



Transport et logistique en Afrique
Analyse économétrique et évaluation
du corridor Abidjan Ouagadougou

Patrick Plane
avec
la contribution
de Camille da Piedade et Jean Acri

Travail effectué à la demande de
L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
(UEMOA)

Ouagadougou, 26 mars 2018



Spécialisations internationales et coûts de transport et logistique

	Types de produits	Sensibilité	Commentaires
Exportations traditionnelles	Mines et hydrocarbures	Faible	Produits de rente avec des procédures de transport et de logistiques non standard (contrôle des entreprises étrangères)
Exportations Traditionnelles	Produits agricoles	Faible ou Moyenne	Agissent sur la répartition interne de la valeur ajoutée des filières. Possibles pertes d'incitation à la production. La part relative au transport et à la logistique est faible.
Exportations de diversification manufacturière	Produits à contenu élevé en consommations intermédiaire importées	Forte	Obstacle à la montée dans des chaînes de valeur mondiales éclatées. Besoin de réactivité à la demande externe et à l'optimisation des stocks: «juste à temps». Sensibilité au prix et qualité des livraisons.



Coûts maritimes et coûts internes de transport et de logistique 2014

	Coût interne (2014)	Coût interne/coût externe (Anvers)	Coût interne/coût externe (Shanghai)	Coût interne/coût interne minimum	Scoring d'efficacité $EFF_{n,t}^i$
Afrique australe	3479	3,77	5,04	6,03	66,68
Afrique centrale	4245	4,78	1,92	7,36	57,88
Afrique de l'Est	2690	1,88	2,75	4,66	75,74
Afrique de l'Ouest	2053	2,25	1,32	3,56	83,06
Afrique du Nord	1051	1,41	1,61	1,82	94,56
UEMOA	2744	3,10	1,85	4,76	75,11
Bénin	1487	1,79	1,14	2,58	89,55
<i>Burkina-Faso</i>	<i>4330</i>	<i>7,55</i>	<i>3,47</i>	<i>7,50</i>	<i>56,90</i>
Côte d'Ivoire	1960	4,48	1,57	3,40	84,12
Guinée Bissau	2006	0,79	0,79	3,48	83,59
<i>Mali</i>	<i>4540</i>	<i>2,90</i>	<i>2,51</i>	<i>7,87</i>	<i>54,49</i>
<i>Niger</i>	<i>4500</i>	<i>5,42</i>	<i>3,46</i>	<i>7,80</i>	<i>54,95</i>
Sénégal	1940	0,95	0,95	3,36	84,35
Togo	1190	0,93	0,93	2,06	92,96

Tableau 3 : Régression du prix du conteneur importé sur un vecteur de facteurs potentiellement corrélés

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM	CCM
Distance	3.394*** (0.382)	4.116*** (1.022)	3.322*** (0.413)	4.084*** (1.038)	3.322*** (0.413)	4.084*** (1.038)	3.451*** (0.604)	3.436*** (0.524)	3.577*** (0.538)	3.570*** (0.499)	3.540*** (0.549)
Afrique australe	638.1 (653.1)	825.0 (713.7)	676.2 (669.0)	883.1 (742.1)	676.2 (669.0)	883.1 (742.1)			993.5** (453.2)	745.6 (538.7)	1,042** (492.1)
Afrique centrale	1,634** (630.8)	1,530** (605.5)	762.6 (868.4)	620.4 (780.9)	762.6 (868.4)	620.4 (780.9)			262.3 (501.8)	77.34 (557.9)	342.1 (568.6)
Afrique de l'Est	-108.7 (294.7)	-139.8 (319.6)	-71.52 (294.4)	-98.62 (319.9)	-71.52 (294.4)	-98.62 (319.9)			-268.4 (279.1)	-415.9 (347.8)	-264.2 (297.1)
Afrique de l'Ouest	497.8* (251.1)	560.9* (282.0)	446.2* (259.6)	477.5 (290.6)	446.2* (259.6)	477.5 (290.6)			-181.4 (261.1)	-294.9 (355.9)	-209.8 (305.2)
UEMOA			124.5 (259.5)	201.0 (252.7)	124.5 (259.5)	201.0 (252.7)					
CEMAC			1,206 (1,080)	1,254 (955.0)	1,206 (1,080)	1,254 (955.0)					
Pays enclavés		-907.5 (1,113)		-973.7 (1,149)		-973.7 (1,149)	-586.3 (738.1)	-436.4 (640.5)	-969.8 (601.3)	-829.8 (547.7)	-1,005 (634.7)
RFC							3,069*** (1,120)	3,239*** (1,095)	1,333 (1,165)	1,977 (1,236)	1,225 (1,180)
RPM/X							1,646*** (554.5)	1,478*** (472.3)	1,752*** (535.0)	1,601*** (475.6)	1,659*** (541.0)
Délais							40.33*** (6.440)	42.36*** (5.604)	42.09*** (8.661)	45.59*** (8.389)	45.68*** (8.882)
LPI							-895.2** (437.6)		-1,011** (426.1)		
Douane								-1,099** (487.9)		-1,081** (425.2)	
Infrastructure											-897.6** (388.8)
Constante	900.3*** (219.0)	868.3*** (251.9)	903.5*** (221.0)	869.7*** (256.2)	903.5*** (221.0)	869.7*** (256.2)	304.4 (1,034)	742.6 (965.1)	1,270 (1,150)	1,282 (1,057)	1,042 (1,087)
Observations	53	53	53	53	53	53	47	43	47	43	43
R ²	0.758	0.765	0.767	0.776	0.767	0.776	0.873	0.883	0.908	0.913	0.905



