



Rapport Final

# SCHEMA DIRECTEUR DU DEVELOPPEMENT PORTUAIRE REGIONALE DE LA CEDEAO

23 décembre 2019





## Maritime & Transport Business Solutions

**adresse** Wijnhaven 3-E  
P.O. BOX 601  
3000 AP Rotterdam  
Les Pays-Bas

**téléphone** +31 (0)10 286 59 40

**courriel** info@mtbs.nl

**site web** www.mtbs.nl

**titre du document** Schéma Directeur du Développement Portuaire Régionale de la CEDEAO

**statut du document** Version Finale

**date** 23 décembre 2019

**nom du projet** SCHEMA DIRECTEUR DU DEVELOPPEMENT PORTUAIRE REGIONALE DE LA CEDEAO

**référence de MTBS** 825843

**client** Commission CEDEAO – Unité de préparation et de développement du projet

**référence client**

### **COPYRIGHT NOTICE AND CONFIDENTIALITY**

This report is for the sole use of the Client and is not to be copied or distributed outside of the Client organisation. The report contains confidential information that should not be made publicly available. Publication might harm the interests of individual parties.

### **DISCLAIMER**

This document is intended only for use by the Client. It may contain confidential or privileged information. Maritime & Transport Business Solutions B.V. (MTBS) makes no representations or warranties about the accuracy or suitability of this document and its information for any purpose. Errors and omissions may occur. Therefore, MTBS disclaims any warranty, whether express or implied, as to any matter relating to this service and all information provided, including but not limited to the fitness for any particular purpose. In no event shall MTBS be liable for any indirect, special, incidental, or consequential damages arising out of any use of reliance of any information contained herein. Nor does MTBS assume any responsibility for failure or delay in updating or removing the information contained herein.



# Index

<b>Résumé exécutif</b>	<b>I</b>
Introduction	I
Performance portuaire et capacité portuaire	III
Sécurité maritime	IX
Cadre juridique	XII
Prévision de la demande	XV
Analyse d'intervention : demande-capacité	XVII
Analyse d'intervention : multimodalité	XIX
Analyse d'intervention : cadre juridique	XXIII
Analyse d'intervention : sécurité maritime	XXV
Objectif stratégique du Schéma Directeur maritime	XXVIII
Profils de projet du Schéma Directeur	XXIX
Analyse des risques	XCV
Plan de la mise en œuvre	XCVII
Suivi et évaluation des Projets	CXIV
<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>1 Approche et méthodologie</b>	<b>4</b>
1.1 Introduction	4
1.2 Organisation	4
1.3 Portée du projet	4
1.4 Programme des livraisons	5
1.5 Réunions et ateliers	6
1.6 Guide de lecture du rapport	6
<b>Partie A : Rapport de Diagnostic</b>	<b>8</b>
<b>2 Méthodologie</b>	<b>9</b>
2.1 Méthodologie	9
<b>3 Performance portuaire et infrastructure</b>	<b>10</b>
3.1 Introduction	12
3.2 Aperçu régional	12
3.3 Bénin	22
3.4 Burkina Faso	25
3.5 Cap-Vert	28
3.6 Côte d'Ivoire	33
3.7 La Gambie	38
3.8 Ghana	41
3.9 Guinée	45
3.10 Guinée-Bissau	47
3.11 Liberia	50
3.12 Mali	52
3.13 Niger	54
3.14 Nigéria	56
3.15 Sénégal	59
3.16 Sierra Leone	61
3.17 Togo	63
<b>4 Pratiques en matière de sécurité maritime</b>	<b>65</b>
4.1 Introduction	68



4.2	Références internationales et régionales	68
4.3	Évolutions récentes dans la réglementation	69
4.4	Meilleures pratiques régionales	70
4.5	Sécurité maritime	72
4.6	Bénin	74
4.7	Cap-Vert	75
4.8	Côte d'Ivoire	77
4.9	La Gambie	79
4.10	Ghana	80
4.11	Guinée	82
4.12	Guinée-Bissau	83
4.13	Liberia	84
4.14	Nigéria	85
4.15	Sénégal	88
4.16	Sierra Leone	89
4.17	Togo	90
<b>5</b>	<b>Cadre institutionnel et réglementaire</b>	<b>91</b>
5.1	Introduction	94
5.2	Aperçu régional	94
5.3	Bénin	103
5.4	Burkina Faso	105
5.5	Cap-Vert	107
5.6	Côte d'Ivoire	108
5.7	La Gambie	110
5.8	Ghana	111
5.9	Guinée	113
5.10	Guinée-Bissau	114
5.11	Liberia	115
5.12	Mali	116
5.13	Niger	118
5.14	Nigéria	120
5.15	Sénégal	122
5.16	Sierra Leone	123
5.17	Togo	124
<b>6</b>	<b>Prévision de demande</b>	<b>125</b>
6.1	Introduction	127
6.2	Aperçu régional	127
6.3	Approche de la projection des conteneurs	131
6.4	Bénin	153
6.5	Burkina Faso	154
6.6	Cap-Vert	155
6.7	Côte d'Ivoire	157
6.8	La Gambie	159
6.9	Ghana	160
6.10	Guinée	162
6.11	Guinée-Bissau	163
6.12	Liberia	164
6.13	Mali	165
6.14	Niger	166
6.15	Nigéria	167
6.16	Sénégal	169
6.17	Sierra Leone	170
6.18	Togo	171
<b>7</b>	<b>Analyse de la capacité</b>	<b>172</b>
7.1	Introduction	175



