

Analyse Comparative Des Ports De Conakry, Abidjan Et Dakar Pour La Desserte De Bamako

Issakha Dia,

Enseignant-Chercheur, Assistant, Laboratoire de Matériaux et d'Énergetique (LME), Institut Universitaire de Technologie, Université de Thiès, Sénégal

Doi:10.19044/esj.2020.v16n29p225 [URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2020.v16n29p225](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2020.v16n29p225)

Résumé

Dans cette étude, nous avons choisi d'analyser trois ports; Abidjan et Dakar, du fait de leurs tonnages importants de marchandises en transit pour Bamako, et Conakry en raison de sa proximité d'avec la capitale malienne. La méthodologie adoptée repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain menées auprès des chargeurs, des armateurs/consignataires des chargeurs. Ces acteurs ont été interviewés à Bamako et au niveau des postes-frontières sur les corridors desservant les ports de Dakar, Abidjan et Conakry. Les résultats obtenus montrent que le port d'Abidjan, bien qu'il ne dispose pas de la meilleure localisation et du meilleur tonnage de marchandises, est malgré tout le port le plus performant grâce à un meilleur temps de passage portuaire, de meilleures infrastructures portuaires et de dessertes vers Bamako.

Mots clés : Armateurs/consignataires, Bamako, chargeurs, ports de Dakar/Abidjan/Conakry, transitaires

Comparative Analysis of the Ports of Conakry, Abidjan, and Dakar for the Bamako Service

Issakha Dia,

Lecturer-Researcher, Assistant, Laboratory of Materials and Energy (LME),
University Institute of Technology, University of Thiès, Senegal

Abstract

This paper focuses on analyzing port Abidjan and Dakar because of their large tonnages of goods in transit for Bamako and port Conakry because of its proximity to the Malian capital. The methodology adopted is based on a documentary research coupled with field surveys carried out with shippers, shipowners / consignees, and forwarders. These actors were interviewed in Bamako and at the border posts on the corridors serving the ports of Dakar, Abidjan, and Conakry. The results obtained show that the port of Abidjan, although it does not have the best location and the best tonnage of goods, is despite everything the most efficient port due to a better port transit time, better port infrastructure, and services to Bamako.

Keywords: Shipowners / consignees, Bamako, shippers, ports of Dakar / Abidjan / Conakry, forwarders

Introduction

Le transport international est avant tout le choix d'une offre de transport. Deux critères sont souvent pris en compte dans cette décision : le coût d'achat de la prestation et le temps d'exécution (Bonnell, 2004). Visiblement, compte tenu des statistiques concernant le transport international de marchandises, le transport multimodal intégrant une voie maritime est de loin l'offre préférée des chargeurs. En effet, plus de 80 % des échanges dans le monde se font par la voie des mers, soit 10,7 milliards de tonnes/année ou 339,29 kg/seconde (UNCTAD, 2018). Le parcours des marchandises de leurs lieux d'origine à leurs lieux de destination avec des ruptures de charge au niveau des ports, passe d'un environnement à un autre (terre-mer et vice versa). Le port se positionne donc comme une interface physique et opérationnelle, qui cristallise à son amont, un *foreland* qui s'apprécie en fonction de la localisation ou non des grandes routes maritimes, et à son aval un *hinterland* (Vigarié, 1977). Les ports représentent les points de convergence des flux d'échanges internationaux de marchandises et à ce titre,

jouent un rôle majeur dans le fonctionnement de l'économie globale. Ils sont le théâtre d'une alchimie complexe qui mobilise des technologies (révolution du conteneur, le système d'information dans la fluidité du passage portuaire, etc.), des hommes (agents, prestataires portuaires ...) et surtout des marchés (Dia, 2008). Le passage portuaire matérialise la relation entre les chargeurs et les importateurs avec les armateurs maritimes et les transporteurs terrestres. Les activités qui s'y produisent sont le reflet de l'importance des marchés de son arrière-pays et de leurs conditions d'accès.

L'Afrique est pour le reste du monde, un grand marché d'approvisionnement en matières premières et de vente de produits manufacturés (Marfaing, 2015). C'est un continent qui compte plus de 80 grands ports assurant jusqu'à 97 % de ses échanges internationaux (CEA, 2004). De façon plus zonée, en l'occurrence en Afrique de l'Ouest, sur la rangée de Nouadhibou (Mauritanie) à Onne (Nigéria), on dénombre plus de quinze ports. Certains d'entre eux tels que Lagos, Lomé, Téma, Abidjan ou Dakar, sont les portes océanes de pays enclavés à l'exemple du Mali, du Burkina, du Niger et du Tchad. Cette situation attise la compétition entre ces ports qui se matérialise par de gros projets d'investissement (Ndjambou, 2004 ; Harding *et al.*, 2007 ; Mieu, 2014 ; Tourret & Valero, 2017).

À travers la présente étude, nous étudions les ports de Conakry, d'Abidjan et de Dakar par rapport à la desserte de Bamako. Le document présente en un premier lieu le terrain de la recherche et les techniques de collecte de données. En second lieu, les résultats de l'étude l'organisation du choix portuaire et les éléments déterminants pour sa compétitivité. Enfin, une discussion des résultats.

