d’exportations durant la dernière décennie s’est accompagnée d’une baisse des parts de marché des principaux produits d’exportation. Pour l’ensemble des 30 principaux produits non pétroliers, la part moyenne de marché de l’Afrique subsaharienne a baissé, passant de 20,8 pourcent des exportations mondiales dans les années 1960 à 9,7 pourcent en 1990.

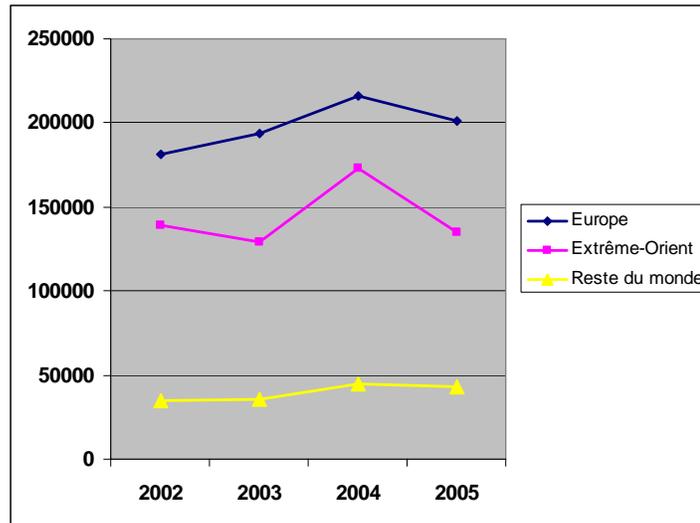
Figure 6. Tendances récentes des importations ouest-africaines



Source : Conte (2005)

²³ CNUCED

Figure 7. Tendances récentes des exportations ouest-africaines



Source : Conte (2005)

4. INEFICACITÉ DES PORTS D'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

Les ports ouest-africains ne peuvent pas rester en marge des tendances mondiales dans les domaines du commerce et du transport maritime. Ils doivent relever le défi de recevoir des navires de plus gros tonnage et assurer la manutention de conteneurs avec rapidité et efficacité. En raison de la durée élevée d'immobilisation et de l'inefficacité de certains ports, les principaux transporteurs maritimes peuvent être peu disposés à y faire escale.

Pourtant, ce défi est également une opportunité dans la mesure où, avec le temps, les évolutions en cours devraient se traduire par des activités de transport plus efficaces et susceptibles de faire baisser considérablement les coûts, si elles sont complétées par des gains d'efficacité appropriés au niveau des installations à terre.

Les ports de la région, notamment ceux dont le trafic avec l'arrière-pays est important, doivent être des concurrents naturels pour devenir des ports d'éclatement. Toutefois, les décisions sur les centres de transbordement en Afrique de l'Ouest et du Centre refléteront inévitablement une large gamme d'autres considérations de la part des transporteurs maritimes, y compris la capacité des ports à gérer un trafic considérablement accru de manière à minimiser le temps mort pour les navires. Cela pourrait donner lieu à une situation où les ports de taille moyenne de la région sont également des concurrents sérieux que l'on peut développer pour en faire des ports d'éclatement.

4.1 LES CONTRAINTES PHYSIQUES DES PORTS EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

Des discussions sont en cours pour développer plusieurs ports de la sous-région tel qu'au Ghana, au Bénin, en Côte d'Ivoire et au Nigéria. Toutefois, la réalisation de ces projets a jusqu'ici été difficile.

Le problème d'emplacement du port fait obstacle à la viabilité de certains ports à long terme

De nombreux ports de la région se trouvent à l'intérieur des centres urbains, ce qui entraîne l'engorgement des villes et des ports. L'accès aux ports à partir des couloirs de transport terrestre est généralement inadéquat, et exige une meilleure planification conjointe entre les

centres urbains et les ports²⁴. L'installation de certains vieux ports comme celui de Lagos-Apapa à l'intérieur de la zone urbaine rend leur viabilité difficile²⁵.

Il peut également être nécessaire de revoir le système de liaison entre les ports et les voies ferroviaires, ce qui requiert une analyse approfondie dans chaque cas. En effet, dans certains cas, une importante superficie est consacrée aux zones ferroviaires à l'intérieur ou à proximité des ports, de telle manière que les voies ferrées occupent un espace pouvant atteindre jusqu'à 10 % du domaine portuaire.

La faible capacité des ports est habituellement la conséquence d'une mauvaise maintenance des équipements et d'un problème de dragage

Seuls les ports d'Abidjan (3 grues de levage), Lagos-Apapa, Dakar et Douala (2 grues) disposent de portiques à conteneurs dans les terminaux de conteneurs.

