



Systeme de desserte à escales multiples ou systeme de transbordement Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe

(traduit de l'anglais)

Le principe d'un port d'éclatement consiste à débarquer des conteneurs sur une plate-forme principale qui sont ensuite acheminés vers leur destination finale, par voie maritime, ferroviaire, routière ou fluviale. Les conteneurs à l'export sont regroupés de la même façon dans le port d'éclatement pour être transportés dans la région destinataire. Ces plates-formes principales sont généralement équipées de manière à permettre des opérations rapides et ont deux avantages sur les autres ports : (a) elles occupent, la plupart du temps, une situation géographique clé (desservant parfois de vastes régions intérieures où un volume de marchandises important ne manquera pas de transiter par ce port) et (b) peuvent accueillir de plus gros tonnages.

La côte de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui s'étend de la Mauritanie à l'Angola est l'une de ces rares régions à ne pas bénéficier d'une plate-forme principale. Attendu que le système de distribution en étoile a pris une forme prédominante en raison des forces du marché axées sur la réduction des coûts unitaires du transport conteneurisé, on peut se demander, à juste titre, quelles sont les raisons qui empêchent la création d'une plate-forme d'éclatement alors que les échanges maritimes entre l'Europe et cette région s'effectuent principalement par conteneur.

Trafic conteneurisé

Selon les estimations, le nombre total annuel de conteneurs (pleins et vides) qui entrent et sortent de la région représenterait près de 1,3 million équivalent vingt pieds (EVP). Ces mouvements de conteneurs sont assurés par 33 ports dans lesquels les volumes manipulés, les capacités d'opérations et les performances varient énormément.

Environ 500 000 EVP pleins correspondent à des produits importés, près de 70 % en provenance de l'Europe; les exportations représentent quant à elles, 320 000 EVP pleins : un net déséquilibre entre les importations et les exportations de conteneurs. Le rapport entre les conteneurs à l'import et ceux à l'export est en fait proche de 61:39 pour la région. C'est la raison pour laquelle un grand nombre de conteneurs vides exportés à perte doivent être repositionnés à grand frais. Le tableau suivant indique la répartition des trafics de

conteneurs pour la région étudiée (les pays entre la Mauritanie et l'Angola, les états insulaires et enclavés compris) et pour certains sous-ensembles régionaux (les pays qui se situent dans la zone mentionnée).

En '000 d'EVP	Importations			Exportations		
	Pleins	Vides	Total	Pleins	Vides	Total
Afrique de l'Ouest						
Mauritanie - Angola	494	152	646	318	328	646
Sous-régions						
Sénégal - Cameroun	380	123	503	269	234	503
Côte d'Ivoire - Cameroun	319	97	416	220	196	416
Guinée équatoriale - Angola	105	30	135	51	84	135
Mauritanie - Liberia	70	25	95	47	48	95

Sources et estimations diverses. Les données concernant certains ports sont périmées ou inexistantes et un degré relativement élevé d'incertitude, notamment lorsqu'il s'agit de la partie méridionale de la région, est à prendre en considération.

Le tableau montre que la distribution des conteneurs à manipuler est plutôt inégale au sein de la région en raison essentiellement du degré de concentration des populations mais aussi à cause des activités commerciales proportionnellement plus importantes dans le Golfe de Guinée.

Le commerce intra-africain est pour ainsi dire négligeable et bien que les données se rapportant aux mouvements de conteneurs dans la région ne soient pas aisément disponibles, les meilleures estimations indiquent qu'environ 20 000 EVP (importations et exportations) transitent d'un pays ouest-africain à un autre.

Le taux de conteneurisation des marchandises générales se trouve sous la barre des 40 % et l'on peut observer que la croissance des trafics conteneurisés est généralement irrégulière et parfois même en déclin. Cette situation ne fait, bien sûr, que refléter les conditions économiques instables de la région.

Compagnies nationales de navigation

Malgré les efforts déployés pour maintenir en place un système complexe de protection des compagnies nationales en Afrique de l'Ouest, il est intéressant de remarquer que leur part de marché pour le trafic conteneurisé avec l'Europe est plutôt maigre. Comme le montrent les estimations les plus favorables, les cinq compagnies nationales qui assurent ce type de transport ne couvrent que 6 à 7 % de l'ensemble des capacités offertes.