1. Matériel et méthode

1.1. Présentation du terrain de la recherche

Selon les statistiques du Port de Dakar (PAD) de 2019, Dakar traite 65% des importations de marchandises maliennes. Dakar est donc le principal port de transit des importations maliennes (Figure 1). Il est relié à Bamako, grâce aux corridors nord et sud (Dakar- Tambacounda-Kidira-Bamako et Dakar-Tambacounda-Kédougou-Bamako) respectivement accessible à 1382 et 1225 km, mais aussi par le chemin de fer, qui est un patrimoine commun entre le Sénégal et le Mali. Le Mali est le seul arrière-pays du port de Dakar, ce qui a poussé le port de Dakar à nouer des accords de coopération à savoir une priorité d'accostage au môle 3 pour les navires transportant des marchandises maliennes, des avantages tarifaires exceptionnels (abattement de 10% pour la location de hangars et 50% sur les redevances maritimes) mais aussi des délais de franchise de 21 jours pour les marchandises diverses et 12 jours pour les véhicules. Après le port de Dakar, le port d'Abidjan selon les statistiques (Tableau 1), est le deuxième approvisionneur de Bamako. Il est

accessible à Bamako via une route longue de 1110 km. Comme le Sénégal, la Côte d’ivoire qui abrite le port d’Abidjan dispose d’une frontière commune avec le Mali. Le port de Conakry quant à lui est associé à cette étude comparative de la compétitivité à cause de sa faible distance de Bamako.

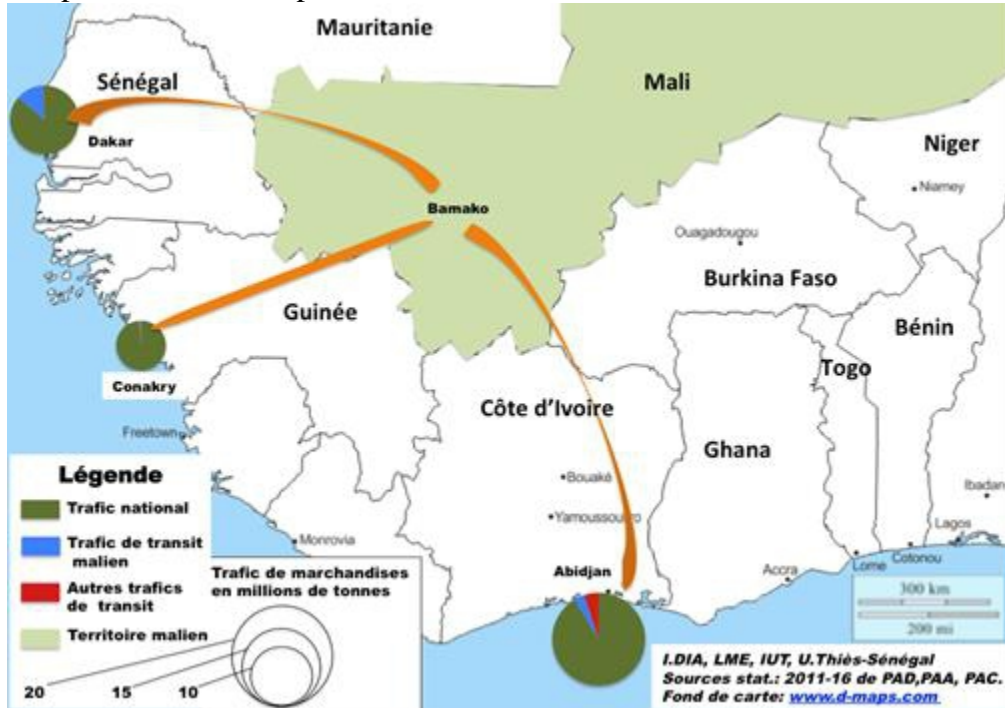


Figure 1. Trafic de marchandises par les ports de Conakry, Abidjan et Dakar (C-A-D) de 2011 à 2016.

1.2. Technique de collecte des données

L’étude s’est appuyée sur trois méthodes classiques de collecte de données. D’abord la revue documentaire qui a porté sur les productions scientifiques axées sur la thématique des ports et les résultats d’études qui témoignent de leur compétitivité, particulièrement dans la zone ouest-africaine. La collecte d’information s’est poursuivie dans les structures qui s’intéressent aux questions de transport de marchandises telles que le Port de Dakar, le Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC), le Conseil malien des chargeurs, etc.

Ensuite, dans le but de confronter les informations issues de la revue documentaire à la réalité, des observations directes et des enquêtes de terrain ont été organisées. Les descentes sur le terrain ont été ponctuées de courts et longs séjours allant d’un à quarante cinq jours durant l’année 2018 :

- D’abord sur les territoires malien et sénégalais, où nous avons administré nos questionnaires sur les deux du corridor Dakar à Bamako (axe nord : Dakar- Tambacounda-Kidira-Diboli-Kayes-Diema-

Bamako ; et sur l'axe sud : Dakar-Tambacounda-Kédougou-Moussala-Kita, Kati-Bamako) ;

- Ensuite nous avons aussi administré des questionnaires aux acteurs au niveau des frontières entre la Guinée et le Mali (Kourémalé) et entre la Côte d'Ivoire et le Mali à Manankoro.

Enfin, pour compléter les observations de terrain, des questionnaires et des entretiens ont été utilisés pour créer une interaction humaine. Les acteurs les plus actifs dans le choix des ports à savoir les chargeurs, les armateurs/consignataires et les transitaires, ont été interviewés. La compétition entre les ports concernés se fait sur la base de leurs rôles, responsabilités et choix (Lihoussou, 2014).

