



ISEMAR

www.isemar.fr

Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest africaine

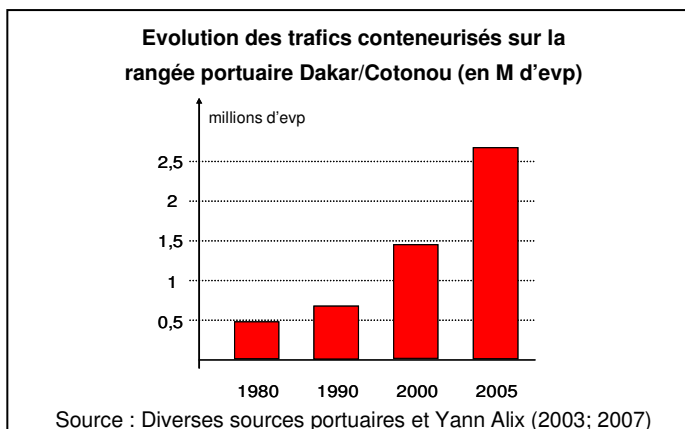
La présente synthèse met en perspective les réalités actuelles et les potentiels de croissance du marché conteneurisé ouest africain. Les taux de conteneurisation des produits continuent de progresser en tirant profit notamment de la croissance des échanges avec les nouveaux partenaires commerciaux asiatiques. L'analyse des schémas de rotation et le déploiement des flottes traduisent le dynamisme d'une économie sous-régionale qui ne regarde plus seulement vers l'Europe de l'Ouest. La concurrence sur la rangée portuaire s'intensifie au gré d'ambitieux projets d'investissements qui attirent spécialistes historiques mais aussi leaders mondiaux de la manutention. Cette amélioration générale des services de transport conteneurisé laisse entrevoir une amélioration structurelle du secteur soutenant directement l'essor des économies littorales et enclavées.

Un trafic conteneurisé qui décolle enfin sur la rangée portuaire Dakar / Cotonou

Le marché conteneurisé ouest africain a longtemps été marginal du fait notamment qu'une très forte proportion de marchandises était encore peu conditionnée et s'échangeait sur des rouliers ou des cargos mixtes grées pour transborder les marchandises conventionnelles. L'insuffisance des équipements portuaires et les faibles volumes handicapaient la "mise en boîte" des marchandises générales diverses et des grands vracs primaire et secondaire. De surcroît, le déséquilibre des flux ne jouait pas en faveur d'une augmentation de la conteneurisation et moins d'un million de boîtes était manipulé au début des années 1990 sur la rangée portuaire Dakar / Cotonou.

Le décollage économique de la plupart des nations de l'ouest africain et l'intensification des relations commerciales avec l'Asie ont accéléré le processus de conteneurisation. Près de 2,6 M d'evp étaient manipulés en 2005 avec un taux de croissance annuel supérieur à 20%, ce qui laisse présager que la barre des 3 M d'evp est largement dépassée pour l'exercice 2007.

belle marge de progression pour toute la sous-région portuaire. Selon les pays et la nature des flux échangés, le taux de conteneurisation des marchandises générales avoisine 50% en Afrique de l'Ouest, contre près de 95% dans les pays industrialisés. Dans le détail, les flux conteneurisés exportés de l'Afrique de l'Ouest demeurent majoritairement des produits primaires peu transformés issus des productions agricoles et forestières. Café, cacao, coton bien sûr mais aussi noix de cajou, graines de karité ou de sésame et de plus en plus de grumes mises en conteneur, profitant du déséquilibre chronique des flux pour remplir des boîtes vides.



Il n'en demeure pas moins que le potentiel de conteneurisation des marchandises, à commencer par celles conditionnées encore en sacs, représente une

Grumes africaines conteneurisées



Les résidus des produits métalliques à destination des marchés indiens et asiatiques complètent la gamme de produits conteneurisés et traduisent aussi le manque de performance des appareils productifs de la sous-région. Cette analyse qualitative de la nature des flux conteneurisés traduit le rattrapage structurel en cours et met en lumière les spécificités uniques des marchés d'exportation ouest-africain. Toutefois, les taux de croissance des pays fortement peuplés comme le Nigeria, le Sénégal et la Côte d'Ivoire laissent espérer une meilleure intégration dans les circuits d'échanges

