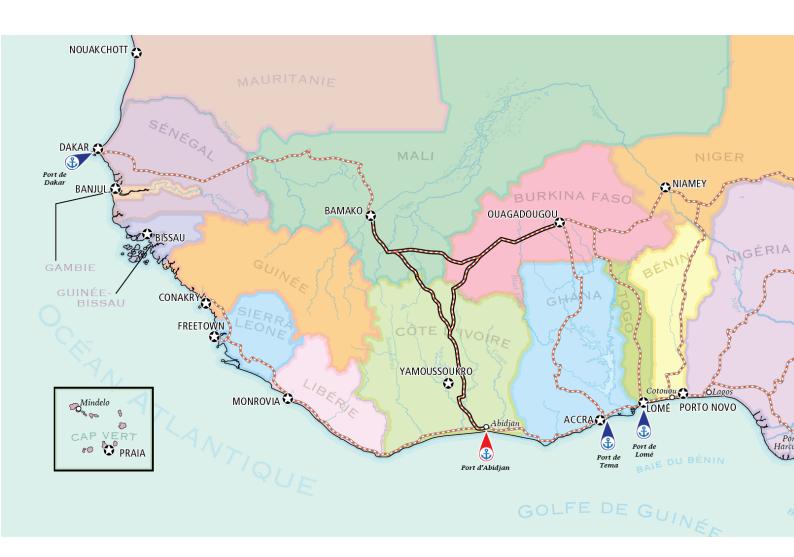


# « STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST



STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

# PORT D'ABIDJAN

Août 2019 | Dakar - Abidjan - Tema - Lomé







#### « STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST

## STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

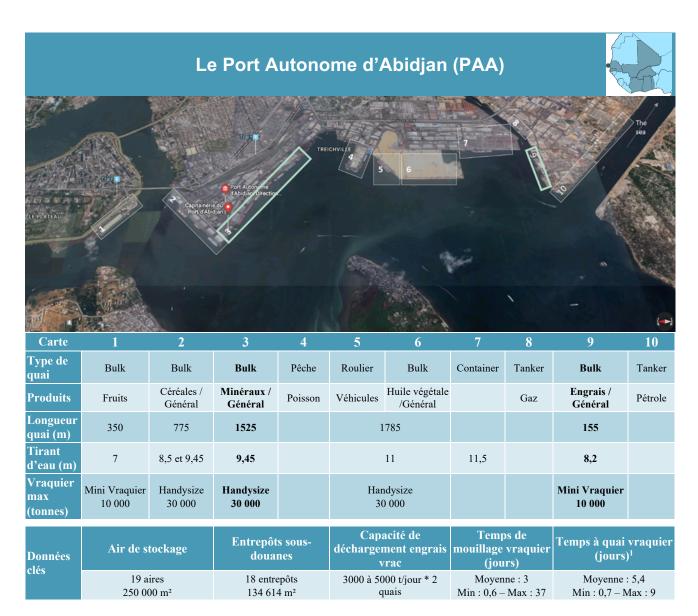
### PORT D'ABIDJAN

Août 2019 | Dakar – Abidjan – Tema – Lomé

Accord de coopération USAID No. 720624181000001

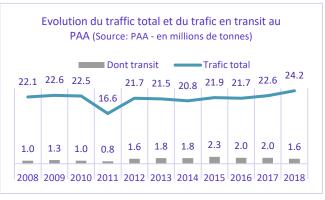
Le Projet Feed the Future « Stimuler la croissance par des systèmes d'intrants agricoles en Afrique de l'Ouest » (EnGRAIS) est l'un des nombreux programmes d'assistance supportés par le peuple Américain à travers l'Agence des Etats-Unis pour le Développement International (USAID).

