

La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest

Cette étude de cas vise à analyser l'importance des facteurs de temps dans le positionnement concurrentiel des ports côtiers pour desservir les marchés enclavés du Mali, du Burkina Faso et du Niger. Les performances du port de Cotonou et du corridor terrestre béninois ont été confrontées aux alternatives logistico-portuaires régionales de Téma au Ghana et de Lomé au Togo.

Les variables de temps retenues concernent autant l'interface portuaire (temps d'attente en rade et temps d'immobilisation des navires à quai) que l'interface terrestre avec la gestion des contraintes administratives liées à la marchandise, ainsi que toutes les étapes du post acheminement terrestre sur les corridors béninois, togolais et ghanéen.

L'originalité de la démarche méthodologique développée dans ce contexte ouest africain s'avère tout à fait pertinente pour toute analyse des compétitivités logistico-portuaires vis-à-vis de la desserte des marchés intérieurs et / ou enclavés. L'élargissement politique européen et l'exacerbation des concurrences portuaires vis-à-vis de la desserte des régions intérieures en représentent un bon exemple.

La situation portuaire dans le contexte ouest africain

L'ensemble géographique ouest africain se compose de 13 états côtiers et de trois états enclavés pour une superficie supérieure à 6 millions de kilomètres carrés, soit environ 11 fois la France. La population totale est estimée à environ 200 millions d'habitants à la fin des années 1990. Une quinzaine de ports de commerce compose la longue rangée portuaire ouest africaine, parmi lesquels figurent Dakar (Sénégal) au nord, Abidjan (Côte-d'Ivoire) au centre, Apapa (Lagos - Nigéria) et Douala (Cameroun) à l'extrémité orientale. Tous constituent des plates-formes fondamentales pour le développement économique national et la plupart des ports disposent du statut de capitale politique et / ou de capitale économique de leur pays respectif.

Hormis quelques grands ports généralistes, les spécialités portuaires se dessinent en fonction même des réalités agro-industrielles d'exportation des pays côtiers (exemple du port de matières premières de San Pedro en Côte-d'Ivoire) et / ou et des priorités commerciales d'importation (exemple singulier des automobiles d'occasion à Cotonou).

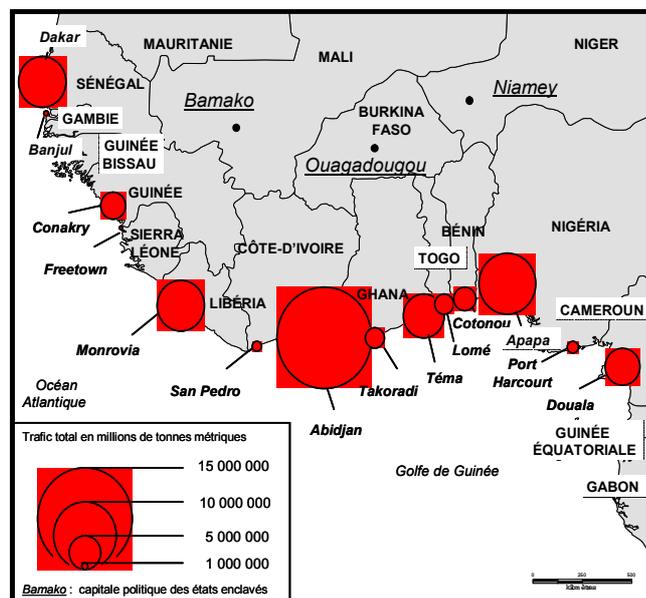
La concurrence portuaire transnationale demeure forte malgré la faible intégration des systèmes internationaux de transport terrestres. La stabilité politique demeure un facteur prégnant dans la modification des rapports de force entre les infrastructures portuaires régionales. Le cas actuel de la Côte-d'Ivoire et les situations latentes d'instabilité au Libéria et en Sierra Léone en sont des illustrations flagrantes.

le terminal d'importations des automobiles usagées au port de Cotonou - Bénin



crédit photographique : port de Cotonou

trafic des principaux ports côtiers de l'Afrique de l'Ouest



Notes : les années de référence pour les trafics portuaires varient en fonction de la disponibilité des ressources statistiques disponibles.
Sources : plusieurs livraisons de Fairplay, Lloyd's List, Journal de la marine marchande, Le Marin et les publications de la CNUCED
Compilation et réalisation : Yann Alix et Jean-François Pelletier - Innovation maritime - 2003

Outre le contrôle des trafics nationaux, la plupart des grands ports côtiers cherchent à fidéliser les chargeurs des trois grands pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Pour les associations de chargeurs des trois pays concernés, le facteur politique se considère tout autant que la fiabilité de la chaîne logistique de transport ou la performance économique enregistrée à l'interface portuaire. Le choix stratégique du corridor de transit demeure crucial pour la compétitivité des produits nationaux d'exportations et dans le coût final des denrées importées.