De façon générale, la maintenance des équipements dans les ports ouest-africains a été inadéquate au cours des dernières années. Toutefois, l'on ne devrait envisager une réhabilitation coûteuse qu'après une analyse approfondie des besoins futurs des équipements actuels, étant donné que bon nombre de ces équipements sont devenus techniquement obsolètes et qu'il vaudrait mieux les remplacer par de nouveaux équipements.

Le dragage d'entretien et les aides à la navigation sont habituellement inadéquats. En Afrique de l'Ouest et du Centre, les autorités portuaires signent des contrats de dragage à titre ponctuel. Toutefois, il existe quelques contrats de longue durée pour le dragage d'entretien. La profondeur de l'accès au port de Douala s'est accrue après la signature d'un contrat de dragage. Mais à cause des problèmes rencontrés dans l'exécution de ce contrat, la profondeur du port varie constamment, ce qui pose problème aux compagnies maritimes.

La capacité portuaire pourrait devenir un problème grave dans l'avenir

Les ports étant de plus en plus appelés à relever les défis que présentent la densification du trafic, la taille grandissante des navires et la croissance du transbordement, il faut s'attendre à ce que leur capacité augmente. Les navires à fort tonnage sont plus exigeants en termes d'installations portuaires. Les portiques de quai doivent être suffisamment grands pour atteindre tous les conteneurs et suffisamment rapides dans leur fonctionnement pour maintenir le temps d'immobilisation des navires à un niveau acceptable.

²⁴ Dans les pays développés, les terminaux modernes sont parfois transférés en dehors des zones urbaines afin de libérer de l'espace dans les villes pour les besoins urbains.

²⁵ Plusieurs solutions de rechange ont été proposées pour l'Île au Serpent et l'Île d'Ongogoro. Mais, elles consistent à déplacer l'installation portuaire elle-même du centre urbain, ce qui présenterait des obstacles à l'accès du port.

On pourrait supposer que, dans cinq à dix ans, des navires porte-conteneurs de 2 500 à 4 000 EVP feront escale en Afrique de l'Ouest et du Centre, ce qui nécessite des tirants d'eau atteignant les 14 mètres et des parcs à conteneurs plus grands.

Cependant, augmenter la capacité des ports ne semble pas pour le moment être la principale priorité de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Selon Drewry (2006), les ports africains sont utilisés à 80 pourcent de leur capacité. En 2010, le rapport d'utilisation des terminaux à conteneurs devrait demeurer constant (79,5 %) sur la base des prévisions de trafic et des plans d'investissement confirmés. En conséquence, dans le court et le moyen terme, le problème de la capacité portuaire dans l'ensemble de l'Afrique ne semble pas être la préoccupation la plus importante (même si elle peut être un facteur important pour certains ports).

S'il y a un accroissement substantiel du taux de conteneurisation, la capacité pourrait alors devenir un grand problème régional.

4.2 LE MODE D'ORGANISATION D'UN PORT INFLUENCE CONSIDÉRABLEMENT SON EFFICACITÉ

Impact de l'efficacité du port sur la productivité et les coûts portuaires

Dans de nombreux ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre, il n'existe pas d'informations permettant de procéder à des comparaisons systématiques sur la manutention des chargements. Il existe toutefois de grandes différences entre les ports : en moyenne, le temps de séjour des conteneurs peut varier en moyenne entre 7 jours à Abidjan et 17 jours à Douala²⁶.

Un certain nombre de ports ont aménagé des terminaux hors de la zone portuaire proprement dite, afin d'éloigner les parcs de conteneurs de la proximité immédiate du port et les aménager dans des zones à moins forte densité. Ces terminaux servent principalement à entreposer des conteneurs vides. Les terminaux intérieurs reliés à un réseau efficace de chemin de fer peuvent contribuer à réduire le temps de transit et permettre d'arrêter des dispositions particulières avec les compagnies maritimes.

Importance du cadre juridique

Le cadre institutionnel d'un port en Afrique de l'Ouest et du Centre dépend prioritairement de l'héritage des modèles français ou britannique.

Le modèle français considère généralement le port comme étant un établissement public, c'est-à-dire un organisme public doté d'une personnalité juridique. Le modèle dit de «landlord» a prévalu en France, l'organisme public étant responsable de l'infrastructure, du do-

²⁶ Des problèmes peuvent survenir pour les cargaisons comportant des marchandises telles que les véhicules d'occasion importés, pour lesquels des retards excessifs ont été enregistrés au niveau des formalités de dédouanement.

maine et des services maritimes. Le secteur privé avait quant à lui la charge de la maintenance et de l'entreposage, ainsi que d'autres activités à but commercial, sous réserve d'une certaine réglementation.

