

ROYAUME DU MAROC



MINISTÈRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES
ET DE LA RÉFORME DE L'ADMINISTRATION



DEPF Policy Africa

SEPTEMBRE 2020

Direction des Etudes et des Prévisions Financières



LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES DANS LA FAÇADE ATLANTIQUE DE L'AFRIQUE

- DU MAROC AU NIGÉRIA -

BOUCHRA EL GUEROUANI



/Table des matières

INTRODUCTION	6
1. ANALYSE DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORT MARITIME DANS LES PAYS DE LA FAAMAN	7
1.1. LE TRAFIC MARITIME : UNE ÉVOLUTION TIRÉE PAR LES IMPORTATIONS	7
1.2. UN TRAFIC INÉGALEMENT RÉPARTI ENTRE LES PAYS	8
1.3. L'EXPANSION DU TRAFIC CONTENEURISÉ À DES VITESSES DIFFÉRENTES	10
1.4. FAIBLE CONNECTIVITÉ MARITIME	12
1.5. LA FLOTTE MARCHANDE, UN MAILLON FAIBLE DU TRANSPORT MARITIME DANS LES PAYS DE LA FAAMAN	15
2. ANALYSE DU TRAFIC MARITIME DE LA FAAMAN PAR PRINCIPAUX PRODUITS	16
2.1. TRAFIC EXPORT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)	16
2.2. TRAFIC EXPORT DU PÉTROLE BRUT	17
2.3. TRAFIC IMPORT DU CHARBON	19
2.4. TRAFIC EXPORT DU PHOSPHATE ET DES PRODUITS CONNEXES	21
2.5. TRAFIC IMPORT DU CIMENT ET DU CLINKER.....	25
2.6. TRAFIC EXPORT DU MINÉRAI DE FER ET DE LA BAUXITE.....	28
2.7. TRAFIC IMPORT DES CÉRÉALES	30
CONCLUSION	33
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	38

/Liste des graphiques

Graph 1 : Evolution de l'indice moyen du volume des échanges commerciaux par région africaine (année de base 2000) ..7	7
Graph 2 : Evolution de l'indice du volume des échanges commerciaux par pays.....8	8
Graph 3 : Evolution du trafic maritime par pays (en Mt) et la répartition du trafic maritime par pays (en %).....8	8
Graph 4 : Evolution du trafic maritime du Maroc et du Nigéria par type* (en millions de tonnes).....9	9
Graph 5 : Evolution du trafic maritime du Maroc et du Nigéria par type de conditionnement (en Mt /%).....9	9
Graph 6 : La structure du trafic maritime par pays sur la période 2011-2015, et la répartition du trafic de 10 transbordement dans les pays de la FAAMAN (2011-2015)..... 10	10
Graph 7 : Evolution du débit portuaire conteneurisé des pays de FAAMAN (en 1000 EVP)..... 10	10
Graph 8 : Evolution du débit portuaire des principaux ports à conteneurs de la FAAMAN (En EVP 12	12
Graph 9 : Evolution de la connectivité maritime dans les pays de FAAMAN (en matière de LSBCI) en 2019 14	14
Graph 10 : Evolution de la flotte maritime par type de navire 15	15
Graph 11 : Evolution du volume (en Mt) et de la structure (par pays) du trafic export du GNL nigérian 17	17
Graph 12 : Évolution de la production, de l'exportation et des prix du pétrole brut..... 18	18
Graph 13 : Evolution de la structure du trafic maritime du pétrole brut par continent et par pays 18	18
Graph 14 : Evolution des sources de l'électricité dans les pays de la région..... 19	19
Graph 15 : Evolution du trafic import du charbon du Maroc..... 20	20
Graph 16 : Evolution du trafic maritime de la branche des phosphates au Maroc (en Mt) 21	21
Graph 17 : L'activité de l'OCP par port..... 23	23
Graph 18 : Evolution du trafic maritime de la roche de phosphate par destination 23	23
Graph 19 : Evolution du trafic maritime des engrais par destination 24	24
Graph 20 : Evolution du trafic import du soufre et du trafic export de l'ACP par destination..... 25	25
Graph 21 : Evolution du trafic du Ciment dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et au Maroc sur la période 2013-2017 (en 1000 tonnes)..... 26	26
Graph 22 : Cumul du trafic import du ciment et du clinker des principaux pays par région de provenance (en kt)/période 2015-2017 26	26
Graph 23 : Les exportations marocaines du clinker par pays (en 1000 tonnes) 27	27
Graph 24 : Evolution du trafic maritime du fer par pays (en MT et en %) 28	28
Graph 25 : Evolution du trafic maritime de la bauxite par pays (en MT) 29	29
Graph 26 : La production des céréales en MT (Moyenne de la période 2013-2017) 30	30
Graph 27 : Le trafic import des céréales en MT (Moyenne de la période 2013-2017)..... 31	31
Graph 28 : Trafic import du blé et du Riz par partenaire en MT (Moyenne / période 2013-2017)..... 32	32

/Liste des schémas

Schéma 1 : les opérateurs portuaires dans l'Afrique de l'ouest et au Maroc.....	11
Schéma 2 : Processus de transformation du phosphate et le trafic maritime correspondant à chaque étape	21

/Liste des tableaux

TABLEAU 1 : LA CONNECTIVITÉ MARITIME BILATÉRALE DES PAYS DE LA FAAMAN EN 2019.....	14
TABLEAU 2 : TOP 20 DES PARTENAIRES BILATÉRAUX MARITIMES DES PRINCIPAUX PAYS DE LA FAAMAN (EN MATIÈRE DE LSBCI) EN 2019.....	14
TABLEAU 3 : LES INSTALLATIONS PORTUAIRES RELATIVES AU SECTEUR DU PHOSPHATE PAR PORT.....	22
TABLEAU 4 : IMPLANTATIONS DU SECTEUR DU CIMENT MAROCAIN EN AFRIQUE	27

INTRODUCTION

La quête d'une intégration régionale et internationale de l'Afrique a amené les pays du continent à mettre en place des programmes et des stratégies visant à assoir les jalons d'une Afrique développée et intégrée, où les populations et les économies africaines tirent pleinement profit des gisements d'opportunités dont regorge le continent. C'est ce dont témoigne la création récente de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECA), qui a pour ambition d'édifier un espace intégré de création de richesse, permettant autant de mobiliser les complémentarités intra-africaines que d'améliorer substantiellement l'insertion du continent dans le système mondialisé.

Néanmoins, cette ambition se heurte à plusieurs obstacles dont principalement le déficit patent en matière d'infrastructures de transport, qui demeurent, malgré les efforts consentis, le parent pauvre de l'intégration économique en Afrique. En effet, l'amélioration de l'interconnectivité des pays africains par des réseaux routiers et ferroviaires améliorerait l'intégration régionale de l'Afrique en favorisant la circulation des personnes et des marchandises dans et entre les pays africains. Le développement du transport maritime, appuierait le processus de transformation et de restructuration de l'économie africaine pour une meilleure insertion dans les chaînes de valeur mondiales.

Certes, le transport maritime est le moteur principal du commerce mondial puisque plus de 80% des échanges commerciaux se fait par voie maritime¹. La contribution de l'Afrique au commerce maritime demeure faible, soit 5,7% du trafic maritime mondial en 2017. Cette part est sans commune mesure avec les atouts distinctifs de l'Afrique, avec un littoral donnant accès à trois façades maritimes (atlantique, indienne, et méditerranéenne), regroupant 38 pays (soit plus de 70% des pays du continent)².

Pour cerner les contours de la problématique du transport maritime, en tant que levier de développement et d'intégration régionale et internationale en Afrique, le présent Policy Africa dresse un panorama d'ensemble sur le transport maritime des pays de la façade atlantique de l'Afrique de l'Ouest allant -du Maroc au Nigéria - (FAAMAN)³. Il vise, en particulier, à mettre en exergue les principales caractéristiques du trafic maritime au sein de cette zone, moyennant une analyse comparative de la performance portuaire et maritime. Sur la base des enseignements déduits, ce Policy Africa a permis d'esquisser quelques pistes de réflexion en termes d'approches rénovées de coopération à promouvoir par les pays de FAAMAN, en vue de leur permettre de densifier leurs échanges commerciaux par voie maritime et en faire un levier d'accélération de l'intégration économique régionale et continentale.

¹ CNUCED « ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2018 », 2018.

² C'est la façade atlantique qui est la plus étendue (du Maroc à l'Afrique du Sud). Elle comprend 23 pays côtiers répartis en deux sous-façades maritimes: façade Nord constituée de 14 pays côtiers du Maroc au Nigéria (appartenant à l'Afrique du nord et l'Afrique de l'ouest), et la façade Sud comprend 9 pays côtiers du Cameroun à l'Afrique du Sud (appartenant à l'Afrique centrale et l'Afrique australe).

³ Ce groupe se constitue de 12 pays de l'Afrique de l'ouest (Nigéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Sénégal, Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Bénin, Togo, Sierra Leone, et Cap vert), et 2 pays de l'Afrique du nord (le Maroc et la Mauritanie).

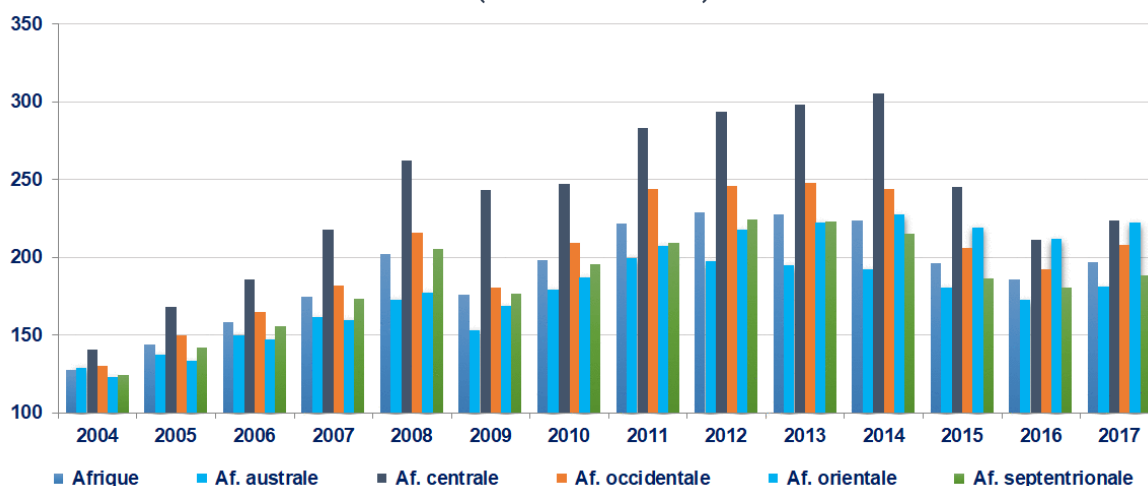
1. Analyse de la performance du transport maritime dans les pays de la FAAMAN

Considérer les ports comme de simples infrastructures nécessaires au transit des personnes et des marchandises serait réducteur quant à leur véritable rôle économique et social. Bien au contraire, ceux-ci s'érigent en de véritables plateformes industrielles et commerciales aux effets déterminants sur la compétitivité et l'attractivité des pays. Les pays de la FAAMAN sont autant concernés par cette réalité et s'inscrivent pleinement dans l'objectif de mobiliser le potentiel de leur transport maritime, par le biais de la résorption des différentes contraintes auxquelles ces pays sont confrontés en la matière.

1.1. LE TRAFIC MARITIME : UNE ÉVOLUTION TIRÉE PAR LES IMPORTATIONS

Le besoin en transport maritime de l'Afrique est croissant, tel qu'il est reflété par l'évolution de l'indice du volume des exportations et des importations⁴. Un accroissement qui a dépassé celui constaté dans les économies en développement de l'Amérique, de l'Asie (jusqu'au 2014), et de l'Europe. L'évolution de l'indice des échanges extérieurs de l'Afrique s'est inscrite dans une tendance baissière depuis 2014 pour devenir inférieur à celui de l'Asie. Ce recul est dû principalement au fort repli de l'indice de l'Afrique centrale depuis 2015, et dans une moindre mesure à celui de l'Afrique de l'ouest.

Graph 1 : Evolution de l'indice moyen du volume des échanges commerciaux par région africaine (année de base 2000)



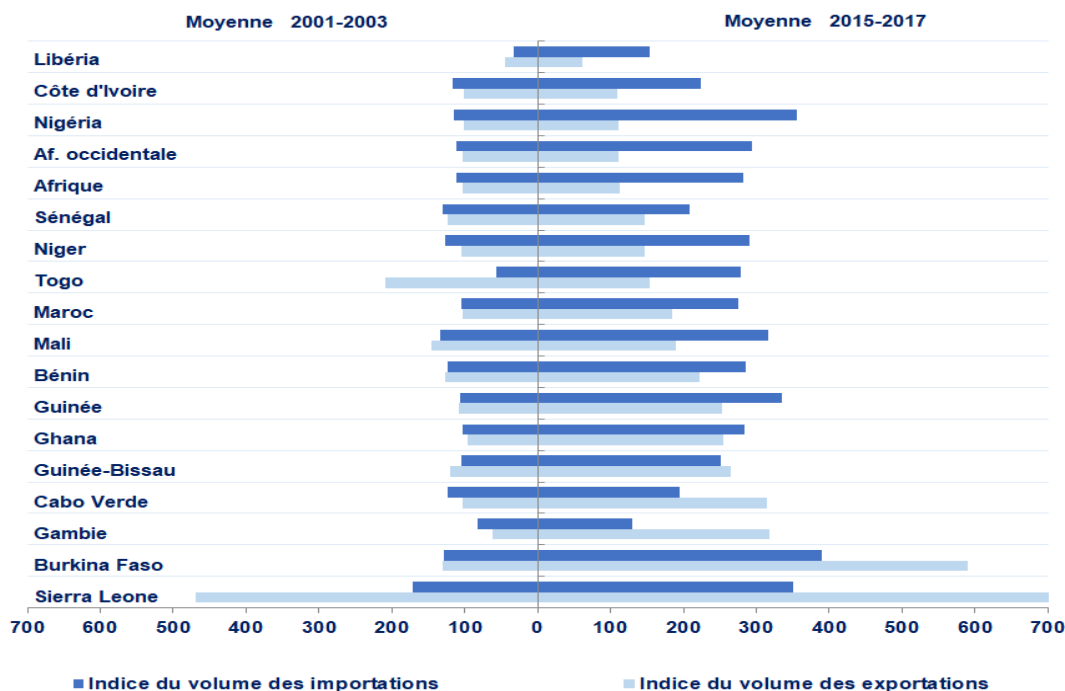
Source : Elaboration DEPF, Données CNUCED

En effet, les pays de l'Afrique centrale sont généralement les mieux positionnés en matière de cet indice, et ce, depuis plusieurs années avec une performance distinguée du Tchad. Les pays de l'Afrique de l'ouest, quant à eux ont enregistré ces dernières années une amélioration de l'indice du volume des échanges extérieurs, notamment le Burkina Faso qui a pu devancer les principaux pays de l'Afrique centrale en 2017 dont l'indice total s'élevait à 1069 contre 1000 au Congo. Néanmoins, cet indice demeure inférieur à 1578 affiché par le Tchad en 2015.

L'évolution de cet indice sur la période 2001-2017 a connu deux tendances différentes. D'ailleurs, hors la Sierra Leone et le Togo qui ont eu au début de la période un indice du volume d'exportations (indice moyen 2001-2003) supérieur à celui d'importations, la composition de l'indice de tous les autres pays était répartie presque à parts égales entre l'indice des exportations et celui des importations. A la fin de cette période (2015-2017), c'est l'indice du volume des exportations qui l'emporte pour cinq pays à savoir la Sierra Leone, le Burkina Faso, la Gambie, le cap vert, et dans une moindre mesure la Guinée-Bissau, alors que pour d'autres pays, y compris le Maroc cette évolution a été liée à l'indice du volume d'importations.

⁴ L'indice du volume = le volume de la période courante / la valeur aux prix courants de la période de base.

Graphe 2 : Evolution de l'indice du volume des échanges commerciaux par pays



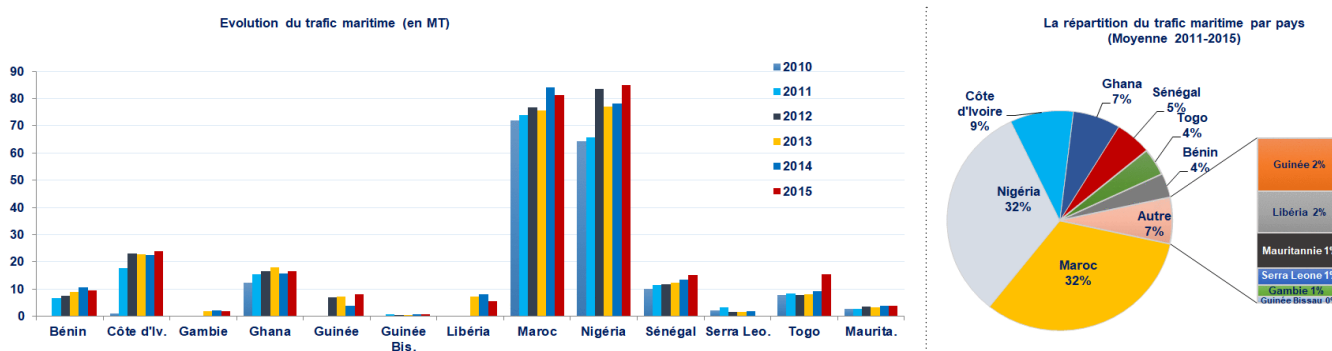
Source : Elaboration DEPF, Données CNUCED

1.2. UN TRAFIC INÉGALEMENT RÉPARTI ENTRE LES PAYS

L'analyse de la répartition par pays du trafic maritime de la FAAMAN fait ressortir trois groupes distincts.

Le premier groupe se compose de deux pays à savoir le Maroc et le Nigéria qui se démarquent par leur poids dans le trafic maritime total des pays du littoral atlantique ouest africain entre le Maroc et le Nigéria. En effet, le trafic maritime a atteint 78 MT en moyenne entre 2011-2016 pour chacun des deux pays, il se compose majoritairement du trafic import entre 62% et 64 %. Les deux pays représentent 64% du trafic maritime total.

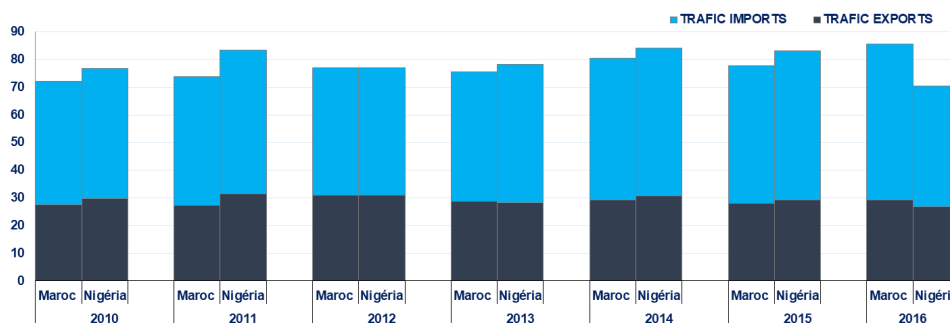
Graphe 3 : Evolution du trafic maritime par pays (en Mt) et la répartition du trafic maritime par pays (en %)



Source : Elaboration DEPF, Données des autorités portuaires des pays

La structure du conditionnement des trafics maritimes marocain et nigérian révèle certaines ressemblances qui se manifestent par une prédominance du trafic vracier dont les parts respectives s'élèvent à 75% et à 71% sur la période 2012-2016. Quant aux parts du trafic conteneurisé, elles s'élèvent respectivement à 16% et 14% au moment où elles atteignent 14% et 11% pour les marchandises générales. Néanmoins, une différence conséquente existe lorsque l'on compare la structure du trafic vracier qui est à hauteur de 82% du vrac liquide au Nigéria contre seulement 34% au Maroc.