7.2	Aperçu régional	175
7.3	Bénin	186
7.4	Burkina Faso	188
7.5	Cap-Vert	189
7.6	Côte d'Ivoire	190
7.7	La Gambie	191
7.8	Ghana	192
7.9	Guinée	194
7.10	Guinée-Bissau	196
7.11	Liberia	197
7.12	Mali	200
7.13	Niger	201
7.14	Nigéria	203
7.15	Sénégal	205
7.16	Sierra Leone	206
7.17	Togo	207
<b>8</b>	<b>Analyse d'Intervention</b>	<b>208</b>
8.1	Introduction	210
8.2	Aperçu régional	210
8.3	Bénin	215
8.4	Burkina Faso	217
8.5	Cap-Vert	219
8.6	Côte d'Ivoire	222
8.7	La Gambie	225
8.8	Ghana	227
8.9	Guinée	230
8.10	Guinée-Bissau	232
8.11	Liberia	234
8.12	Mali	236
8.13	Niger	238
8.14	Nigéria	240
8.15	Sénégal	243
8.16	Sierra Leone	245
8.17	Togo	247
	<b>Partie B : Schéma Directeur</b>	<b>249</b>
<b>9</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>250</b>
9.1	Méthodologie	250
<b>10</b>	<b>Analyse d'intervention</b>	<b>252</b>
10.1	Introduction	255
10.2	Capacité du terminal	255
10.3	Multimodalité	257
10.4	Cadre institutionnel	261
10.5	Sécurité maritime	263
<b>11</b>	<b>Objectif stratégique du Schéma Directeur maritime</b>	<b>266</b>
11.1	Introduction	267
11.2	Objectif stratégique : Éliminer les lacunes identifiées dans l'analyse d'intervention	267
11.3	Gestion des ports axée sur les performances	268
11.4	La multimodalité - la clé de la croissance intégrée	280
11.5	Lignes directrices pour améliorer la sécurité du transport maritime	288
<b>12</b>	<b>Profils de projet du Schéma Directeur</b>	<b>290</b>
12.1	Introduction	292
12.2	Bénin	294



12.3	Burkina Faso	301
12.4	Cap-Vert	309
12.5	Côte d'Ivoire	319
12.6	La Gambie	331
12.7	Ghana	338
12.8	Guinée	352
12.9	Guinée-Bissau	360
12.10	Liberia	368
12.11	Mali	373
12.12	Niger	381
12.13	Nigeria	388
12.14	Sénégal	400
12.15	Sierra Leone	409
12.16	Togo	414
<b>13</b>	<b>Analyse des risques</b>	<b>421</b>
13.1	Introduction	423
13.2	Gestion du risque	423
13.3	Risques régionaux	424
13.4	Risques du projet	426
<b>Partie C : Plan d'action et stratégie de financement</b>		<b>431</b>
<b>14</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>432</b>
14.1	Méthodologie	432
<b>15</b>	<b>La mise en œuvre du projet</b>	<b>434</b>
15.1	Introduction	435
15.2	Événements et activités antérieures à la mise en œuvre	435
15.3	Participation du secteur public	435
15.4	Chronologie antérieure à la mise en œuvre (par phase)	436
15.5	Chronologie de la mise en œuvre (par pays)	438
15.6	Mécanismes d'évaluation et de suivi	440
15.7	Étude de cas : cadre logique	443
<b>16</b>	<b>Exigences institutionnelles</b>	<b>445</b>
16.1	Introduction	446
16.2	Définition du cadre institutionnel	446
16.3	Portée de la participation	446
16.4	Exigences institutionnelles	447
<b>17</b>	<b>Stratégie de financement</b>	<b>450</b>
17.1	Introduction	453
17.2	Phase de préparation de la transaction	454
17.3	Mise en œuvre de la transaction	461
17.4	Besoins de financement	466
17.5	Investisseurs dans les infrastructures des pays en cours de développement	474
17.6	Modalités de financement	482
<b>Partie D : Stratégie de Mise en Œuvre, Coordination et Suivi</b>		<b>487</b>
<b>18</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>488</b>
18.1	Méthodologie	488
<b>19</b>	<b>Stratégie de la Mise en Œuvre et Suivi du Projet</b>	<b>489</b>
19.1	Introduction	490
19.2	Stratégie d'élaboration et de mise en application d'une Déclaration de coopération	490
19.3	Modèle de Déclaration de coopération de la CEDEAO	490



19.4	Coordination du Schéma directeur	493
<b>20</b>	<b>Suivi des Projets</b>	<b>496</b>
20.1	Introduction	497
20.2	Matrice de suivi du projet	497
20.3	Gestion de la matrice de suivi du projet	510
<b>Appendix I</b>	<b>Termes des Références et Méthodologie</b>	<b>512</b>



# Résumé exécutif

## Introduction

### Contexte et objectif du Rapport

Le Rapport Final (« le Rapport ») a été préparé pour l'Unité de préparation et de développement du projet de la Commission CEDEAO (« PPDU ») par un Consortium de consultants. Ce Consortium est dirigé par Maritime & Transport Business Solutions (« MTBS ») et soutenu par Artelia et Ecorys. Ce Rapport fait partie du projet :

#### « Schéma Directeur du Développement Portuaire Régionale de la CEDEAO ».

Ce Rapport est le cinquième rapport et fait suite au Rapport initial, au Rapport de diagnostic, au Schéma Directeur et au Rapport Consolidé livré en mai 2017, août 2017, décembre 2017 et avril 2018, respectivement.

L'objectif principal de ce Rapport consiste à :

- Faire une analyse de diagnostic sur le secteur portuaire pour 2015, 2025, 2035 et 2045 ;
- Développer une stratégie pour 2025, 2035 et 2045 pour éliminer les lacunes identifiées dans l'analyse d'intervention et les exigences correspondantes. La stratégie se concentra sur l'amélioration de la performance portuaire et l'optimisation des liens entre les ports ;
- Développer un plan d'action et calendrier pour la mise en œuvre du Schéma Directeur ;
- Développer une stratégie de financement ; et,
- Développer une stratégie de coordination et suivi du Schéma Directeur par la Commission.