L'étude considère les chargeurs maliens comme arbitres de leurs choix, directement ou indirectement, en acceptant les offres de services proposés par les transitaires et les armateurs/consignataires pour la réception de leurs marchandises. Les questionnaires ont été conçus de manière à pousser les différents enquêtés à motiver leurs choix sur un port donné. Au total, 110 acteurs ont été interrogés. Pour avoir un bon maillage du terrain de recherche, les enquêtes et les guides d'entretien ont été menés à des points stratégiques :

- d'abord à Bamako, au niveau du Terminal Messina et au Terminal à conteneurs, où 21 personnes ont été interrogées ;
- ensuite, au niveau des postes frontières entre la Guinée et le Mali (7 personnes interrogées à Kourémalé), entre le Sénégal et le Mali (sur deux frontières kidira-Diboli pour l'axe nord et Moussala pour l'axe sud ; 51 personnes interrogées) et entre la Côte d'Ivoire et le Mali, précisément à Manankoro – à 697 km d'Abidjan– (31 personnes interrogées).

Au total, 82 transitaires, 19 chargeurs et 9 armateurs/consignataires ont été enquêtés. Le questionnaire a été administré à la totalité des acteurs (maisons de transit, représentant d'armateurs et/ou consignataires et chargeurs qui suivaient leurs marchandises). Cela a permis de connaître leur implication et motivation dans le choix des ports.

Pour le calcul du score moyen de compétitivité (SMC), nous nous sommes basés sur les travaux de Tongzon et Heng (2005), et avons choisi, dans notre analyse de mesurer de façon séparée les performances des ports de Dakar, Abidjan et Conakry par rapport à leur aire de marché commun (l'hinterland malien). Nous nous sommes basés sur 11 critères appliqués aux transitaires et aux chargeurs et 8 critères appliqués aux armateurs/affréteurs. Ces critères sont choisis en fonction du contexte géographique, géopolitique, de gestion et d'infrastructures relatif au contexte ouest-africain.

89 personnes ont acceptés de répondre à nos questions. Elles sont réparties comme suit :

- 72 transitaires dont les 6 travaillent au niveau de la frontière guinéenne, 42, aux frontières sénégalaises (Kidira et Moussala) et les 24 restants au niveau de la frontière ivoirienne ;
- 15 chargeurs dont les 2 sont installés au niveau de la frontière guinéenne, 10 aux frontières sénégalaises et 3 à la frontière ivoirienne ;
- 3 armateurs/consignataires dont les 2 sont installés aux frontières sénégalaises (Kidira et Moussala) et le 3^{ème} à la frontière ivoirienne.

Pour chaque critère d'évaluation de la performance, chaque enquêté donne une note. Le barème retenu est de 1 à 5. La note 1 est attribuée au meilleur, et 5, au dernier. Ainsi, le port ayant le score le moins élevé sera considéré comme le plus performant dans le critère (ou indicateur) en question. Pour chaque port, la moyenne des notes est calculée pour chaque acteur. Les résultats obtenus nous ont permis de calculer le SMC (score moyen de compétitivité).

Le SMC est une formule inspirée des basiques de la statistique, proposée par Lihoussou (2014). Les résultats totaux classent les ports du plus compétitif au moins compétitif en se basant sur la faiblesse de leurs scores.

$$SMC_i = \frac{\sum_{j=1}^n P_{ij} f_j}{\sum_j f_j}$$

SMC_i : Score moyen de compétitivité du port i ;

P_{ij} : Score de performance relative globale du port i par la catégorie d'acteurs j ;

f_j : Effectif de la catégorie d'acteurs ;

Les informations recueillies ont fait l'objet de traitements analytique et statistique.

2. Résultats

2.1. Organisation du choix portuaire

Dans le cadre de cette étude, la question du choix portuaire se pose surtout du coté des opérateurs maliens devant leurs différents voisins, guidé par les propositions et autres sensibilités qu'ils développent avec le pays et le port en question. Le port de Dakar est à la première place suivi par le port d'Abidjan (en partie en raison des troubles survenus en 2002 en Côte d'Ivoire, ce qui avait détourné les trafics vers le port de Dakar – Dago, 2018 –), et en dernier, vient le port de Conakry.

2.1.1. Analyse du choix portuaire

Hormis l'autorité portuaire qui participe à la gestion et à la coordination des différentes activités au sein du port, celui-ci fonctionne par la mobilisation de ses différents acteurs ; transitaires, armateurs, chargeurs, et bien d'autres encore (Michel & Levêque, 2013).

2.1.1.1. Identification des acteurs impliqués dans l'exploitation portuaire

- Dans une opération de transport, le chargeur est la personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur. Il est le responsable de la cargaison et paie la facture de tous les services afférent au transport. Il est donc le premier à décider du port dans lequel sa marchandise sera traitée. La configuration du commerce international fait intervenir une panoplie de chargeurs aux profils différents, allant de la grande entreprise aux conseils nationaux de chargeurs en passant par les PME et les expéditeurs individuels (Lihoussou, 2014).
- Les chargeurs dépendent beaucoup des auxiliaires de transport qui sont génériquement appelés « transitaires ». Le transitaire est l'intermédiaire entre l'armateur/consignataire et le chargeur lors d'une opération de commerce international. Il exécute, entre autres choses, le mandat de son client en se chargeant complètement (gestion des transports, des opérations administratives, des formalités, dédouanement, etc.) de l'acheminement des marchandises vers la destination consignée dans le contrat. Dans cette position d'intermédiaire, ils dépassent très souvent les frontières de leur profession et se retrouvent, commissionnaire de transport, déclarant en douanes, courtier... ou les quatre à la fois ; et peuvent ainsi fortement influencer sur le choix portuaire (Alix, 2018).
- Les armateurs/consignataires sont très importants dans la chaîne logistique, parce qu'ils sont en charge de transporter les marchandises au port, de veiller à leur intégrité et à celle du navire. Aujourd'hui, le monde du transport à l'international s'est engagé dans une approche de « *door-to-door* », l'armateur en tant que LLP (*lead logistics provider*) participe à la décision de l'opportunité ou non d'une escale en fonction de sa rentabilité, de la sécurité des corps et cargaison, de la disponibilité de postes à quai adéquats, d'un bon tirant d'eau et d'autres services pouvant lui permettre de gagner du temps.