Graphe 4 : Evolution du trafic maritime du Maroc et du Nigéria par type* (en millions de tonnes)

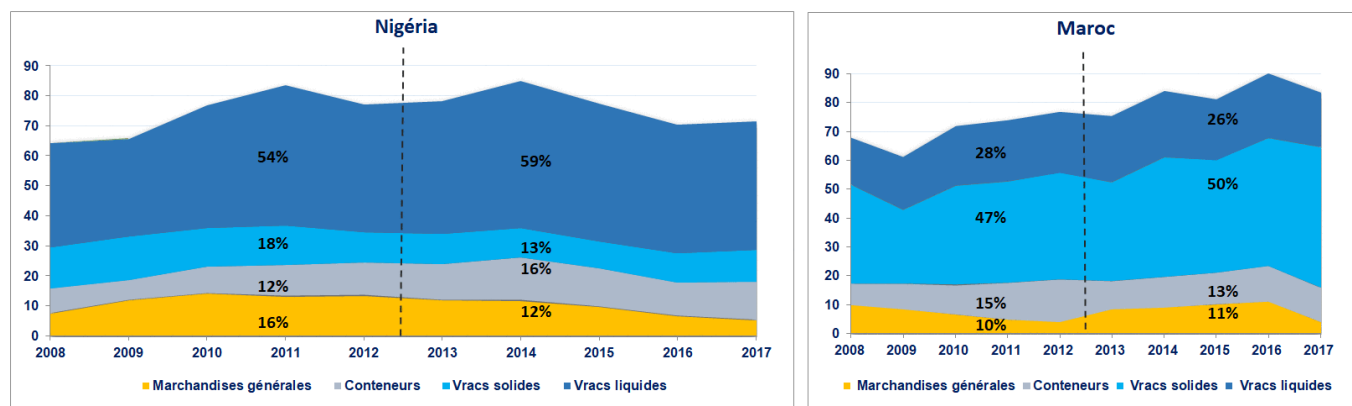


Source : Elaboration DEPF, Données Agence Nationale des Ports du Maroc (ANP) et Nigerian Port Authority du Nigéria (NPA)
 *Hors transbordement pour le Maroc, et hors pétrole brut pour le Nigéria

S'agissant du deuxième groupe, qui contribue à hauteur de 29% au trafic maritime, il se compose de cinq pays : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Sénégal, le Togo et le Bénin. Leur trafic maritime se situe entre 5 MT et 25 MT. Le trafic de ces pays est soutenu par le trafic transit pour d'autres pays notamment ceux d'hinterland. En effet, le Bénin est le premier pays en termes du trafic transit avec un tonnage de 5,5 MT soit 63% du trafic maritime du pays sur la période 2011-2015, suivi du Togo (2,7Mt, 28%), du Sénégal (1,9 Mt ; 15%) et de la Côte d'Ivoire (1,7 MT ; 8%).

Et enfin **le groupe de pays les moins contributeurs au trafic maritime qui regroupe** : la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, la Gambie, la Sierra Leone, et la Guinée Bissau, dont le trafic moyen est inférieur à 5MT sur la période 2011-2015, et leur part totale est de 7%.

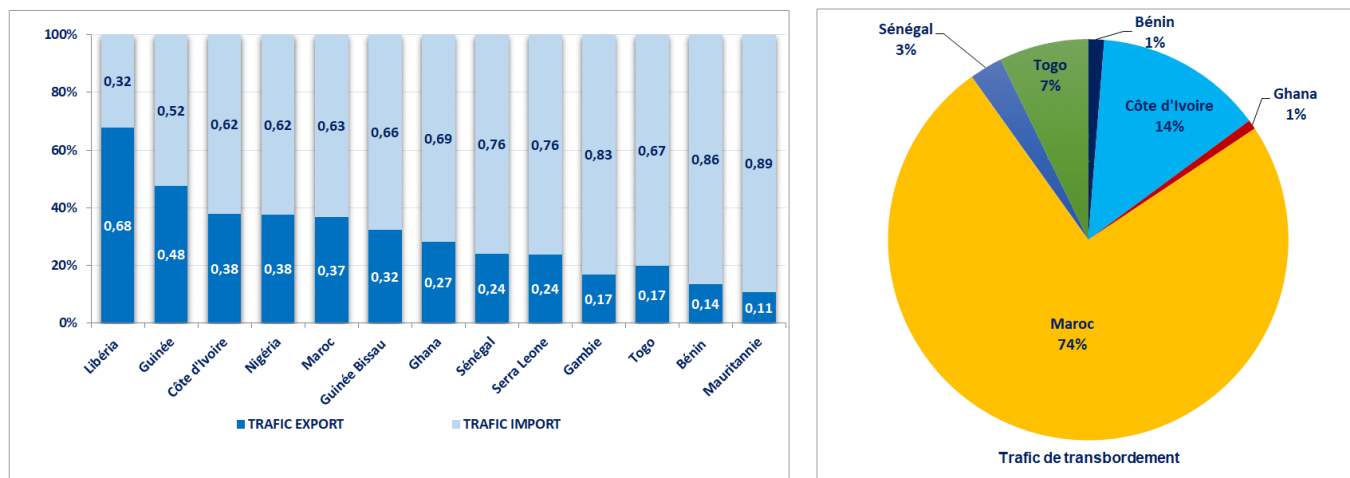
Graphe 5 : Evolution du trafic maritime du Maroc et du Nigéria par type de conditionnement (en Mt /%)



Source : Elaboration DEPF, Données Agence Nationale des Ports du Maroc (ANP) et Nigerian Port Authority du Nigéria (NPA)

Le trafic maritime des pays de la FAAMAN est majoritairement tributaire de l'import avec une contribution moyenne de 68% sur la période 2011-2015 contre 32% pour le trafic export. En effet, exception faite du Libéria dont le trafic maritime se compose principalement du trafic export avec un taux de 68%, ces taux pour les autres pays ont atteint entre 11% et 48%. Ces pays n'ont pas développé le trafic de transbordement qui demeure faible dans cette région, soit une moyenne annuelle de 33 Mt sur la période 2011-2015 grâce, notamment à la part du Maroc qui représente les deux tiers de ce trafic, suivi de la Côte d'Ivoire (14%) et du Togo (7%).

Graphe 6 : La structure du trafic maritime par pays sur la période 2011-2015, et la répartition du trafic de transbordement dans les pays de la FAAMAN (2011-2015)

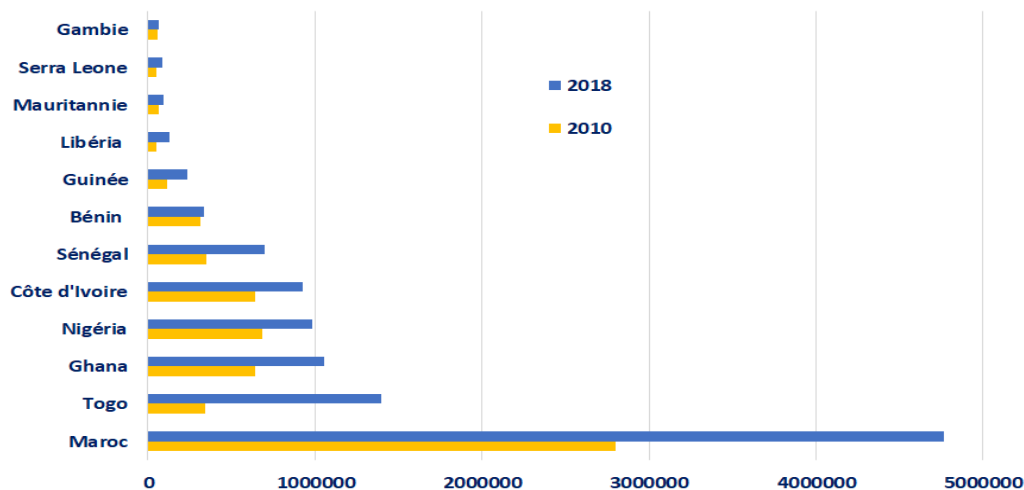


Source : Elaboration DEPF, Données des autorités portuaires des pays

1.3. L'EXPANSION DU TRAFIC CONTENEURISÉ À DES VITESSES DIFFÉRENTES

Le débit portuaire⁵ de la côte africaine du Maroc au Nigéria s'élève à 10,8 MEVP en 2018 contre 6,1 MEVP en 2010, soit un TCAM de +7,3%. Le Maroc a contribué à hauteur de 44% à ce débit avec environ 4,8 MEVP en 2018 contre 2,8 MEVP en 2010, enregistrant ainsi un TCAM de +6,9%. Le Togo vient au deuxième rang après le Maroc avec un débit de 1,4 MEVP grâce à sa forte progression sur la période 2010-2018 (+19,3%). Le Ghana est le troisième pays qui a réalisé un trafic supérieur à 1 MEVP en 2018 (+6,4%).

Graphe 7 : Evolution du débit portuaire conteneurisé des pays de FAAMAN (en 1000 EVP)

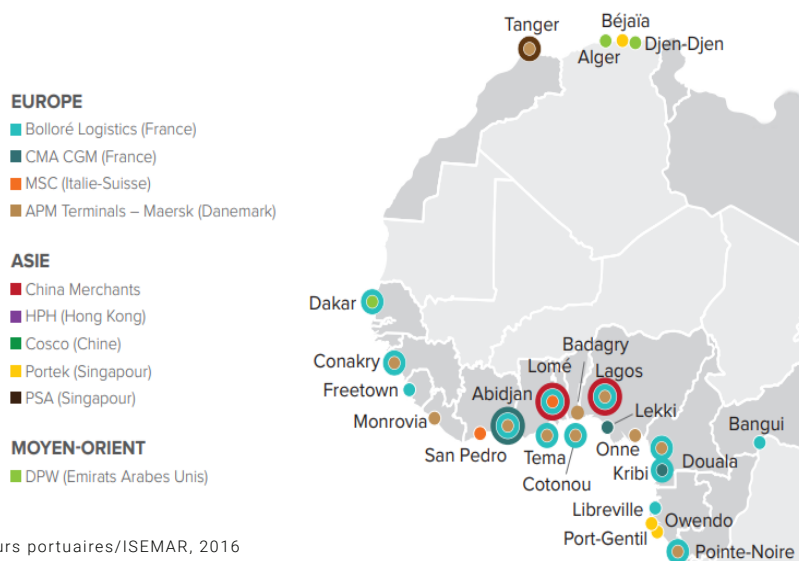


Source : Elaboration DEPF, Données de la CNUCED

Il est important de souligner que cette région enregistre au cours des dernières années l'émergence de la conteneurisation pour s'arrimer à la réalité du commerce international qui se fait de plus en plus par les conteneurs. Ainsi, une transformation radicale s'est produite dans la majorité des ports pour abriter des terminaux à conteneurs. Cette dynamique est tributaire de plusieurs opérations de concessions au profit exclusivement des opérateurs étrangers.

⁵ Le débit portuaire est le nombre total de conteneurs manutentionnés par ports, exprimé en équivalent vingt pieds (EVP). Un EVP est l'unité de volume équivalente à un conteneur standard multimodal d'une longueur de vingt pieds, utilisé pour le chargement, le déchargement, le repositionnement et le transbordement. (cette description est donnée par la CNUCED).

Schéma 1 : les opérateurs portuaires dans l'Afrique de l'ouest et au Maroc



Source : Opérateurs portuaires/ISEMAR, 2016

Sur ce segment, le port marocain Tanger Med est de loin le plus performant de la région. Il a franchi le cap de 3,47 millions d'EVP en 2018 surpassant ainsi sa capacité nominale de 3 MEVP (qui correspond à 51,3 Mt dont 73% est un trafic de transbordement) contre 1,8 million d'EVP en 2010 (soit 27 Mt dont 82,5% est un trafic de transbordement). Il y'a lieu de noter qu'avec la mise en service des nouveaux terminaux en 2019, la capacité de Tanger Med est passée actuellement à 9 MEVP.

En deuxième place vient le port de Lomé au Togo qui a enregistré de très bonnes performances ces dernières années en passant d'environ 340 mille EVP en 2010 à 1,4 million EVP en 2018, soit une croissance de +311%, se positionnant ainsi à la tête des ports ouest africains à conteneurs. Ceci est la résultante d'énormes efforts déployés au cours de la dernière décennie par l'Autorité Portuaire consistant en la mise en place d'un vaste programme de réhabilitation des infrastructures du Port et d'extension de ses capacités pour faire du port de Lomé un véritable hub du circuit de distribution en Afrique de l'Ouest et une première plateforme de transbordement de la région. Constituée de deux terminaux à conteneurs dont le premier est le Togo terminal construit en partenariat entre le Togo et le groupe Bolloré. Des travaux d'extension du port de Lomé, avec la construction du troisième quai (mis en service en 2014) d'une longueur de 450 m, ont porté la longueur du Togo Terminal à 950 mètres linéaire pour 458 millions d'Euros. La capacité de ce terminal est de 1 100 000 EVP.

Le deuxième terminal est la darse/Lomé Container Terminal (LCT), qualifiée de port privé, mis en service en décembre 2014. Il dispose d'un quai de 1050 m de long⁶. L'Etat togolais a confié, dans le cadre d'un contrat de concession de 35 ans, la réalisation de cette darse à la Société Lomé Container Terminal (LCT) - détenue à 50/50 par China Merchants Holdings (CMHI) et Global Terminal Limited (GTL), acquis en 2012 par la Terminal Investment Limited (TIL) - pour un coût total estimé à 325 millions d'euros financé par un consortium d'institutions d'investissement et développement⁷. En outre, une deuxième phase des travaux a été lancée portant sur la réalisation d'un quai de 1350 m par le groupe Terminal Investment Limited (TIL), filiale du groupe italo-suisse MSC (Mediterranean Shipping Company). Ce dernier s'est engagé en 2019 à investir 500 millions d'euros sur les dix prochaines années afin de porter la capacité du port de Lomé à 4 millions de conteneurs.

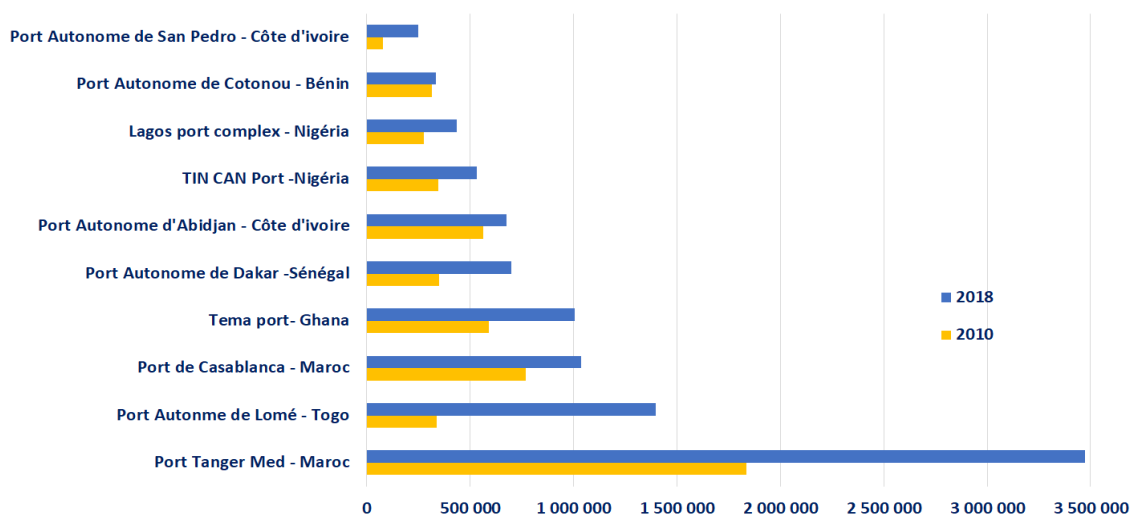
Le port de Casablanca est le deuxième port marocain après Tanger Med, et le 3^{ème} port à conteneurs au niveau de la région. En 2018, le port a franchi la barre de 1 million EVP. Le nombre des conteneurs manutentionnés s'est élevé à 1,04 MEVP correspondant à plus de 10 millions de tonnes soit 33% du trafic du port.

Le quatrième port à conteneurs est le port de Tema à Ghana, qui a également réalisé une performance de 1MEVP en 2018, contre 590 mille conteneurs traités en 2010.

⁶ Ces projets concernent : i) L'extension du quai minéralier ; ii) La délocalisation des parks de vente de véhicules ; iii) La construction du chemin de fer ; iv) la construction d'un port sec à l'intérieur du pays et la réalisation d'une liaison ferroviaire en vue de rapprocher davantage les marchandises des opérateurs économiques des pays du Sahel.

⁷ Ce consortium est mené par la Société Financière International (SFI / IFC), et composé de la SFI (75 millions €), la BAD (60 millions €), de la Française PROPARGO (30 millions €), de la Néerlandaise FMO (25 millions €), du Fonds de l'OPEC pour le Développement International OFID (19 millions €), et de l'Allemande DEG – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (16 millions €).

Grphe 8 : Evolution du débit portuaire des principaux ports à conteneurs de la FAAMAN (En EVP)



Source : Elaboration DEPF, Données des autorités portuaires des pays et CNUCED (Sénégal et Bénin)

Le port de Lagos au Nigéria, qui était le premier port ouest africain, a été détrôné par le port de Lomé en 2017 pour se positionner au deuxième rang à l'échelle de l'Afrique de l'ouest, et troisième rang de la façade atlantique de l'Afrique du Maroc au Nigéria. En effet, le débit portuaire des conteneurs au port de Lagos est passé de 1,35 MEVP en 2011 à 1,6 MEVP en 2014 pour dégringoler à 1,05 MEVP en 2017⁸. Cette piètre performance s'explique par plusieurs facteurs dont notamment « le temps moyen d'immobilisation des conteneurs y est d'environ 3 semaines, contre 1 à 2 semaines dans les ports béninois, ghanéens et togolais, délai qui se répercute sur le temps de rotation des navires (5 jours), bien supérieur aux 48 heures recommandées par l'Organisation Maritime Internationale. A Lagos, le déficit de capacité portuaire entraîne une congestion importante côté mer, et le manque d'infrastructures routières desservant les terminaux de conteneurs engendre des embouteillages où les camions sont souvent immobilisés pendant plusieurs heures, à l'arrivée comme au départ. »⁹ En conséquence les compagnies de transport maritime déchargent leurs marchandises à destination du Nigéria dans les ports des pays voisins et plus particulièrement le port de Cotonou (Bénin) et le port de Lomé (Togo), ce qui fait que « 50% des porte-conteneurs, selon le président de la Shippers' Association Lagos, dont l'arrivée était initialement prévue au Nigéria y sont redirigés. Beaucoup de ces marchandises sont enregistrées dans leur pays d'arrivée avant de traverser la frontière illégalement par la route; elles ne sont donc ni enregistrées, ni taxées par le Nigéria »¹⁰.

1.4. FAIBLE CONNECTIVITÉ MARITIME

Les pays côtiers de l'Afrique de l'ouest sont faiblement connectés au réseau maritime mondial. D'ailleurs, l'indice de la connectivité maritime¹¹ ne s'est que modestement amélioré sur la période 2006-2019 pour se situer à des niveaux inférieurs à 25¹². Le Togo est le seul pays qui a enregistré une évolution favorable de son indice passant ainsi de 13,6 en 2006 à 29 en 2019, et par conséquent de son classement mondial du 69^{ème} rang au 58^{ème} rang. En effet, ce pays est actuellement le 5^{ème} et le 1^{er} en matière de la connectivité maritime respectivement à l'échelle du continent et de l'Afrique de l'ouest au détriment de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Nigéria.