L'Appendix I présente un aperçu des tâches associées aux Termes des Références ainsi que la méthodologie et son application, tâche par tâche.

### Ports inclus dans la portée de l'étude

Le paysage portuaire de la CEDEAO comprend quinze ports maritimes et neuf ports secs situés dans les pays enclavés de la région. Ils peuvent être divisés en trois catégories :

- Ports centraux ;
- Ports d'accès (ou ports « gateways ») ; et,
- Ports secs.

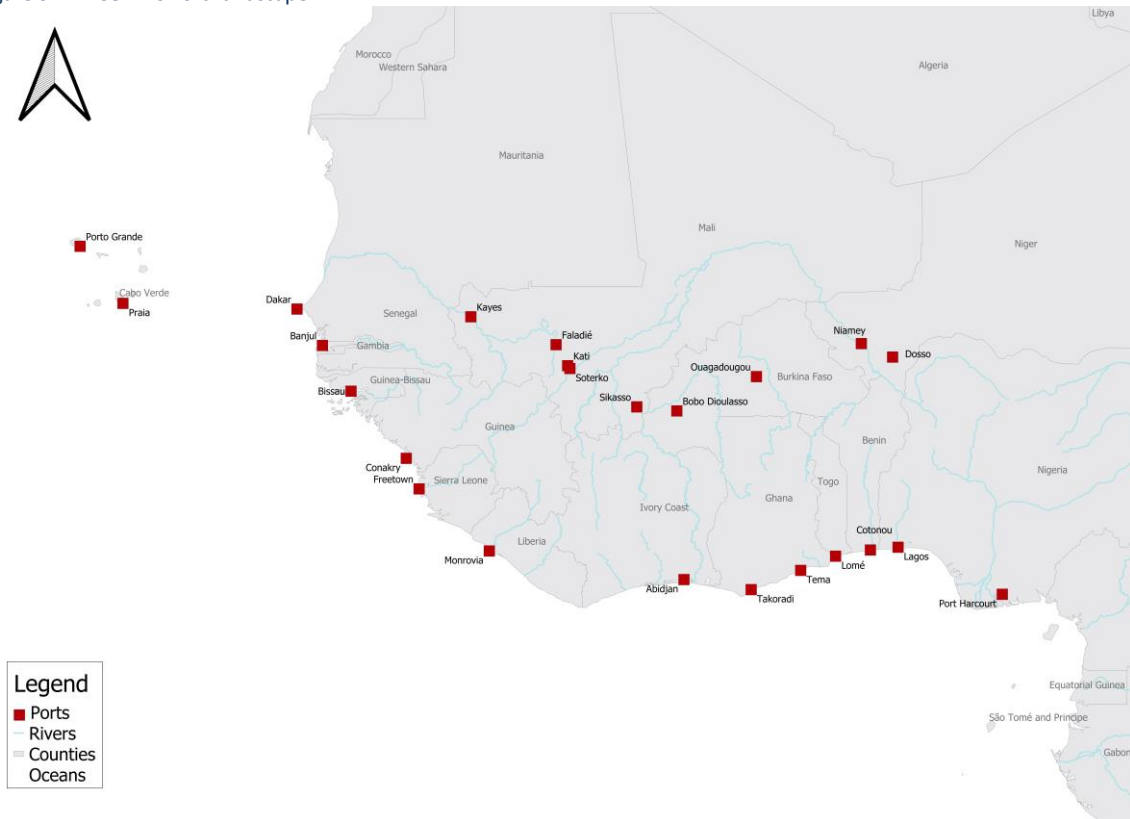
Le tableau suivant présente une ventilation des trois catégories.

Table 0.1 – ECOWAS Port Landscape

Ports centraux	Ports « gateway »	Ports secs
Dakar (Sénégal)	Porto Grande and Praia (Cap Vert)	Ouagadougou and Bobo Dioulasso (Burkina Faso)
Abidjan (Côte d'Ivoire)	Banjul (La Gambie)	Faladié, Kati, Soterko, Kayes and Sikasso (Mali)
Tema (Ghana)	Bissau (Guinée-Bissau)	Niamey and Dosso (Niger)
Lomé (Togo)	Conakry (Guinée)	
Cotonou (Benin)	Freetown (Sierra Leone)	
Lagos (Nigéria)	Monrovia (Liberia)	
	San Pedro (Côte d'Ivoire)	
	Takoradi (Ghana)	
	Port Harcourt (Nigéria)	

Source: MTBS

Figure 0.1 – ECOWAS Port Landscape



Source: MTBS

## Performance portuaire et capacité portuaire

### Capacité portuaire et opérateurs de terminal

La capacité totale de chaque port est déterminée par un certain nombre de facteurs clés. Ces facteurs - la longueur des quais et le tirant d'eau, la zone de stockage du terminal et l'équipement de manutention des quais - sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau 0.2 – Facilités Portuaires