Cette synthèse est rendu possible grâce au soutien généreux du peuple américain à travers Feed the Future, l'initiative des Etats-Unis contre la faim et la sécurité alimentaire dans le monde. Les continues sont la responsabilité de l'IFDC et ne reflètent pas nécessairement les vues de Feed the Future ou du Gouvernement des Etats-Unis.



Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) est le premier port de Côte d'Ivoire et le deuxième port d'Afrique de l'Ouest après le port de Lagos (Nigeria), avec un volume de marchandises totales traitées supérieur à 20 millions de tonnes depuis 2007 (et à l'exception de l'année de crise socio-politique de 2011).

La croissance du trafic maritime au PAA sur les 10 dernières années est assez faible (moins de 1%/an), même si une nette hausse a été observée en 2018 avec pour la première fois de l'histoire du port plus de 24 millions de tonnes. Le trafic en transit est par contre relativement réduit (moins de 7% du trafic total) et est plutôt en baisse sur les 4 dernières années.



<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Durée moyenne d'attente sur la période May 2018 à Mai 2019 pour le vrac sec (Dry bulk) d'après le site www.marinetraffic.com

Les importations d'engrais par le PAA ont évolué au cours des dernières années entre 350 000 et 550 000 tonnes/an dont en moyenne les deux tiers sont dédouanés à Abidjan et un tiers transite directement vers les pays de l'hinterland.

#### Forces du Port Autonomes d'Abidjan

L'une des forces du PAA est l'importance des exportations dans le trafic total. Les exportations représentent en moyenne plus de 30% des volumes qui passent par le port contre entre 6 et 21% pour les autres ports de la sous-région.

Cette importance relative des exportations permet de réduire légèrement les coûts de fret, notamment pour les containers pour lesquels les compagnies de

Importations d'engrais via le Port Autonome d'Abidjan (en milliers de tonnes)				
	2016	2017	2018	
Dédouanement Abidjan	321,9	299,5	228,7	
Transit hinterland	182,1	250,1	128,2	
Total	504,0	549,6	356,9	

Distance aux villes de l'hinterland (en km)				
Burkina	Faso	Mali		
Bobo-Dioulasso	Ouagadougou	Sikasso	Bamako	
799	1117	804	1177	

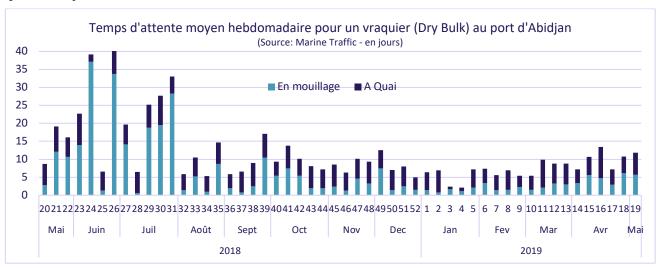
transport maritime peuvent proposer des tarifs plus avantageux sachant qu'elles ne devront pas les faire revenir à vide. Les exportations importantes en provenance des pays de l'hinterland permettent également de rationaliser les couts des transports terrestres qui sont basés sur des couts aller-retour des camions.

Un autre avantage du port d'Abidjan est clairement son positionnement géographique central au sein de la sous-région qui permet de réduire le coût du transport terrestre aussi bien vers le Mali que vers le Burkina. Plus particulièrement, Abidjan est le port depuis lequel les transports terrestres sont les plus courts et donc les moins onéreux pour atteindre Sikasso et Bobo-Dioulasso, grands centres commerciaux situés au centre ou à proximité d'importants bassins de production agricoles (bassins cotonniers du Sud du Mali et de l'Ouest du Burkina) à partir desquels se fait une importante distribution d'engrais.