Force est de constater que la performance maritime du Togo ne pourrait que se consolider dans les prochaines années dans le cadre du Plan national de développement (PND) du Togo qui a fait du développement de la compétitivité portuaire et maritime un objectif de haute importance pour l'Etat Togolais. D'ailleurs, le PND 2018-

⁸ Etant donné l'hétérogénéité des données relatives au port de Lagos et des différences entre les sources nationales et les sites et rapports internationaux (CNUCED, et autres), nous avons opté (dans ce paragraphe) pour les données du cabinet maritime Dynamar, publiées dans le rapport « West Africa Container Trades (2018) » - et cité par l'agence Ecofin- et qui entend vraisemblablement par le port de Lagos tous les ports du Nigéria. Dans le graphique 8, nous avons fait la distinction entre les principaux ports à conteneurs du Nigéria à savoir Lagos Port complex et TIN CAN port, en se basant sur les données et les informations du Nigerian Ports Authority publiées Handbook 2018/19.

⁹ « Les infrastructures portuaires au Nigéria » Ambassade de France au Nigeria, Service Economique Régional d'Abuja, Décembre 2016.

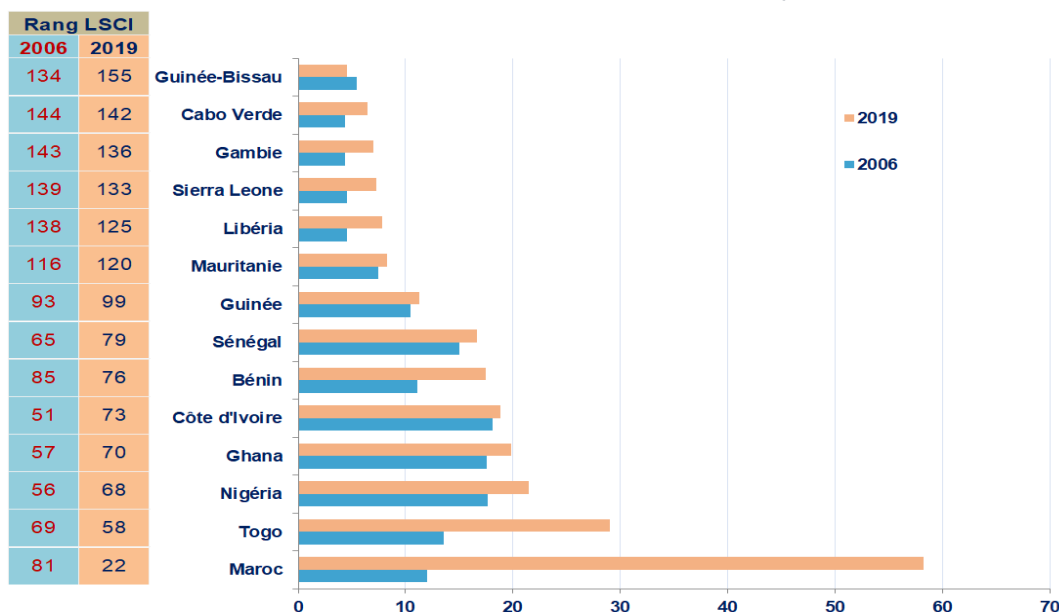
¹⁰ Idem.

¹¹ L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) offre une mesure du niveau d'intégration des pays dans les réseaux internationaux des transports maritimes de ligne. Il se calcule sur la base de cinq composantes : nombre de navires, capacité des conteneurs, dimensions maximales des navires, nombre de services et nombre de compagnies qui déploient des navires porte-conteneurs dans le port du pays en question.

¹² Cet indice se fonde sur la valeur maximale pour l'année 2006, qui est de 100, correspondant à celle de la Chine. Voir <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

2022 s'articule autour de trois axes stratégiques dont le premier consiste à mettre en place un hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région, à travers, notamment, « la capitalisation sur la modernisation récente des infrastructures portuaires en tirant plus de valeur ajoutée en matière de services offerts afin d'en faire le port le plus efficace de la sous-région en optimisant ses opérations ; renforcer son rôle comme port de transbordement de la sous-région et première source d'approvisionnement de l'hinterland et des pays voisins en améliorant la connectivité ; et le préparer pour une croissance saine et soutenable en améliorant l'efficacité de sa gestion. Par ailleurs, le gouvernement entend développer également des ports secs multimodaux »¹³.

Graphe 9 : Evolution de la connectivité maritime dans les pays de FAAMAN



Source : Elaboration DEPF, Données de la CNUCED

Le Maroc est également un pays qui a parcouru un long chemin en matière du développement de sa connectivité maritime. Il est le deuxième à l'échelle du continent africain (après l'Egypte) avec un score de 58 (sur 152 pour la Chine), et le 22^{ème} à l'échelle mondiale (contre le 81^{ème} rang en 2006). En effet, cette bonne performance du Maroc est le corollaire de grands efforts d'investissements entrepris sur les vingt dernières années dont la principale manifestation est la mise en service en 2007 du port Tanger Med I. La position du Maroc est appelée à se reconforter dans les années à venir après la mise en service de Tanger Med II en 2019, qui a confirmé le positionnement du complexe portuaire Tanger Med en tant que hub logistique mondial, connecté à 186 ports mondiaux dans 77 pays¹⁴.

A la faible performance des pays de l'Afrique de l'ouest en matière de leur connectivité maritime mondiale, s'ajoute leur faible intégration maritime intra régionale. D'ailleurs, l'indice de la connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers (LSBCI)¹⁵ entre les pays de la région est très faible (dont la moyenne pour l'année 2019 est 0,25) ce qui reflète le faible niveau des échanges commerciaux intrarégionaux.

¹³ République togolaise « Plan National de Développement (PND) 2018-2022 », Août 2018.

¹⁴ Tanger Med offre des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700000 camions et 1 million de véhicules. Il constitue une plateforme industrielle pour plus de 900 entreprises qui représentent un volume d'affaires annuel de 7 300 millions d'euros dans différents secteurs tel que l'automobile, l'aéronautique, la logistique, le textile et le commerce.

¹⁵ LSBCI mesure le niveau d'intégration de deux pays dans les réseaux internationaux des transports maritimes de ligne. Il comprend 5 composantes. Pour toute paire de pays A et B présents dans l'échantillon, le LSBCI est calculé en prenant compte du:

- 1) Nombre de transbordements requis pour aller du pays A au pays B ;
- 2) Nombre de connexions directes communes aux pays A et B ;
- 3) Nombre de connexions communes par paire de pays nécessitant un seul transbordement ;
- 4) Niveau de concurrence quant aux services maritimes réguliers qui desservent le transport entre les pays A et B ;
- 5) Taille du plus grand navire opérant sur l'itinéraire le moins dense qui relie le pays A au pays B.

Tableau 1 : La connectivité maritime bilatérale des pays de la FAAMAN en 2019

	Partenaires													Indice moyen			
	Bénin	Cap Vert	Côte d'Ivoire	Gambie	Ghana	Guinée	Guinée-Biss	Libéria	Maroc	Mauritanie	Nigéria	Sénégal	Sierra Leon	Togo	2019	2006	VAR
Bénin		0,19	0,34	0,19	0,37	0,29	0,17	0,20	0,39	0,21	0,36	0,28	0,19	0,36	0,27	0,24	↑
Cap vert	0,19		0,19	0,17	0,20	0,19	0,24	0,17	0,27	0,25	0,20	0,19	0,17	0,20	0,20	0,19	↑
Côte d'Ivoire	0,34	0,19		0,19	0,36	0,29	0,17	0,25	0,38	0,20	0,36	0,33	0,24	0,35	0,28	0,30	↓
Gambie	0,19	0,17	0,19		0,19	0,25	0,16	0,24	0,27	0,24	0,19	0,19	0,24	0,19	0,21	0,22	↓
Ghana	0,37	0,20	0,36	0,19		0,27	0,17	0,25	0,39	0,21	0,39	0,32	0,20	0,36	0,28	0,28	↑
Guinée	0,29	0,19	0,29	0,25	0,27		0,17	0,27	0,33	0,19	0,23	0,29	0,26	0,30	0,26	0,28	↓
Guinée-Bissau	0,17	0,24	0,17	0,16	0,17	0,17		0,16	0,18	0,22	0,17	0,17	0,16	0,17	0,18	0,20	↓
Libéria	0,20	0,17	0,25	0,24	0,25	0,27	0,16		0,29	0,18	0,20	0,20	0,26	0,24	0,22	0,22	↑
Maroc	0,39	0,27	0,38	0,27	0,39	0,33	0,18	0,29		0,29	0,39	0,34	0,28	0,37	0,32	0,24	↑
Mauritanie	0,21	0,25	0,20	0,24	0,21	0,19	0,22	0,18	0,29		0,21	0,26	0,18	0,21	0,22	0,24	↓
Nigéria	0,36	0,20	0,36	0,19	0,39	0,23	0,17	0,20	0,39	0,21		0,32	0,19	0,36	0,28	0,27	↑
Sénégal	0,28	0,19	0,33	0,19	0,32	0,29	0,17	0,20	0,34	0,26	0,32		0,19	0,32	0,26	0,29	↓
Sierra Leone	0,19	0,17	0,24	0,24	0,20	0,26	0,16	0,26	0,28	0,18	0,19	0,19		0,20	0,21	0,22	↓
Togo	0,36	0,20	0,35	0,19	0,36	0,30	0,17	0,24	0,37	0,21	0,36	0,32	0,20		0,28	0,26	↑

Source : Elaboration DEPF, Données de la CNUCED

En effet, c'est le Maroc qui affiche l'indice le plus élevé de la région (0,32). Il y a lieu de signaler que le Maroc a bien progressé sur la période 2006-2019, passant du 7^{ème} au premier rang. Le Togo, le Bénin, et le Ghana ont également vu leurs LSBCI s'améliorer et ce, au détriment de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et de la Guinée. Comparativement aux autres pays de l'Atlantique, avec un indice moyen de 0,248 (en 2019), les pays de la FAAMAN sont moins connectés entre eux par rapport aux pays africains de la façade Sud de l'atlantique¹⁶ (0,277) ainsi que ceux de la façade Atlantique de l'Amérique latine¹⁷ (0,284).

Tableau 2 : TOP 20 des partenaires bilatéraux maritimes des principaux pays de la FAAMAN (en matière de LSBCI) en 2019

Maroc	Togo	Côte d'Ivoire	Bénin	Ghana	Nigéria	Sénégal
Belgique 0,64	Chine 0,44	Espagne 0,4	Espagne 0,41	Espagne 0,41	Espagne 0,43	Espagne 0,37
France 0,64	Singapour 0,44	Belgique 0,39	Chine 0,39	Belgique 0,41	Chine 0,41	France 0,36
Espagne 0,63	Corée 0,43	France 0,38	Singapour 0,39	Chine 0,4	France 0,41	Italie 0,35
Royaume-Uni 0,63	Sri Lanka 0,42	Italie 0,38	Maroc 0,39	Royaume-Uni 0,4	Belgique 0,4	Belgique 0,35
Pays-Bas 0,62	Espagne 0,41	Royaume-Uni 0,38	Malaisie 0,38	Singapour 0,39	Singapour 0,4	Royaume-Uni 0,34
Allemagne 0,61	Afrique du Sud 0,4	Maroc 0,38	Belgique 0,38	France 0,39	Italie 0,4	Maroc 0,34
Chine 0,61	France 0,39	Chine 0,37	France 0,38	Malaisie 0,39	Malaisie 0,4	Côte d'Ivoire 0,33
Italie 0,59	Royaume-Uni 0,39	Singapour 0,37	Sri Lanka 0,37	Maroc 0,39	Royaume-Uni 0,4	Pays-Bas 0,33
États-Unis 0,58	Italie 0,38	Malaisie 0,36	Pays-Bas 0,37	Nigéria 0,39	Maroc 0,39	Nigéria 0,32
Malaisie 0,57	Belgique 0,38	Ghana 0,36	Corée 0,37	Sri Lanka 0,38	Ghana 0,39	Togo 0,32
Émirats arabes 0,56	Malaisie 0,38	Nigéria 0,36	Ghana 0,37	Italie 0,37	Corée 0,38	Ghana 0,32
Corée 0,55	Maurice 0,37	Pays-Bas 0,36	Émirats arabe 0,36	Bénin 0,37	Sri Lanka 0,38	États-Unis 0,3
Singapour 0,55	Maroc 0,37	Togo 0,35	Royaume-Uni 0,36	Émirats arabe 0,36	États-Unis 0,37	Portugal 0,3
Égypte 0,53	Allemagne 0,37	Sri Lanka 0,35	Nigéria 0,36	Inde 0,36	Émirats arabe 0,37	Chine 0,29
Oman 0,53	Pays-Bas 0,36	Bénin 0,34	Inde 0,36	Côte d'Ivoire 0,36	Inde 0,36	Singapour 0,29
Hong Kong 0,52	Nigéria 0,36	Allemagne 0,34	Taiwan 0,36	Taiwan 0,36	Bénin 0,36	Corée 0,29
Arabie saoudite 0,51	Ghana 0,36	États-Unis 0,33	Togo 0,36	États-Unis 0,36	Côte d'Ivoire 0,36	Guinée 0,29
Sri Lanka 0,5	Bénin 0,36	Sénégal 0,33	États-Unis 0,36	Allemagne 0,36	Afrique du Sud 0,36	Allemagne 0,28
Taiwan 0,5	Taiwan 0,35	Namibie 0,31	Afrique du Sud 0,36	Togo 0,36	Togo 0,36	Malaisie 0,28
Portugal 0,5	Côte d'Ivoire 0,35	Corée 0,31	Portugal 0,35	Afrique du Sud 0,35	Portugal 0,35	Bénin 0,28

Source : Elaboration DEPF, Données de la CNUCED

¹⁶ Cette sous-zone comprend 9 pays côtiers : le Cameroun, le Gabon, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la Guinée Equatoriale, l'Angola, le Sao Tomé-et-Principe, la Namibie et l'Afrique du Sud.

¹⁷ Il s'agit de l'Argentine, le Brésil, le Guyana, le Suriname, l'Uruguay, et le Venezuela.

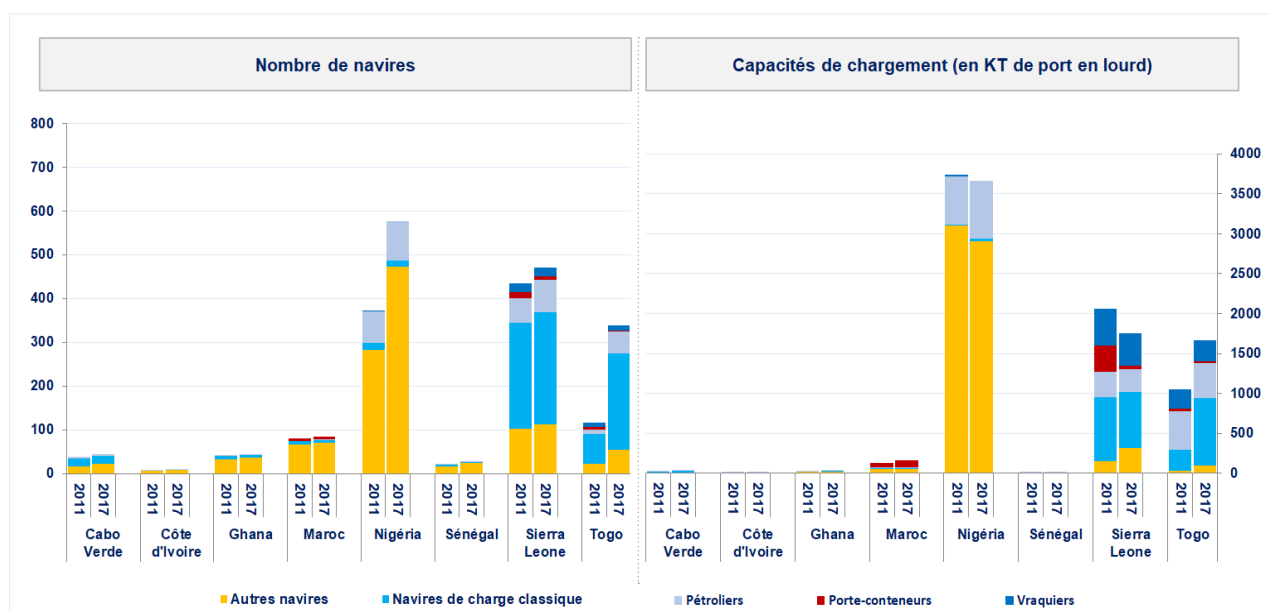
Généralement la connectivité bilatérale des pays de la FAMAAN est faible même avec les autres pays du monde. L'indice le plus élevé est celui du Maroc (0,64 en 2019) avec ses partenaires européens (Belgique et France). L'Espagne est le premier partenaire maritime pour 12 pays avec des indices qui varient entre 0,40 (la Côte d'Ivoire) et 0,26 (la Guinée Bissau).

1.5. LA FLOTTE MARCHANDE, UN MAILLON FAIBLE DU TRANSPORT MARITIME DANS LES PAYS DE LA FAAMAN

La taille de la flotte marchande est un autre aspect négatif de l'Afrique de l'ouest dans le commerce et le transport maritimes. Seul le pavillon du Libéria fait l'exception en tant que pavillon de complaisance¹⁸. Il est le troisième mondial à l'immatriculation après le Panama et les îles Marshall (2018). Le nombre des navires inscrits au registre libérien a atteint 3321 navires en 2018 (contre 2812 navires en 2011) représentant ainsi 3,5% de la flotte mondiale et 11,6% du tonnage mondial (en tonnes de port en lourd (TPL) en 2018), et respectivement 68% et 97% à l'échelle régionale (Afrique de l'Ouest). En effet, hors le Libéria, la contribution des autres pays de la région (y compris le Maroc), au tonnage mondial est insignifiante.

Le faible nombre des navires battant pavillons ouest africains et marocain traduit en quelque sorte leur manque d'attractivité sur plusieurs volets : régime de propriété et d'hypothèques, droit du travail, protection sociale, fiscalité, régime pénal à bord, normes de construction, sécurité, effectifs minima et qualification des équipages, etc.¹⁹

Graph 10 : Evolution de la flotte maritime par type de navire



Source : Elaboration DEPF, Données de la CNUCED

¹⁸ Le rapport propriété/ immatriculation en TPL est de 0,1% pour le Libéria en 2017 contre 56% pour le Maroc et 130% pour le Nigéria.

¹⁹ Pierre Angelelli, « La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe », 2012 <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00697681/document>.

2. Analyse du trafic maritime de la FAAMAN par principaux produits

En raison de la faible participation du continent en général dans la division internationale du travail, et par conséquent sa faible intégration aux chaînes de valeur mondiales, le transport maritime des marchandises en Afrique est resté étroitement lié au trafic des matières premières, notamment, d'origine minérale. Ainsi, les produits pris en compte dans cette section se déclinent en quatre groupes à savoir les combustibles fossiles (GNL, pétrole, charbon), les métaux (fer et bauxite), l'industrie minière et dérivés (ciment, phosphate et engrais) et les produits agricoles (céréales)²⁰.

2.1. TRAFIC EXPORT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)

Le Nigéria requiert une grande importance sur les marchés gaziers africain et international. Il représente 20% et 28%, respectivement, de la production et de l'exportation du GNL à l'échelle africaine, et 7% des exportations mondiales en 2017. Le poids du Nigéria est également extrêmement important dans la région (FAAMAN) dans la mesure où sa contribution aux exportations du gaz s'élève à plus de 95%. Le trafic export du GNL nigérian a atteint 19,2 millions de tonnes en moyenne sur la période 2014-2017 contre 14 millions de tonnes sur la période 2005-2008, soit une augmentation globale de 37%.