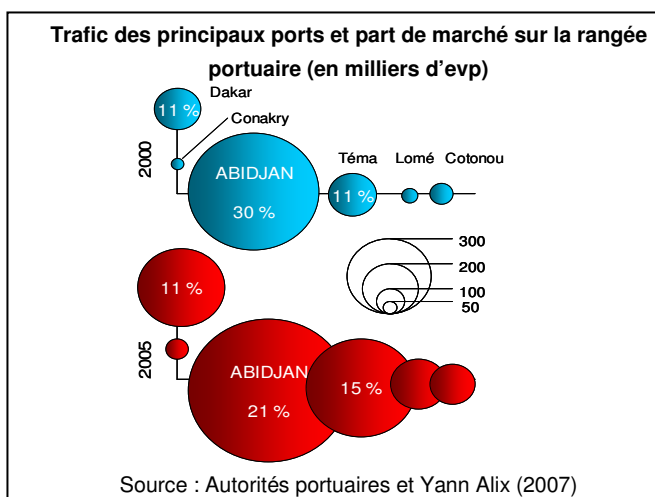
internationaux. Les flux conteneurisés importés expriment aussi ces nouvelles capacités de consommation de la sous-région. Les biens d'équipements électriques / électroniques ainsi que les biens de consommation comme l'habillement représentent les produits à plus forte valeur ajoutée. A cela s'ajoutent la quincaillerie, les tissus ou encore des produits alimentaires comme les huiles végétales issus notamment de l'économie chinoise.

Le phénomène de conteneurisation actuel révèle la spécificité des marchés ouest africains et se nourrit du déséquilibre chronique des flux. Les taux de fret en sortie à destination des marchés européens et asiatiques soutiennent la "mise en boîte" de produits à moyenne et faible valeurs ajoutées. Les armements cherchent des retours à plein pour limiter la complexité de gestion des transbordements sur les plates-formes d'éclatement comme Las Palmas, Algésiras ou encore Durban.

Les chargeurs africains dans leur ensemble, mais aussi les spécialistes logistiques comme le groupe Bolloré ou Getma voient dans la conteneurisation des solutions de transport souvent simplifiées avec notamment une plus grande "protection" de la marchandise à l'égard des vols, des malversations mais aussi des aléas climatiques par exemple. Les spécificités des marchés ouest africains tendent progressivement à s'estomper avec les perspectives de croissance commerciale qui attirent bon nombre d'opérateurs maritimes et portuaires conteneurisés internationaux.

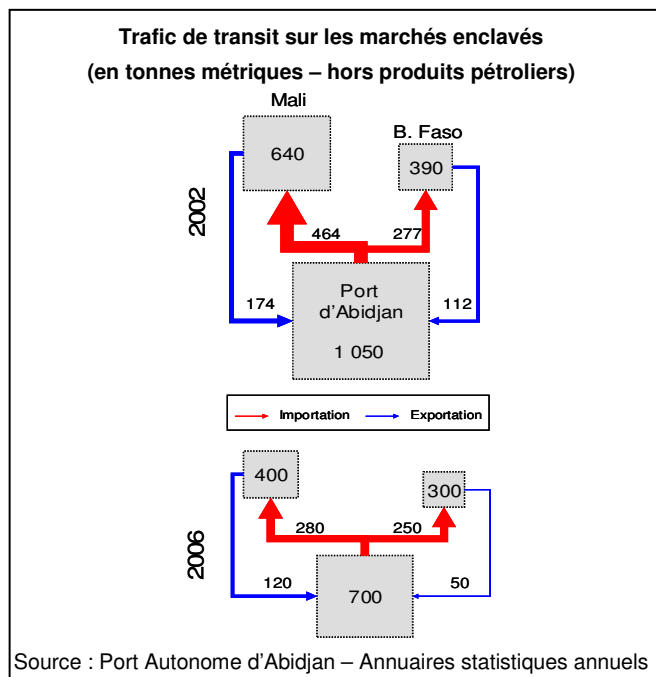
Concurrences portuaires et enjeu de la desserte des pays enclavés

La position concurrentielle du port d'Abidjan sur les flux conteneurisés demeure incontestable puisqu'une boîte sur trois sur la rangée Dakar / Cotonou transitait par les terminaux du premier port ivoirien avant la crise politique de 2001. Cela représente plus de 430 000 evp contre 170 000 evp pour chacun des deux grands concurrents directs, Dakar et Tema. Les données présentées incluent les mouvements de conteneurs vides et de transbordement.