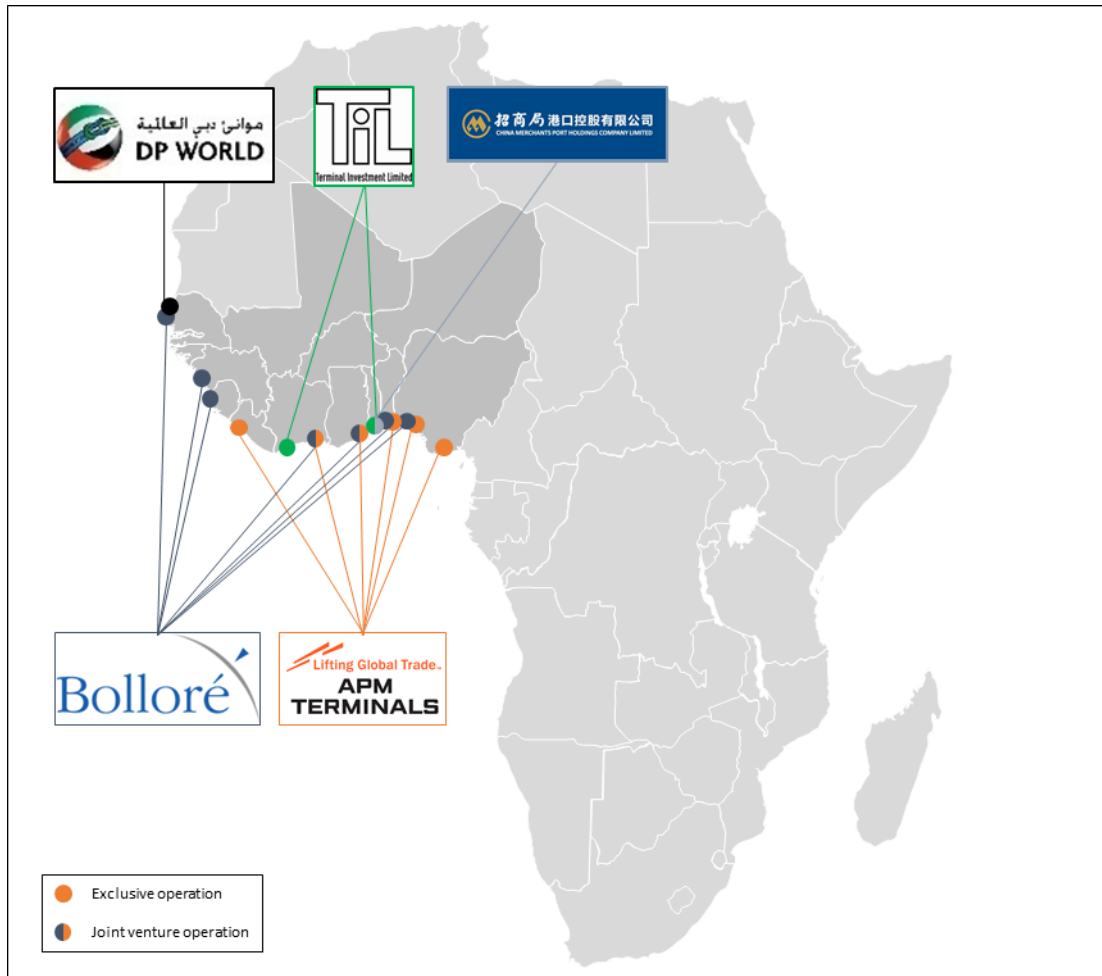
Pays	Port	Longueur / profondeur du quai	Superficie	Équipements de manutention	
				STS	MHC
Bénin	Cotonou	760m / -10,5 à -15,0 m C.D.	33 ha	4	7
Cap-Vert	Porto Grande	422 m / -12,5 m C.D.	2 ha	0	0
Cap-Vert	Praia	917 m / -12,5 à -13,5 m C.D.	8 ha	0	0
Côte d'Ivoire	Abidjan	960 m / -12,0 m C.D.	27 ha	4	3
Côte d'Ivoire	San Pedro	300 m / -10,5 m C.D.	5 ha	0	3
Gambie	Banjul	300 m / -12,0 m C.D.	5 ha	0	0
Ghana	Takoradi	450 m / -9,5 m à -10,5 m C.D.	3 ha	0	1
Ghana	Tema	1 150 m / -11,5 m C.D.	10 ha	4	3
Guinée	Conakry	500 m / -10,5 à -13,50 m C.D.	11 ha	2	2
Guinée-Bissau	Bissau	260 m / -7,9 m à -12,8 m C.D.	1,5 ha	0	0
Liberia	Monrovia	500 m / -9,0 m C.D.	10 ha	0	0
Nigéria	Lagos	2 430 m / -11,5 m à -12,5 m C.D.	65 ha	2	10
Nigéria	Port Harcourt / Onne	1 320 m / -12,0 m C.D.	19 ha	0	2
Sénégal	Dakar	700 m / -12,0 à -13,0 m C.D.	24 ha	4	4
Sierra Leone	Freetown	707 m / -10,0 m C.D.	7 ha	0	3
Togo	Lomé	1 900 m / -12,0 à -15,5 m C.D.	66 ha	11	0

Source : MTBS, Autorités portuaires

STS ; Ship-to-Shore Gantry Crane (grue portique) ; MHC, Mobile Harbour Crane (grue mobile)

De plus, ces terminaux sont opérés par un combinaison des opérateurs publics et privés (y compris en forme de PPP). Les opérateurs le plus présent dans la région sont APMT et Bolloré. Ensemble, ils exploitent 12 des 15 terminaux du littoral ouest-africain. Cela comprend un certain nombre de terminaux où les deux entreprises française et danoise opèrent dans une co-entreprise (joint-venture). DP World et China Merchant Port Holdings exploitent chacune un terminal dans la région, pendant que TIL exploite deux terminaux. La figure suivante présente un aperçu des opérateurs des terminaux à conteneurs actifs dans la région de la CEDEAO.

Figure 0.2 - Opérateurs de terminaux de conteneurs dans la région CEDEAO



Source : MTBS

En plus de la plus importante présence sur le marché en termes de nombre de terminaux, APM Terminals et Bolloré dominent aussi le marché régional en termes de part de marché. Les deux opérateurs détiennent ensemble une capacité de manutention de conteneurs de près de 4,8 millions d’EVP, ce qui représente 71,4 % de la capacité totale. Le tableau suivant résume la capacité par opérateur. L’aperçu prend en compte la capacité effective par opérateur lorsqu’un terminal est exploité par une JV.