Dans le modèle britannique, les autorités portuaires étaient également des organismes publics dotés de la personnalité juridique, mais jouissaient d'une plus grande autonomie. Il s'agissait généralement des ports principaux. L'autorité portuaire s'impliquait plus directement dans les opérations portuaires au niveau des installations à terre, y compris le déchargement, l'entreposage et le remorquage.

Dans l'un et l'autre cas, les investissements dans l'infrastructure et les équipements fixes étaient principalement supportés par l'autorité portuaire, avec ou sans l'implication financière de l'État. Au fil des années, l'établissement public s'est développé et, dans certains cas, s'est assigné des fonctions et des services supplémentaires.

Il existe actuellement deux principales tendances. La première consiste à transformer les autorités portuaires dotées d'une personnalité juridique en sociétés par actions. Les actions sont pour le moment détenues exclusivement par les Trésors publics, mais la voie est ouverte pour la prise de participation d'autres opérateurs. La deuxième tendance est la concession des terminaux spécialisés afin de transférer, notamment aux opérateurs privés, les risques et les coûts de l'infrastructure et de l'équipement fixes de l'autorité portuaire.

Le modèle actuel envisage le transfert des responsabilités relatives à l'exploitation et, dans la mesure du possible, à l'investissement dans la superstructure et l'infrastructure opérationnelle.

Le concept de port « Landlord » prévaut actuellement dans de nombreuses régions du monde. Au cours des dernières années, les terminaux à conteneurs ont fait l'objet de concessions à Abidjan, Tema, Takoradi, Luanda et Douala, entre autres pays.

Les ports « Landlord » sont habituellement moins coûteux pour les chargeurs et les compagnies maritimes parce que dans la plupart des ports principaux, le transfert de la maintenance et de l'entreposage des marchandises coûteuses au secteur privé a un impact négatif sur leurs revenus, ce qui fait appel à une reconfiguration de la structure de leurs finances et de leurs revenus.

4.3 LA LOURDEUR DES PROCÉDURES ET LA MAUVAISE LIASON AVEC L'ARRIÈRE-PAYS RÉDUISENT L'EFFICACITÉ DES PORTS

Le port de Lomé a mis en œuvre le programme « Solidarité sur la mer » avec pour but de promouvoir les opérations de transit destinées aux pays sans littoral.

Cependant, la compétitivité d'un port ne dépend pas seulement de son infrastructure et de ses services. Elle est également fonction de la qualité et de la fluidité des réseaux de transport

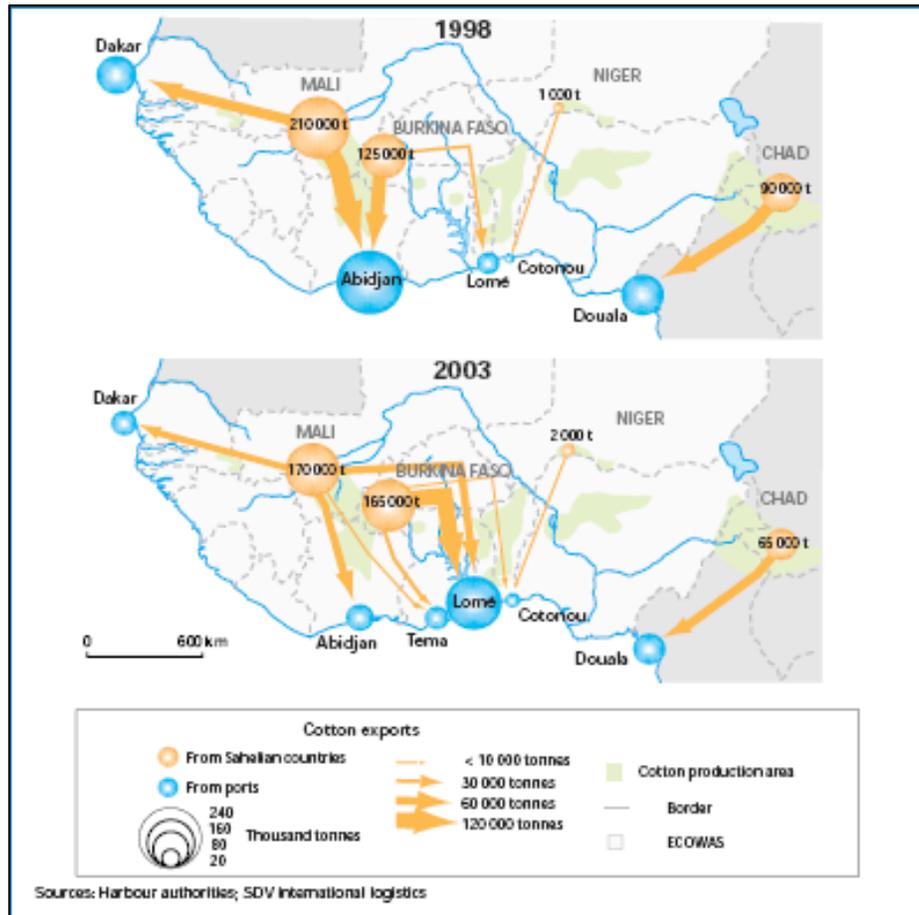
terrestre qui le desservent (très souvent les routes internationales de la région). Les bénéficiaires de cette concurrence commerciale émergente seront les pays qui ont, à la fois, des ports efficaces, un bon réseau routier sans barrages, un réseau de chemin de fer opérationnel et des postes frontaliers avec le moins de formalités administratives possibles. La concurrence entre les couloirs de transport pourrait être le mécanisme déclencheur permettant de se débarrasser des nombreux barrages routiers et autres obstacles à la fluidité des mouvements des biens et des personnes.

