

# Perspectives Portuaires Africaines



## Numéro #1: Cotonou : terre d'innovations portuaires



### Du Guichet Unique Portuaire dématérialisé à une gouvernance opérationnelle innovante d'un Port Autonome de Cotonou aux installations modernisées

Au cours de la dernière décennie, le Port Autonome de Cotonou (PAC) fut le territoire productif de trois expérimentations remarquables dans le panorama concurrentiel du Golfe de Guinée. Dès 2011, sous l'impulsion des plus hautes sphères politiques du pays, le PAC initie une digitalisation qui dépasse le cadre des prérogatives régaliennes pour englober toute la communauté d'affaires des secteurs maritime, portuaire et logistique du Bénin. Le déploiement du Guichet Unique Portuaire Automatisé (GUP) constitue un jalon précurseur d'une évolution numérique avant-gardiste dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest.

Développé sur un modèle concessif original<sup>1</sup>, le GUP représentait déjà à l'époque une illustration de l'ambition gouvernementale de miser sur des partenariats publics-privés (PPP) pour servir une nouvelle gouvernance économique béninoise. Sous l'impulsion financière du *Millennium Challenge Account*, le Bénin lance une importante modernisation des installations portuaires avec une mise en concession d'un nouveau terminal opéré par *Bénin Terminal* (filiale du groupe Bolloré) et le déploiement entre 2013 et 2016 de matériels de manutention de type *STS* et *RTG* qui ont accéléré le positionnement concurrentiel de la place portuaire béninoise.

Fin 2017, le nouveau gouvernement accélère les réformes structurelles pour moderniser l'appareil d'Etat béninois avec une initiative qui reste comme l'une des plus audacieuses en matière de gouvernance portuaire.