Tableau 0.3 - Capacité du terminal part opérateur

Opérateur	Pays	Port	Capacité (EVP)	Part de marché (%)
Terminaux APM	Liberia	Monrovia	125 000	
	Côte d'Ivoire	Abidjan (part de marché 40 %)	440 000	
	Ghana	Tema (part de marché 35 %)	297 500	
	Bénin	Cotonou	350 000	
	Nigéria	Apapa (Lagos)	1 000 000	
	Nigéria	Onne (Port Harcourt)	314 000	
	<b>Total</b>			<b>2 526 500</b>
Bolloré	Sénégal	Dakar (part de marché 45,9%)	34 425	
	Guinée	Conakry	300 000	
	Guinée-Bissau	Bissau	50 000	
	Côte d'Ivoire	Abidjan (part de marché 60 %)	660 000	

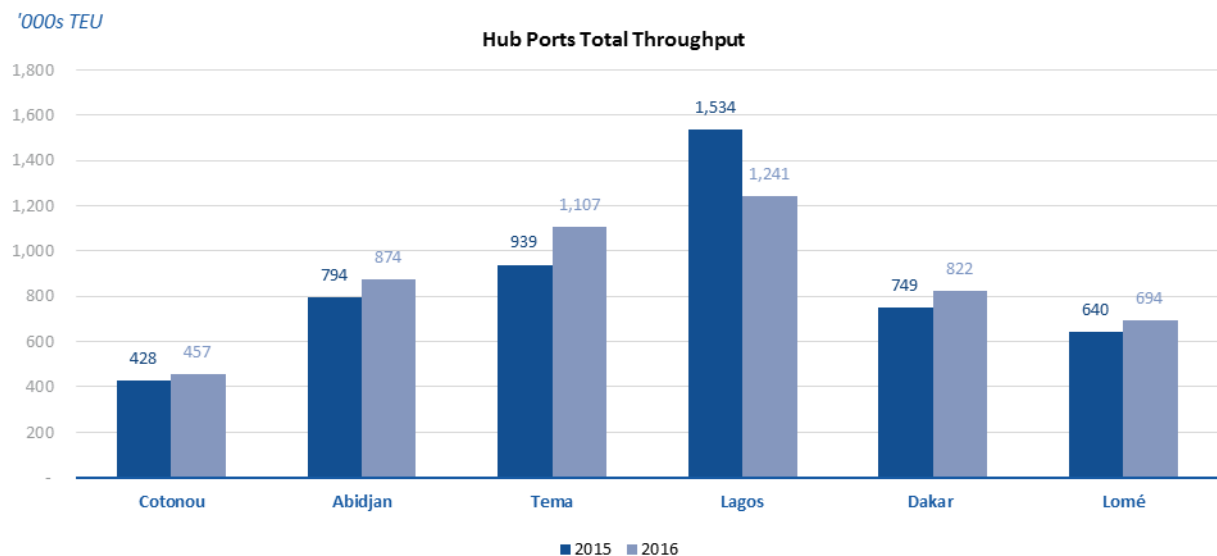
Opérateur	Pays	Port	Capacité (EVP)	Part de marché (%)
	Ghana	Tema (part de marché 35 %)	297 500	
	Bénin	Cotonou (part de marché 91,5 %)	320 250	
	Nigéria	Tin Can (Lagos)	650 000	
	<b>Total</b>		<b>2 312 175</b>	<b>34,1 %</b>
DP World	Sénégal	Dakar	558 000	
	<b>Total</b>		<b>558 000</b>	<b>8,2 %</b>
TIL	Côte d'Ivoire	San Pedro	330 000	
	Togo	Lomé (part de marché 50 %)	527 000	
	<b>Total</b>		<b>857 000</b>	<b>12,6 %</b>
China Merchant Port Holdings	Togo	Lomé (part de marché 50 %)	527 000	
	<b>Total</b>		<b>527 000</b>	<b>7,8 %</b>

Source : MTBS

### Lagos reste le plus grand des ports de conteneurs de l'Afrique de l'Ouest

Lagos a maintenu sa position comme le plus grand port de l'Afrique de l'Ouest en termes de trafic de conteneurs étant appuyé sur un marché domestique le plus important d'Afrique de l'Ouest. Le trafic total a atteint 1,5 millions EVP en 2015. Mais Lagos est aussi le seul port des six ports centraux - Lagos, Abidjan, Tema, Lomé, mais aussi Dakar et Cotonou - confronté à une baisse du trafic en 2016. Le trafic au port nigérian a baissé de 19,1 % d'une année à l'autre, pendant que le trafic global des autres ports a augmenté de 2,2 % et le trafic total CEDEAO a augmenté de 1,5 %. Tema a enregistré l'augmentation la plus importante avec 18,0 % de 0,9 millions à 1,1 millions EVP. Le trafic total dans les ports centraux de la région CEDEAO est donné dans la figure suivante.