Enfin un dernier avantage du PAA est la possibilité d'utiliser le chemin de fer pour le transport des engrais vers le Burkina Faso (déchargement possible à Bobo-Dioulasso et à Ouagadougou). Il s'agit du seul port qui bénéficie d'une ligne de chemin de fer active. Bien que l'expédition des engrais par voie ferroviaire implique deux manutentions supplémentaires (camion-train puis train camion) et provoque généralement des freintes (pertes de poids) plus importantes, elle peut se révéler compétitive notamment dans les périodes où l'offre de transport routier est réduite (période de traite du cacao et de la noix de cajou) et où le coût et les délais du transport par camion deviennent plus élevés. A noter que les marchandises en transit utilisant le chemin de fer ne sont pas soumises au paiement du Fond de Garantie Routier (0,5% de la valeur en Douane)

#### Faiblesses du Port Autonome d'Abidjan

La principale faiblesse du port autonome d'Abidjan est son encombrement qui est en moyenne plus important que celui des autres ports de la sous-région. Sur les 12 derniers mois, la moyenne d'attente des navires en mouillage était de 3 jours et à quai de 5,4 jours soit plus de 8,5 jours d'attente au total contre un peu moins de 7 jours en moyenne dans les autres ports où le temps d'attente moyen en mouillage est de 2,3 jours et celui à quai de 4,7 jours.



#### Procédures d'importation des engrais via le PAA

Ce schéma du processus d'importation synthétise les principales étapes à accomplir. Selon le choix des importateurs, tout ou seulement une partie de ces étapes peut être déléguée au transitaire contractualisé par l'importateur.

#### Avant signature du contrat d'importation

1.1 Agrément import. engrais (DGPSA1) Courrier - 300 000 F/3ans

1.2 Code importateur annuel (Min. Co.) Courrier - 30 000 F/an

1.3 Devis fournisseur En ligne

TVA<sup>2</sup> (DGPSA<sup>1</sup>) Courrier - 100 000 F/FDI

d'Importation-API (DGPSA via site GUCE<sup>3</sup>) En ligne - 5000 F/350t

1.4 Exonération de 1.5 Autorisation Préalable 1.6 Fiche de Déclaration d'Importation-FDI (GUCE<sup>3</sup>) En ligne - 500 000 F/FDI

#### **Avant embarquement**

2.1 Signature contrat d'importation Physique, courtier ou via banque

2.2 Contractualisation d'un transporteur maritime+Assurance4 Physique ou en ligne

2.3 Vérification de la conformité à l'embarquement par une société de contrôle agréée<sup>5</sup> avec inspection physique obligatoire pour les engrais - obtention d'un Certificat de Conformité (COC) Prestataire - Entre 0.3 et 0.4% du FOB

#### Pendant le transport maritime

3.1 Transmission Certificat de Conformité (COC) au  $VOC^6$ En ligne - Gratuit

3.2 Bordereau de Suivi de Cargaison (BSC) auprès de l'OIC7 En ligne - 90 EUR/BL (bulk)

3.3 Obtention d'un Rapport Final de Classification de Valeur (RFCV) au GUCE3 En ligne - Gratuit

3.4 Contrat transitaire8 et manutentionnaire portuaire En ligne ou physique -Tarifs négociés

3.5 Assurance locale pour la marchandise débarquée En ligne ou physique -0,15 à 0,3% du CIF

#### Au déchargement

4.1 Demande accostage du navire et démarches du consignataire9 puis accostage A la charge de l'armateur

4.2 Manutentions à bord (débarquement) A la charge de l'armateur (sauf si contrat de fret avec livraison à bord)

4.3 Echange connaissement (BL) du consignataire<sup>9</sup> vers le transitaire8 Physique

4.4 Manutentions terre (transport, mise en sac, stockage, chargement camions, etc. dans le port) Tarifs manutentionnaire

#### Dédouanement ou transit

5.1 Importation directe (dédouanement CI) Déclaration en douane via SYDAM (Sydonia world)-> Paiement Douanes<sup>10</sup> -> obtention Bon à Enlevé (BAE) En ligne + physique - Frais de douane<sup>10</sup>+HAD<sup>11</sup>