Dans le cadre de la présente étude, les transits des trafics des trois pays enclavés étaient considérés à partir des performances des corridors logistico-portuaires de Cotonou et de ses deux concurrents les plus proches, à savoir Lomé au Togo et le port en pleine croissance de Téma dans le sud-est ghanéen.

L'objectif consistait à mesurer, pour les trois corridors retenus, les temps de transit des marchandises depuis l'arrivée en rade du navire jusqu'au passage aux frontières des pays enclavés. Cinq variables de temps ont été isolées pour les cinq catégories de marchandises afin d'établir un diagnostic sur les lacunes auxquelles les autorités béninoises doivent faire face pour contrer la concurrence des deux autres corridors voisins. La comparabilité des données a permis d'établir un diagnostic unique représenté sous une forme graphique (page suivante).

D'un point de vue méthodologique, une grille d'entretien et une enquête de terrain concernant plus de 50 intervenants sur 6 pays ont permis de compléter les collectes statistiques entreprises auprès des autorités portuaires, des services douaniers et des comités de chargeurs des pays côtiers et enclavés.

Le port de Cotonou dans un environnement régional concurrentiel

Encadré à l'ouest par le Togo et à l'est par le Nigéria, la République du Bénin, 112 622 km² et 140 kilomètres de façade maritime, dispose à Cotonou d'un seul grand port de commerce qui fournit environ 80 % des recettes douanières du pays. Le port de Cotonou se trouve en concurrence directe avec les ports de Lomé au Togo et Téma au Ghana. En matière d'infrastructures portuaires, les trois ports à l'étude présentent des similitudes même s'il convient de noter que Lomé profite d'un tirant d'eau plus favorable, que Téma dispose d'une surface de plan d'eau plus vaste et que Cotonou présente un plus long linéaire de quaiage.

présentation des principales infrastructures commerciales des ports de Cotonou (Bénin), Lomé (Togo) et Téma (Ghana) en 2001

	Cotonou	Lomé	Téma
Superficie du plan d'eau	60 ha	81 ha	166 ha
Longueur de quais	1 980 m	1 170 m	2 615 m.
Nombre de postes à quai	12	9	14
Tirant d'eau admissible	10 m.	11 m.	9,6 m
Surface couverte de stockage	83 500 m ²	62 000 m ²	53 270 m ²

Appolinaire Vissienon d'après les autorités portuaires
compilation : Yann Alix

distances kilométriques séparant les principales villes enclavées de l'ouest africain des ports les plus impliqués dans le trafic de transit

villes principales des trois pays enclavés	distances kilométriques aux ports de					
	Cotonou	Lomé	Téma	Abidjan	Conakry	Dakar
NIGER						
Niamey (capitale)	1 056	1 136	1 495	1 629	2 641	2 854
Arlit (ville minière)	2 033	2 391	2 750	2 884	3 896	4 105
BURKINA FASO						
Ouagadougou (capitale)	1 015	970	1 042	1 176	2 188	2 401
Bobo Dioulasso (2 ^{de} ville du pays)	1 371	1 315	387	1 536	1 828	2 041
MALI						
Bamako (capitale)	2 036	1 873	2 012	1 184	1 218	1 431
Gao (2 ^{de} ville de l'Ouest)	1 473	1 553	1 912	2 046	3 058	2 638