2.1.1.2. Choix portuaire des acteurs pour la desserte de Bamako

Le passage portuaire nécessite l'implication de divers intervenants. Le choix du port quant à lui, est défini par les principaux acteurs que sont les transitaires, les chargeurs et les armateurs/consignataires.

Tableau 1. choix portuaire (C-A-D) des parties prenantes à destination de Bamako

	Transitaires		Chargeurs		Armateur/ Consignataire		Total	
	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non
Bamako	7	3	4	0	4	3	15	6
Frontière guinéenne	4	2	1	0	0	0	5	2
Frontière sénégalaise	24	18	8	0	1	0	33	18
Frontière ivoirienne	16	8	6	0	1	0	23	8
Total	51	31	19	0	6	3	76	34

Source : auteur, d'après les enquêtes de terrain de février 2018.

Il ressort du Tableau 1 que sur 76 choix effectués par les parties prenantes, les 51 émanent des transitaires ; ils exécutent soit les choix des transitaires ou que le droit de choix leur est concédé.

Pour les chargeurs, la totalité des interviewés dit choisir le port de passage de leurs marchandises. Ce choix est en fonction de la qualité des prestations portuaires, des prix appliqués et des relations qu'ils ont développées avec connaissances mais aussi la maîtrise des rouages dans le port en question.

Les échanges avec les armateurs ont permis de comprendre qu'ils usent de toute leur influence pour imposer un port à leurs clients. Aujourd'hui, les opérateurs maritimes sont dans une logique de réduction des coûts à travers le gigantisme naval. Cela leur permet de massifier les flux et de réduire le nombre d'escales. Les navires de grandes tailles utilisés par les armateurs sur les grandes routes maritimes est-ouest ne desservent pas les ports de l'Afrique de l'ouest, en raison de leurs caractéristiques défavorables. La solution à cette situation est le *feeder* (Dago & Kablan, 2018). Et ces *feeders* desservent le port de Dakar ou d'Abidjan. Dans l'analyse générale les armateurs/consignataires ne pèsent que 6 choix sur 76, soit un total en valeur relative de 7,89 % sur les choix de port en direction de Bamako.

2.1.2. Critères de choix selon les parties prenantes

Dans leurs travaux de recherches, De Langen (2007) et Lihoussou (2014) ont fait des propositions sur la procédure de sélection d'un port en s'appuyant sur une liste de dix questions. Sur la base ces travaux, dans cette étude, les sept premiers critères sont retenus et les trois derniers que sont « *répartition du fret pour ports identiques* », « *remise en cause permanente du choix* » et « *changer de port à cause de meilleurs prix* » ont été remplacés par « *Respect d'un temps standard global de l'opération portuaire* », « *Temps de transit (transport) terrestre* » et « *Changer de port pour une approche C-D-Q optimale* ». Les réactions de ces parties au choix portuaire sont consignées dans les Tableaux 2, 3 et 4.