5.2 Transit direct (dédouanement au Mali ou BF) Déclaration EX3000/T1 (douanes CI+Mali/BF) via SYDAM ->Stockage magasin de transit<sup>12</sup>-> Paiement FGR<sup>13</sup>+pose balise GPS-> BAE En ligne + physique - 500F/tonnes(EMACI) +0,5% CIF+12500F/camion

Vers le marché national

Vers le marché de l'hinterland

#### Sortie du port et livraison

6.1 Livraison dans le port: dépotage et/ou chargement camions de l'importateur ou de son transporteur dans le port, sortie avec BAE Physique - Coût transport négocié

6.2 Livraison au magasin de l'importateur: (le transporteur maritime (containers), le transitaire ou le manutentionnaire terre livre l'importateur Physique - Coût inclus dans prestations

6.3 Livraison Mali ou BF: le transitaire gère le transport jusqu'au magasin de l'importateur - il règle les frais de douanes à la frontière terrestre. Physique - Coût inclus dans prestation transitaire

#### Notes sur le processus d'importation.

- <sup>1.</sup> DGPSA : Direction Générale des Productions et de la Sécurité Alimentaire du Ministère de l'Agriculture
- <sup>2.</sup> Exonération de la TVA: Elle est automatique lorsque le produit est classé dans la catégorie engrais (code HS 31) mais doit faire l'objet d'une demande expresse auprès de la DPVSA lorsqu'il s'agit d'ingrédients non spécifiques à la production d'engrais (Borax, Dolomie, etc.).
- <sup>3.</sup> <u>GUCE</u>: <u>Guichet Unique du Commerce Extérieur</u>, organisation sous-tutelle du Ministère du Commerce en charge de la simplification, de la compilation et du contrôle des différentes formalités d'importation relevant de différents ministères et services.
- <sup>4.</sup> Si le contrat d'importation est un contrat CIF, le transport et l'assurance maritime sont à la charge de l'exportateur (fournisseur), s'il s'agit d'un contrat FOB, c'est l'importateur qui contractualise transport et assurance.
- <sup>5</sup> Les <u>entreprises de contrôles agréées</u> par l'Etat ivoirien pour l'estimation de la conformité avant expédition des « produits sensibles » dont font partis les engrais sont Bureau Veritas, Cotecna Inspection, Intertek International, Société Générale de Surveillance (SGS).
- <sup>6</sup> <u>VOC</u> : Service de Vérification de la Conformité, Ministère du Commerce, chargé d'éviter l'importation de produit frauduleux.
- 7. OIC : Office Ivoirien des Chargeurs, établissement public à caractère industriel et commercial chargé de réguler l'offre et la demande de fret au niveau du Port Autonome d'Abidjan. Accès au BSC : <a href="https://www.oic.ci/source/fr/defaulte.php?rubrique=bsc">https://www.oic.ci/source/fr/defaulte.php?rubrique=bsc</a>