La production et l'exploitation du GNL au Nigéria se font par la société Nigeria LNG Limited²¹ (NLNG). Cette dernière gère et exploite une flotte de 23 navires affrétés à long terme à six trains²². Les 23 navires sont utilisés selon une programmation intégrée, et sont au terminal NLNG de Bonny, au Nigéria, pour effectuer des livraisons hors navire destinées à des acheteurs situés en Europe, en Amérique du Sud, dans le golfe du Mexique, y compris des ports situés au Mexique et aux États-Unis, au Moyen-Orient et en Asie. La flotte nigériane se compose de 13 navires appartenant à la filiale de NLNG, Bonny Gas Transport (BGT), 8 navires de BW Gas²³ (tous les transporteurs sont de type membrane²⁴), et de 2 navires de l'opérateur Nippon Yusen Kaisha (NYK)²⁵.

Il y a lieu de signaler que la flotte mondiale de méthaniers compte 563 navires en 2018 d'une capacité totale opérationnelle de 79,6 millions m³. Cette flotte devrait s'élargir compte tenu du carnet de commandes de méthaniers qui compte 138 unités à fin 2018. Le coût d'affrètement pour un méthanier de 160.000 m³ a doublé depuis 2017 pour s'établir à 88.692 dollars par jour²⁶. Le nombre des pays récipiendaires et le volume du GNL chargé au Nigéria ont connu de fortes variations sur la période 2005-2017. D'ailleurs, la quantité du trafic a plus que doublé passant de 9,2 MT en 2005 à 19,7 MT en 2018 et ce, suite aux ouvertures de trois nouveaux trains de liquéfaction (T4 et T5) en 2006 et (T6) en 2008, d'une capacité nominale annuelle de 4,1 MT chacun. Néanmoins, la production et l'expédition du GNL a connu des périodes difficiles imputables aux forces majeures à cause par exemple d'incidents survenus à l'usine de Bonny et du retard de la production commerciale du train 4, l'interruption d'approvisionnement en gaz d'alimentation dans le delta du Niger en 2009 suite à l'arrêt de l'usine de traitement du gaz de Soku - la principale usine de gaz du Nigeria - et dont le redémarrage s'est traduit par une augmentation des exportations nigérianes du GNL de 54% en 2010.

²⁰ Pour identifier les principaux produits pour la FAAMAN, nous avons utilisé la base de données des Nations-Unies relative au commerce des ressources de la terre (<https://resourcetrade.earth/>). En effet, selon un processus descendant, et pour chaque catégorie de produits (Produits combustibles, les mines et l'industrie minières, les métaux, et les produits agricoles), les principaux produits - en tonnage et par flux (import et export) - ont été identifiés, ainsi que les principaux importateurs et exportateurs pour chaque principal produit. Une fois le couple (principal produit, principal pays) est identifié, nous avons eu recours aux données et statistiques nationales produites par des départements ministériels, autorités portuaires, opérateurs économiques, etc, qui constituent des parties prenantes dans la branche à laquelle appartient le principal produit identifié, et ce dans le but de mieux comprendre l'évolution du trafic maritime de chaque produit, et de cerner les stratégies (de production, de commerce, et des infrastructures) qui ont impacté cette évolution.

²¹ Nigeria LNG Limited a été constituée le 17 mai 1989 (dans l'île de Bonny) en tant que société à responsabilité limitée pour exploiter les vastes ressources en gaz naturel du Nigéria et produire du gaz naturel liquéfié (GNL) et des liquides de gaz naturel (LGN) destinés à l'exportation. La société appartient à quatre actionnaires, à savoir le gouvernement fédéral du Nigéria, représenté par la Nigerian National Petroleum Corporation (49%); Shell (25,6%); Total Gaz Electricite Holdings France (15%) et le groupe italien ENI (10,4%).

²² « L'usine NLNG comprend 6 sites de liquéfaction d'une capacité nominale de 22,2 MT/an, (mises en service entre 1999 et 2008) et de 4 réservoirs de stockage d'une capacité totale de 336800 m³ » Source : « The LNG industry » GIIGNL 2019 annual report, April 2019.

²³ Sièges à Oslo et à Singapour.

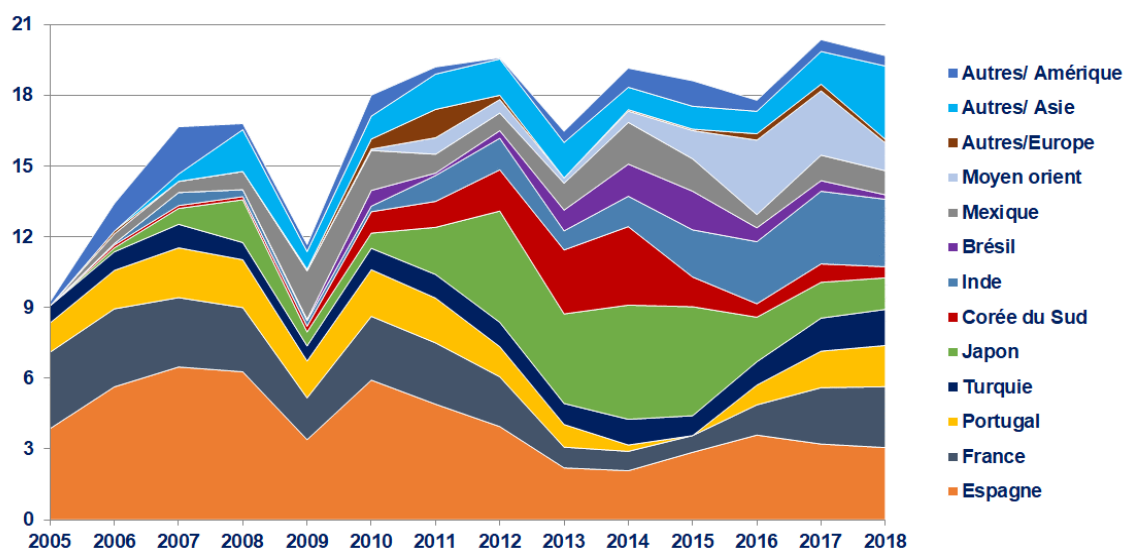
²⁴ Système d'isolation des cuves de GNL dans les navires.

²⁵ <http://www.nlng.com/Our-Company/Pages/Shipping.aspx>.

²⁶ Source : « The LNG industry » GIIGNL 2019 annual report, April 2019.

Au fil des années, la demande mondiale adressée au Nigéria en matière de GNL a augmenté et les partenaires se sont diversifiés. En effet, en 2005, cinq pays seulement ont importé le GNL nigérian à savoir l'Espagne (3,9 MT), France (3,2 MT), le Portugal (1,2 MT), la Turquie (0,7 MT) et les États-Unis (0,2 MT), contre 15 pays en 2010 et 22 pays en 2018. La structure de l'offre nigériane en GNL montre que le Nigéria s'est orienté vers la multiplication de ses partenaires de manière à diminuer sa dépendance vis-à-vis de ses anciens clients européens et profitant, également, de la hausse de la demande de l'Asie du sud-est, d'où la baisse du volume du GNL nigérian expédié vers ces pays pour s'afficher à une moyenne de 7,3 MT sur la période 2015-2018 contre 11,2 MT sur la période 2005-2008.

Graph 11 : Evolution du volume (en Mt) et de la structure (par pays) du trafic export du GNL nigérian



Source: Les rapports annuels d'International Group of Liquefied Natural Gas Importers (GIIGNL) : "THE LNG INDUSTRY" des années de 2005 à 2019

En revanche, les commandes issues du continent asiatique et notamment du Japon, de la Corée du Sud et de l'Inde ont connu une prolifération, et le volume moyen exporté est passé à 7,3 MT au lieu de 1,5 MT respectivement sur les deux périodes. Le continent américain est aussi une destination qui est montée en puissance avec des partenaires permanents que sont le Mexique et le Brésil (depuis 2009), et l'Argentine (depuis 2011) et ce, malgré le recul de la demande provenant des États-Unis. Le Moyen Orient prend, depuis 2010, de plus en plus d'importance que ce soit en termes de la quantité exportée (0,1 MT en 2010 contre 3,2 MT en 2016) et du nombre de pays (un seul pays qui est le Koweït en 2010 à quatre pays en 2018 avec l'ajout de la Jordanie, de l'Égypte, et des Emirats Arabes Unis).

2.2. TRAFIC EXPORT DU PÉTROLE BRUT

La région FAAMAN produit 25% de la production de l'Afrique en pétrole brut en 2017²⁷, un poids prépondérant grâce exclusivement à la production du Nigéria qui s'élevait à 754,265²⁸ millions de barils de pétrole brut et condensats²⁹. Cette production a été réalisée par 44 compagnies de production dans trois régions pétrolières abritant 26 terminaux dont 21 terminaux sont offshores comprenant 15 unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO)³⁰ et 6 unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO). Il s'agit de la région de l'ouest de Warri qui compte 10 terminaux dont 8 sont offshores, la région de l'est (sous la supervision du port Harcourt) qui compte 11 terminaux de pétrole brut dont 8 terminaux sont offshores, et enfin la région de Lagos qui comprend cinq plateformes offshores. Il y'a lieu de souligner que la production pétrolière du Nigéria est destinée essentiellement à l'exportation, dont la part sur la période 2010-2017 oscillait entre 93% (en 2011) à 98,5% (en 2015).

²⁷ Calculé à partir des données de « BP Statistical Review of World Energy » <http://www.bp.com/statisticalreview>.

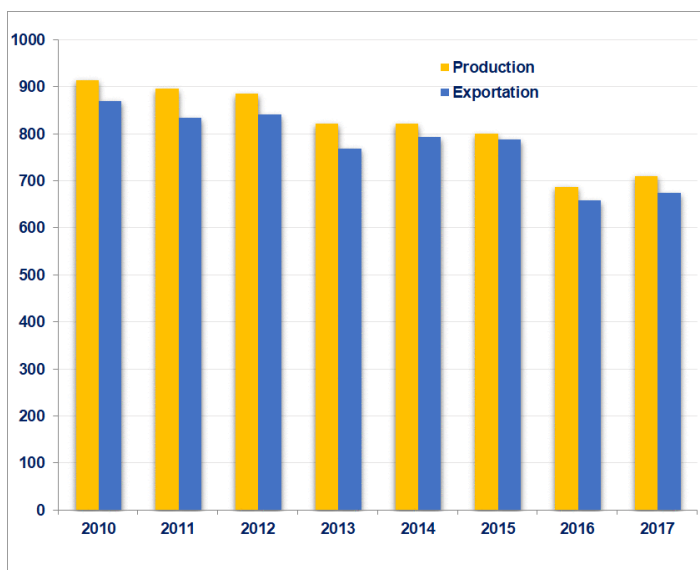
²⁸ Département des ressources pétrolières du Nigéria : « 2017 Nigerian Oil and Gas Industry Annual report ».

²⁹ Mélange liquide d'hydrocarbures légers obtenu suite à la condensation de certains gaz naturels bruts.

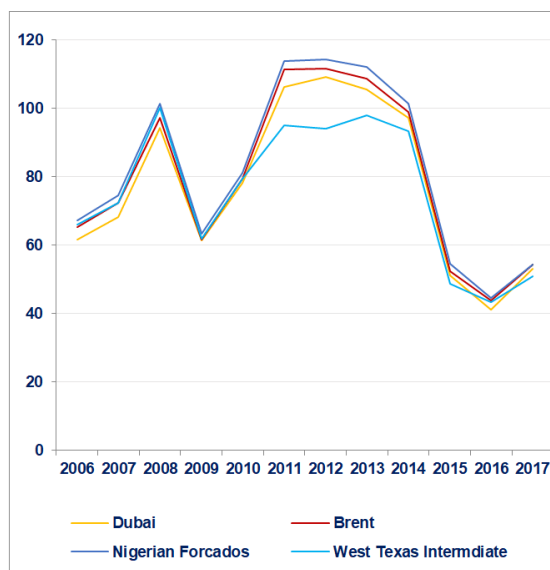
³⁰ FPSO : Floating production storage and offloading.

Graphe 12 : Évolution de la production, de l'exportation et des prix du pétrole brut

Production et exportation (en 10⁶ barils /an)



Les prix du pétrole brut \$ US par baril



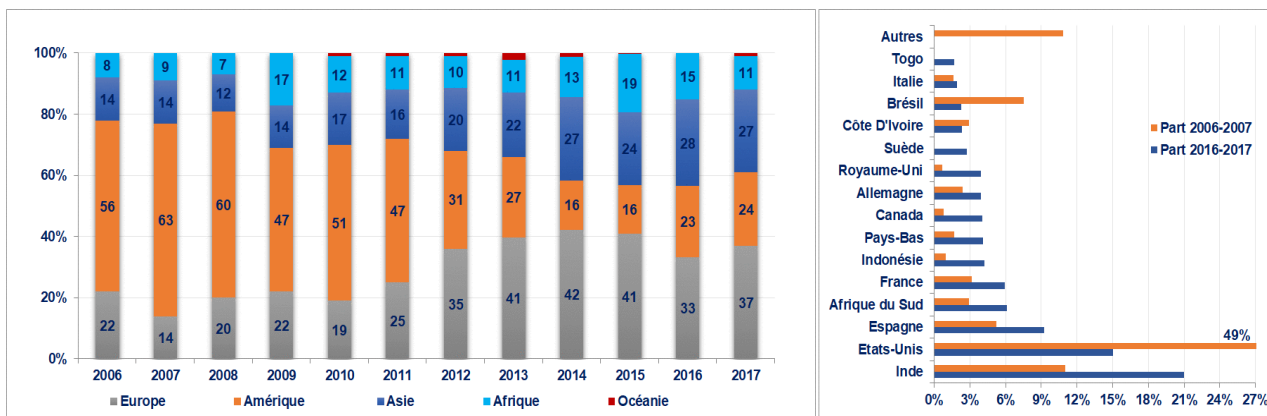
Source: Elaboration DEPF, Données du Department of Petroleum Resources « 2017 Nigerian Oil and Gas Industry Annual report » (GG), données S&P Global Platts ©2018, S&P Global Inc (GD)

Néanmoins, Cette production, et par conséquent le trafic export, ont connu une forte baisse depuis 2010 suite à l'évolution des prix du pétrole sur le marché mondial, à quoi s'ajoute le manque de sécurité, manifesté par des attaques de piraterie et de vol du pétrole, liée au Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND)³¹.

Les destinations du trafic maritime du pétrole du Nigéria ont enregistré un fort changement durant la dernière décennie (2006-2017). D'ailleurs la part du continent américain dans les expéditions pétrolières a chuté de 56% en 2006 (voire 60% en 2008) à 24% en 2017 (et 16% en 2015 et 2016). Cette baisse est due principalement au repli des commandes de son premier partenaire historique à savoir les États-Unis qui représentait 50% du trafic en 2006-2007 contre seulement 15% en 2016-2017. Face à cette baisse, le Nigéria s'est orienté vers l'Europe et l'Asie pour trouver de nouveaux partenaires et pour renforcer ses relations avec les anciens.

En effet, 21% du pétrole brut est déchargé actuellement aux ports indiens (11% en 2006), les ports américains viennent en deuxième position (15%), suivis des ports espagnols (10%). Force est de constater que la restructuration du trafic maritime pétrolier du Nigéria par destination s'inscrit dans l'objectif de diversifier ses partenaires en vue de réduire sa dépendance vis-à-vis d'un nombre réduit de pays. Il s'agit, notamment, des États-Unis, du Brésil et de l'Espagne qui s'accaparaient 75% du trafic en 2007 (respectivement 52%, 11% et 9%) alors que la contribution de 9 pays s'élève à 73% en 2017.

Graphe 13 : Evolution de la structure du trafic maritime du pétrole brut par continent et par pays



Source: Elaboration DEPF, Données du Department of Petroleum Resources³²

³¹ Pour plus de détails consulter « Nigeria : première économie du continent aux ambitions contraintes », Slim Dali, AFD, 2015.

³² Department of Petroleum Resources « 2017 Nigerian Oil and Gas Industry Annual report ».

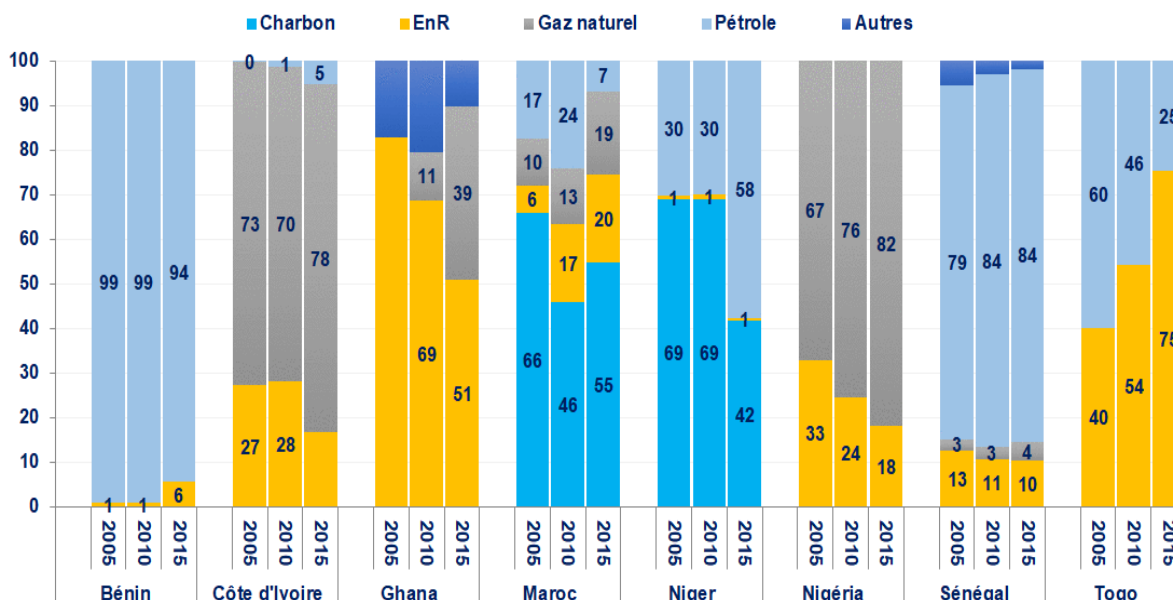
Il y a lieu de signaler que la flotte mondiale de pétroliers compte 10420 navires en 2018, dont 89 battants pavillon nigérian, d'une capacité totale de 561 millions de tonnes de port en lourd. La flotte nigériane, dont le Nigéria est le propriétaire effectif, compte 250 navires d'une capacité totale de 2,3 millions de tonnes de port en lourd tout type et tout pavillon confondu³³.

2.3. TRAFIC IMPORT DU CHARBON

Sur le marché du charbon africain deux pays se distinguent, à savoir l'Afrique du sud du côté de l'offre (46,8 Mtoe³⁴ en 2016), et le Maroc du côté de la demande (4,4 Mtoe en 2016). En effet, le trafic maritime du charbon dans la région FAAMAN est prédominé essentiellement par le trafic import du Maroc qui s'est élevé à 6,8 MT en 2017, constitué principalement du sous-bitumineux qui est un type de charbon utilisé principalement dans la production de l'électricité. Une utilisation qui devrait se rétrécir dans les prochaines années suite à la mise en place de la nouvelle politique énergétique nationale qui vise à instaurer la transition énergétique du pays vers les énergies renouvelables pour que leur part passe à 42% de la puissance électrique installée à l'horizon 2020 et à 52% à l'horizon 2030. Toutefois, la part du charbon demeure importante dans la composition de la consommation énergétique au Maroc qui a atteint 25,5% en 2017 (contre 31,9% en 2002). La forte consommation du charbon au Maroc est liée à l'engagement du pays dans l'objectif de la généralisation de l'électrification des villes et des campagnes marocaines. D'ailleurs, le programme de l'électrification du monde rural a pu atteindre son objectif à hauteur de 99,53% à fin 2017 contre seulement 22% au démarrage du programme en 1996 et 88% en 2006.