En 2005, la quote-part d'Abidjan s'est érodée avec une boîte sur cinq seulement du total de la rangée qui atteint 1,71 M d'evp. Les incertitudes logistiques liées aux blocages des routes et des accès dans le nord et le centre du pays ont poussé les chargeurs ivoiriens, mais aussi burkinabés et maliens, à trouver des solutions de transport plus fiables via les ports de Tema au Ghana et Lomé au Togo. Ces derniers ont tiré profit de la proximité géographique des marchés intérieurs et des opportunités de contournements routiers qui ne furent pourtant pas facilités au moment des passages transfrontaliers. Le port de Cotonou, plus loin et toujours confronté à des problèmes latents de congestion, a moins profité de ce report de trafic conteneurisé.

Il est intéressant de noter également que cette évasion conjoncturelle des trafics "enclavés" a plus contraint les flux d'importation à destination du Mali. L'explication réside notamment dans la solution logistique proposée via le corridor sénégalais. La communauté portuaire de Dakar a investi dans des entrepôts sous douane à la frontière malienne en vue d'une consolidation pérenne de ces flux orientés Ouest / Est.

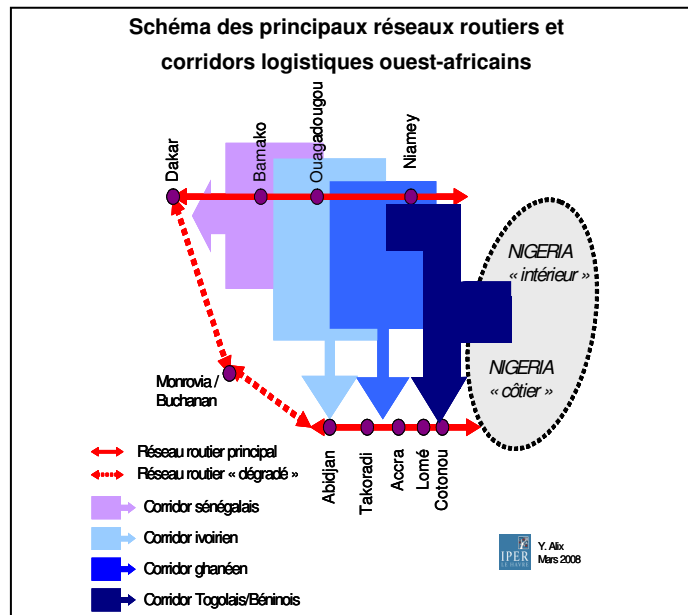


La route et le rail entre Bamako et Dakar pourraient rivaliser avec les solutions modales ivoiriennes. Même avec le retour d'une sérénité politique, la menace reste sérieuse pour le port d'Abidjan puisqu'il en découle la fidélisation de grandes filières d'exportation comme celle du cacao et surtout du coton, avec à la clé l'évasion d'une partie des chargeurs de l'ouest du Burkina Faso, proches de la frontière et des réseaux terrestres maliens puis sénégalais. La recherche de solutions de transport fiables et rentables demeure fondamentale pour les économies des pays enclavés si l'on se réfère aux chiffres de la Banque Mondiale. Les pays sans littoraux africains subissent les coûts de transport les plus élevés du monde, soit 20 à 25% de

la valeur finale des produits pour la triade Mali / Burkina Faso / Niger !

La maîtrise de la chaîne logistique et des corridors intérieurs de fret

L'avantage concurrentiel de la solution ivoirienne relève des coûts totaux et de la performance logistique sur tout le corridor de transport en plus de la qualité intrinsèque du passage portuaire et des services connexes rattachés. L'importance de l'économie nationale ivoirienne avec plus de 20 millions de consommateurs soutient d'autant plus une massification des flux en provenance ou à destination des carrefours logistiques que représentent Bobo Dioulasso, Ouagadougou ou encore Bamako.



En conséquence de quoi, le succès d'Abidjan dans la desserte de l'arrière pays enclavé repose grandement sur la qualité relative des réseaux de transport terrestre qui drainent les flux du nord. Il s'est créé un effet d'entonnoir logistique permettant des consolidations de produits avec pour conséquence quelques économies d'échelle et un meilleur potentiel dans l'équilibre des flux entrants et sortants. La fiabilité et la diversité des prestations de services soutiennent une fidélisation des grands chargeurs et importateurs de toute la sous-région. Le corridor ivoirien présente un des meilleurs rapports qualité / fiabilité / coût / délais malgré les incontournables problèmes de contrôles, les ponctions illégales de taxes ou encore les récurrentes congestions aux abords des terminaux portuaires. Les services de convoyage sécurisé orchestrés notamment par l'autorité portuaire d'Abidjan en accord avec les services régaliens de l'Etat, ont pour ambition d'assurer des pré et post-acheminements optimaux. Ces mesures n'empêchent pas la perte de valeur et alourdit toujours de surcoûts dommageables la chaîne logistique intérieure ouest-africaine.