Comme pour toute industrie longtemps préservée de la concurrence étrangère, tout système protectionniste au lieu d'encourager le dynamisme des compagnies nationales les anémie.

Les compagnies nationales qui fournissent des services de transport de conteneurs disposent d'une flotte généralement âgée et de taille modeste. L'une des raisons tient essentiellement à ce qu'elles tendent à ne desservir presque exclusivement que leur propre pays et l'Europe et de ce fait, limitent leur activité à un volume de trafic réduit. Le manque de concurrence entre les compagnies nationales n'a, pour cette raison, jamais engendré de synergie bénéfique qui aurait pu permettre à quelques unes de devenir des puissances régionales et de survivre dans un climat de concurrence toujours plus intense. A l'heure actuelle, sur cinq compagnies nationales, deux seulement desservent des pays d'Afrique de l'Ouest autres que leur pays.

Environ 15 armements assurent l'essentiel du transport des conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe parmi lesquelles les deux plus importantes sur le marché assurent près de 50 % des parts de marché. Les quatre premiers armements détiennent à eux seuls un peu plus de 70 % du marché.

En règle générale, les navires visitent quelques ports européens puis longent la côte de l'Afrique de l'Ouest en faisant de nombreuses escales le long du parcours. Les rotations des navires comprennent fréquemment 10 ou 20 ports. Une exception à ce modèle serait le cas de Maersk pour lequel le port d'Algeciras en Espagne sert de base unique à partir duquel les pays ouest-africains sont desservis.

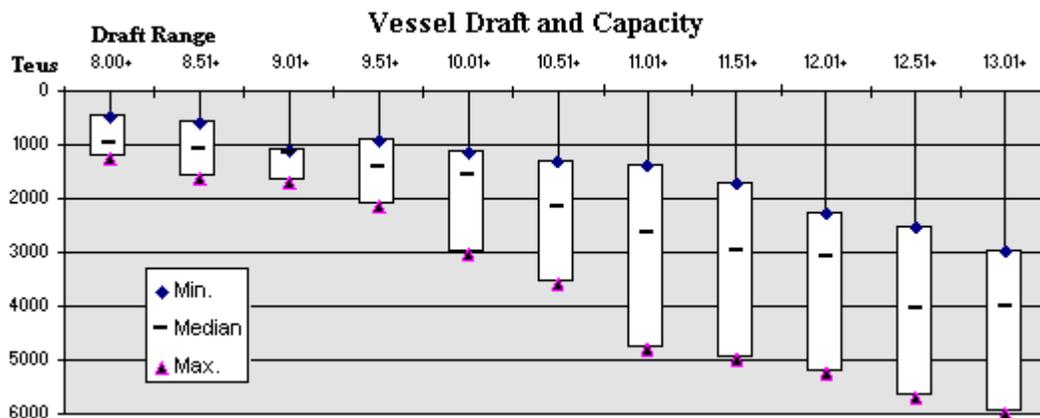
Seuls les grands armements emploient des porte-conteneurs cellulaires intégraux dont la capacité se situe entre 1 100 et 1 700 équivalent vingt pieds (EVP), alors que les autres ont recours à des navires beaucoup plus modestes. Pour cette raison, une flotte marchande ne dépasse pas en moyenne une capacité de 800 EVP.

Trois causes fondamentales expliquent la raison pour laquelle la flotte cellulaire desservant la région n'a pas réussi à utiliser des porte-conteneurs plus performants aussi rapidement que dans le reste du monde.

- D'abord, le transport de marchandises, notamment de l'Afrique vers l'Europe, se compose de marchandises unitarisées ou diversifiées qui, pour cette raison, nécessite une plus grande adaptabilité des navires. Les produits exportés se constituant essentiellement de produits agricoles, de bois, de minerais sous forme brute ne se

prêtent généralement pas facilement au transport conteneurisé.