En outre, il y a les traditionnels obstacles « autres que l'infrastructure » et « non-officiels » dans les ports et les postes frontières qui freinent les échanges commerciaux et augmentent leurs coûts sans pour autant en accroître la valeur économique. La recherche de ports et d'opérations de transport maritime efficaces doit être complétée par des mesures d'accompagnement pour améliorer la transparence et réduire la corruption.

Les cinq pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre sans littoral sont le Burkina Faso, la République centrafricaine, le Tchad, le Mali et le Niger. Le trafic de leur transit enregistré par les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est évalué à trois millions de tonnes²⁷, ce qui représente un volume d'environ 4 pourcent de tout le trafic portuaire ouest-africain.

²⁷ Il est incertain que tous les mouvements soient pris en compte dans les statistiques disponibles, étant donné que les données sur le volume ou la destination font souvent défaut ou sont mal rapportées.

Carte 1. Impact de la crise ivoirienne et rôle grandissant de Lomé



Source : Secrétariat de la CEDEAO (2006)

Les couloirs commerciaux desservant les pays sans littoral sont présentés à l'annexe 5. Quinze possibilités de transit ont été identifiées pour les cinq pays sans littoral. Les distances entre ces pays et les ports varient entre 1000 et 2000 km avec une moyenne de 1500 km.

Les coûts du transport terrestre sont relativement élevés dans les pays d'Afrique occidentale, compte tenu des distances et du mauvais état des infrastructures. Même pour deux produits de base à valeur relativement élevée (cacao et café), sur la base des chiffres fournis par l'Institut national français de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à l'occasion de l'atelier de Cotonou II, le coût du transport terrestre représentait entre 34 et 41 % du coût total du transport de l'origine jusqu'au port de destination.

Aucun des pays sans littoral ne dépend exclusivement d'un seul couloir. Chacun de ces pays a le choix entre plusieurs couloirs desservant deux ou quatre ports différents. Dans bon nombre de cas, l'on peut éviter un pays de transit donné, quoique cela implique certains retards, des distances et probablement des coûts supplémentaires.

L'utilisation de plusieurs couloirs est une pratique courante, qui s'explique aussi bien par des raisons de sécurité que par des considérations politiques dans certains cas. Ainsi, la dissolution de la Fédération malienne dans les années 60 a encouragé l'utilisation du couloir d'Abidjan. Plus récemment, les événements qui ont eu lieu en Côte d'Ivoire en 2002 ont bénéficié aux ports du Ghana, du Togo et du Bénin, avec une circulation détournée à destination ou en provenance du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Ces interruptions indiquent qu'il n'est pas souhaitable de dépendre d'un seul couloir de transit.

4.4 UN EXEMPLE RÉUSSI DE RÉFORME PORTUAIRE

La plupart des ports ouest-africains dispose d'un personnel plus nombreux que nécessaire pour mener leurs activités avec efficacité. Ce surplus de personnel augmentera à mesure que la gestion des conteneurs s'améliorera. L'on ne peut échapper à cette tendance qui est le prix à payer pour avoir des opérations de transport maritime plus efficaces.