Les déchargements de charbon se sont chiffrés à 6,8 MT en 2017 contre 4,9MT en 2007 soit une augmentation de 38%. Néanmoins, il y'a lieu de souligner que la demande du Maroc sur le marché international du charbon oscillait pendant une longue période dans une fourchette de 4 Mt à 4,9Mt, soit une demande annuelle moyenne de 4,5 MT sur la période (2003-2013), alors qu'un saut conséquent s'est produit en 2014, pour faire monter la demande à 6,5 MT contre 4 MT en 2013. Ceci est dû à la réalisation de l'extension de la Centrale Thermique par la construction de nouvelles unités (JLEC 5&6) pour une capacité supplémentaire de 700 MW. L'augmentation du trafic import du Maroc s'explique également par la baisse des prix du charbon sur le marché mondial, après la flambée des prix enclenchée depuis 2007 et qui a atteint le pic en 2008.

Graph 14 : Evolution des sources de l'électricité dans les pays de la région



Source: Elaboration DEPF, Données de la Banque Mondiale

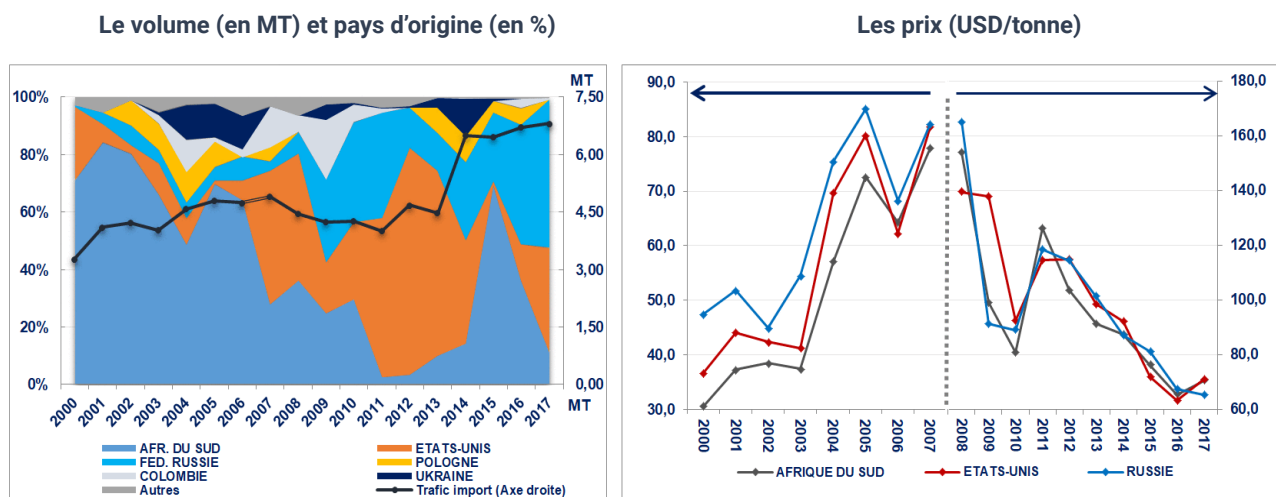
³³ Source : CNUCED.

³⁴ 1 Tonne équivalent pétrole équivaut à 1,43 tonne équivalent charbon.

En effet, les prix du charbon sont un facteur déterminant pour le choix du partenaire du Maroc. Ainsi, entre 2000 et 2006, le charbon débarqué au port marocain était en provenance de l'Afrique du Sud qui a maintenu, pendant cette période, ses prix à un niveau inférieur à ceux des États-Unis et de la Russie. Néanmoins, les tendances ont changé depuis 2008, avec une augmentation générale des prix du charbon ainsi que l'introduction d'un nouvel actionnaire sur le marché marocain en 2007³⁵. Depuis, le Maroc s'approvisionne de plus en plus des États-Unis jusqu'en 2014. La structure des pays d'origine du charbon importé par le Maroc connaît ces dernières années une montée en puissance de la Russie après la signature des contrats d'approvisionnements entre TAQA Maroc et l'entreprise russe SUEK (Siberian Coal Energy Company) en 2015 pour la période 2015-2017 (sur la base de 60\$ US la tonne).

Le charbon importé par le Maroc est déchargé à hauteur de 85% au terminal charbonnier au port de Jorf Lasfar qui abrite la JLEC³⁶ comptant actuellement 6 unités. La centrale thermique a une capacité globale de 2056 MW. Elle est dotée d'une infrastructure performante ayant une capacité de recevoir 5,4 millions de tonnes de charbon/an, avec une capacité de stockage de 1 million de tonnes brutes.

Graphe 15 : Evolution du trafic import du charbon du Maroc



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

Il y a lieu de signaler que la flotte mondiale de vraquiers compte 10420 navires en 2018, dont 1114 battant pavillon d'un pays de l'Afrique de l'Ouest, d'une capacité totale de 818,6 millions de tonnes de port en lourd³⁷. Or, le charbon, le minerai de fer et les céréales ont représenté 42,3% des expéditions totales de vrac sec, estimées à 7,6 milliards de tonnes en 2017. Par ailleurs, les prix d'affrètement restent très volatiles répondant aux tensions entre offre et demande. Ainsi, le prix moyen de fret en vrac sec a atteint 10986 USD par jour en 2017, en hausse de 77% par rapport à 2016³⁸.

³⁵ Acquisition de JLEC par Abu Dhabi Energy Company (TAQA) qui devient l'actionnaire unique de manière indirecte de la société.

³⁶ Jorf Lasfar Energy Company est chargée de l'exploitation, de l'entretien, de la maintenance et de l'approvisionnement en charbon de la centrale thermique de Jorf- Lasfar.

³⁷ Source : Base de données CNUCED.

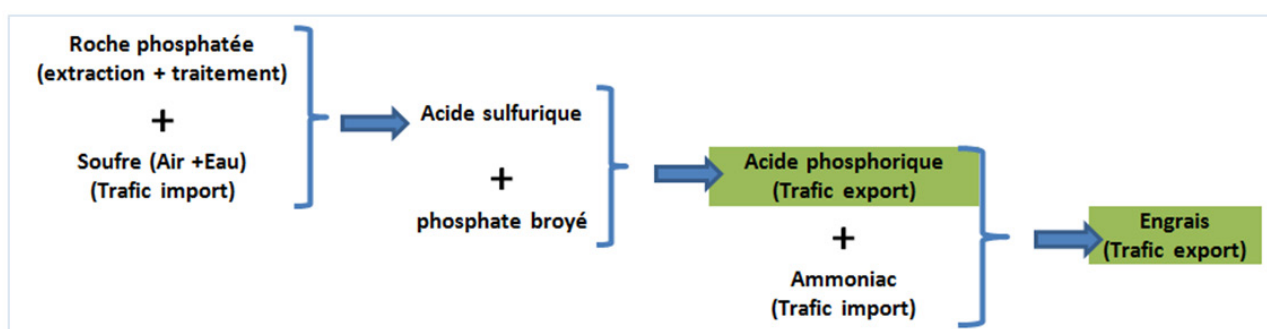
³⁸ Source : « Review of Maritime Transport 2018 », UNCTAD, October 2018.

2.4. TRAFIC EXPORT DU PHOSPHATE ET DES PRODUITS CONNEXES

Le trafic maritime du phosphate des pays de l'Afrique de l'ouest et du Maroc s'est élevé en moyenne à 13,2 MT sur la période 2012-2016, dont 62,2 mille tonnes seulement est le tonnage du trafic import. Le Maroc contribue à ce trafic à hauteur de 86%, contre 10% pour le Togo, et 4% pour le Sénégal. En effet, le Maroc demeure incontestablement l'acteur principal du marché mondial du phosphate. Il se classe premier en matière des réserves et des exportations mondiales du phosphate avec des taux respectifs de 71% (50 milliards de tonnes en 2017) et 39% (8,23 millions de tonne en 2016). Il est le deuxième producteur avec une part de 14% (en 2017) soit 30 millions de tonnes après la Chine qui produit à hauteur de 39% de la production mondiale, soit 84 millions de tonnes.

En plus de l'extraction et de l'exportation du phosphate brut, le Maroc est également un leader régional dans la production des engrais et de l'acide phosphorique, qui consiste à transformer la roche du phosphate en utilisant le soufre et l'ammoniac dont l'approvisionnement se fait par le recours à l'importation. Il faut souligner qu'autour du phosphate, une industrie minière, des flux commerciaux, et un trafic maritime prospèrent sous la direction du Groupe OCP.

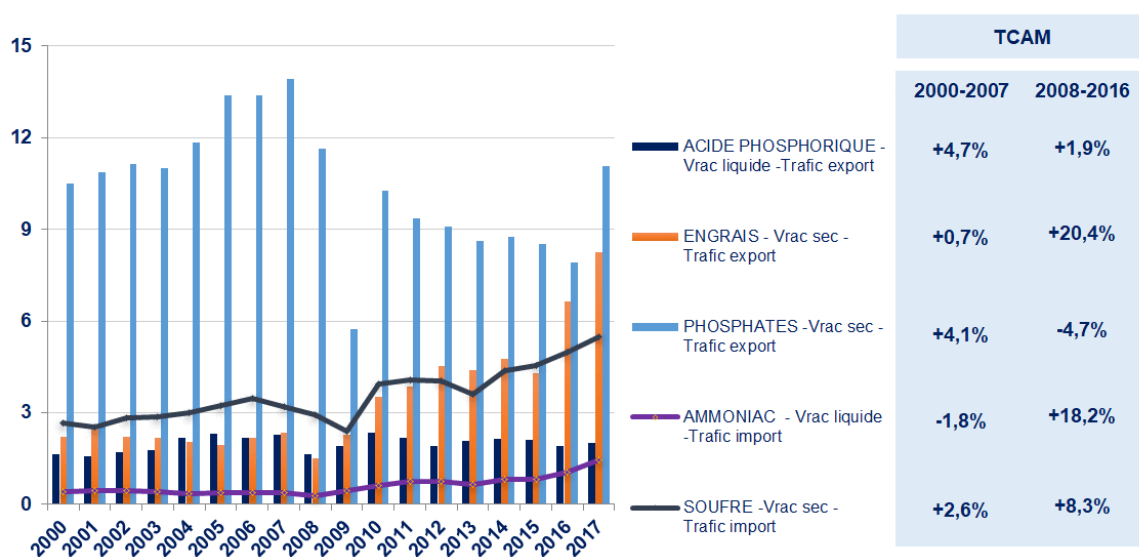
Schéma 2 : Processus de transformation du phosphate et le trafic maritime correspondant à chaque étape



Source : Schéma simplifié élaboré par la DEPF (Le processus de production de l'OCP, voir note d'information relative à l'Emission obligatoire 2018)

En effet, le trafic maritime du phosphate, des produits dérivés et connexes s'élève à 30,8 MT en 2017, représentant ainsi 46% du trafic vraquier national avec une contribution de 16% du phosphate, 13% des engrais, et 8% du soufre. Par rapport au type de conditionnement le secteur a réalisé 28% du vrac liquide (20% d'acide phosphorique et 8% d'ammoniac) et 52% du vrac sec (23% de phosphate, 18% d'engrais et 11% de soufre).

Graph 16 : Evolution du trafic maritime de la branche des phosphates au Maroc (en Mt)



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

L'évolution de trafic du phosphate brut, des produits dérivés et produits connexes montre que la ligne de production de l'OCP a connu un changement au cours de la dernière décennie et plus précisément après l'année 2008 qui s'est marquée par l'enclenchement de la crise économique mondiale. Néanmoins, force est de constater qu'il s'agit d'un changement stratégique et structurel lié à la transformation de l'Office Chérifien de Phosphates en société anonyme OCP SA en 2008. Depuis cette date, l'OCP s'inscrit dans une stratégie de valorisation de ses produits en migrant de plus en plus vers la production et la commercialisation des engrais à base du phosphore. Ainsi, pour augmenter sa capacité de production, quatre unités de productions (JFC I, JFC II, JFC III, et JFC IV) ont vu le jour entre 2015 et 2018³⁹.

Dans l'activité de l'OCP, les ports requièrent une importance cruciale. D'ailleurs, après son extraction, le phosphate brut est acheminé aux ports pour le traitement, la transformation et la production des produits finis. Et dans les ports se font les chargements et les déchargements des produits entrant dans le processus de la production de l'Office grâce à des installations portuaires adaptées à chaque type de produit.

Ainsi la majeure partie de l'activité de l'OCP se fait dans quatre ports à savoir le port de Casablanca, le port de Safi, le port de Jorf Lasfar et le quai de Laâyoune. En termes du trafic maritime, chacun de ces ports est spécialisé dans un produit spécifique. On souligne que le port de Casablanca et celui de Laâyoune sont purement phosphatiers. La vocation de Laâyoune devrait changer dès 2022 pour englober, également, la valorisation et la transformation des phosphates suite à la concrétisation des installations industrialo-portuaire en cours de construction pour un investissement total de 20 milliards de dirhams (agrandissements miniers, unités d'acide phosphorique, unités d'engrais, nouvelles capacités de stockage, quais et installations portuaires, ...).

Tableau 3 : Les installations portuaires relatives au secteur du phosphate par port

Le port	Installations portuaires par segment
Port de Casablanca	<ul style="list-style-type: none"> Phosphate : Un quai de chargement des navires d'une longueur de 660 m (d'une capacité de 15 MT/an ; des hangars de stockage d'une capacité de 350 000 tonnes ; des installations de manutention, de reprise, de maintenance, ...
Port de Jorf Lasfar	<ul style="list-style-type: none"> Engrais : Deux portiques de chargement, et des convoyeurs de chargement ; Soufre : deux portique de déchargement de soufre (solide et liquide), deux hangars de stockage de soufre solide ; trois bacs de stockage intermédiaire de soufre liquide ; deux unités de fusion de soufre ; ACP : un portique de chargement Ammoniac : un portique de déchargement d'Ammoniac ; huit réservoirs d'ammoniac
Port de Safi	<ul style="list-style-type: none"> Phosphates : 1 nef de déchargement, 1 hall de stockage (240 000 T) et deux circuits de chargement de navires Engrais : 1 nef de déchargement, 2 halls de stockages (60 000 et 70000t) Soufre : un hall de stockage de soufre d'une capacité de 35 000 tonnes, 2 circuits (déchargement et chargement) des navires ACP : circuits de dépotage d'ACP; 11 bacs de stockage ; trois stations de dépotage d'ACP des camions - citernes et deux stations de chargement des navires d'ACP
Le quai de Laâyoune	<ul style="list-style-type: none"> Phosphate : un quai de 17 mètres de longueur pour le chargement des navires la capacité de transporter jusqu'à 70 000 tonnes de fret. Deux machines de chargement des navires ; deux vedettes ; une série de convoyeurs de reprise de phosphate ; postes électriques et ouvrages maritimes (treuils d'amarrage, etc.).

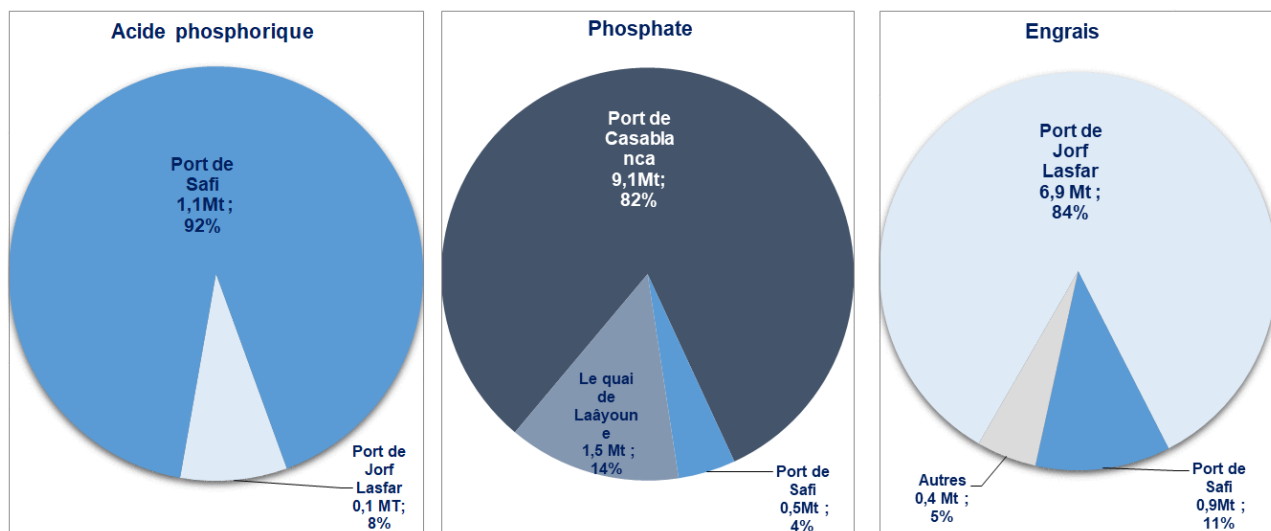
Source : DEPF sur la base des données de l'OCP

Le port de Jorf Lasfar est un port des engrais, alors que l'essentiel des exportations de l'ACP sont expédiées à partir du port de Safi (et ce malgré le fait que le port de Jorf Lasfar est le premier producteur de l'ACP dont la production s'est élevée à 4,2 Mt contre 1,5 Mt en 2017, cette production entre dans la production des engrais). Après la dissolution de MARPHOCÉAN une filiale de l'OCP spécialisée dans le transport maritime et les affrètements, l'OCP ne dispose plus de navires pour assurer le transport de ses produits. Néanmoins, il y'a lieu de signaler que l'OCP a entrepris un partenariat stratégique avec Navigator Gas⁴⁰ qui porte sur le lease de navires gaziers spécialisés dans le transport d'ammoniac afin d'assurer l'approvisionnement du groupe en ammoniac en quantités nécessaires avec des coûts de fret raisonnables.

³⁹ Jorf Fertilizers Company I, Jorf Fertilizers Company II, Jorf Fertilizers Company III, Jorf Fertilizers Company IV : filiales détenues à 100% par OCP S.A., ont vu leur activité démarrer respectivement en avril 2015, en juillet 2016 et en avril 2017. Ces sociétés sont spécialisées dans la fabrication et la commercialisation d'engrais (DAP, MAP, NPK et NPS) sur le site de Jorf Lasfar. Leurs capacités de production respectives s'élèvent à 1 million de tonnes de DAP.

⁴⁰ Un armateur britannique possédant et exploitant la plus grande flotte mondiale de transport de gaz liquéfié.