- 8. <u>Transitaire</u>: Structure chargée de la représentation de l'importateur au port pour tout ou partie des démarches à effectuer au port et auprès des douanes. Selon les contrats signés avec les importateurs, le transitaire peut gérer uniquement les formalités administratives auprès du consignataire, de l'autorité portuaire et des douanes ou bien assurer une partie de la manutention et du transport jusqu'au magasin de l'importateur. C'est notamment le cas lors du transit vers les pays de l'hinterland où le transitaire va gérer le transport au moins jusqu'à la frontière terrestre avec le Mali ou le Burkina et le dédouanement à cette frontière.
- <sup>9.</sup> <u>Consignataire</u>: Structure chargée de la représentation de l'affréteur (propriétaire navire) au port pour toutes les démarches à réaliser au port. Le transfert de la responsabilité du produit entre l'affréteur (transporteur) et l'importateur et la fin du contrat de transport se matérialise lors de l'échange de connaissement (également appelé échange de *Bill of Lading* ou en synthétique échange de BL) entre le consignataire et le transitaire représentant l'importateur.
- <sup>10</sup> Frais de Douanes : Les frais de douanes sont pratiquement homogènes au niveau de la CEDEAO (Tarif Extérieur Commun) et se composent d'un Prélèvement Communautaire (PC) de 0,5% de la valeur CIF; d'un Prélèvement de Solidarité (PS) également de 0,5% de la valeur CIF et d'une Redevance Statistique (RS) de 1% de la valeur CIF. Des Droits de Douanes (DD) à hauteur de 5% de la valeur CIF sont également prélevés sur les NPK déjà formulés mais pas sur les autres types d'engrais et d'ingrédients. A ces charges ad valorem, s'ajoutent des frais dit de Travail Supplémentaire (TS) payés aux Douanes à hauteur de 20.000 FCFA/déclaration en douane. Dans le cas spécifique de l'importation d'un container, des frais supplémentaires appelés Droits d'Inspection sont facturés pour le passage au scanner du container, ils se montent à 0,75% de la valeur CIF.
- 11. HAD: Honoraires Agréés en Douanes, il s'agit des honoraires du transitaire « agréé en douane » pour la réalisation des formalités de transit auprès du Consignataire, de l'OIC, de l'Autorité Portuaires et des Douanes. Ce sont des frais qui varient selon les transitaires, selon les tâches qui leur sont confiées et selon les volumes traités. Les HAD varient entre 1 et 2 USD/tonnes auxquels s'ajoutent les éventuels frais de manutention et de transport lorsque le transitaire en a la charge.
- <sup>12</sup> Magasins de transit : Ils sont gérés par les Entrepôts Maliens de Côte d'Ivoire (EMACI) pour le transit vers le Mali et par les Entrepôts Burkinabè de Côte d'Ivoire (EBCI) pour le transit vers le Burkina Faso. Ces structures prélèvent une Redevance pour les Coordinations des Activités de Transport (RCAT) de 500 FCFA/tonne sur le produit en transit.
- <sup>13</sup>. FGR: Fond de Garantie Routier, fond de garanti géré par les Chambres de Commerce et d'Industrie du pays où se situe le port et du pays de destination. Il sert de garantie à la Douane en cas de déversement de la