LE SECTEUR PORTUAIRE DU NIGÉRIA a pendant longtemps été reconnu dans le monde entier comme étant l'un des moins efficaces et des plus coûteux. Il souffrait d'une centralisation excessive, dans laquelle toute décision importante était approuvée par le président ou le ministre. Cela a eu pour conséquence d'accentuer l'inefficacité et d'allonger le processus de prise de décisions.

En 2005, un processus de réforme a été initié, avec l'adoption du modèle «Landlord», le secteur public étant responsable de la réglementation du secteur et de la planification portuaire, tout en restant propriétaire du domaine et des infrastructures portuaires. Le secteur privé est quant à lui chargé des opérations maritimes, de l'exploitation des terminaux, de la superstructure et de l'équipement. Les réformes institutionnelles comprenaient :

- la création de deux autorités portuaires autonomes
- la création d'une commission nationale de réglementation des transports (NTC)
- la limitation du rôle du gouvernement (ministère des Transports)
- le transfert des opérations portuaires au secteur privé

La préparation et la mise en oeuvre de cette réforme a suivi trois processus parallèles :

- réforme du cadre juridique et réglementaire
- réforme du travail
- sélection des opérateurs privés suivant un processus compétitif et transparent.

A ce jour, un nouveau projet de loi régissant les activités portuaires et un autre sur la NTC ont été introduits et devraient être promulgués en 2007 ; le licenciement du surplus de personnel a été entrepris et des indemnités de licenciement ont été versées aux personnes concernées (réduisant ainsi les effectifs de l'Autorité portuaire du Nigéria de 13 000 à 3 000) ; et 26 terminaux ont fait l'objet de concessions.

Les premières concessions sont entrées en vigueur en 2006. S'il est vrai qu'il faudra du temps pour que les avantages à long terme se manifestent, il est également clair que l'amélioration des opérations portuaires produit déjà des effets positifs. À peine quelques mois après que la gestion du terminal à conteneurs de Lagos ait été prise en main par des opérateurs privés, la productivité s'est accrue. Les retards chroniques imputables aux aires de stationnement ont presque disparu, ce qui a permis aux compagnies maritimes de réduire leur surtaxe de congestion de 525 euro juste avant la concession en mars 2006 à 75 euro en janvier 2007. Les estimations approximatives montrent que la seule réduction de la taxe de congestion permet à l'économie nigérienne de réaliser des économies de l'ordre de 200 millions de dollars par an.

Si la productivité et l'efficacité des ports sont essentielles pour la réussite du commerce extérieur en Afrique de l'Ouest et du Centre, les réformes portuaires nécessaires à cette réussite impliqueront également, dans la plupart des cas, la réorganisation du travail, probablement avec une réduction de la main d'œuvre. La meilleure façon d'aborder ce problème de sureffectifs dépend des circonstances et opportunités propres à chaque port, mais les réformes portuaires passeront probablement par la compression des effectifs et l'indemnisation. La garantie de la stabilité sociale requiert également que la réforme de la main d'œuvre portuaire s'accompagne de mesures positives permettant aux personnes affectées de se trouver d'autres emplois.²⁸

²⁸ L'OIT a publié un manuel sur ce sujet, soulignant les succès (et les échecs) de ces programmes.

5. PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

Les ports ouest-africains ne peuvent pas rester en marge des tendances mondiales dans les domaines du commerce et du transport maritime. À ce jour, la plupart des ports ouest-africains n'ont pas encore réussi à s'intégrer aux tendances mondiales. Pourtant, les défis actuels peuvent être une opportunité à saisir, dans la mesure où, avec le temps, les évolutions en cours devraient se traduire par des opérations portuaires et de transport plus efficaces, ce qui devrait avoir pour effet de faire considérablement baisser les coûts du transport pour les économies ouest-africaines.

Les tendances actuelles devraient probablement être renforcées dans l'avenir par un écart croissant entre les ports qui sont grands et relativement efficaces, et ceux plus modestes. Ces derniers n'exerceront aucun attrait sur les entreprises de transport intégrées et subiront par conséquent des coûts élevés de transport maritime.

La réorientation du commerce africain a amené les compagnies de transport maritime de la région à élaborer des stratégies dynamiques. En 2004, Jens Norgaard, directeur régional de la compagnie *South African Marine Corporation* (Safmarine) pour les États d'Amérique, a déclaré qu'il entrevoit de nombreuses possibilités de croissance entre l'Amérique du Sud et l'Afrique occidentale, notamment pour les navires frigorifiques. En conséquence, les couloirs traditionnels pourront amorcer une période de changement, dans la mesure où les armateurs rechercheront les voies et moyens de rentabiliser au mieux leurs opérations de transport, en tenant compte de la taille du navire, du trafic et de l'efficacité portuaires.