Figure 0.3 - Trafic total des ports centraux



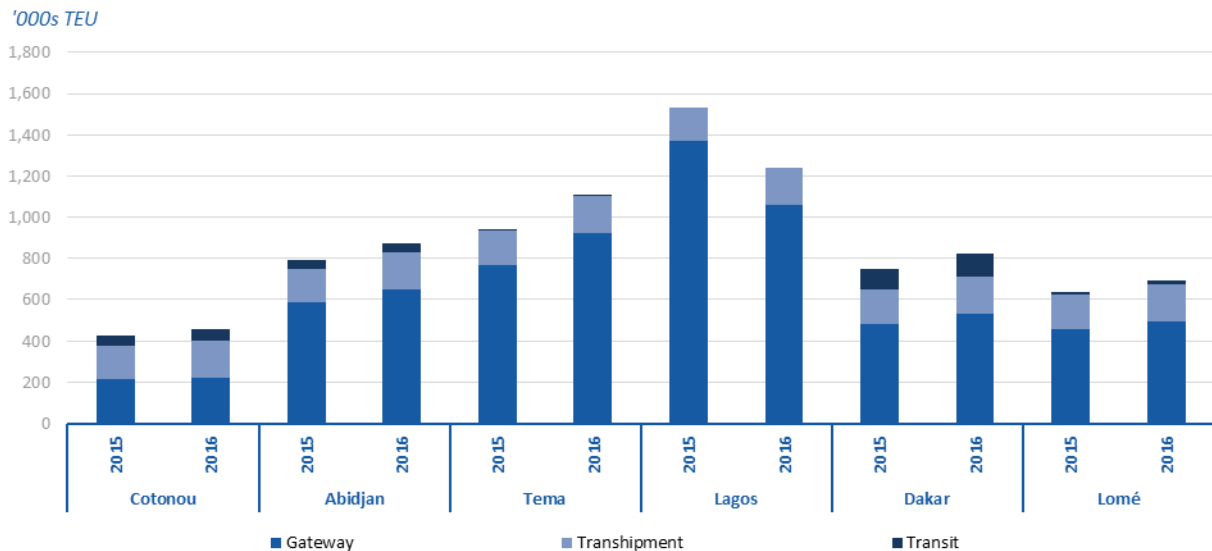
Source : MTBS

A l'exception de Lagos, chacun des six ports centraux hubs a traité à la fois du fret pour leur hinterland domestique (ports d'accès « gateway »), du fret en transbordement et aussi du fret de transit pour les pays enclavés. Lagos n'a pas traité du fret de transit. Collectivement, 75,4 % du trafic dans les ports centraux hubs en 2015 et 2016 ont été du trafic destiné aux hinterlands nationaux, tandis que les conteneurs de transbordement ont représenté 20,2 %, et seulement 4,5 % du trafic total a été dédié au fret de transit.

Lagos est le port où le fret de type « gateway » a été le plus important avec près de 87,6 % du trafic total traité aux deux terminaux de conteneurs du port en 2015 et 2016 et le reste soit 12,4 % en trafic de transbordement. Tema, avec 82,6 % de tous les conteneurs destinés pour l'arrière-pays de Ghana, est aussi dominé par le trafic domestique.

De l'autre côté du spectre, on trouve les ports de Dakar et Cotonou. Les principaux ports du Sénégal et du Bénin se différencient des autres ports en étant beaucoup plus orientés vers le service pour les pays enclavés. Le fret de transit représente 13,6 % du trafic total du port Dakar et 12,2 % du trafic du port du Bénin. Par conséquent, leur trafic de conteneurs est plus varié que celui des ports dominés par le fret domestique. Les conteneurs des ports d'accès (« gateway ») représentent 64,6 % et 48,9 % du trafic total des ports Dakar et Cotonou, tandis que le fret de transbordement représente respectivement 22,0 % et 9,0 %. La figure suivante présente un aperçu du trafic réparti par ports.

Figure 0.4 - Trafic divisé des ports centraux



Source : MTBS

### San Pedro, Conakry et Port Harcourt dominent les ports d'accès (« gateway ») de la région

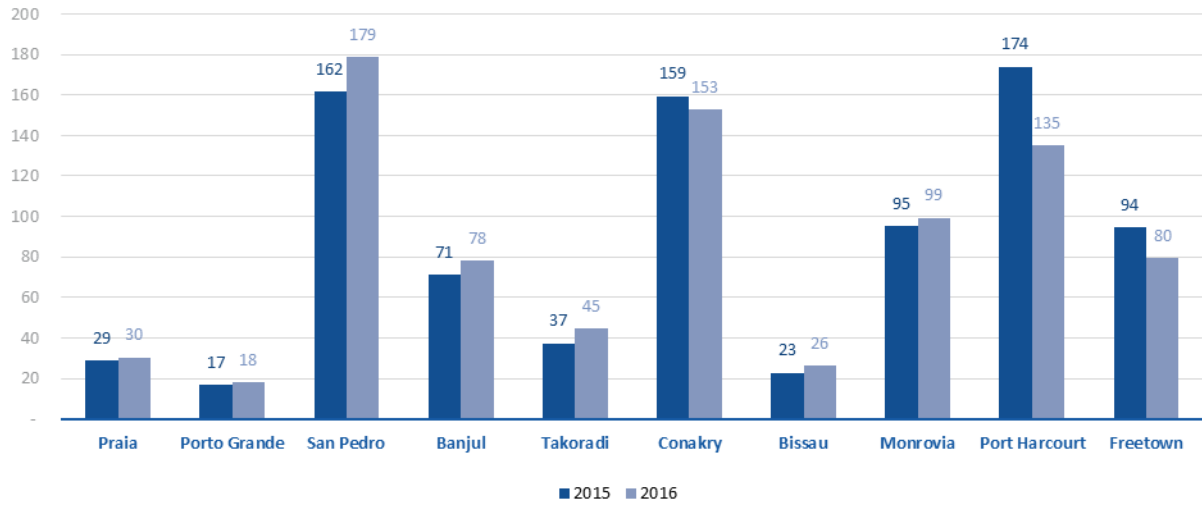
San Pedro, Conakry et Port Harcourt sont les seuls ports qui ont traité plus de 100 000 EVP en 2015 et 2016. San Pedro est le plus grand, traitant 179 000 EVP en 2016 avec une croissance de 10,5 % d'une année à l'autre. Les volumes de Conakry et Port Harcourt en 2016 présentent tous les deux une baisse en termes de trafic par rapport à 2015. Le trafic du port Conakry a baissé de 159 000 EVP à 153 000 EVP, soit une baisse de -4,2 %, pendant que le trafic du Port Harcourt a baissé de -22,5 % à 135 000 EVP en 2016 après avoir traité 174 000 EVP l'année précédente.