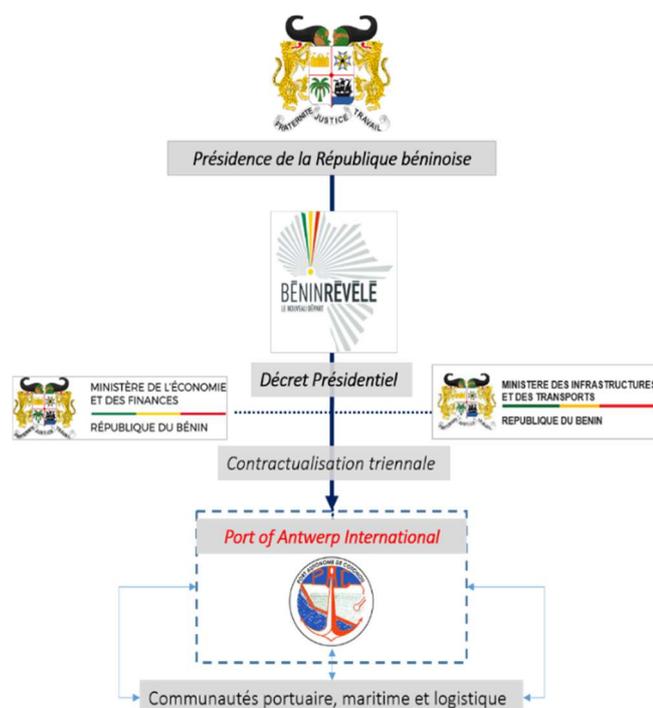


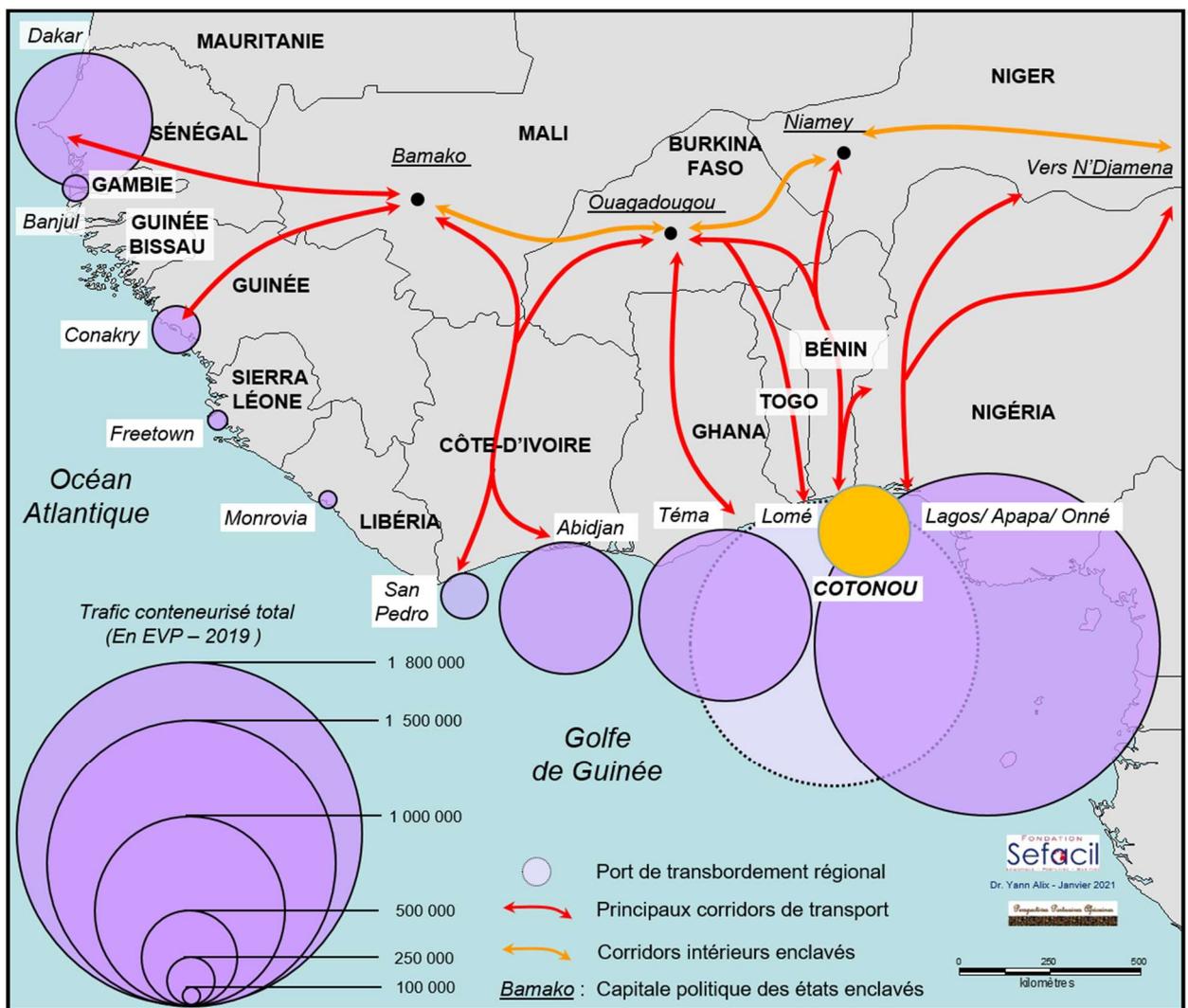
Figure 1 : Gouvernance du PAC depuis 2018

<sup>1</sup> Alix, Y., Grosdidier de Matons, J., (2011). Retour d'expériences sur la concession pour implanter et exploiter le guichet unique portuaire automatisé du Port Autonome de Cotonou au Bénin. *Transport Forum 2011 - 50 Years of Innovation in Transport : Achievements and Future Challenges*. The World Bank Group. Washington DC, March 28-31. 32p.

Le PAC, cœur socio-économique de Cotonou et véritable poumon fiscal national où se réalise plus de 80% des droits et taxes indirectes, passe son un mandat de gestion unique de 3 ans renouvelable 2 fois. *Port of Antwerp International* (PAI), filiale du Port of Antwerp, deuxième plus grand port de commerce d'Europe, se voit confiée une délégation de service public avec la mission « *d'améliorer l'efficacité de la gestion et des prestations de manière à accroître la rentabilité de cette société* »<sup>2</sup> comme le rappelle Johannes Dagnong, conseiller spécial de la Présidence et lui-même Président du comité de suivi des réformes du PAC.

### Un positionnement stratégique hors-norme

Le PAC sert un arrière-pays domestique qui déborde sur ses franges frontalières puisqu'environ 40% du trafic total manipulé a pour origine ou destination les marchés du Niger et de l'ouest du Nigéria selon les travaux de la fondation SEFACIL. Cela met en perspective l'importance des relations politiques et géopolitiques dans la projection commerciale et stratégique du PAC. Le Nigéria est le pays le plus peuplé d'Afrique alors que le Niger demeure l'un des plus pauvres et enclavés. Dans l'ambitieux programme *Bénin Révélé*, 650 milliards de FCFA sont fléchés vers la modernisation des installations portuaires et le développement des solutions de transport et de logistique pour accélérer l'émergence socio-économique nationale mais aussi mieux de positionner dans la compétition logistique sous-régionale. Avec un peu plus de 10 millions de tonnes métriques et un peu moins de 500,000 conteneurs manipulés en 2020, le PAC demeure un port-gateway positionné au cœur d'une dorsale portuaire avec pour voisins immédiats le complexe nigérian de Lagos-Apapa-Onné 150 kilomètres à l'est et le port de transbordement de Lomé 150 kilomètres à l'ouest.