S'agissant du débat sur la création d'un système de transbordement, il est improbable d'avoir un seul port d'éclatement en Afrique de l'Ouest et du Centre²⁹. Aucun pays de cette région n'a un trafic suffisamment dense pour en devenir son unique port d'éclatement. En outre, les compagnies de transport maritime seront fortement influencées par la nécessité de pouvoir desservir d'autres ports pour prévenir les situations d'urgence et les problèmes d'insécurité.

Toutefois, il est possible que deux ou trois ports évoluent de sorte à devenir des ports d'éclatement à la fois concurrents et complémentaires, sous réserve des installations et des conditions d'exploitation qu'ils offriront.

À mesure que davantage de terminaux à conteneurs modernes seront disponibles, il se développera une formule plus complexe, suivant laquelle différentes compagnies de transport maritime choisiront les principaux ports pour leurs services en tenant compte aussi bien des facteurs commerciaux que de l'efficacité des ports.

²⁹ Consulter à ce sujet Pálsson (1988).

Plusieurs ports ouest-africains pourront courir le risque de se voir de plus en plus desservis par transbordement. Certains ports recevront les plus grands navires, d'autres seront desservis par transbordement au moyen de navires à faible tonnage. Les ports sud-africains devraient jouer un grand rôle en ayant de plus en plus recours au transbordement, notamment pour les services provenant d'Asie et d'une partie de l'Océanie. Avec le développement rapide des ports sud-africains, les services sur les lignes principales en provenance d'Asie pourront s'arrêter à Durban, d'où partiront les services de collecte pour l'Afrique de l'Ouest.

Les grands ports de la région, notamment ceux qui ont un trafic considérable avec l'arrière-pays, seront les concurrents naturels pour devenir des ports d'éclatement.

Toutefois, certains ports de taille moyenne pourraient également être des concurrents sérieux susceptibles de devenir des ports d'éclatement. En effet, les décisions sur les centres de transbordement en Afrique de l'Ouest et du Centre refléteront une large gamme d'autres considérations de la part des transporteurs maritimes, portant notamment sur la capacité des ports au regard du fort accroissement du trafic, de l'infrastructure, de l'impact de la productivité sur la réduction du temps d'immobilisation, et de la stabilité du pays.

La croissance des services de collecte donnera la possibilité aux armateurs nationaux d'entrer dans des créneaux commerciaux en association avec les grands transporteurs maritimes. Les compagnies régionales de transport maritime assurent un service qui, pour des raisons économiques et stratégiques, n'intéresse pas les méga-transporteurs.

En conclusion, l'arrivée des navires à fort tonnage en Afrique de l'Ouest et du Centre et la perspective que des navires encore plus grands pourront être utilisés offrent une possibilité de réduire les coûts du transport maritime, à condition que les réformes du transport maritime, du transport terrestre et les réformes portuaires nécessaires soient entreprises.

Pour les gouvernements, les réformes envisagées auront pour principaux objectifs de :

- faciliter les procédures et les contrôles dans les ports, notamment les procédures qui ont une incidence sur le temps d'immobilisation, la durée d'entreposage et les coûts de la manutention, faute de quoi l'attrait des ports restera considérablement limité. À cet égard, l'introduction d'un système commun à tous les acteurs de la plate-forme portuaire pourrait s'avérer utile ;
- faciliter le commerce et le transport terrestre à l'extérieur des ports sur les principaux corridors d'échange ;
- améliorer l'accès aux ports afin de promouvoir le transport multimodal. Les alentours des ports étant généralement congestionnés, investir dans l'infrastructure routière pour améliorer l'accès aux ports pourrait par conséquent avoir un impact positif sur l'activité économique des villes et l'efficacité des ports ;
- promouvoir la participation du secteur privé à l'investissement dans les nouvelles installations et les nouveaux équipements, au transfert du savoir-faire technique et à la gestion plus efficace des terminaux ;

- accroître la concurrence entre les compagnies maritimes dans les pays où l'accès au marché se heurte encore à des obstacles informels ;
- promouvoir le partage des connaissances entre les ports et les pays sur les réformes portuaires en cours dans la région. L'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) pourrait devenir un cadre approprié pour ces échanges ;
- mener une analyse coûts-avantages de la gestion et de l'efficacité actuelles des ports dans les pays où les coûts portuaires et les tarifs du transport maritime sont très élevés.