Ensemble, les ports d'accès (« gateway ») des pays CEDEAO ont traité 843 000 EVP en 2016 par rapport à 862 000 EVP l'année précédente, soit une baisse de 2,2 %. Individuellement, Takoradi a enregistré la croissance la plus élevée. Le trafic du second port de conteneurs du Ghana a augmenté de 19,9 % jusqu'à 45 000 EVP. Les ports de Bissau (+13,9 %) et de Banjul (+10,4 %) ont aussi enregistré des croissances en pourcentages à deux chiffres.

Figure 0.5 - Trafic total des ports d'accès (« gateway »)

'000s TEU

Gateway Ports Total Throughput



Source : MTBS

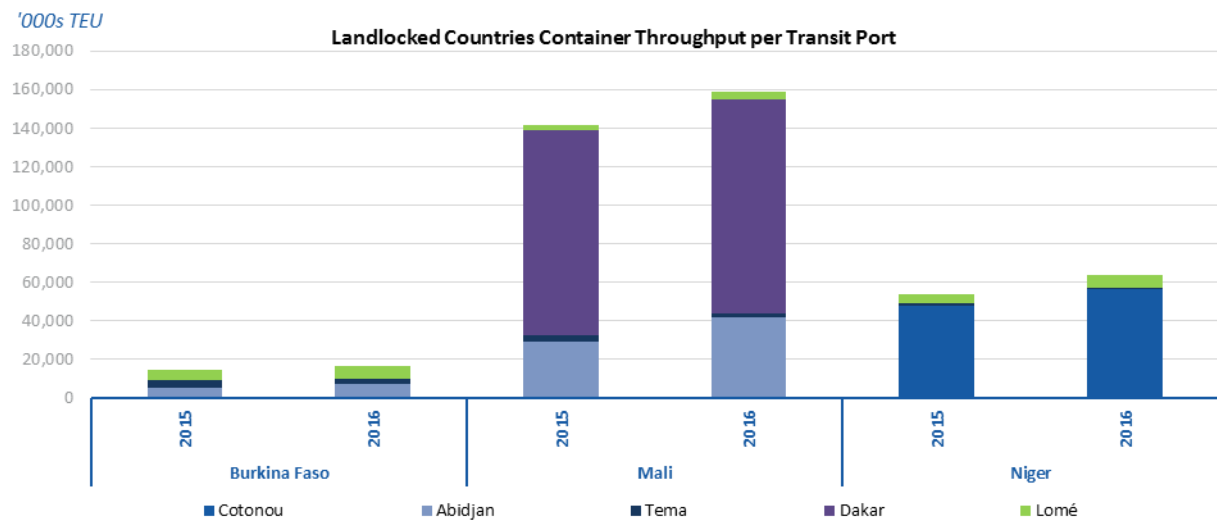
Praia, Porto Grande et Bissau sont les ports les plus petits en termes de trafic. La hiérarchie des ports d'accès (« gateway ») en termes de trafic total est conforme à la vocation primaire des ports d'accès (« gateway ») : desservir la demande de la population interne. La demande interne totale est déterminée, parmi d'autres, par le PIB par tête et par la population totale. Alors que Cap-Vert a un PIB par tête près de deux fois plus élevé que celui de la Côte d'Ivoire, le premier a 0,5 millions d'habitants comparé à 23,7 millions du second pays. De plus, parce qu'on parle de ports strictement d'accès (« gateway »), les conteneurs d'importation-exportation sont le seul type de trafic traité dans les ports. Aucun des ports n'a traité du trafic de transit ou de transbordement en 2015 ou en 2016.

### Le Mali représente 66,6 % du trafic de conteneurs des pays enclavés

Le Mali représente deux tiers du trafic de conteneurs des pays enclavés. Le trafic total s'est élevé à 146 000 EVP en 2015. Le trafic a augmenté de 8,9 % et il a atteint 159 000 EVP l'année suivante<sup>1</sup>. Le trafic total du Niger a augmenté de 56 000 EVP à 64 000 EVP, pendant que le trafic de Burkina Faso a augmenté de 16 000 EVP à 16 700 EVP, voire une croissance de 4,2 %.

Alors que le Mali et le Niger présentent un recours élevé à un seul port maritime - Dakar pour Mali et Cotonou pour Niger – le Burkina Faso a une connexion plus diversifiée avec les ports. Lomé (31 % du trafic total EVP), Abidjan (28 %) et Tema (26 %) contribuent tous au trafic de conteneurs du Burkina Faso. Au contraire, 73 % du trafic de conteneur du Mali arrive via Dakar - en grande partie à cause de la liaison existante par voie ferrée - alors que Cotonou fournit 85 % des conteneurs du Niger. La figure suivante présente le trafic de conteneurs par pays enclavés et par port d'entrée.

Figure 0.6 - Trafic total de conteneurs des pays enclavés



Source : MTBS

Le trafic de conteneurs ne reflète pas nécessairement la demande totale car un volume important de fret est constitué de breakbulk et de vrac, la conteneurisation des produits n'étant pas encore développée en porte à porte. Le trafic élevé de conteneurs du Mali peut être attribué en grande partie à la liaison ferroviaire bien établie Dakar-Bamako, où le temps de transit est « relativement » court et le taux de conteneurisation est élevé. Le taux de conteneurisation du fret transporté par camions est de 10 % pour tous les pays enclavés. Par voie ferrée, le taux de conteneurisation atteint près de 90 %. La comparaison du tonnage du commerce total montre la différence en termes de tonnage est significativement moindre qu'en termes de conteneurs. Les importations et les exportations combinées du Mali ont atteint 5,4 millions tonnes en 2015 comparé à 3,1 millions tonnes au Niger ; une différence d'un facteur de 1,7 comparé à un facteur de 2,6 pour le trafic EVP.