Graphe 17 : Activité de l’OCP par port



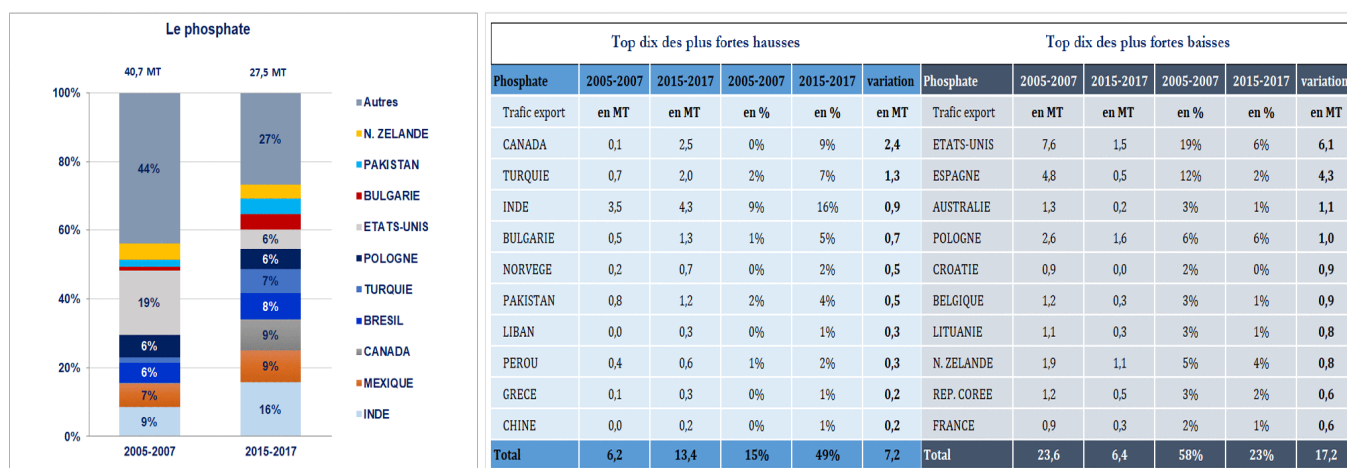
Source : Elaboration DEPF, Données OCP

Dans le cadre du programme industriel 2008 – 2027⁴¹, qui vise à améliorer son efficacité industrielle et à renforcer ses capacités logistiques à travers des investissements dans les infrastructures portuaires, l’OCP a engagé un plan d’investissement consistant en la construction des nouveaux quais, la réhabilitation et l’approfondissement des quais existants, et l’installation de nouvelles capacités de chargement et de déchargement dans les ports de Jorf Lasfar, de Safi, et de Laâyoune. Dans la même optique, l’Office a amplement investi dans les infrastructures intégrées de transports, en construisant le Slurry Pipeline d’une capacité de 38 Mt /an, opérationnel depuis avril 2014, sur 235 km entre les sites miniers de Khouribga et la plateforme industrielle de Jorf Lasfar. En effet, le transport du phosphate par le pipeline a entraîné une baisse des frais de transport ONCF sur ventes de 354 MDH entre 2015 et 2017.

L’OCP contribue à l’approvisionnement en roche phosphatée et en produits finis (l’acide phosphorique et les engrais) de 160 pays, il est implanté dans 27 pays dans les 5 continents. La part des exportations marocaines dans le volume exporté s’élève à 69% en Afrique, 43% pour l’Amérique du Nord, 37% pour l’Amérique du sud et 37% pour l’Europe, 24% pour l’Asie de l’ouest, 23% pour l’Océanie, et 8% pour l’Asie de l’Est⁴². Ce fort positionnement mondial de l’OCP est redevable dans une large mesure à sa stratégie de développement à l’international basée sur la multiplication des partenariats avec plusieurs pays à travers notamment la création des joint-ventures.

La répartition du trafic maritime de la branche du phosphate par pays sur les deux périodes 2005-2007 et 2015-2017 laisse apparaître une forte diversification des partenaires avec la montée en puissance des nouveaux pays.

Graphe 18 : Evolution du trafic maritime de la roche de phosphate par destination



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

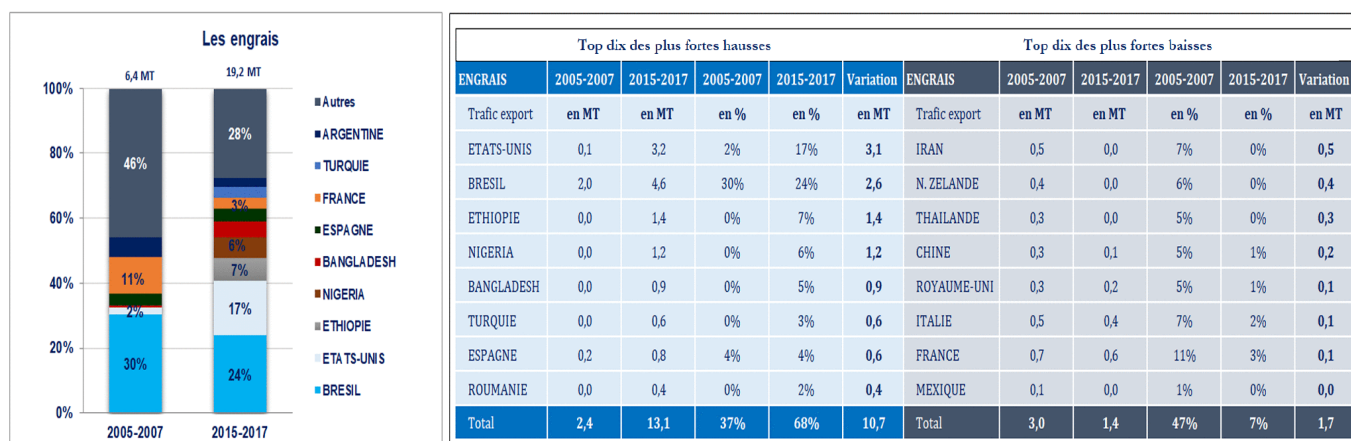
⁴¹ Pour plus de détails, voir Rapport annuel 2017- Groupe OCP.

⁴² Rapport annuel 2017- Groupe OCP.

S'agissant du phosphate, le Maroc a réduit ses exportations de la roche phosphatée dont le volume exporté est passé de 40,7 MT durant la période 2005-2007 à 27,5MT sur la période 2015-2017, enregistrant ainsi une baisse de 32%. A noter également qu'environ deux tiers (73%) du trafic export est accaparé par dix pays qui ne sont pas nécessairement les mêmes durant ces deux périodes. D'ailleurs, les dix premiers pays de la période 2015-2017 (73% du volume exporté) représentaient un taux de 56% sur la première période. En effet, la baisse des exportations du phosphate brut au Maroc s'est répercutée principalement sur les deux premiers importateurs entre 2005 et 2007 à savoir les Etats-Unis et l'Espagne, avec des volumes et des parts respectifs de (7,6 MT ; 19%) et (4,8MT ; 12%), contre (1,5Mt ; 6%) et (0,5 Mt ; 2%). En revanche, le volume importé par l'Inde, le troisième partenaire du Maroc durant la période 2005-2007, est monté de 3,5 Mt à 4,3 Mt, et par conséquent sa part est passée de 9% à 16%.

En ce qui concerne les engrais, la part des 10 premiers importateurs s'élève à 75% du trafic export des engrais durant la période 2015-2017 contre 55% seulement sur la première période. Les principaux bénéficiaires de l'augmentation du volume exporté sont les Etats-Unis et le Brésil⁴³ alors que les plus fortes baisses ont été enregistrées par l'Iran et la Nouvelle Zélande. En effet, la nouvelle répartition géographique du trafic des engrais, se fait au détriment des partenaires européens (la France, l'Italie, le Royaume-Uni, et la Nouvelle Zélande), et en faveur de son partenaire historique qu'est le Brésil représentant environ le quart du trafic export, et de son nouveau partenaire stratégique à savoir les Etats-Unis qui est devenu un important importateur des engrais marocains. Cela dit, le principal changement qui s'est produit au niveau des destinations du trafic export des engrais réside dans la montée en puissance des pays africains en général et ceux de la CEDEAO en particulier dont les parts respectives sont passées de 2% et 1% sur la première période 2005-2007 à 27% et 14% sur la deuxième période. Les rapports avec l'Afrique ont connu un coup de fouet ces dernières années notamment après le lancement de l'OCP Africa⁴⁴ en 2015, dans le but de la commercialisation d'engrais et autres produits et services, et ce dans le cadre du développement de la filière agricole en Afrique.

Graphe 19 : Evolution du trafic maritime des engrais par destination



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

Pour ce qui est de l'acide phosphorique, il peut être utilisé comme produit intermédiaire entrant dans le processus de la transformation de la roche phosphatée, comme il peut être commercialisé en tant que produit fini. Le Maroc contribue à hauteur de 46% des exportations mondiales de l'ACP (2016, IFA). Le trafic de l'ACP durant la période 2015- 2017 a porté sur un tonnage de 6 Mt (soit un volume annuel de 2Mt), représentant 40% des productions nationales, contre 62% sur la période 2005-2007, et ce malgré l'augmentation de la production de 10,3 Mt à 15,1 Mt. Cette baisse de la part des exportations dans les productions de l'ACP, est imputable à la stratégie du Maroc visant à maîtriser l'ensemble de la chaîne de valeur, en utilisant l'ACP localement pour produire les engrais. En effet, les destinations de l'ACP chargé dans les ports de Safi et du Jorf Lasfar sont restées les mêmes au fil des années, avec une prédominance de l'Inde comme première destination (40% du trafic), et une montée du Pakistan⁴⁵ au détriment du Brésil qui est le premier importateur des engrais du Maroc.

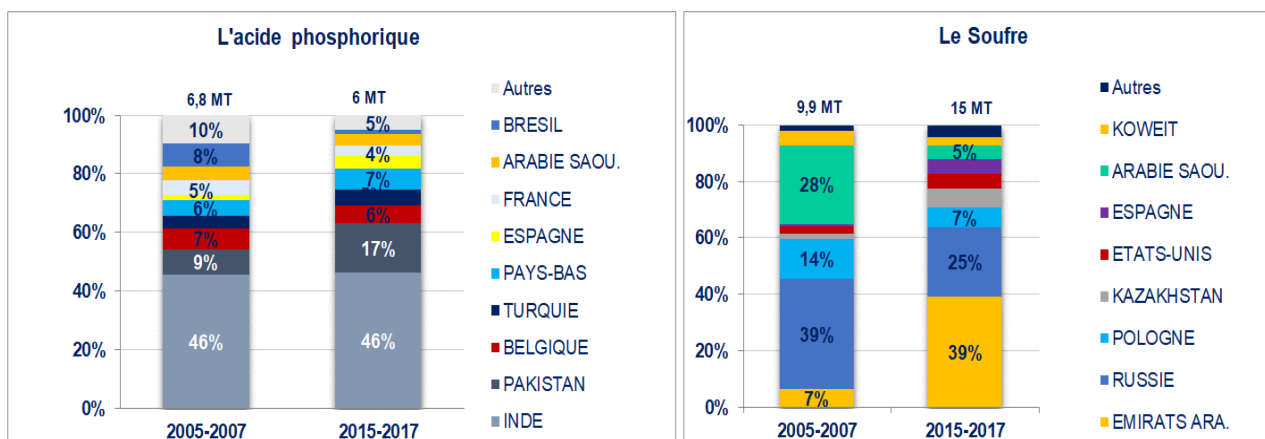
⁴³ OCP Fertilizantes, détenue à 99,9% par OCP Coop, est une société de droit brésilien créée en 2013 pour assurer la distribution d'engrais au Brésil.

⁴⁴ 9 filiales africaines ont été créées en 2016 : OCP Kenya Limited, OCP Ghana Limited, OCP Zambia Limited, OCP Tanzania Limited, OCP Cameroun SA, OCP Sénégal SA, OCP Africa Fertilizers Nigeria Limited, OCP Côte d'Ivoire SA, OCP Benin SA.

⁴⁵ Pakistan Maroc Phosphore (PMP), est une joint-venture entre OCP S.A. (50%) et le Groupe Fauji, créée en 2004 pour la production d'acide phosphorique destinée notamment à la production d'engrais de Fauji au Pakistan.

Par rapport au soufre solide, le Maroc est le deuxième importateur du soufre au niveau mondial, les déchargements dans les ports marocains se sont accrus de 5 Mt sur la période 2015-2017 par rapport à la période 2005-2007. Cette augmentation est essentiellement tributaire du trafic import en provenance des Emirats arabes Unis qui représente 39% du trafic du soufre sur la période 2015-2017 contre seulement 7% en 2005-2007. Cette situation ne pourrait que se consolider dans les prochaines années après la signature d'un partenariat de long terme avec l'opérateur émirati Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC)⁴⁶ pour l'approvisionnement en soufre jusqu'en 2025. En revanche, les trois premiers expéditeurs du soufre vers le Maroc, entre 2005-2007, à savoir la Russie, l'Arabie Saoudite et la Pologne ont vu le total de leur part baisser à 36% contre 81% sur les périodes susmentionnées avec des parts (et volumes) respectivement de 39% (3,8 Mt), 28% (2,8 Mt), et 14% (1,4 Mt), durant la première période contre 25% (3,7 Mt), 5% (0,7 Mt), et 7% (1,0 Mt) durant la deuxième période.

Graphe 20 : Evolution du trafic import du soufre et du trafic export de l'ACP par destination



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

2.5. TRAFIC IMPORT DU CIMENT ET DU CLINKER

Le secteur du ciment en Afrique de l'ouest et au Maroc est en forte expansion ces dernières années en soutien au développement de ces pays et aux besoins inhérents en termes de bâtiments et ouvrages de travaux publics. Ainsi, l'Afrique de l'ouest compte 26 producteurs d'une capacité annuelle de production de 101,8 MT accaparée à hauteur de 73% par six opérateurs à savoir le géant nigérian Ciment Dangote (30 Mt/an), le suisse Lafarge Holcim (22,2 Mt/an), l'allemand Heidelberg Cement (7,4 Mt/an), le ghanien WACEM (6,7Mt/an), le groupe nigérian BUA (4Mt/an), et le français Vicat (4 Mt/an)⁴⁷. S'agissant du Maroc, quatre opérateurs exploitent 12 usines et cinq stations de broyage dont la capacité totale s'élève à 21 Mt/an répartie à 55% pour Lafarge Holcim Maroc (11,7Mt/an)⁴⁸, 24% pour Ciments du Maroc Heidelberg Cement Group, 15% pour CIMAT Ciments de l'Atlas, et 6% pour Asment 49 .

Le Nigéria est le plus grand marché de ciment sur l'Afrique subsaharienne, avec une capacité totale de 58,9 Mt/an⁵⁰, dont 50% (30 Mt) est la capacité des 3 usines de Dangote. Néanmoins, cette capacité n'est utilisée qu'à hauteur du tiers pour la consommation locale qui s'est élevée à 18,6 millions de tonnes en 2017. En effet, cette capacité demeure inexploitée pour répondre aux besoins des pays de la région en matière du ciment, qui restent largement dépendants au reste du monde pour s'approvisionner en clinker et ciment, notamment à l'Europe qui répond aux besoins de la région en ces deux produits à des taux respectifs de 68% et 29%.

⁴⁶ Il est important de souligner que les deux opérateurs ont dévoilé, en marge du Down stream Investment Forum d'ADNOC tenu à Abu Dhabi le 13 et 14 mai 2018, leur attention de renforcer leur partenariat avec la création une JV pour la production des engrais.

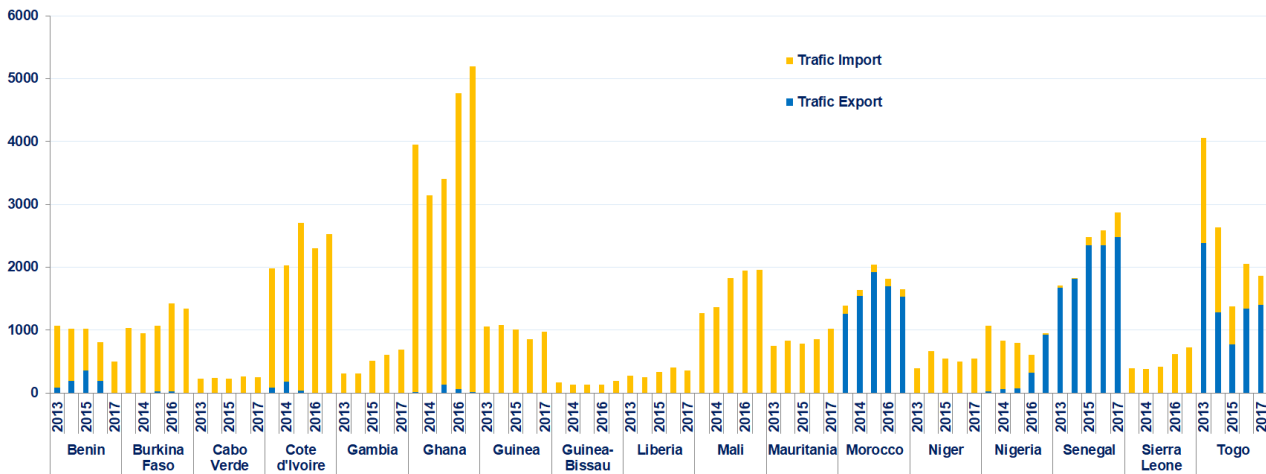
⁴⁷ <http://www.globalcement.com/magazine/articles/1079-cement-in-west-africa>

⁴⁸ L'activité Export a démarré en 2014 avec une montée progressive en expertise et en service. Avec une capacité de production de 6 MT, Lafarge Holcim Maroc exporte près de 1MT par an de clinker à destination de l'Afrique de l'Ouest et de l'Amérique du Sud.

⁴⁹ Note d'information Lafarge Holcim Maroc 2016.

⁵⁰ Deux autres cimenteries intégrées sont en construction, ce qui ajoutera une capacité supplémentaire de 7,5 Mt / an une fois achevées. Une usine de broyage est également en construction (source : <http://www.globalcement.com/magazine/articles/1079-cement-in-west-africa>).

Graphe 21 : Evolution du trafic du Ciment dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et au Maroc sur la période 2013-2017 (en 1000 tonnes)

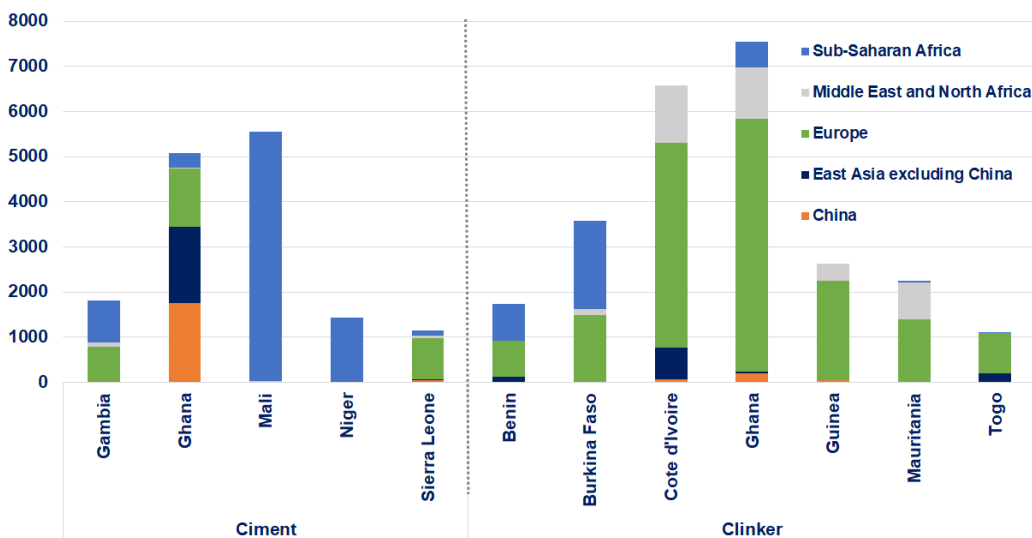


Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

En effet, les importations du ciment et du clinker s'élèvent à 49 MT sur les trois années 2015-2017 (avec 41% du ciment et 59% du clinker), et dont le volume transporté par voie maritime est estimé à 36 MT soit environ 74% des importations. Le trafic maritime du clinker provient essentiellement de l'Europe à destination du Ghana et de la Côte d'Ivoire. En revanche, le trafic du ciment est originaire de l'Afrique, et plus particulièrement du Sénégal qui assure l'approvisionnement de ses voisins (soit une moyenne de 2,39 millions de tonnes sur la période 2015-2017) à savoir le Mali, la Gambie et la Mauritanie représentant respectivement 77%, 13% et 5% des exportations sénégalaises du ciment.