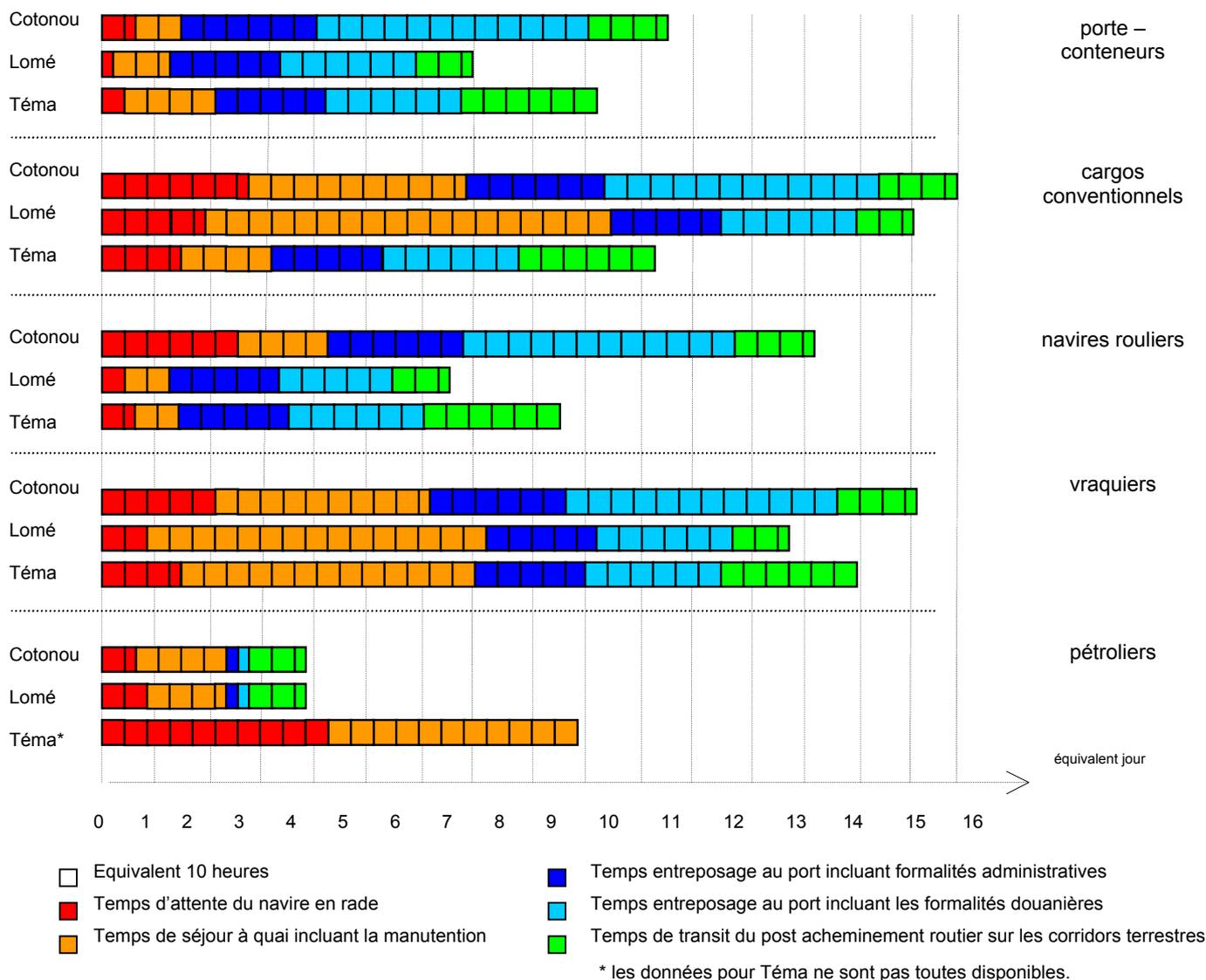
Centre National des Bureaux de Fret du Benin. (réalisation : Y. Alix, d'après A. Vissienon).

La proximité et l'agencement géographique des trois états impliquent une configuration Nord/Sud des principales infrastructures de transport terrestres. Aussi, chacune des trois entités portuaires se trouve connectée à un corridor routier qui part de la côte pour aboutir aux frontières des états enclavés du nord.

Dans ce sens, l'enjeu de la desserte des marchés enclavés constitue un potentiel économique pour toute la chaîne logistique de transport des pays côtiers. Le port de Cotonou au Bénin s'octroie en 2000¹, 440 000 tonnes métriques de trafics en transit pour les pays enclavés dont près de 90 % de marchandises diverses nigériennes. Lomé au Togo se distingue par l'importance des vracs en transit (55 % du total du trafic en transit) et privilégie le marché burkinabé (près de 70 % du total du trafic en transit). Quant à Téma au Ghana, son éloignement ne l'empêche pas de placer plus de la moitié de son trafic en transit vers le sud du Niger. Le port ghanéen, avec plus de 90 000 tonnes, représente un nouvel acteur dans la concurrence sur les trafics en transit. (cf carte en dernière page).

¹ Il est à noter que depuis le début de la crise politique ivoirienne en septembre 2002, les trois ports concernés ont tous profité d'une nette augmentation des trafics en transit à destination des trois pays enclavés, et ce au détriment du port d'Abidjan.

Analyse du temps de passage portuaire et des post acheminements terrestres pour les marchandises en transit vers les pays enclavés de l'ouest africain, à partir des ports de Cotonou, Lomé et Téma en 2001



source : Apollinaire Vissienon d'après données des autorités portuaires. Réalisation : Yann Alix – Innovation Maritime

Présentation synthétique des résultats

Hormis pour les vracs liquides, le temps de transit des marchandises par le corridor béninois est supérieur à celui présenté par ses deux concurrents immédiats. Que ce soit les marchandises générales ou les vracs solides, le temps de transit total excède dix jours avec un « record » pour le cargo conventionnel.