6. BIBLIOGRAPHIE

Beresford, A.K.C., Gardner, B. M., Pettit, S.J., Naniopoulos, A., Wooldridge, C.F. (2004), "The UNCTAD and WORKPORT Models of Port Development: Evolution or Revolutions?", *Maritime Policy and Management*, volume 31, number 2, pp.93-107.

Clark, Ximena, Dollar, David et Micco, Alejandro (2004), "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade", *Journal of Development Economics*, volume 75, pp.417-450.

Conte, Thierry (2005), "Shipping Africa - A Special Case in Liner Shipping", exposé présenté à la 3^{ème} Afrique intermodale 2005 à Dar Es Salaam.

Cullinane, Kevin and Khanna, Martin (2000), "Economies of Scale in Large Containerships: Optimal Size and Geographical Implications", *Journal of Transport Geography*, volume 8, pp.181-195.

Drewry (2005), *Revue annuelle des opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs*.

Frémont, Antoine (2006), "Shipping Lines and Logistics", exposé présenté à la conférence annuelle de l'Association internationale des économistes maritimes, Melbourne.

Hartmann, Olivier (2005), "Shipping Trade Agreements between Europe and West Africa", photocopié.

Hoffmann, Jan (2004), "Maritime Statistics and UNCTAD's Research about Ports and Shipping", exposé présenté à la Conférence annuelle de l'Association internationale des économistes maritimes, Izmir.

Hoffmann, Jan (2005), "Ports", *Presentation at IML in Lausanne*.

Márquez-Ramos, Laura, Martínez-Zarzoso, Immaculada, Perez-Garcia, Eva et Wilmsmeier, Gordon (2006), "The Interrelationship of Maritime Network Connectivity, Transport Costs and Maritime Trade", exposé présenté à la Conférence annuelle de l'Association internationale des économistes maritimes, Melbourne.

Notteboom, Theo E. (2006), "The Time Factor in Liner Shipping Services", *Maritime Economics and Logistics*, volume 8, pp.19-39.

Owino, Erik Lund, Wang, Teng-Fei et Pasukeviciute, Irma (2006), "Performance Measurement in European Container Terminal Industry: An Empirical Investigation", *exposé présenté à la Conférence annuelle de l'Association internationale des économistes maritimes*, Melbourne.

Penfold, Andrew (2005), "Indian Ocean Port Demand – Optimising Port Investment", Presentation during the Indian Ocean Ports, Logistics and Shipping in Mauritius.

Sánchez, Ricardo J., Hoffmann, Jan, Micco, Alejandro, Pizzolitto, Georgina V., Sgut, Martín et Wilmsmeier, Gordon (2003), "Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs", *Maritime Economics and Logistics*, volume 5, pp.199-218.

Slack, Brian, Comtois, Claude et McCalla, Robert (2002), "Strategic Alliances in the Container Shipping Industry: A Global Perspective", *Maritime Policy and Management*, volume 29, number 1, pp.65-76.

Van Niekerk, Henriëtte C. (2005), "Port Reform and Concessioning in Developing Countries", *Maritime Economics and Logistics*, volume 7, pp.141-155.

Vaneslander, Thierry (2006), "Cost Structures in Container Handling: How about Economies of Scale?" *exposé présenté à la Conférence annuelle de l'Association internationale des économistes maritimes*, Melbourne.

Woodbridge, Clive (2006), "Global Operators Consolidate Hold on Terminal Market", *Containerization International Handbook*, p.16.

Documents de la Banque mondiale et du SSATP

African Development Indicators 2002, Banque mondiale.

Audigé, Michel (1995), "Maritime Transport Serving West and Central African Countries: Trends and Issues", Document de travail *No.16* du SSATP.

N'Guessan N'Guessan (2003), « La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », Document de synthèse n° 02 du SSATP.

Pálsson, Gylfi (1998), "Multi Ports of Call versus Hub-and-Spoke: Containerized Maritime Trade between West Africa and Europe", Document de travail *No. 31* du SSATP

Shipping Services in Western and Central African Countries, Table ronde I (1992), Cotonou, Bénin, Shipping Services in Western and Central African Countries.9 du SSATP (*anglais*) et *No. 5 (français)*, sept 1993.

Trade and Transport Round Table II – Actes, Cotonou, Bénin, juin 1997, Document de travail No. 30 du SSATP.

Rapports de la CNUCED

Crook, Gary (2002), “Transport Infrastructure and Services”, *Exposé présenté à la conférence sur le thème « Infrastructure for Development », Turin.*

Review of Maritime Transport 2003

“Economic Development in Africa: Trade Performance and Commodity Dependence”, 2003

“African Ports: Reform and Role of the Private Sector”, CNUCED/SDTE/TLB/5, mars 2003

Documents d’autres donateurs et communautés économiques régionales

External Sector Economic Indicators for 2000, Banque africaine de développement, 2002.