- Ensuite, la profondeur des ports de la région étant généralement limitée ne permet pas d'accueillir des navires de grande taille dont le tirant d'eau est inférieur à 10 mètres, ce qui veut dire que les vaisseaux qui fréquentent ces ports ne peuvent dépasser une capacité de 1 500 ou 1 700 EVP. Le graphe ci-après montre le rapport qui existe entre le tirant d'eau d'un navire et sa capacité de charge.
- Enfin, l'un des principaux avantages du transport des marchandises conteneurisées est la facilité avec laquelle il est possible de passer d'un mode de transport à un autre (du porte-conteneur aux camions et aux wagons). Cela dit, les transports multimodaux ne sont pas suffisamment développés en Afrique de l'Ouest et très peu de marchandises importées en conteneur quittent le port sans avoir été endommagées car, en règle générale, celui-ci est vidé au port et les marchandises sont ensuite chargées sur des camions. Une grande part des produits exportés arrivant au port sans avoir été au préalable conteneurisés, les opérations d'emportage à ce stade ont perdu une grande partie de l'intérêt que représentait le système de conteneurisation. Pour cette raison, l'Afrique de l'Ouest n'a pas connu le même degré de développement du transport de vrac conteneurisé. Selon les estimations, environ 80 % des conteneurs sont dépotés ou empotés au port.



Le graphe ci-dessus indique la capacité de charge d'un porte-conteneur en EVP calculée pour divers tirants d'eau. Ces chiffres sont le résultat de l'examen de 950 navires. Plus le point médian se rapproche de l'un ou l'autre de ces tirants d'eau plus grand le nombre de navires qui se rangent entre cette médiane et le bas de l'échelle.

Comparaison des coûts

Pour des besoins de comparaison des coûts unitaires entre un système de desserte à escales multiples réputé pour son efficacité et un hypothétique système optimal de transbordement, la région qui s'étend du Sénégal au Cameroun a été choisie de manière à refléter les itinéraires qu'empruntent généralement les compagnies maritimes qui transportent des

marchandises entre l’Afrique de l’Ouest et l’Europe - le taux de conteneurisation étant plus élevé dans cette sous-région et parce que les données concernant cette zone sont plus fiables que pour le reste de la région. Le système de desserte à escales multiples examiné se compose de 5 ports d’escales européens et de 9 ports africains alors que le système de transbordement nécessite deux ports en Europe et une plate-forme principale à Abidjan à partir de laquelle 3 dessertes de collecte opéreraient. Le tableau ci-dessous établit une comparaison des coûts entre ces deux systèmes.

Coût en dollars par EVP	Desserte directe (¹)	Port de transbordement (²)	Différence en % (³)
Abidjan	418	229	- 45,20
<i>Service de collecte pour la région orientale-A.</i> Douala, Lagos, Cotonou	418	466	+11,50
<i>Service de collecte pour la région orientale- B.</i> Tema, Lomé, Lagos	418	458	+ 9,57
<i>Service de collecte pour la région nord.</i> Freetown, Conakry, Dakar	<u>418</u>	<u>466</u>	<u>+ 11,48</u>
Moyenne pondérée (⁴)	418	406	-3,25

- (¹) Desserte directe. Les coûts unitaires représentent les charges par EVP pour les ports d’escale cités.

- (²) Port de transbordement. Le coût unitaire pour chacun des ports comporte les frais de transbordement qui sont estimés à 140 dollars pour tous les ports desservis par le système (à l’exception du port d’Abidjan).

- (³) Différence en %. Différence en pourcentage entre les deux systèmes - le coût de desserte directe servant de base. Les chiffres de cette colonne sont exprimés en pourcentages calculés à partir des colonnes (¹) et (²) (qui affichent des prix unitaires en dollars).

- (⁴) Moyenne pondérée. La moyenne pondérée exprimée dans les colonnes (²) et (³) prend en compte les valeurs respectives d’importations et d’exportations d’EVP de

chaque port.

Ces chiffres indiquent que l'adoption d'un système de transbordement offre peu d'avantages réels. Cela dit, il convient d'énoncer un certain nombre de mises en garde.

- La différence des coûts unitaires simplifiés étant peu marquée, l'espérance de gain devient très faible. Cette situation s'explique dans la mesure où les navires susceptibles d'être exploités dans un système de transbordement en Afrique de l'Ouest auraient une capacité de charge à peine plus grande que celle des navires exploités à l'heure actuelle par les grands armements, en raison de la limitation des tirants d'eau.