Tableau 2. Les raisons qui motivent le choix des transitaires

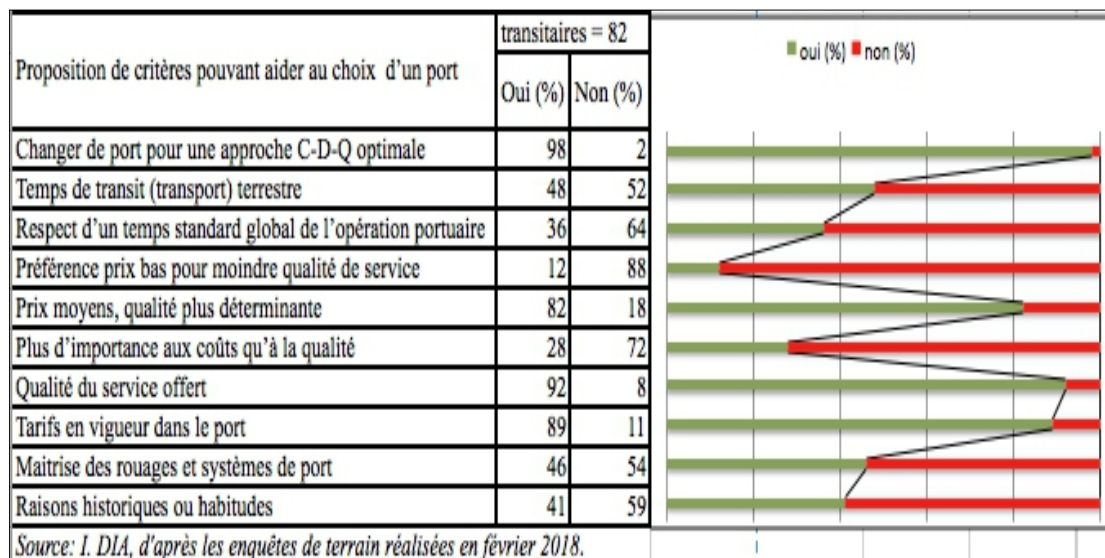


Tableau 3. Les raisons qui motivent le choix des transitaires

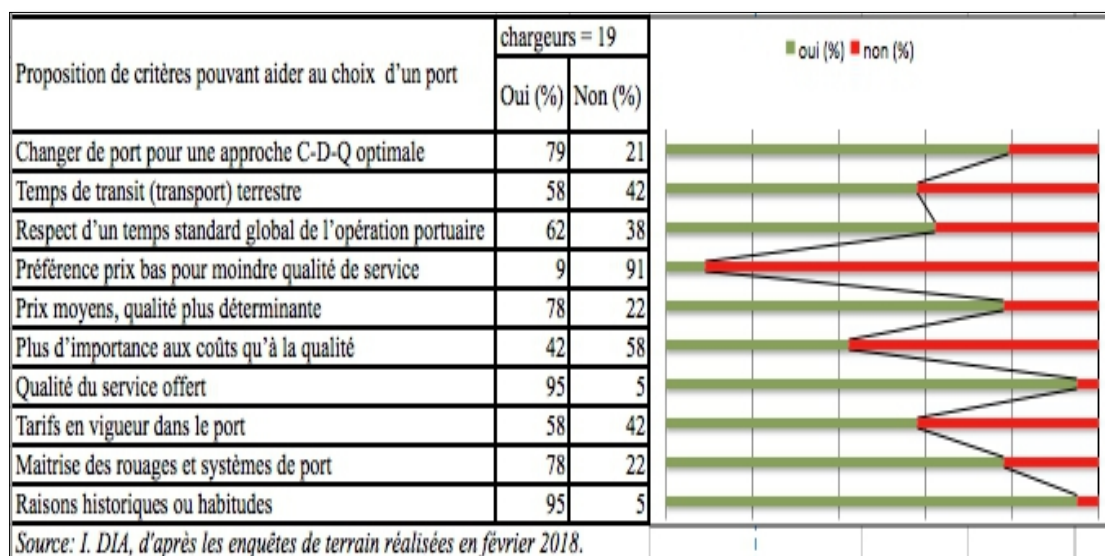


Tableau 4. Les raisons qui motivent le choix des transitaires

Proposition de critères pouvant aider au choix d'un port	arm./consign.= 9	
	Oui (%)	Non (%)
Changer de port pour une approche C-D-Q optimale	100	0
Temps de transit (transport) terrestre	100	0
Respect d'un temps standard global de l'opération portuaire	100	0
Préférence prix bas pour moindre qualité de service	14	86
Prix moyens, qualité plus déterminante	83	17
Plus d'importance aux coûts qu'à la qualité	75	25
Qualité du service offert	65	35
Tarifs en vigueur dans le port	7	93
Maitrise des rouages et systèmes de port	84	16
Raisons historiques ou habitudes	53	47

Source: I. DIA, d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018.

A la lecture de ces trois tableaux, il apparaît clairement que le triplet **C-D-Q** (est presque le principal point d'achoppement des préoccupations des acteurs) fait partie des priorités des parties prenantes ainsi que les « raisons historiques » qui influent davantage les choix des chargeurs et armateurs/consignataires que ceux des transitaires. Les raisons historiques ou habitudes témoignent du contexte socio-culturel ouest africain (passé commun entre le Sénégal et le Mali : fédération du Mali), les relations diplomatiques ou les accords commerciaux communautaires ou bilatéraux.

Tableau 5. Priorité des attentes des acteurs portuaires basée sur le C-D-Q et les raisons historiques

Acteurs	Coût	Délai	Qualité	Raisons historiques
Transitaires	2	4	1	3
Chargeurs	3	4	2	1
Armateurs/consignataires	4	1	2	3

Source : auteur; d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018

Ainsi nous avons synthétisé ces choix et les avons mesuré sur la base de pondérations de 1 à 4 (Tableau 5). Le chiffre 1 indique que l'acteur privilégie cet aspect de la performance. Le chiffre 4 montre au contraire que cet aspect de la performance globale est le moins priorisé. Ces résultats dénotent de l'influence, dans cette partie de l'Afrique en tout cas, du poids sociologique dans les décisions des chargeurs lors de choix économiques.

2.2. Déterminants de la compétitivité entre les ports de Conakry, Abidjan et Dakar

L'évaluation de la performance portuaire est très complexe et peut se faire à plusieurs niveaux. Il est généralement admis que tous les ports diffèrent en termes de contexte commercial, de taille, de modèle d'administration et de gamme de services. Par conséquent, bien qu'il existe un grand nombre d'études sur les ports en général, peu d'entre elles offrent des analyses comparatives, sous forme d'analyse comparative de performance à cause de la multitude d'éléments difficiles à prendre en compte dans les ports (CNUCED, 2016). Ce qui détermine la compétitivité des ports ne se passe pas que dans les ports, il est intimement lié au passage portuaire. Il va donc, au niveau des marchés, matérialiser la relation des clients, chargeurs et importateurs avec d'autres clients armateurs maritimes et transporteurs terrestres (Michel & Lévêque, 2013). Par ailleurs, la marchandise incorpore une part grandissante d'information dématérialisée qui l'accompagne tout le long du circuit et qui doit être gérée pour aider à la fluidité du passage portuaire. Le passage portuaire, c'est également une longue liste d'acteurs parmi lesquels figurent les chargeurs, les armateurs et les armateurs/consignataires. C'est à la lumière de leurs réponses aux questions qui leurs sont posées que le SMC est réalisé.