Coût domestique du conteneur importé

Econométrie sur données en coupe : DB 2014

- ❖ Prix du transport et logistique impacté par la distance.
- ❖ La structure du commerce compte. Le prix du conteneur importé est d'autant plus onéreux que la probabilité est forte qu'il revienne à vide.
- ❖ Les délais de livraison ajustés de l'impact des kilomètres du port jusqu'à la destination finale
- ❖ Les protections (BT et BNT) et le prix des services non échangeables (marché, rentes) alourdissent les facturations
- ❖ Qualité des infrastructures, hard et soft, portuaires et routières.

- ❖ **Le constat** : le transport et la logistique en Afrique sont onéreux. Moins chers qu'en Afrique centrale mais, bien *plus cher* que dans les autres régions
- ❖ **Les délais** de livraison pénalisent la compétitivité des entreprises.
 - Améliorer le camionnage: professionnalisation, flotte renouvelée, meilleures formations) application de la réglementation, usage de balises pour suivi des camions...
 - Améliorer la fluidité en douane: contrôles avec scanners, *fast track* pour ceux qui s'engagent à jouer le jeu...
 - Améliorer la qualité des infrastructures: entretien et pas nécessairement des investissements nouveaux

- ❖ **Le coût des facteurs.** Le prix des biens non échangeables est excessif. Elévation de la productivité ou ajustement du prix à la baisse (taux de change ?)
- ❖ Renforcement de la concurrence avec un meilleur fonctionnement de la bourse du transport
- ❖ Incitations-sanctions, moralisation des douanes et amélioration de l'efficacité de fonctionnement des ports (concurrence + réformes institutionnelles)
- ❖ Que penser de l'intégration des services (porte à porte) ?
Economies d'échelle et de gamme, mais attention sur la répartition des surplus entre producteurs et consommateurs ?



Monographie du corridor Abidjan- Ouagadougou.

- ❖ Les coûts de transaction liés aux retards dus aux points de contrôle ont un impact financier « direct » limité. Les « frais de route » montrent surtout la faiblesse dans l'exécution des tâches régaliennes.
- ❖ Un conteneur de 20 pieds est facturé 1 600 000 francs CFA contre 1 300 000 sur les corridors de Lomé et Tema, soit une différence de plus de 20 %. Sur ces montants, les « frais de route » représentent moins de 1 % sur l'axe d'Abidjan, de 1,2 % et 3 % sur Lomé et Tema.



Monographie du corridor Abidjan- Ouagadougou.

- ❖ Impact des dysfonctionnements qualitatifs des services de logistiques.
- ❖ Les surcoûts prennent différentes formes (attente au port ou à destination, pertes et vols non couverts par le TRIE (0,5 % de la valeur des marchandises = Chambres de commerce).
- ❖ L'hétérogénéité des agents prestataires est un facteur d'allongement des délais de livraison. Le recours à des intermédiaires (coxers) s'avère onéreux et pas toujours efficaces.
- ❖ Des coûts et des délais anormalement élevés...et incertains



Monographie du corridor Abidjan- Ouagadougou.

Voie Routière	Délai minimum	Délai moyen	Délai maximum
Débarquement du navire, sortie du port	1 jour	10 jours	18 jours
Transport terrestre et passage frontière	2 jours	4 jours	8 jours
Traitement au terminal Ouagadougou	2 jours	3 jours	6 jours
Total observé	5 jours	17 jours	32 jours

Source : A partir des informations collectées auprès de la CBC



Monographie du corridor Abidjan- Ouagadougou.

Voie Routière	Délai minimum	Délai moyen	Délai maximum
Débarquement du navire, sortie du port	1 jour	10 jours	18 jours
Transport terrestre et passage frontière	2 jours	4 jours	8 jours
Traitement au terminal Ouagadougou	2 jours	3 jours	6 jours
Total observé	5 jours	17 jours	32 jours

Source : A partir des informations collectées auprès de la CBC



Merci de
votre attention