marchandise sans paiement des droits et taxes de Douanes lors du transport en transit entre le port et la destination finale, le prélèvement qui alimente ce fond est de 0,5% de la valeur CIF de la marchandise.

Durée du processus : entre le devis du fournisseur et la réception de la marchandise, de 1 à 4 mois !

#### Avant signature du contrat d'importation

**Obtention code importateur** : 1 à 2 jours. Obtention agrément : environ 1 mois, réalisé en amont de la campagne d'importation. **API et FDI** : 2 à 5 jours



#### **Avant embarquement**

De la signature du contrat d'importation au chargement du navire : 5 à 10 jours



#### **Pendant le transport maritime**

Durée de transport maritime : selon origine de 5 jours (Maroc) à 30 jours (Mer Noir, Chine)



#### Au déchargement

Entre l'arrivée du navire et le déchargement : 5 à 40 jours selon engorgement



#### Sortie du port et livraison

**Pour la mise en consommation locale** : entre le déchargement et la sortie du port: 10 à 25 jours

**Transit**: Entre le déchargement et la sortie du port: 20 à 45 jours + entre la sortie du port et la livraison au Mali ou au Burkina : 4 à 10 jours

#### Charges d'importations via le PAA

Le tableau ci-dessous concerne le cas le plus courant<sup>2</sup>, soit une importation en vrac avec conditionnement en port. Toutefois, dans le cas d'un mélange dans la ville portuaire, le produit est transporté en vrac jusqu'à l'usine ce qui réduit sensiblement les frais portuaires. Les prix de vente en Côte d'Ivoire sont estimés pour la zone Nord du pays (bassin cotonnier).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Les données présentées ci-dessous ne sont que des moyennes et ne concernent pas tous les processus d'importation. Une matrice de comparaison a été produite lors de l'étude et permet de réaliser des comparaisons plus complexes par port, par marché final et en fonctions des différentes modalités d'importation possibles. Elle donne aussi les valeurs minimales et maximales par étape en fonction des charges propres à chaque importateur, de la durée de stockage, du taux d'emprunt ou encore du prix d'achat de la matière première. Toutes les valeurs doivent être considérées comme des ordres de grandeurs qui peuvent varier en fonction du marché international des intrants, des taux de change, de l'offre et de la demande de transport sur les marchés nationaux ou encore des phénomènes de congestion de la chaine logistique, notamment au niveau du déchargement au port.

Les prix de vente au Burkina et au Mali sont estimés pour les zones de production pour lesquelles le port d'Abidjan est compétitif (région de Sikasso et de Bobo-Dioulasso).

Valeurs en USD/tonne	Produit simple	Produit complexe	Formulation Abidjan	Formulation Mali ou Burkina
valeurs en OSD/tonne	(import Urée, DAP, MAP, etc.)	(import NPK formulé à l'origine)	(imports 90% des ingrédients)	(imports 90% des ingrédients transit via PAA)
Prix FOB de référence	300	300	260	260
Fret maritime (vraquier) + Assurance	40	40	35	35
Prix CIF de référence	340	340	295	295
Charges portuaires	42	42	25	35
Transit routier				65
(Abidjan->Mali/BF)				
Dédouanement	8	22	7	7
Frais stockage et manutentions par l'importateur	10	10	35	25
Frais administratif et financiers de l'importateur	25	25	32	30
Marge d'importateur	30	30	30	30
Prix sortie magasin importateur/blender	455	469	429	487
Transport jusqu'à la zone de	->CI : 25	->CI : 25	->CI : 25	->Mali/BF : 10
distribution	->Mali/BF : 65	->Mali/BF : 65	->Mali/BF : 65	
Frais administratif et financiers distributeur	10	10	10	10
Marge distributeur	15	15	15	15
Prix sortie magasin distributeur	CI:505	CI : 519	CI: 479	
zone de production	Mali/BF: 545	<b>Mali/BF</b> : 559	Mali/BF: 519	Mali/BF: 522
Prix sortie magasin distributeur	CI : 14 650	CI: 15 050	CI: 13 900	
zone de production (en FCFA/sac de 50kg)	Mali/BF : 15 800	Mali/BF : 16 200	Mali/BF : 15 050	Mali/BF : 15 150

#### Projets et évolutions du PAA

#### 1) Elargissement et approfondissement du canal de Vridi (entrée du port) :

Le canal de Vridi par lequel transitent les navires entre la pleine mer et la lagune où se situe le port a été agrandi et approfondi entre 2015 et 2019. Cet élargissement a permis de faire passer la largeur du canal de 250 à 270 mètres et sa profondeur de 11,5 à 17,5 mètres. Ces travaux permettent désormais l'accès à des navires ayant un tirant d'eau de 15 m et une largeur de plus de 250 m. Pour compléter ces aménagements, un approfondissement le long du quai vraquier généraliste (2 sur la carte) est également prévu à l'horizon 2021. Il devrait permettre d'accueillir des navires de type Handymax pouvant transporter jusqu'à 60000 tonnes.

#### 2) Deuxième terminal à Container (TC2):

Un deuxième terminal à conteneurs (TC2) est en cours d'achèvement. Le TC2 aura une superficie de 37,5 ha et pourra traiter 1,5 million de Conteneur de 20' (CET) par an. Cette infrastructure supplémentaire

pourrait faire légèrement diminuer le coût de l'importation en container, ce qui aura un impact négligeable sur l'importation d'engrais car moins de 10% des volumes importés le sont en containers.