Tableau 6. Performance portuaire (Conakry, Dakar et Abidjan) appréciée par les transitaires sur les corridors menant à Bamako (moyenne des notes de tous les transitaires)

Critères d'appréciation de la performance (selon les transitaires)	Ports		
	Conakry	Dakar	Abidjan
Efficacité du port	4,6	2,1	2,2
Infrastructures adéquates	4,3	3,2	2,0
Localisation géographique du port (distance par rapport au lieu de destination finale des marchandises)	1,1	2,6	2,8
Réponse rapide aux besoins des utilisateurs	4,1	2,9	2,2
Qualité et fiabilité des services de transit	3,9	2,9	2,2
Temps de transit et difficultés rencontrées en cours de trajet	4,7	2,7	2,4
Importance économique de l'arrière-pays	4	2,3	2,1
Stabilité politique du pays abritant le port	3,4	1,7	2,9
Bonnes liaisons avec l'arrière-pays (voies de communication)	4,7	2,1	1,9
Contact personnels et facteurs historiques influençant le choix de ce port	2,9	2,1	2,2
Coût total du post-acheminement	3,1	2,1	2,2

Chaque enquête donne une note selon un barème de 1 à 5; 1 est la meilleure note

Source : Auteur, d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018.

Après échange avec les transitaires intervenants sur ces trois corridors, il ressort sur les 11 critères d'appréciation de performance utilisés pour différencier les ports, le port de Conakry a dépassé ses concurrents que sur un seul point : la localisation géographique ; et ici on parle de la distance linéaire selon la route légale entre le port de Conakry et Bamako, et sur ce point même, la qualité de la route n'est pas satisfaisante (Tableau 6).

Selon les chargeurs maliens, les ports de Dakar et d'Abidjan sont au coude-à-coude par rapport à la majeure partie des critères évalués. Ils dépassent largement le port de Conakry qui bien que plus proche, son corridor d'accès est moins praticable (Tableau 7).

Tableau 7. Performance portuaire (Conakry, Dakar et Abidjan) appréciée par les chargeurs sur les corridors menant à Bamako

Critères d'appréciation de la performance	Ports		
	Conakry	Dakar	Abidjan
Efficacité du port	4,7	2,4	2,1
Infrastructures adéquates	4,8	2,2	1,5
Localisation géographique du port (distance par rapport au lieu de destination finale des marchandises)	1,0	2,1	2,0
Réponse rapide aux besoins des utilisateurs	4,6	1,8	2,1
Qualité et fiabilité des services de transit	4,0	1,2	1,4
Temps de transit et difficultés rencontrées en cours de trajet	4,9	3,9	3,4
Importance économique de l'arrière-pays	4,8	2,0	2,1
Stabilité politique du pays abritant le port	4,6	1,9	2,8
Bonnes liaisons avec l'arrière-pays (voies de communication)	5,0	2,2	1,9
Contact personnels et facteurs historiques influençant le choix de ce port	4,1	1,2	3,1
Coût total du post-acheminement	3,2	2,6	2,4

Chaque enquête donne une note selon un barème de 1 à 5; 1 est la meilleure note

Source : Auteur, d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018.

Sur les huit critères retenus et soumis à l'appréciation des armateurs/affréteurs, un seul donne un avantage certain au port de Dakar ; c'est la *stabilité politique du pays*. Sur deux autres critères, à savoir la *rapidité des réponses aux besoins des utilisateurs* et l'*importance économique de l'arrière-pays*, l'appréciation est la même qu'avec le port d'Abidjan. Enfin le port d'Abidjan se démarque sur l'*efficacité du port*, sa *localisation géographique* ; car elle est un peu plus accessible que le port de Dakar par rapport à Bamako. Sur le corridor Conakry-Bamako, aucun acteur n'a pu être interrogé.

Tableau 8. Performance portuaire (Conakry, Dakar et Abidjan) appréciée par les armateurs/affréteurs sur les corridors menant à Bamako

Critères d'appréciation de la performance	Ports		
	Conakry	Dakar	Abidjan
Efficacité du port	ND	3	2
Infrastructures adéquates	ND	3	2
Localisation géographique du port (distance par rapport au lieu de destination finale des marchandises)	ND	3	2
Réponse rapide aux besoins des utilisateurs	ND	3	3
Fréquence des escales	ND	2	1
Importance économique de l'arrière-pays	ND	2	2
Stabilité politique du pays abritant le port	ND	2	3
Bonnes liaisons avec l'arrière-pays (voies de communication)	ND	3	2

Chaque enquête donne une note selon un barème de 1 à 5; 1 est la meilleure note. ND: non disponible, par ce qu'il n'y a pas d'enquête (pas de représentant d'armateur/consignataire sur place)

Source : Auteur, d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018.

Tableau 9. SMC des ports de Conakry, Dakar et Abidjan par rapport au marché malien

Acteurs portuaires	Ports			Effectif
	Conakry	Dakar	Abidjan	
Transitaires	3,7	2,42	2,28	72
Chargeurs	4,15	2,13	2,25	15
Armateurs/ consignataires	ND	2,62	2,12	2
SMC	3,92	2,39	2,21	89

ND: non disponible, par ce qu'il n'y a pas d'enquête (pas de représentant d'armateur/consignataire sur place)

Source : Auteur, d'après les enquêtes de terrain réalisées en février 2018.

Le Tableau 9 donne les moyennes des critères notés dans les Tableaux 6, 7 et 8 qui sont utilisés pour calculer les SMC des ports. Selon le barème utilisé, le port d'Abidjan est le plus compétitif au regard des critères utilisés.