D'une manière générale, les exportations de la région FAAMAN se font en faveur des pays de cette dernière et plus particulièrement ceux de l'arrière-pays. Il s'agit du Mali, Burkina Faso et Niger qui importent respectivement du Sénégal (ciment), du Togo (clinker) et du Nigeria (Ciment).

Graphe 22 : Cumul du trafic import du ciment et du clinker des principaux pays par région de provenance (en kt)/période 2015-2017

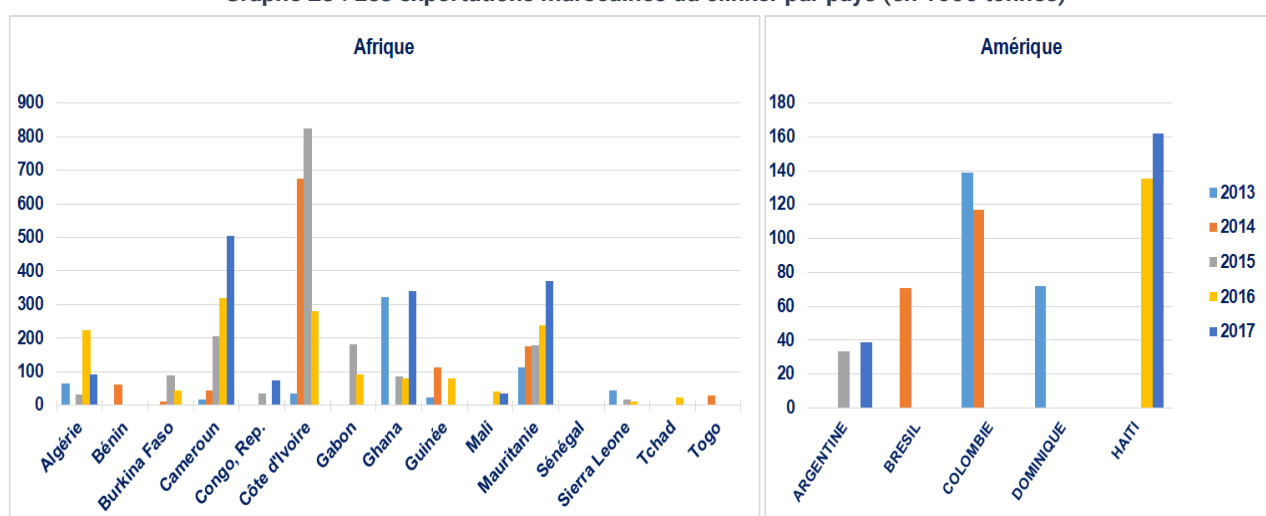


Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

En effet, le trafic maritime du ciment et de clinker est fortement lié aux importations de la région dont principalement celles du Ghana et de la Côte d'Ivoire qui accaparent 55% du trafic import sur la période 2015-2017 (avec des taux respectifs de 34% et de 21%). Les tonnages du ciment (5 Mt) et du clinker (8 Mt) déchargés dans les ports ghanéens étaient majoritairement en provenance de l'Europe (La Turquie, l'Espagne et la Grèce) pour le clinker et de l'Asie (la Chine et la Corée du sud) pour le ciment. Tandis que la Côte d'Ivoire, le premier pays en termes du trafic maritime import du clinker (7,5 Mt), il s'est approvisionné auprès de la Turquie, l'Espagne, le Portugal et le Maroc.

La production du ciment au Maroc se consomme presque totalement au niveau local (contre seulement une exportation d'une moyenne de 127 mille tonnes sur la période 2015-2017). Le pays exporte surtout le clinker, dont le trafic export a enregistré une évolution spectaculaire depuis 2013, passant d'environ 200 mille tonnes en 2012 à 939 mille tonnes en 2013 (soit +373%), et a atteint son pic en 2017 avec 2 millions de tonnes. Le clinker marocain est destiné dans une large mesure aux pays africains (plus particulièrement la Côte d'Ivoire, la Mauritanie, le Ghana, et le Cameroun), dont le volume a atteint 1,7 million tonnes en 2017 soit un taux de 85% (contre 98% en 2015).

Graphe 23 : Les exportations marocaines du clinker par pays (en 1000 tonnes)



Source : Elaboration DEPF, Données Office des Changes

Le Maroc contribue également à la production et à la commercialisation du ciment dans plusieurs pays africains à travers des implantations directes en Afrique. En effet, depuis sa création en 2011, la Société Ciments d'Afrique CIMAF a multiplié ses efforts pour renforcer sa présence sur le continent africain pour répondre à une demande locale croissante en ciment ainsi que pour accompagner les projets des logements sociaux lancés par l'opérateur marocain Addoha dans un certain nombre de pays africains.

Tableau 4 : Implantations du secteur du ciment marocain en Afrique

Pays	Date de démarrage	Localisation	Capacité/an (en tonnes)	Statut
Burkina Faso	2014	Ouagadougou - Zone Industrielle de Kossodo	500 000	En exploitation
Cameroun	2014	Douala - Zone Industrielle Bonaberi	1 600 000	En exploitation
Congo Braz	2015	Pointe Noire - Zone Industrielle Coraf	500 000	En exploitation
Côte d'Ivoire	2013	Abidjan- Zone Industrielle de Youpougon	1 000 000	En exploitation
Côte d'Ivoire		San Pedro	1 000 000	En construction
Gabon	2015	Libreville - Zone Industrielle Owendo	500 000	En exploitation
Ghana	2016	Tema - Zone industrielle Tema Free Zone	1 000 000	En exploitation
Guinée Bissau		Lola - Zone industrielle Lola	350 000	En construction
Guinée Conakry	2013	Conakry - Zone Industrielle Kagbelen	500 000	En exploitation
Mali	2016	Bamako - Région de Dio	500 000	En construction
Mauritanie	2016	Nouakchott - Zone industrielle Nouakchott	500 000	En exploitation
Tchad		N'Djamena - Quartier Sadjéré	500 000	En construction

Source : DEPF, données de la société Ciments de l'Afrique (CIMAF)

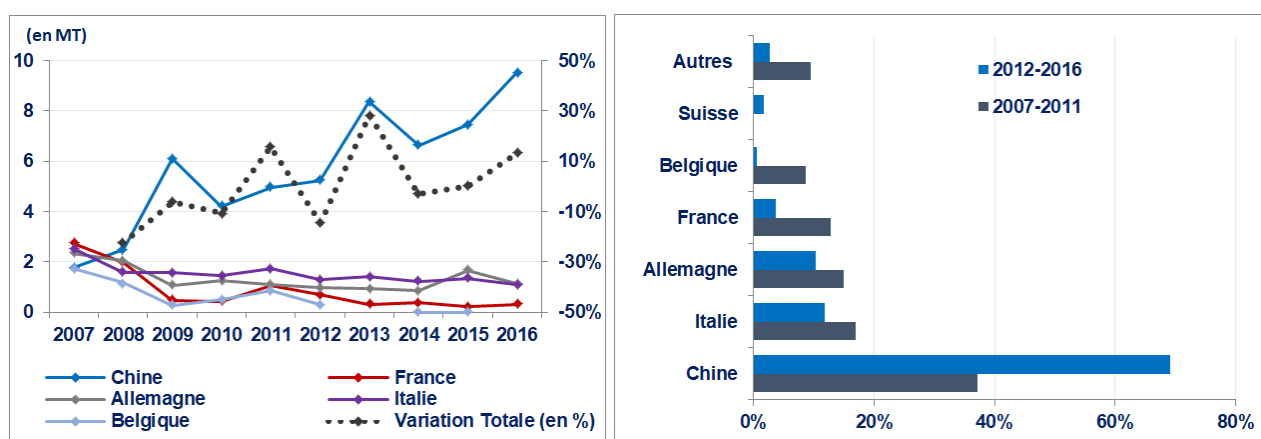
2.6. TRAFIC EXPORT DU MINERAI DE FER ET DE LA BAUXITE

L'Afrique de l'ouest est une force mondiale en matière du minerai de fer et de la Bauxite grâce notamment aux réserves, productions et exportations de la Mauritanie et de la Guinée.

Le secteur du minerai de fer en Mauritanie est géré et exploité par la Société Nationale Industrielle et Minière (SNIM) qui assure l'extraction et le traitement du minerai dans ses trois gisements de Kédia, M'Haoudatt, et Guelb El Rhein aux environs de la ville Zouerate, ainsi que son acheminement à travers sa propre ligne ferroviaire de 700 Km - et d'une capacité de 14 MT /an, et via des trains pouvant atteindre une longueur 2,5 Km et d'une capacité moyenne de 17000 t - jusqu'à ses deux ports minéraliers à Nouadhibou⁵¹. En effet, la production du minerai de fer a atteint 13,268 Mt en 2016 (12 Mt en 2017), destinée entièrement à l'exportation. Le potentiel de la Mauritanie est également important vu ses réserves qui s'élèvent à deux milliards de tonnes⁵².

Le trafic export du minerai de fer en Mauritanie sur la période 2007-2016 a oscillé entre environ 8 Mt en 2010 et 12 MT en 2016. Sa variation était dictée par celle de la demande de son principal partenaire qui est la Chine, qui a accaparé environ 70% du total du trafic maritime sur la période 2012-2016, contre une part de 37% sur la période 2007-2011. Les ports chinois sont devenus depuis 2009 la première destination des expéditions du minerai de fer mauritanien, au détriment des ports européens dont leur part dans le trafic maritime du fer de la Mauritanie a fortement baissé.

Graph 24 : Evolution du trafic maritime du fer par pays (en MT et en %)



Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

S'agissant de la bauxite, la Guinée est classée, en 2017, le troisième producteur à l'échelle mondiale. Le pays a connu une augmentation de sa production qui est passée de 17,6 Mt en 2010 à 33,2 MT en 2016 puis à 53,1 MT en 2017 dans la perspective d'atteindre 60 millions de tonnes à l'horizon 2020⁵³. La Guinée possède plus d'un tiers des réserves mondiales, soit près de 40 milliards de tonnes dont 23 milliards de tonnes localisées dans la région de Boké⁵⁴. Elle représente également plus de 90% du trafic export de la bauxite de l'Afrique sub-saharienne. Ses exportations ont atteint 41,2 Mt en 2017⁵⁵.

⁵¹ « Ces ports peuvent recevoir respectivement des bateaux 150 000 TPL et 250 000 TPL, avec un débit de chargement de 5000 t/h et 10000 t/h », <http://www.snim.com/index.php/operations/port.html>.

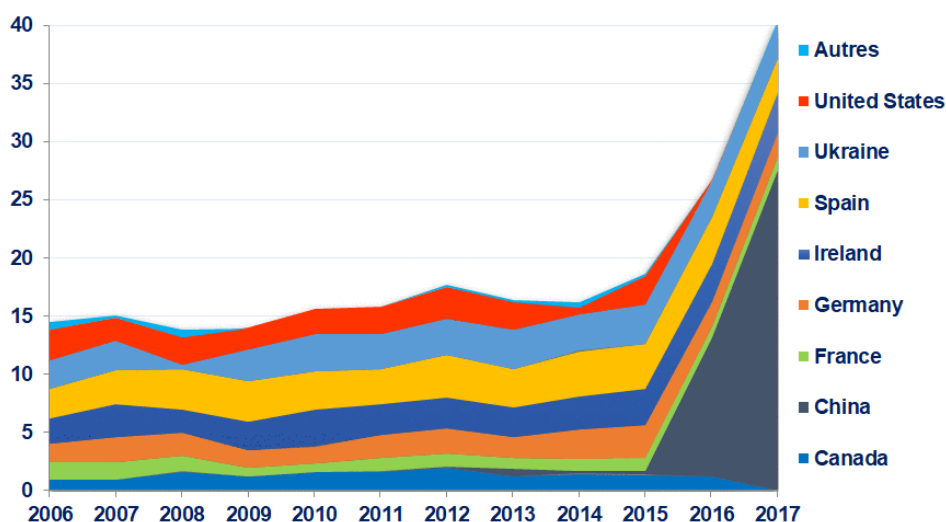
⁵² La nouvelle vision à long terme de la SNIM (société contrôlée à 78% par l'Etat) se fixe comme objectif une capacité de 40 MT/an à l'horizon 2025 avec un coût de production maîtrisé inférieur à 40US\$/T. La SNIM entend franchir, dès 2019, le palier des 25 MT/an grâce à la mise en service de complexes miniers de 12 à 14 MT au niveau des guelbs magnétiques du nord où a été lancée début 2013 une importante campagne de recherche pour la mise en évidence de nouveaux gisements.

⁵³ « Initiative pour la Transparence dans les Industries Extractives » ITIE GUINEE Rapport 2017, Mai 2019.

⁵⁴ Ministère des Mines et de la Géologie - Bureau de Stratégie et de Développement : « Plan de Développement du Secteur Minier (PDSM 2016-2020) ».

⁵⁵ Données de Resource Trade Earth. Par contre, le rapport ITIE 2017 relève 49,13 MT d'exportations.

Graphe 25 : Evolution du trafic maritime de la bauxite par pays (en MT)



Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

L'extraction et l'exploitation de la bauxite en Guinée sont assurées par quatre grandes sociétés à savoir la Compagnie de bauxite de Guinée (CBG, 49% de l'Etat), la Société Minière de Boké (SMB, 10% de l'Etat), la Compagnie de bauxite de Kindia (CBK, 15% de l'Etat), et la Compagnie du Développement des Mines Internationale HENAN Chine SA dans la zone de Boké⁵⁶. La Guinée dispose de plusieurs ports minéraliers dont le plus important est le port fluvial de Boké.

Encadré 1 : Synergies entre les industries extractives et les infrastructures en Guinée

Compte tenu des inconvénients que subissent les projets miniers guinéens en raison du manque d'infrastructures, le gouvernement guinéen a engagé une réflexion sur les voies et moyens de parer à cette situation. Deux approches émanent de cette réflexion : i) Faire appel aux Partenariats Public-Privé pour réaliser les infrastructures nécessaires aux mines; ii) Assurer la mutualisation des infrastructures existantes et futures pour une utilisation optimale de celles-ci.

C'est dans ce cadre que l'Etat guinéen, avec l'appui de la Banque mondiale a réalisé une étude sur les bénéfices économiques d'une mutualisation des infrastructures, et a développé un Schéma Directeur des Infrastructures Minières avec 3 corridors (également baptisés « Corridors de croissance ») :

- Le Corridor Nord de croissance : autour du chemin de fer Kamsar-Sangarédi et du port de Kamsar ;
- Le Corridor Centre de croissance : autour de l'ancien chemin de fer Conakry-Niger, du port de Conakry, du chemin de fer de la SBK et celui de Fria ;
- Le Corridor Sud de croissance : autour du futur chemin de fer Transguiné et du futur port en eau profonde dans la préfecture de Forécariah.

Pour l'exploitation de projets miniers situés dans des régions reculées, les investissements en infrastructures peuvent être très importants. Une partie du total des besoins de financement pour les projets miniers au cours de la prochaine décennie, estimé à 50 milliards de dollars, sera consacrée au désenclavement des régions productrices et à la construction de ports en eau profonde permettant l'export des minerais.

D'importants accords concernant l'utilisation partagée des infrastructures de l'Agence Nationale d'Aménagement des Infrastructures Minières (ANAIM) ont été signés le 24 juin 2015 à Paris. Les infrastructures concernées sont le chemin de fer Kamsar-Sangarédi et le port de Kamsar dans la région de Boké. Leur utilisation sera désormais partagée par la Compagnie des Bauxites de Guinée (CBG), contrôlée par l'Etat Guinéen et Halco (Rio Tinto Alcan, Alcoa et Dadco), la Compagnie de Bauxite et d'Alumine de Diandian (COBAD) contrôlée par Rusal et Guinea Alumina Corporation S.A. (GAC), contrôlée par Emirates Global Aluminum (EGA).

Source : République de Guinée, Ministère des Mines et de la Géologie
<http://mines.gov.gn/priorites/infrastructures/>

⁵⁶ En 2017, les productions de la bauxite par ces entreprises CBG, SMB, CBK, et CDM HENAN CHINE s'élèvent respectivement à 17,5 MT, 29,8MT, 3,12 MT et 2,8MT.

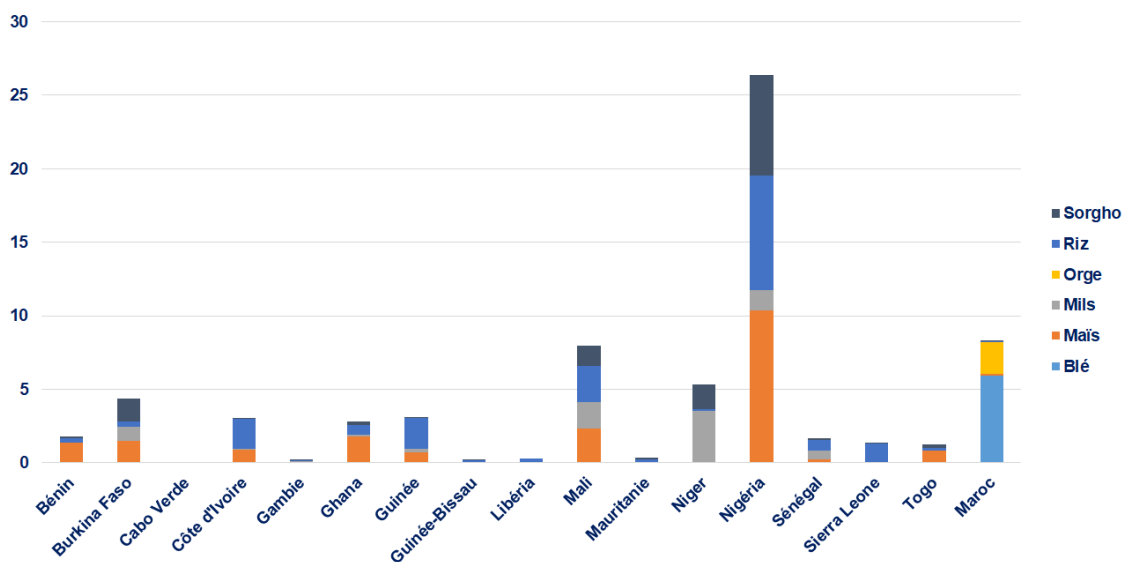
La bauxite guinéenne a été expédiée pendant de longues années aux ports européens (notamment ceux de l'Espagne, de l'Ukraine, de l'Irlande et de l'Allemagne) ainsi qu'aux ports de l'Amérique du Nord (les États-Unis et le Canada) pour un tonnage de 16 MT sur la période 2007-2015. Le trafic maritime de la bauxite est resté stable en termes du volume et de répartition géographique. A partir de 2016, ce dernier a enregistré de fortes hausses grâce aux exportations du consortium SMB/WAP⁵⁷ depuis le Port de Boké vers la Chine. Ainsi, le port fluvial de Boké est devenu un hub portuaire en Afrique de l'ouest, et il est reconnu, depuis septembre 2018, par l'Organisation Maritime Internationale après son enregistrement au Système mondial intégré de renseignements maritimes.

La Chine est le grand bénéficiaire de cette évolution. Elle est devenue la première destination de la bauxite, sa part est passée d'environ 2% en 2015 à 43% en 2016 pour atteindre 67% en 2017 (avec des tonnages respectifs de 0,32 Mt, 11,9 Mt, 27,6 Mt)⁵⁸. La Guinée attire la convoitise des investisseurs chinois dans le domaine de la bauxite, chose qui se manifeste par la multiplication des accords (de concession/exploitation/exploration des mines de la bauxite) entre les opérateurs chinois et le gouvernement guinéen⁵⁹.