**Figure 2 : Le Port Autonome de Cotonou dans la concurrence portuaire et logistique ouest-africaine**

<sup>2</sup> Darras, R., (2019). Bénin: le belge PAI accélère la mue du port de Cotonou. *Jeune Afrique*. Mise en ligne le 23 juillet 2019



Dans le détail, les trafics connaissent une croissance décennale portée notamment par la montée progressive des trafics conteneurisés qui restent impactés dans leur évolution par les ouvertures/fermetures des frontières terrestres avec ses voisins commerciaux. L'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 doit promouvoir une fluidité logistique qui devrait être bénéfique au PAC qui compte lui-même tirer profit des réformes institutionnelles visant à sécuriser le développement des affaires et l'investissement du secteur privé au Bénin.

### Une projection raisonnée pour continuer de grandir

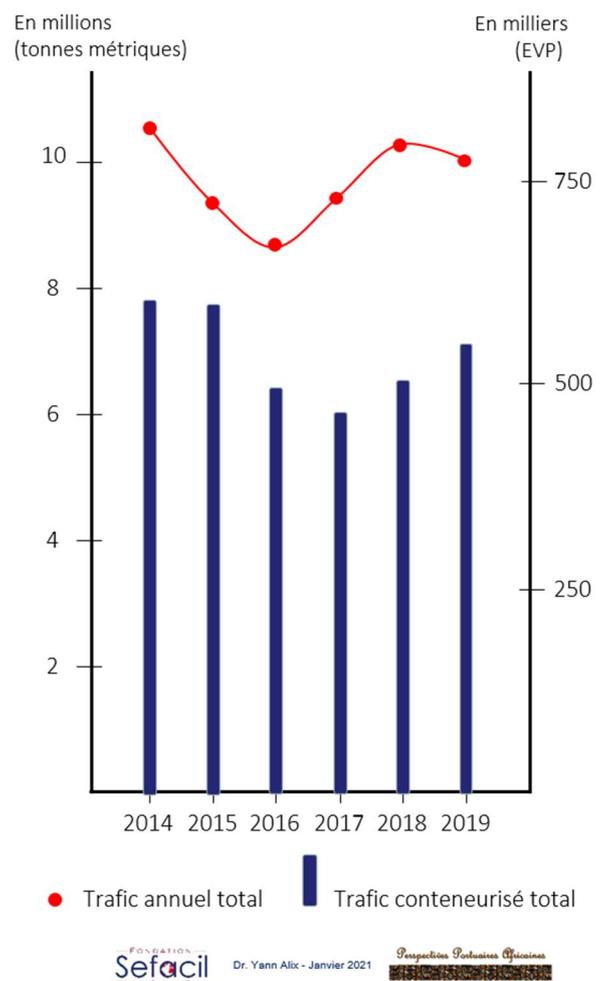
Parmi les projets structurants et les investissements d'avenir, le PAC s'inscrit dans une modernisation de ses installations portuaires, le développement de ses potentiels logistiques et une meilleure connectivité tant maritime que terrestre pour desservir son arrière-pays.

En premier lieu, la réception des deux remorqueurs de 85 tonnes de poussées en 2021<sup>3</sup> et l'optimisation des manœuvres dans le cercle d'évitage permettent au PAC d'accommoder les plus porte-conteneurs de 14,000 TEU qui desservent les marchés ouest-africains. Cela constitue une première étape qui vise ensuite à «l'allongement géométrique» des terminaux par des travaux d'extension du bassin vers l'ouest. Avec un tirant d'eau à -15 mètres et des surfaces supplémentaires, deux PC de 350 mètres de long pourront être traités en simultanée. Ensuite, le PAC envisage d'optimiser son organisation foncière pour maximiser ses performances en concertation avec les opérateurs des différents terminaux (conteneurs, RoRos, conventionnels).

Pour cela, une zone logistique de 41 hectares, immédiatement adjacente aux terminaux maritimes est projetée. Cet outil logistique doit accompagner l'ambition présidentielle de développer des services logistiques à valeur ajoutée sur les productions nationales, en particulier celles issues de l'agro-business.