Tous les concurrents d'Abidjan préconisent des solutions terrestres sécurisées car l'enjeu réside dans cet équilibre

entre coûts / services / performance / fiabilité. A titre d'exemple, les succès conteneurisé et roulier actuels de Cotonou reposent en partie sur le manque chronique de sécurisation des interfaces portuaires et logistiques chez le géant nigérian. Finalement, le surenchérissement des produits alimentaires de base comme le riz, les effets d'un euro très fort et les conséquences d'un baril de pétrole à plus de 100 dollars rendent d'autant plus sensible l'impact des coûts totaux de transport sur l'ensemble des populations de la sous-région.

Delmas, lien africain de CMA CGM



Photo ISEMAR

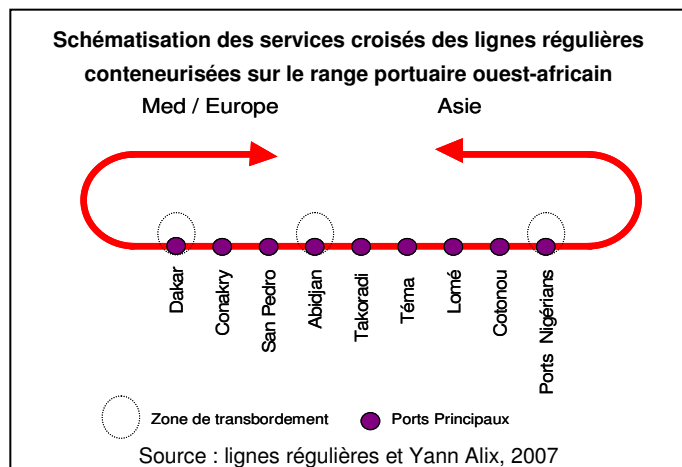
Des schémas de rotation maritimes en pleine évolution

Au cours des dernières années, les grands armements spécialistes de la desserte des marchés africains comme Delmas ou Maersk ont fait évoluer leurs schémas de desserte portuaire. En effet, au ralentissement des échanges commerciaux avec les marchés historiques de l'Europe de l'Ouest s'est substituée une croissance très soutenue avec les marchés du Moyen-Orient, du Sous Continent Indien et surtout de l'Extrême-Orient. Selon les données de l'OMC, les échanges en valeur avec l'Europe ont décliné de 40% tant sur les routes Westbound qu'Eastbound alors que l'Asie du Sud-Est a vu une croissance respective de 25% en exportation vers le continent africain et 20 % dans le sens des importations!

Si l'on ne considère que les trafics conteneurisés et que l'on écarte les flux énergétiques, les navires déployés augmentent en nombre sur les services afin d'assurer des rotations la plupart du temps en fréquence hebdomadaire. Les navires grandissent même si l'on ne peut vraiment évoquer un gigantisme régional avec notamment les futurs AfricaMax de CMA-CGM ou encore les navires supérieurs à 2 000 evp des services de MSC en éclatement sur Las Palmas. Les compagnies asiatiques comme China Shipping ou Mitsui OSK Line optent pour les mêmes formats de navires pour "remonte" la côte occidentale africaine avec des services pendulaires.

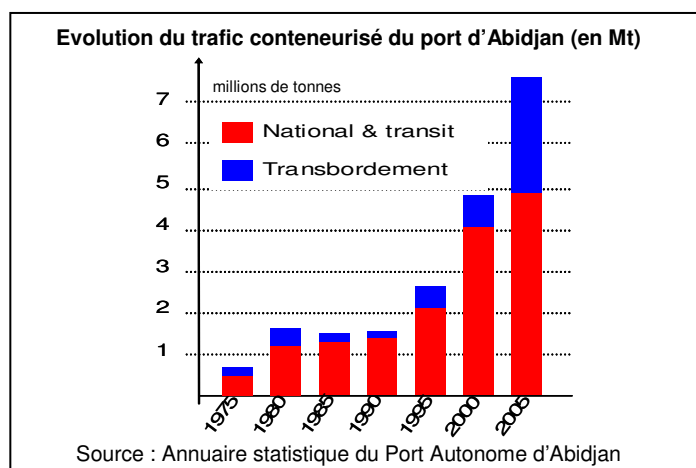
Ces services s'établissent en une suite opérationnelle de touchés, depuis Dakar le plus souvent jusqu'aux