Rapport économique sur l’Afrique 2002, Chapitre1, Tendances économiques récentes en Afrique, CENUA, 2002.

Regional Atlas of Transport and Telecommunications in the ECOWAS zone, Secrétariat de la CEDEAO, 2006.

Annexe 1. Classification géographique des pays africains

Pays	Ouest & Centre	Sud	Est	Sans littoral
Afrique du Sud		S		
Angola	O			
Benin	O			
Botswana		S		SL
Burkina Faso	O			SL
Burundi			E	SL
Cameroun	O			
Cap Vert	O			
Comores		S		
Côte d'Ivoire	O			
Djibouti			E	
Érythrée			E	
Éthiopie			E	
Gabon	O			SL
Gambie	O			
Ghana	O			
Guinée	O			
Guinée équatoriale	O			
Guinée-Bissau	O			
Kenya			E	
Lesotho		S		SL
Libéria	O			
Madagascar		S		
Malawi			E	SL
Mali	O			SL
Maurice		S		
Mauritanie	O			
Mozambique		S		
Namibie		S		SL
Niger	O			
Nigéria	O			
Ouganda			E	SL
Rép dém du Congo	O			
Rép du Congo	O			
République centrafricaine	O			SL
Réunion			E	
Rwanda			E	SL
São Tomé & Príncipe	O			
Sénégal	O			
Seychelles		S		
Sierra Leone	O			
Somalie			E	
Soudan			E	
Swaziland		S		SL
Tanzanie			E	
Tchad	O			SL
Togo	O			
Zambie			E	SL
Zimbabwe		S		SL

Annexe 2. Tendances des échanges dans les pays ouest-africains et le monde (1970/2000)

	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées				Part Afrique de l'Ouest et du Centre dans les exportations
		Pétrole		Vrac	Total	Pétrole		Vrac	Total	
		Brut	Produits	Sec	Marchandises	Brut	Produits	Sec	Marchandises	
Afrique de l'Ouest	1970	60,5	1	61,5	123	3,6	4	14,8	22,4	4,91 %
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6	4,63 %
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4	3,2	27,7	34,9	4,63 %
	2000	145,4	1,2	21,8	168,4	3,7	4,7	36,5	45	2,86 %
Total mondial	1970	1108,9	232,5	1162	2503	1101	297	1130	2529	
	1980	1527,4	343,9	1832	3703	1530	325	1823	3679	
	1990	1287,2	467,6	2253	4007	1315	445	2365	4125	
	2000	1604,9	544	3735	5884	1632	512	4096	6241	

Source : Étude sur les transports maritimes 2001 et Secrétariat de la CNUCED

Annexe 3. Trafic conteneurs par région du monde (en million d'EVP)

	2001	2002	2003	2004	2005	Croissance moyenne annuelle (2001-2005) (en %)
Europe	51	57	60	64	69	8
Asie	115	134	152	177	199	15
Amérique du Nord	30	33	36	38	41	8
Afrique				2	2,25	
Reste du monde	42	41	44	49	52	5
Total	238	265	291	329	361	11
Croissance annuelle mondiale (en %)	2,4	10,4	60	12,5	10,3	

Source : Conte (2005)

Annexe 4. Valeur des échanges commerciaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en 2000
(en dollars courants)

Exportateurs	Importateurs								
	Afrique de l'Ouest et du Centre	Afrique australe	Afrique de l'Est	Afrique subsaharienne	CEE	Amérique du Nord	Reste du monde	Monde	Part de l'ASS dans les exportations mondiales
Afrique de l'Ouest et du Centre	4 096	410	42	4 548	13 943	13 465	10 498	42 550	11 %
Afrique subsaharienne	5 035	3 198	2 590	10 823	28 194	20 279	23 497	83 287	14 %
Communauté européenne	14 011	12 056	4 815	30 882	1 416 825	234 016	600 977	2 282 700	1,3 %
Amérique du Nord	961	3 540	1 805	6 306	177 495	415 754	448 829	1 047 979	0,6 %
Reste du monde	6 083	11 350	9 534	26 967	655 077	751 109	1 517 775	2 950 821	0,9 %
Monde	26 090	30 144	18 744	74 978	2 277 591	1 421 158	2 591 078	6 364 786	1,1 %

Source : Indicateurs du développement en Afrique, 2002.