3. Discussion

Cet article a montré que le passage portuaire est au centre des prestations logistiques dans le cadre d'une opération de commerce à l'international et qu'il fallait lui accorder davantage de l'importance. Au-delà de la lecture de façade qu'on pourrait y faire par le simple fait de faire passer ses marchandises dans un port choisi, c'est surtout une compétition acharnée que se livrent les ports concurrents. Chacun y va dans le sens de valoriser ses atouts naturels, ses relations amicales et diplomatiques mais aussi par des investissements et une efficacité (et efficience) tantôt dans les tarifs proposés, dans des délais courts lors de prestations, mais aussi dans la qualité des

services vendus.

Jusqu'au début des années 2000, le défaut d'investissement dans la plupart des ports d'Afrique de l'ouest se manifestait par une productivité très faible au regard de la moyenne des grands ports mondiaux et par des temps de passage très long. Aujourd'hui, même si les ports africains n'ont pas la même productivité que les grands ports du monde, il se crée progressivement une tendance vers une homogénéisation des pratiques à cause des partenariats public-privé (ou affermage). Les compagnies maritimes installées dans les grands ports sont les mêmes implantées dans les ports ouest-africains (SP&D Proparco, 2017). Ce qui améliore les cadences de manutention. Il y a 25 ans par exemple, les ratios sans outillage de quai étaient de l'ordre de 4 ou 5 conteneurs/heure et par équipe, alors qu'aujourd'hui ces rendements atteignent une quinzaine de conteneurs en moyenne (Meyer, 2017). Les délais de séjour portuaire qui étaient respectivement de 12 jours pour Abidjan et de 19 jours pour Dakar sont passés respectivement à 3 et à 8 jours (Dia, 2019). Selon une étude du *World Economic Forum* (WEF), relayée par l'Observatoire Europe-Afrique 2020 (2017), qui mesure le niveau des infrastructures, l'Afrique est en deçà des standards mondiaux mais héberge malgré tout, de bons élèves parmi les ports évalués à l'exemple des ports d'Abidjan et de Dakar.

Forts de tous ces éléments, et dopés par la croissance des flux d'échanges commerciaux, les ports ouest-africains, à l'exemple d'Abidjan, de Dakar et dans une moindre mesure de Conakry, sont en pleine expansion. Ils sont en rivalité pour le leadership régional, certes, mais aussi pour approvisionner un des pays enclavés les plus importants de la sous-région. Cela signifie que les opérations portuaires sont très importantes, mais ne servent à rien si elles ne s'accompagnent pas d'améliorations des infrastructures routières et ferroviaires d'accès au port. Les ports d'Abidjan et de Conakry ne sont pas liés à Bamako par la voie ferrée. Le port de Dakar quand lui, en dispose, mais elle est en dégénérescence avancée. Vu que les ports sont dans les villes, et que les infrastructures routières sont généralement sous-dimensionnées par rapport au trafic, se créent alors des goulots d'étranglement qui causent beaucoup de préjudices au délai d'acheminement global des marchandises (Ndjambou, 2004).

Selon le trafic en transit vers le Mali, le port de Dakar (selon les chiffres de 2018) est largement devant ; soit 4,9 fois supérieur. Parmi les explications qu'on pourrait avancer, il y a le fait que Dakar a pratiquement un seul hinterland, alors qu'Abidjan en dispose 2 (Mali et Burkina Faso). Un autre élément est que Dakar a deux modes de desserte vers le Mali (route et fer) alors que, Abidjan n'en a qu'un (route) et la desserte routière entre Conakry et Bamako est dans un état de délabrement avancé. Enfin, la décennie d'instabilité qu'a connu la Côte d'Ivoire a beaucoup profité à Dakar, qui s'en

est servi pour renforcer ses relations (diplomatiques, amicales et commerciales) avec Bamako.

Malgré ce résultat sur les tonnages de marchandises traitées en destination de Bamako, tous les indicateurs de mesure appréciés par les acteurs portuaires (Tableaux 6, 7 et 8) montrent que le port d'Abidjan est plus performant sur les indicateurs infrastructurels (qualité du port qui influe sur la fréquence des escales et la manutention, liaisons routières avec l'arrière-pays malien), le coût du post-acheminement, etc. Les autorités du port d'Abidjan, dans le but de mieux se positionner sur le marché malien, continuent leurs investissements dans le port et multiplient les rencontres avec les opérateurs économiques maliens afin de fortifier les accords de coopération avec le Mali, ce qui est la clé de succès du port de Dakar sur le marché malien.

Conclusion

Depuis la signature des premières concessions portuaires dont le port de Tema a donné l'exemple en 2004 (Hartmann, 2010), en Afrique de l'Ouest, on a constaté un changement total du transport maritime. Cela s'est traduit par des changements totaux et en profondeur : amélioration des infrastructures portuaires et des accès terrestres, des changements dans la gouvernance des terminaux et l'arrivée de leaders mondiaux de la manutention portuaire ont contribué à une nette amélioration des performances et de la productivité dans plusieurs ports.

Néanmoins, ces gains ont été partiellement sapés par la clarté limitée des objectifs du secteur public, le manque de coordination entre les institutions portuaires, les douanes, les ministères des transports et les syndicats. La multiplication des opérateurs privés devrait toutefois contribuer à créer une pression pour des réformes institutionnelles plus larges.

Globalement, la productivité des ports ouest-africains demeure jusqu'à présent à un faible niveau. Parmi les ports évalués par Berth Productivity, seul le port d'Abidjan présente un niveau encourageant de qualité des infrastructures.