#### 3) Extension du port :

A plus long terme, et sans que des dates précises soient disponibles, des projets d'extension du port sont prévus sur de nouveaux sites à l'Ouest du port actuel : quartier de Yopougon et Ile Boulet notamment.

Recommandations pour l'importation d'engrais via le PAA Recommandations Générales

#### 1) Diminuer les temps d'attente des navires d'engrais :

WAFA, avec l'appui du Ministère de l'Agriculture de Côte d'Ivoire et de la CEDEAO, pourrait négocier avec le PAA une priorité d'accostage pour les navires transportant de l'engrais sur le quai minéralier (permettant l'accostage des vraquiers Handysize) par rapport aux autres produits minéraux (ciment, sable, etc.) pour lesquels les enjeux logistiques sont moindres (moins de saisonnalité).

## 2) Encourager le port avec le support de la Federmar dans la mise en place d'un plan d'action pour fluidifier la zone portuaire :

WAFA et les importateurs d'engrais devraient s'appuyer sur la Fédération maritime de Côte d'Ivoire (Ferdermar) pour soutenir un plan d'action global pour fluidifier la zone portuaire d'Abidjan.

#### 3) Réfection du quai Siveng :

Ce quai qui est en grande partie dédié à l'importation d'engrais mériterait de nombreux aménagements afin de maximiser son potentiel et en améliorer l'accès tant par voie maritime que terrestre.

#### 4) <u>Diminuer les couts de transport terrestre</u> :

WAFA pourrait faciliter des accords tripartis entre Transporteurs routiers, Entreprises exportatrices (Coton, Cacao, Cajou, etc.), et acteurs de la filière engrais (importateurs et distributeurs) pour rationaliser les couts de transports des marchandises notamment en réduisant les voyages à vide.

#### Recommandations spécifiques

#### 1) Concevoir un dispositif de suivi de la logistique portuaire au niveau du WAFA :

WAFA pourrait confier à un analyste interne ou externe la réalisation d'un rapport mensuel sur la situation logistique. En combinant l'analyse des données sur le coût du Fret maritime (données Argus, courtiers en Fret, etc.) et des données sur le temps de passage au port des navires (marinetraffic.com), le rapport pourrait permettre d'anticiper sur les charges et les risques logistiques pour les différents importateurs. Il pourrait également inciter les importateurs à organiser des négociations groupées lorsqu'un risque ou un problème commun les touche ou va les toucher.

#### 2) Négocier un créneau d'importation prioritaire sur le terminal vraquier :

WAFA devrait négocier avec Sea Invest (gestionnaire du Terminal vraquier) et la Communauté portuaire un créneau de priorité pour l'importation d'engrais qui pourrait permettre de réduire le temps et les frais de passage au port à une période précise de l'année (par exemple Janvier) et dont pourraient bénéficier tous les importateurs (ivoiriens et de la sous-région) à conditions de s'engager à l'avance sur un volume minimum. Cela permettrait de pouvoir réaliser des importations par vraquiers de type Handysize (25 000 à 30 000 t) sans subir le risque d'importantes surestaries.

#### 3) Organiser une négociation groupée pour l'investissement de Sitarail (train) dans des wagons-bennes :

L'intérêt du train pour l'expédition d'engrais vers le Nord de la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso est aujourd'hui limité par les importantes ruptures de charge que provoquent ce mode d'acheminement (bateau->mise en sac->camion->train->camion) et les pertes de poids qu'elles provoquent. La mise en place de wagons-bennes hermétiquement fermés pourrait permettre de réduire ces ruptures de charges et même de réaliser la mise en sac au niveau des ports secs. La disponibilité de wagons-bennes est un investissement que le groupe Bolloré pourrait supporter avec un support des Etats ivoirien et burkinabè et de leurs Partenaires Techniques et Financiers si la demande est soutenue par un grand nombre d'opérateurs. Cette solution pourrait réduire les coûts du transit et les aléas liés au marché du transport routier.