ports du Nigéria (ou de Luanda si l'on considère l'Afrique Centrale) avant un retour sur le trajet westbound en direction de l'Europe ou à destination de l'Asie. Le croisement des lignes permet ainsi d'assurer une couverture optimale de tous les marchés nationaux selon une logique très originale de cabotage continental ouest-africain.



Ces rotations croisées et complémentaires s'expliquent par :

- l'agencement des réseaux terrestres de pré et post acheminements qui s'établissent selon des logiques géopolitiques et d'infrastructures nationales;
- la desserte des marchés "nationaux" selon des logiques de gateway portuaires nationales articulées sur des systèmes douaniers;
- les contraintes de franchissement des postes frontaliers avec les tracasseries administratives et douanières pour passer d'une nation côtière vers une autre nation côtière.



La croissance continue des volumes transportés et les perspectives de modernisation de nombreuses interfaces portuaires mettent en lumière de nouvelles tendances. Pour le port autonome d'Abidjan, la part des transbordements décolle véritablement avec près de 2,5 Mt de marchandises en 2005, soit quatre fois plus qu'en 2000 ! Cela signifie que malgré la crise politique nationale, les trafics conteneurisés ont continué de croître sur des logiques d'éclatement et de regroupement

sous-régionaux; révélant ainsi un changement progressif de l'organisation opérationnelle des rotations des armements conteneurisés. Les croisements opérationnels et les complémentarités dans les circulations des flux "africains" soutiennent une structuration de réseaux établis sur quelques futurs hubs sous-régionaux dont Abidjan bien entendu!

Perspectives portuaires sous-régionales et avenir du développement conteneurisé en Afrique de l'Ouest

Quasiment tous les ports de la sous-région annoncent des projets de développement d'infrastructures et la bataille s'annonce rude pour les concessions d'exploitation. Le positionnement de DP World sur Dakar avait déjà créé une grande sensation. Les projets évoqués par Cosco sur le Nigéria paraissent encore plus sensationnels avec la création d'un port en eau profonde dans le Golfe de Guinée ! Les acteurs historiques tels que Bolloré, Getma ou encore AP Moller Maersk s'associent ou s'affrontent au gré des terminaux. Progosa, depuis Lomé, cherche à conforter sa position d'outsider sur ce marché en pleine croissance alors que MSC a manifesté son intention de renforcer ses engagements portuaires dans la région. Plus au sud, le Singapourien Portek s'installe au Gabon, illustrant ainsi que les petits manutentionnaires peuvent aussi trouver leur place.

Cette frénésie dans la gestion des futures concessions d'exploitation et de gestion marque la confiance des acteurs internationaux de la manutention. Ces derniers n'hésitent plus à se projeter dans des schémas d'investissements sur le long terme. CMA-CGM et Maersk ne cachent plus leur volonté de consolider la gestion de l'interface portuaire afin de s'assurer de services optimaux pour leur propre flotte, celles de leurs partenaires sur des services partagés, voire même leurs concurrents maritimes directs !

En guise de conclusion, force est de reconnaître que les autorités du port d'Abidjan demeurent dans la course avec l'annonce du projet de l'île Boulay, complexe conteneurisé à l'extrémité du Canal Vridi. Les trois phases permettraient d'aboutir à 3 km de quais supplémentaires entièrement dessinés pour optimiser le traitement de bateaux qui pourraient excéder les 15 m de tirant d'eau. Adossé à un parc de 60 ha, le projet de l'île Boulay fait écho aux investissements programmés sur les autres futurs prétendants des activités de transbordement. Dakar, Abidjan, un port du Nigéria, y aura-t-il de la place pour tous dans un développement des éclatements conteneurisés de la sous-région ? La réponse est dans l'avenir...

Yann ALIX, Directeur de l'IPER – Le Havre

Avril 2008 – ISSN : 1282-3910, dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul Turret

Institut Supérieur d'Economie Maritime, Tous droits réservés