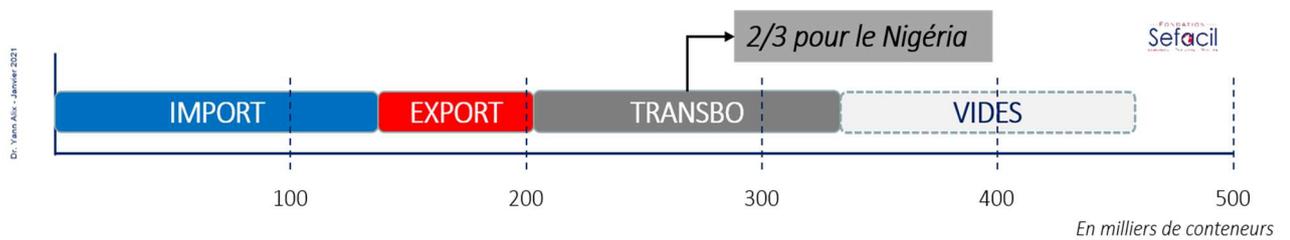
Avec l'emploi d'une main d'œuvre béninoise jeune et qualifiée et un foncier logistique compétitif, la transformation industrielle locale doit permettre de booster les exportations béninoises et ouest-africaines. Le port sec d'Allada, situé à une cinquantaine de kilomètres au nord des installations portuaires, fait aussi l'objet d'une grande attention logistique.

Véritable point de délestage des terminaux maritimes, Allada constitue une infrastructure structurante, véritable tête de pont terrestre du corridor qui dessert le nœud logistique de Parakou, les provinces du nord, Niamey et le Niger sans oublier les multiples corridors vers le Nigeria de l'ouest et du centre.



**Figure 3 : Evolution du trafic total et des trafics conteneurisés au Port Autonome de Cotonou**

<sup>3</sup>Port Autonome de Cotonou, (2020). <http://portcotonou.com/index.php/blog/593-la-signature-du-contrat-d-acquisition-de-deux-02-nouveaux-remorqueurs-actee-la-semaine-derniere>



**Figure 4 : Distribution des manutentions conteneurisées à Bénin Terminal en 2020**

Pour conclure sur une note prospective, ces dernières années, le PAC constate une augmentation des volumes transbordés à destination du Nigeria voisin qui dispose de surfaces portuaires saturées et coûteuses. Avec les taux de fret qui sévissent pour desservir les marchés africains en 2021, le cabotage régional et la stimulation des échanges maritimes intra-africains pourraient devenir une autre source de croissance pour le PAC. Le développement des potentiels de trafics maritimes intra-africains exige de trouver des solutions opérationnelles et politiques aux problématiques de sécurité qui tendent à se répéter dans le Golfe de Guinée.

**Rédigé le 3 février 2021- Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL**

### Trois Questions à... Dr. Messan LIHOUSSOU

- Enseignant-Chercheur en transport et logistique – IUT de l'Université de Parakou – Bénin
- Chercheur associé au réseau Afrique Atlantique de la Fondation SEFACIL<sup>X</sup>
- Initiateur du colloque international MARPORT – Cotonou – Bénin<sup>Y</sup>



#### Quelle est la plus importante réalisation du PAC ces dernières années ?

*Il faut reconnaître les efforts de dématérialisation des processus d'accueil et de gestion des navires, d'enlèvement des marchandises et de leur acheminement par les corridors de transport qui a contribué à améliorer la qualité d'un outil portuaire qui ne cesse de moderniser ses installations ces dernières années*

#### Quelle est le plus grand défi pour continuer de grandir ?

*Un défi crucial du PAC demeure celui de sa connexion efficace avec son Hinterland (Niger, Burkina-Faso, Mali et Nigeria) grâce à la relance du rail et à l'exploitation de terminaux intérieurs (ports secs) prioritairement à Parakou au Bénin et à Dosso au Niger. Le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS) a vu juste en promouvant la filière Gestion des Transports et Logistique à l'IUT de Parakou (Université de Parakou). Il faudrait aussi la promotion des chaînes logistiques agricoles avec l'implantation optimale d'entrepôts modernes pour corriger un peu le déséquilibre du trafic grâce au potentiel d'accroissement du trafic à l'exportation.*

#### Quelle perspective dans 10 ans pour le PAC ?

*L'honnêteté intellectuelle conduit à reconnaître que le PAC à l'horizon 2030 ne sera pas un Hub de transbordement régional. Il a par contre une carte à jouer dans le trafic transit vers l'arrière-pays commun très discuté grâce à sa position géographique stratégique (proche du Niger et du géant marché du Nigeria), à sa stabilité socio-politique et désormais à un bon climat des affaires. C'est pourquoi il faut engager une réflexion prospective sur le modèle de gouvernance intégrée et intelligente (port/corridor/arrière-pays), adaptée à l'atteinte de cet objectif majeur.*

<sup>X</sup> Lihoussou, M., (2020). **Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique.** Collection Afrique Atlantique Volume 5. Fondation SEFACIL. EMS Editions. Caen. 288p.

<sup>Y</sup> Colloque international MARPORT 4<sup>ème</sup> édition : **Gouvernance et performance des ports, corridors et territoires en Afrique Atlantique.** Dates prévues : 9 au 12 novembre 2021 Lieu : Cotonou / Parakou (Bénin)