Actuellement dans le monde, les ports sont dans des processus de modernisation et d'extension très avancés des infrastructures. Il ne faudrait pas que dans les 5 prochaines années que l'Afrique de l'Ouest rate le coche. Heureusement, on constate des débuts rassurants; au port de Conakry, au-delà de Bolloré qui y gère une concession, le gouvernement a signé il y a quelques mois, un contrat de 25 ans avec un conglomérat turc, Albayrak pour la gestion de la partie *conventionnelle* du port (Barry, 2018). Le port d'Abidjan, et à juste titre, est entrain de mettre en place son arsenal d'infrastructures. Après la réception des travaux du terminal de Vridi, s'en suivront les terminaux minéraliers et Ro-Ro (roll on - roll off), mais aussi le réaménagement de la voirie portuaire. Le port de Dakar n'est pas en reste. Du point de vue des

infrastructures, le port de Dakar utilise ses derniers espaces libres et lutte contre la congestion pour contenir les assauts répétés de la Côte d'Ivoire et être compétitif dans la sous-région.

La combinaison de l'accroissement de la concurrence entre les opérateurs de terminaux et les extensions de capacités devraient donc logiquement conduire à une amélioration de la productivité et à une diminution des coûts de passage portuaire. Les projets en cours, s'ils se réalisent, donneront à l'Afrique de l'Ouest et particulièrement aux pays enclavés de plus grandes possibilités de choix portuaires, ce qui incitera les ports à davantage œuvrer pour leur compétitivité, qui certainement s'orientera dans un C-D-Q plus stratégique; pourquoi pas vers un 4PL (prestation qui coordonne les tâches des différents acteurs intervenants tout au long de la chaîne logistique) ou plus ambitieux encore vers un 5PL qui propose des systèmes automatisés et intelligents capables d'améliorer la performance de la supply chain transport ?

References :

1. Alix, Y. (2018). Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest africaines., In Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives, EMS, pp 149-172.
2. Barry, D. (2018). À Conakry, la concession portuaire accordée à une société turque crée *la controverse*. Jeune Afrique, Transport maritime, <https://www.jeuneafrique.com/617477/economie/a-conakry-la-concession-portuaire-accordee-a-une-societe-turque-cree-la-controverse/>
3. Berth Productivity (2014). The Trends, Outlook and Market Forces Impacting Ship Turnaround Times. JOC Port Productivity. JOC, PIERS, 24p.
4. Bonnel, P., (2004). Prévoir la demande de transport. Presses de l'ENPC, Paris, 432p.
5. CEA (Commission Economique pour l'Afrique) (2004). Accélérer l'intégration régionale en Afrique : vue d'ensemble. United Nations Publications, 36 p.
6. De Langen, P. W. (2007). Port competition and selection in contestable hinterlands: the case of Austria. In European Journal of Transport and Infrastructure Research, vol.1, n°7, pp. 1-14.
7. Dia, I. (2008). L'optimisation des espaces portuaires : le cas de GETMA Sénégal. Rapport de stage pour l'obtention du Master 2 en Management portuaire et maritime & Logistique transport. Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) de Dunkerque France. 55 p.

8. Flavient, D. L. & Kablan N'guessan, J. (2018). Les stratégies d'intégration des ports ouest-africains^[1] dans les réseaux des opérateurs mondialisés. In Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives, EMS, pp 27-40.
9. Harding, A., Palsson, G., & Raballand, G. (2007). Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. Document de travail SSATP No. 84F
10. Hartmann, O. (2010). Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation? Ports et commerce en Afrique de l'Ouest. *Afrique Contemporaine*, n°234, pp. 41-58.
11. Lihoussou, M. (2014). Port et désenclavement territorial : cas de l'arrière pays du port de Cotonou. Thèse de doctorat de Géographie, Spécialité : Transport et Logistique. Université du Havre, Ecole doctorale 556 Homme, Sociétés, Risques Territoires. UMR IDEES, 6266 CNRS/CIRTAI.
12. Marfaing, L. (2015). Importations de marchandises chinoises et mobilité sous régionale en Afrique de l'ouest. », *Cahiers d'études africaines*. pp359-380.
13. Meyer, G. (2017). L'insertion des ports africains dans les flux mondiaux : atouts et faiblesses. SP&D, N°26, Proparco, Groupe AFD, pp22-25.
14. Michel, S. & Levêque, L. (2013). Avant-Propos. In *Le passage portuaire, Approches interdisciplinaires des flux de marchandises transitant par les ports.* Grand réseau de recherche^[1] transport-logistique & technologie de l'information. CIRTAI, CNRS, LITIS, DEVPORT.
15. Mieu, B. (2014). Abidjan, Dakar, Lomé : qui sera le plus grand ? In JA, BTP & Infrastructures, www.jeuneafrique.com
16. Ndjambou, L.E. (2004). Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou. *Les cahiers d'Outre-Mer*, pp 233-258.
17. Observatoire Europe-Afrique 2020 (2017). Etude de cas : Niveaux de performance et coûts des opérations de passage portuaire dans les ports africains. » Association (Loi de 1901).
18. SP&D Proparco (2017). *Le secteur portuaire en Afrique: plein cap sur le développement.* proparco, AFD, 36p.
19. Tongzon, J. L. & Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A*, vol. 39, n° 5, pp. 405-424. *Transports*, www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/.../senegal/Transport ,12 p.

20. Tourret, P. & Valero, C. (2017). Le développement de la conteneurisation, symbole de la modernisation des ports africains. In *Le secteur privé en Afrique: plein cap sur le développement*. PROPARCO; Secteur Privé & Développement.
21. UNCTAD (2018). *Review of maritime transport*. United Nations, New York and Geneva, 102 p.
22. Vigarie, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Collection Hachette Université, 496p.