La première explication réside dans les contraintes administratives et douanières béninoises qui retardent l'évacuation des marchandises de la zone portuaire. En cause : la gestion du flux documentaire qui souffre d'un manque chronique de simplification et d'harmonisation. Le port de Cotonou pâtit toujours d'une faible intégration informatique des procédures administratives due à l'échec du programme *Escale* initié au cours des années 1990.

Pour répondre à cette carence, les autorités cherchent à se doter d'un système d'échanges de données informatisées facilement intégrable par toute la communauté portuaire. Une fois l'interface portuaire franchie, les marchandises en transit depuis Cotonou sont convoyées jusqu'aux frontières par des escortes douanières officielles. Les deux départs hebdomadaires impliquent une attente moyenne de plusieurs jours qui freinent la célérité de l'acheminement. Malgré la qualité relative du réseau routier, la multiplicité des contrôles policiers et douaniers sur les axes principaux (jusqu'à 20 contrôles entre la sortie du port et les frontières du Niger et du Burkina Faso !) rallongent la durée des acheminements et handicapent la performance générale proposée aux chargeurs étrangers.

En amont de la chaîne de transport, le temps d'attente en rade demeure en moyenne supérieur à Cotonou car les navires à fort tirant d'eau doivent souvent attendre des conditions de marnage favorable. L'importance du trafic des automobiles d'occasion entraîne également un encombrement des postes à quai pour les navires rouliers.

vue générale du port de Cotonou - Bénin



crédit photographique : port de Cotonou

Toutes ces lacunes annihilent en quelque sorte la productivité supérieure des équipes de manutention béninoises et cela s'avère d'autant plus critique pour les marchandises diverses qui sont réputées être les plus rémunératrices et les plus enclines à traverser les frontières des pays enclavés.

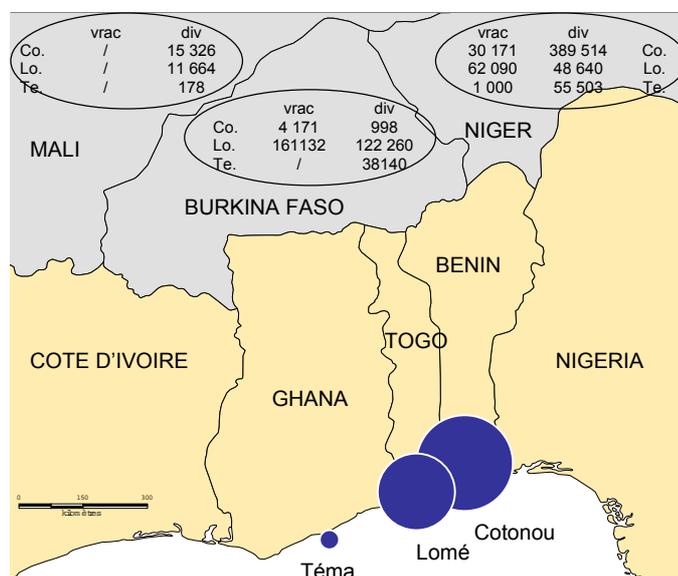
camion de conteneurs quittant l'enceinte portuaire de Cotonou



crédit photographique : OTAL, port de Cotonou

En guise de conclusion, la compétitivité du port de Cotonou pourra se conforter à l'avenir par une amélioration de la fluidité de la chaîne de transport et une minimisation des temps de transit globaux jusqu'aux frontières des pays enclavés. Une réforme des pratiques administratives et douanières s'avère indispensable pour soutenir la performance de tout le corridor béninois face à ses concurrents immédiats. L'intégration effective d'un système informatique performant au sein de la communauté demeure un enjeu majeur ; et ce d'autant plus que les trois autorités portuaires conduisent simultanément des initiatives dans ce sens.

trafics des pays enclavés répartis entre les ports de Cotonou, Lomé et Téma (année 2000 en tonnes métriques)



Co. : Cotonou div. : diverses
Lo. : Lomé
Te. : Téma

Appolinaire Vissienon et Yann Alix
Sources : d'après autorités portuaires

Pour terminer, outre l'enjeu spécifique de la desserte économique des marchés enclavés, force est de constater que la compétitivité des corridors de transport se gagne autant sur la gestion optimale des flux physiques de marchandises que sur la maîtrise technologique de l'information.

Appolinaire Vissienon. Yann Alix.

Appolinaire Vissienon est juriste de formation et travaille actuellement au port autonome de Cotonou. Yann Alix est chargé de cours à l'université du Québec à Rimouski et chercheur à INNOVATION MARITIME, centre de recherches appliquées en technologies maritimes.

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne (fonds européens de développement régional)