Si toutes les marchandises étaient déroutées vers un centre d'éclatement et que les clients bénéficient de réductions de coûts (deux hypothèses peu probables), alors on pourrait penser que la différence de 12 dollars entre les coûts unitaires des deux systèmes correspond à la réduction potentielle du taux de fret des conteneurs.

- Le seul "gagnant" réel serait le port d'Abidjan en sa qualité de port de transbordement. *A contrario*, on pourrait dire qu'à l'exception de cette place portuaire, tous les ports ouest-africains seraient "perdants". Abidjan recueillerait tous les bénéfices tandis que du point de vue des coûts et, dans une large mesure, de la qualité des services, tous les autres ports de la région seraient dans une situation défavorable par rapport à leur situation actuelle.
- Des modifications mineures apportées dans le mouvement des marchandises exportées ou importées, en accordant moins d'importance à Abidjan, modifieraient sensiblement ces résultats, ce qui montre une fois de plus que la différence de coûts unitaires entre les deux systèmes est infime.

Aucun des ports de la région ne répond véritablement aux critères nécessaires à l'implantation d'une plate-forme de transbordement : pas un d'entre eux n'occupe une situation géographique suffisamment centrale, si l'on regarde les principales routes commerciales empruntées, sans compter que la plupart ne sont pas en mesure d'accueillir de très gros tonnages.

En résumé, il convient de souligner que les observations recueillies ne permettent pas d'être catégorique et de décider si une desserte par transbordement entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe est viable ou non, étant donné les restrictions physiques existantes. L'estimation des coûts-avantages n'est pas suffisamment concluante pour supporter l'adoption d'un tel système. Les transformations apportées à la qualité de service, en particulier pour les villes portuaires situées au nord d'Abidjan semblent plutôt inégales, sans pour autant réduire considérablement les coûts, ne plaident pas en faveur d'un changement de desserte.

Conclusion

L'introduction d'un système de port d'éclatement offre généralement d'importants

avantages de coût dont bénéficie l'ensemble des acteurs qui participent aux échanges internationaux. Pourtant, les avantages que comporte une telle desserte deviennent moins évidents si l'on considère la situation des ports de la région.

D'aucuns diront que le transport maritime de conteneurs en provenance ou à destination de l'Afrique de l'Ouest est relativement bien développé compte tenu de la nature des produits transportés, du volume du trafic, de la qualité des installations portuaires, des voies de transports intérieurs et des formalités douanières en vigueur et qu'il faut s'attendre à ce que les coûts de transport diminuent si les autorités poursuivent les mesures de libéralisation en matière de politique de transport plutôt que de chercher à modifier le système de routage. L'exemple des pays de l'Amérique latine et de l'Asie du Sud qui ont récemment mis en oeuvre de telles mesures indique que les coûts supportés par les chargeurs ont nettement diminué. Il semblerait que cette tendance apparaisse également dans les pays de l'Afrique de l'Ouest où certains marchés commencent à s'ouvrir à la concurrence.

Le secteur maritime s'est montré, ces dernières années, d'une grande fluidité et dont la portée internationale ne cesse de croître. Bien loin d'être une industrie servant les intérêts nationaux, le transport maritime est plutôt un moyen d'effectuer des échanges commerciaux transfrontières. Les efforts déployés par les pays de l'Afrique de l'Ouest en vue de réglementer les politiques et les activités maritimes à leur avantage sont non seulement inutiles mais ce qui est plus grave encore, risquent de compromettre le commerce international et le développement économique de la région.

L'amélioration des pratiques actuelles constitue très certainement la manière la plus efficace de réduire l'ensemble des coûts logistiques pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et ainsi d'assurer la continuité de la chaîne du transport des marchandises. Pour ce faire, il convient de rationaliser les formalités douanières, d'éliminer les activités vénales, d'accroître l'efficacité des ports et d'alléger les pesanteurs administratives aux fins de créer des conditions commerciales plus propices.

La présente note est basée sur un document de travail SSATP No. 31F. Pour de plus amples informations, prière Julie Wagshal, Banque mondiale 1818, H Street, Washington, DC. 20433, téléphone : (202)473-0109, e-mail : jwagshal@worldbank.org. La traduction française a été effectuée par Monique Desthuis-Francis.