2.7. LE TRAFIC IMPORT DES CÉRÉALES

Le marché des céréales dans les pays de l'Afrique de l'ouest et au Maroc est prédominé par la production de quatre types de céréales que sont le riz, le maïs, le Sorgho et le mil. La production totale est passée de 63 MT en 2008 à 75 MT en 2018. Les principaux producteurs des céréales dans cette région sont le Nigéria, qui est de loin le premier producteur des céréales avec une production annuelle moyenne sur la période 2013-2017 qui s'élève à 26 Mt constituée à plus de 95% du maïs, du riz et du sorgho. Le Maroc, quant à lui, est le deuxième producteur avec environ 8,4 Mt, avec des spécialités différentes à l'ensemble des pays de l'Afrique de l'ouest à savoir le blé et l'orge. Hors le Nigéria, les trois pays d'hinterland sont les principaux producteurs des céréales dans l'Afrique de l'ouest avec des productions annuelles moyennes de 8 MT, 5,3Mt et 4,4 Mt pour respectivement le Mali, le Niger et le Burkina Faso sur la même période.

Graph 26 : La production des céréales en MT (Moyenne de la période 2013-2017)



Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

⁵⁷ Fondé en 2014, le consortium SMB (la Société Minière de Boké)/WAP (Winning Africa Port) regroupe quatre partenaires mondiaux dans les domaines de l'extraction, de la production et du transport de bauxite : le singapourien Winning Shipping Ltd (armateur asiatique de premier plan) ; UMS (une société de transport et de logistique française présente en Guinée depuis plus de 20 ans) ; Shandong Weiqiao (une société chinoise leader dans la production d'aluminium, 160 000 employés) et le Groupe Yantai Port. La République de Guinée, partenaire du projet, est actionnaire à hauteur de 10%. Depuis sa création, SMB-Winning a investi plus de 1 milliard de dollars US dans ses activités extractives dans la région de Boké. Le consortium, qui emploie directement plus de 9.000 personnes a également construit et gère deux terminaux fluviaux. La production de SMB-Winning s'élève à 36 millions de tonnes en 2018.

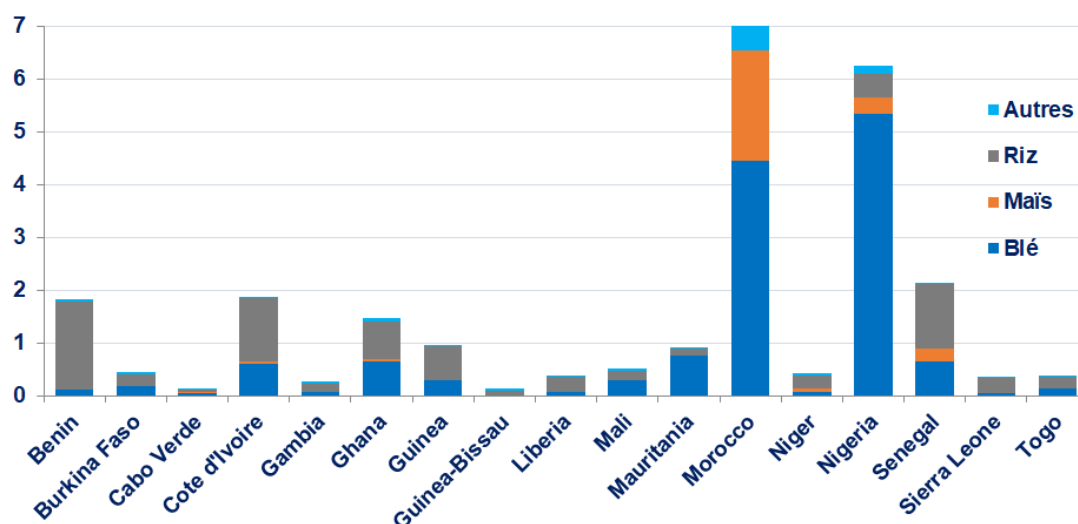
⁵⁸ Le ministre guinéen des mines et les responsables de CDM (Compagnie de Développement des Mines Internationales Henan-Chine) ont signé en décembre 2018 une convention pour la construction et l'exploitation d'une mine de bauxite, d'une usine d'alumine et d'un chemin de fer sur l'axe Boké-Télimélé.

⁵⁹ Voir le lien : <https://www.contratsminiersguinee.org>.

Néanmoins, les productions nationales restent faibles et insuffisantes pour répondre à une demande croissante pour plusieurs raisons dont principalement la croissance démographique, et le changement des habitudes alimentaires de la population consistant notamment en l'augmentation de la consommation des céréales que ce soit dans le cadre de la consommation humaine (le pain à base du blé, le riz et les pâtes industrielles) ou bien la consommation animale suite au développement de la production de volailles et du bétail. Face à cette situation les pays de l'Afrique de l'ouest comme le Maroc s'approvisionnent en céréales de l'étranger. Le trafic maritime des céréales se compose essentiellement du blé, du riz et du maïs qui représentent plus de 95% du trafic import des céréales.

Les quantités des céréales déchargées dans les ports de la côte atlantique de l'Afrique de l'ouest et du Maroc sur les deux sous périodes de la décennie 2008-2017 sont passées d'une moyenne annuelle de 20,8 Mt sur la période 2008-2012 à 25,2 Mt sur la période 2013-2017, soit une augmentation de 4,4 Mt. Les ports les plus récipiendaires des céréales durant la période 2013-2017, sont dans une large mesure ceux du Maroc et du Nigéria (représentant une part de 52%), et dans une moyenne mesure ceux du Sénégal, de la Côte d'Ivoire, et du Bénin (pour un taux de 24%). Le trafic import des céréales est constitué, pour la même période, du blé avec un tonnage moyen d'environ 14 Mt, du riz pour environ 8 Mt et du maïs avec un tonnage de 3 Mt.

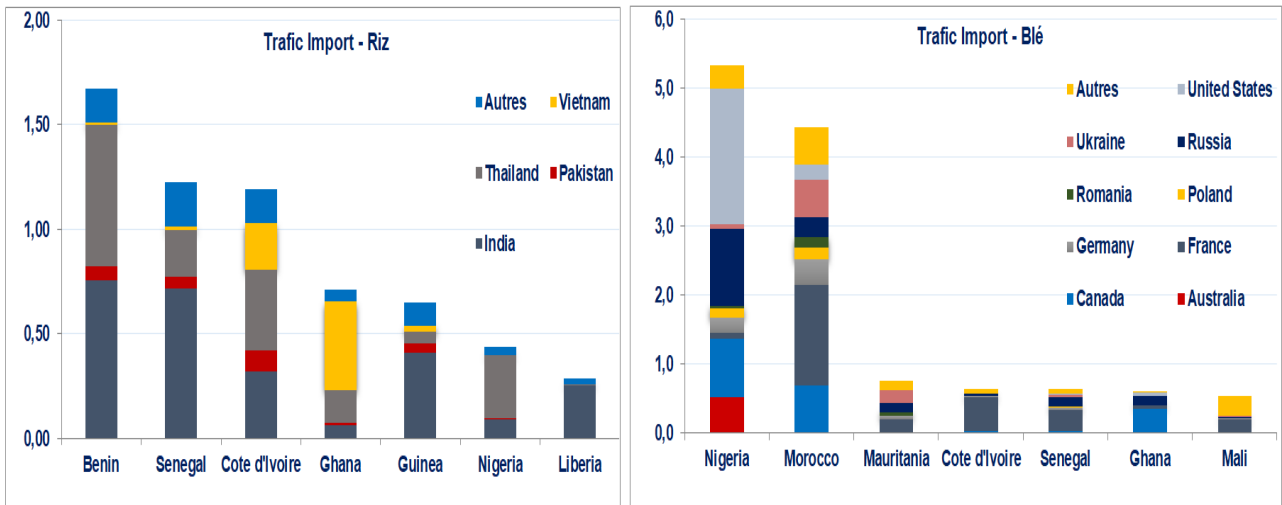
Graph 27 : Le trafic import des céréales en MT (Moyenne de la période 2013-2017)



Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

Les principaux partenaires de la région en matière des céréales sont la France, l'Inde, les Etats-Unis, la Thaïlande et le Canada qui ont assuré une moyenne de 54% de l'approvisionnement de la région sur la période 2013-2017. Par type de céréales, six pays ont expédié une moyenne annuelle de 11 Mt, soit plus de 75 % du blé déchargé dans les ports de la région et majoritairement dans les ports nigériens et les ports marocains. Il s'agit de la France (22%), les États-Unis (17%), le Canada (14%), la Russie (14%), l'Allemagne (6%) et l'Ukraine (6%).

Graphe 28 : Trafic import du blé et du Riz par partenaire en MT (Moyenne / période 2013-2017)



Source : Elaboration DEPF, Données Resource Trade Earth

Pour ce qui est du riz, les quantités déchargées se sont chiffrées à 7,5 Mt dont environ 90% sont en provenance de l'Asie et plus particulièrement de l'Inde (39%), de Thaïlande (28%) et du Vietnam (9%).

Par rapport au maïs, les ports marocains sont les principales destinations des expéditions du maïs dans la région. Celles-ci se sont chiffrées à une moyenne de 2 Mt sur la période 2013-2017, soit environ 75% de l'ensemble des déchargements du maïs de la région. Les quantités expédiées vers le Maroc proviennent des ports de l'Argentine (46%), du Brésil (29%) et des États-Unis (17%).

Conclusion

Toute réflexion sur l'intégration d'une économie émergente dans le commerce international renvoie au transport maritime étant donné que 90% des échanges commerciaux des pays en développement empruntent la voie maritime. Les pays africains sont bien conscients de la nécessité de développer le transport maritime pour appuyer et accompagner le processus de transformation de leurs économies, et pour améliorer leur positionnement dans les chaînes de valeur mondiales. En effet, l'étude du transport maritime de la FAAMAN a mis en exergue le gap à rattraper en termes de performance maritime/portuaire de la région comme en témoignent notamment la forte concentration du trafic maritime sur un nombre réduit de pays, aggravée par la polarisation sur des produits phares, la participation limitée à l'offre maritime mondiale et la prédominance du trafic en vrac dans le trafic global.

Dans le but de relever les défis qui interpellent les pays africains riverains de l'Atlantique, quelques leviers d'inflexion ont été identifiés. De portée globale et stratégique, ces leviers pourraient contribuer à la dynamisation de l'intégration régionale, qui est la clé de voûte de la stratégie de transformation structurelle de l'Afrique :

1. Une coopération portuaire et maritime renforcée favorisant la mutualisation des moyens humains et techniques, à travers le partage des connaissances, de l'expertise, voire des infrastructures, pour faire bénéficier l'ensemble des pays de la région des atouts compétitifs acquis dans certains domaines (par exemple le développement des plateformes de transbordement au Maroc et au Togo, les formations en sécurité et sûretés maritimes en Côte d'Ivoire, etc.). Cette coopération pourrait se traduire par la mise en place d'un observatoire régional du transport maritime, rendant fluide et transparent la circulation des données et des informations sur l'activité portuaire.

2. Une digitalisation des ports : A l'ère de la digitalisation, tous les pays ne doivent pas nécessairement avoir de gigantesques infrastructures portuaires, mais doivent nécessairement investir dans des systèmes d'informations innovants pour rester en phase avec les mutations technologiques qui s'imposent, et ce à des fins d'amélioration de la qualité des services maritimes et leur corolaire de l'attractivité des ports pour l'investissement privé.

3. Une gestion efficace du trafic : La région est amenée à développer de nouvelles approches maritimes, à travers la mise en place de clusters portuaires, dédiés à des segments spécifiques où un avantage concurrentiel certain est acquis. Une telle approche permettrait de jeter les bases d'une complémentarité verticale entre les différents ports, favorisant une distribution efficiente du trafic et concourant à la réduction des coûts et des délais. Non moins important, l'édification de couloirs maritimes serait opportune pour optimiser le trafic portuaire en densifiant l'activité de transport tant du côté des exportations que des importations.

4. Un affrètement mutuel : L'utilisation partagée des navires permettrait certainement de réduire les coûts du transport des marchandises grâce notamment au partage des coûts de la gestion nautique (consistant en l'équipement et l'armement des navires, l'entretien et la réparation des navires, l'assurance du navire, etc.) ainsi que ceux relatifs à la gestion commerciale (charges relatives à l'exploitation du navire : dépenses d'escales et de ports, approvisionnement en combustibles, etc.).

Le développement de ce mécanisme renforcerait la connectivité maritime mondiale des pays de la FAAMAN ainsi que la connectivité bilatérale entre les pays de la région. Le co-affrètement pourrait, grâce à l'augmentation des économies d'échelle qui en découlent, orienter les exportateurs/importateurs vers des marchés (ou les mêmes marchés en cas de produits substituables) qui se trouvent tout au long des routes maritimes les plus fréquentées par les navires desservant les ports de la région, ce qui permettrait le renforcement de leur pouvoir de négociation.

5. Une connectivité multimodale : Pour que les ports jouent pleinement leur rôle de levier majeur de développement des économies nationales, ainsi que de leur intégration régionale, le développement de l'inter-connectivité routière et ferroviaire entre l'ensemble des pays et l'ensemble des ports est d'une haute priorité. De même, dans chaque pays, il faut renforcer la connectivité multimodale des ports aux zones logistiques, aux ports secs et à l'arrière-pays.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- « Le Secteur Portuaire En Afrique : Plein Cap Sur Le Développement », Publication de Proparco, Groupe Agence Française de Développement, SP&D 26 - 2017
- « Shipping and the Port Sector in Sub-Sahara Africa », By the Swedish Maritime Administration, Department of Maritime Policy and Public Affairs - 2015
- « The West African Port System: global insertion and regional particularities », Jean Debrie, EchoGéo - 2012
- « Étude Sur Les Transports Maritimes », CNUCED, 2015
- « The Drive for a Regional Hub Port for West Africa: General Requirements and Capacity Forecast », George Kobina van Dyck, International Journal of Business and Economics Research - 2015
- « Prospective maritime et stratégies portuaires », Collection Les Océanides sous la direction de Yann Alix - Edition 2018
- « How do West African Ports adapt to the Changing Patterns in Container Shipping? », Port Finance International, Casablanca -September 2015
- « Marchés céréaliers ouest-africains : Vers une dépendance croissante aux importations ou une souveraineté alimentaire régionale ? », par Roger Blein et Bio Goura Soulé, Le Déméter -2014
- « Commodity Markets Outlook - The Changing of the Guard: Shifts in Commodity Demand », A World Bank Report, October 2018
- «STEEL STATISTICAL YEARBOOK 2018» - World Steel Association
- « La Libre Immatriculation des Navires : un gain pour les petites économies insulaires ? Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe », Thèse pour l'obtention du titre de Docteur en Sciences Économiques, Pierre Angelelli, Mai 2012
- « The LNG industry », International Group of LNG Importers (GIIGNL), Rapports annuels de 2006 à 2018.
- « Export markets for European cement : A shipping perspective », Ad Ligthart, Intercem Shipping Forum, Athens, 23 January 2018
- « BP Statistical Review of World Energy », bp.com/statisticalreview, Rapports du 2011 au 2018.
- « Tanger Med : Rapport annuel 2017 », Tanger Med Special Agency (TMSA)- 2018
- Rapports annuels de l'Agence Nationale des Ports, Royaume du Maroc (plusieurs années)
- « Note d'Information 2018 : Emission Obligatoire Subordonnée Perpétuelle avec options de remboursement anticipé et de différé de paiement d'intérêt » OCP S.A. -2018
- « Note d'Information 2016 : Offre Publique D'achat Obligatoire Visant Les Actions de la Société Ciments Du Maroc », Ciments Du Maroc, 2016
- « Note d'Information 2016: Augmentation de Capital de Lafargeholcim Maroc S.A. au titre de la Fusion-Absorption De Lafarge Cementos S.A », Lafarge Holcim Maroc – 2016
- « Note d'Information 2013 : Introduction en Bourse par Augmentation de Capital de Jorf Lasfar Energy Company», TAQA MOROCCO, 2013
- « Statistiques du Ciment », Royaume du Maroc Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement, et de l'Economie Numérique - Direction de l'industrie - Décembre 2016
- « Rapport annuel 2017 groupe OCP : Étude Sur Les Transports Maritimes – Switch To Digital » - Groupe OCP
- Rapport Annuel 2017 », LAFARGEHOLCIM MAROC
- « Energie Electrique : chiffres clés 2017 », ONEE, Royaume du Maroc, www.one.ma
- « Chine - Maroc – Afrique : Un partenariat agroalimentaire novateur », Fathallah Oualalou, OCP Policy Paper, Octobre 2017

- « 2017 Nigerian Oil and Gas Industry Annual report », Département des Ressources Pétrolières du Nigéria - 2018
- « Shipping and Port Activities 2013-2016) », National Bureau of Statistics / Nigerian Ports Authority (NPA) - 2017
- « Nigerian Ports Statistics 2012-2017», National Bureau of Statistics / Nigerian Ports Authority (NPA) - 2018
- « Handbook 2018/19 », Nigerian Ports Authority
- « Les infrastructures portuaires au Nigéria » Ambassade de France au Nigeria, Service Economique Régional d'Abuja, Décembre 2016.
- « Initiative pour la Transparence dans les Industries Extractives – Guinée », Rapport ITIE 2010 (Août 2012), Rapport ITIE 2016 (Juin 2018), Rapport ITIE 2017 (MAI 2019), République De Guinée
- « Annuaire Statistique 2016 », République de Guinée Ministère du plan et de la coopération internationale, Institut National de la Statistique (INS) - Edition du novembre 2017
- « Initiative pour la Transparence dans les Industries Extractives – Mauritanie », Rapport ITIE 2016 (Décembre 2018), République Islamique de Mauritanie
- « Annuaire Statistique 2013~2016 », République du Benin, Ministère des Infrastructures Et des Transports - juillet 2017
- « Tableau de Bord Social 2013 : Profils socio-économiques et indicateurs de développement (Tome I) », République du Benin, La Primature, Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique - Septembre 2015
- « Examen des Politiques Commerciales – Bénin » Rapport du Secrétariat : Pays Membres de l'union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), Organisation Mondiale du Commerce WT/TPR/S/362 - septembre 2017
- « Tema and Takoradi Port Performance 2003- 2017», Ghana Ports & Harbours Authority, 2018
- « Sector Report : Port Development Ghana », Rapport établi pour Ambassade du Royaume des Pays-Bas Geert de Jong et Thomas Baas -April 2015
- « Plan National de Développement (PND) 2018-2022 », République togolaise - Août 2018
- « Trafic Général », Rapports des années 2011, 2013, 2014, et 2016, Conseil National des Chargeurs du Togo/ Observatoire National des Transports
- « Trafic Export », Rapports des années 2011 et 2015, Conseil National des Chargeurs du Togo/Observatoire National des Transports
- « Trafic import », Rapports des années 2011 et 2015, Conseil National des Chargeurs du Togo/Observatoire National des Transports
- « Rapport d'activités 2016 », Port Autonome D'Abidjan- Côte d'Ivoire
- « Rapport Annuel 2015 » Port Autonome de San Pedro - Côte d'Ivoire
- « Transport Sector Statistics Bulletin 2013 », Economics Statistics Division, Statistics Sierra Leone - décembre 2014
- « Annual Report 2014», National Port Authority of Liberia



DEPF Policy Africa



CONTACT

Adresse

DEPF
Boulevard Mohamed V. Quartier
Administratif,
Rabat-Chellah Maroc



Téléphone

(+212) 5 37.67.74.15/16

Online

Email : depf@depf.finances.gov.ma
Site web: depf.finances.gov.ma