<sup>1</sup> Le trafic pour 2016 estimé sur la base des parts de marché des ports de transit en 2015 dans les pays enclavés et le trafic de transit en 2016 dans les ports de transit.

## Sécurité maritime

### Les principaux codes et conventions qui définissent les pratiques mondiales de sécurité maritime

Un certain nombre de codes et de conventions clés ont été développés au cours des dernières décennies qui façonnent la manière dont les opérations maritimes sont menées en toute sécurité aujourd'hui. La plupart des codes et conventions appliqués à l'échelle mondiale ont été élaborés par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail. Les conventions les plus essentielles sont résumées dans le tableau suivant, y compris un aperçu des pays de la CEDEAO qui n'ont pas encore ratifié la convention.

Code / Convention	Portée du Code / Convention	Nations non-signataires de la CEDEAO
Gestion de l'eau de ballast*	La Convention sur la gestion de l'eau de ballast fournit des lignes directrices sur la manière de prévenir les invasions biologiques des organismes maritimes étrangers.	Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Côte d'Ivoire, Bénin, Burkina Faso, Mali, Niger
SOLAS*	Une gamme de normes minimales pour la sécurité de la construction des navires et la présence à bord des équipements de sécurité de base.	Guinée-Bissau
MARPOL*	Pour prévenir la pollution causée par les activités des navires.	Aucun
Organisation maritime pour l'Afrique de l'Ouest et Centrale (MOWCA)	Une institution internationale régionale chargée de traiter toutes les questions maritimes à caractère régional.	Burkina Faso
Garde-côtes régionaux*	Des garde-côtes régionaux pour lutter contre les actes illégaux en mer, fournir des lignes directrices pour la surveillance côtière et stimuler l'application des conventions régionales.	Sierra Leone
Contrôle de l'Etat du port*	Un MoU sur le contrôle de l'Etat du port.	Guinée-Bissau

Source : MTBS, parties prenantes locales

\*Le Burkina Faso, le Mali et le Niger ne sont pas signataires car le contenu des conventions n'est pas pertinent pour les pays enclavés.

### Développements régionaux récents

En octobre 2016, l'Union Africaine a adopté la Charte sur la sécurité et la sûreté maritime et les développements. La Charte doit maintenant être ratifiée par les gouvernements nationaux. La Charte vise les quatre domaines de développement :

1. La lutte contre la piraterie maritime et autres formes de trafic;
2. Le développement de l'économie bleue et la protection de l'écosystème;
3. Sécurité et la sûreté maritime ;
4. Gouvernance maritime et collaboration en matière judiciaire et policière.

### Conformité régionale

Outre la conformité avec les règles et les réglementations internationales, l'assurance des facilités portuaires adéquates et la capacité de garantir certains standards améliorent fortement les standards de sécurité maritime de la région en ensemble. Plus précisément, cette analyse identifie trois composantes liées aux standards de sécurité pour la partie terrestre des ports - appartenance à l'OMI, certificat ISO et conformité ISPS - et les deux composantes liées aux facilités assurées pour améliorer les standards de sécurité pour la partie marine - la présence des aides de navigation et des garde-côtes. Le tableau suivant présente un résumé des standards appliqués par chaque port.

Pays	Port	Membre OMI	Certification ISO	Conformité ISPS	Aides de navigation	Garde-côte
Bénin	Cotonou	Depuis 1980	✓	✓	✓	✓
Cap-Vert	Porto Grande	Depuis 1976	s.o.	✓	✓	✗
Cap-Vert	Praia		s.o.	✓	✓	✗
Côte d'Ivoire	Abidjan	Depuis 1960	✓	✓	✓	✓
Côte d'Ivoire	San Pedro		✓	✓	✓	s.o.
La Gambie	Banjul	Depuis 1979	s.o.	✓	✓	✗
Ghana	Takoradi	Depuis 1959	✓	✓	✓	✗
Ghana	Tema		✓	✓	✓	✓
Guinée	Conakry	Depuis 1975	!	✓ *	✓	s.o.
Guinée-Bissau	Bissau	Depuis 1977	!	s.o.	✓	s.o.
Liberia	Monrovia	Depuis 1959	s.o.	✓	✓	✓
Nigéria	Lagos	Depuis 1962	!	✓	✓	✓
Nigéria	Port Harcourt / Onne		!	✓ **	✓	✓
Sénégal	Dakar	Depuis 1960	✓	✓	✓	✓
Sierra Leone	Freetown	Depuis 1973	✗	✓	✓	✓
Togo	Lomé	Depuis 1983	✓	✓	✓	✓

Source : MTBS, Autorités portuaires

✓, en place ; !, en cours ; ✗, pas développé

\*seulement certaines parties du port sont conformes à ISPS; \*\*, le port Harcourt est conforme à ISPS, mais Onne ne l'est pas

### Difficultés et obstructions à la sécurité de la navigation

Enfin, un nombre de ports ont des difficultés et des obstructions de navigations qui affectent le niveau général de sécurité du port. Il s'agit principalement de l'absence d'ouvrages extérieurs de protection, des difficultés d'approche et de la présence des épaves. Un résumé des obstructions est donné dans le tableau suivant.

Pays	Port	Obstruction
Bénin	Cotonou	Le bassin intérieur du port est étroit et rectangulaire, ce qui rend la manœuvre des navires difficile.
Cap-Vert	Praia	L'accostage pendant la nuit est en général possible seulement aux quais 2, 3 et 4.
Côte d'Ivoire	Abidjan	L'accès qui se fait par le canal Vridi est rendu difficile par les courants de marnage qui peuvent atteindre des vitesses de jusqu'à 6 nœuds; les contre-courants sont forts pendant la basse mer.
Gambie	Banjul	Le port est situé à l'embouchure de la rivière Gambie et il n'y a pas de digue de protection.
Ghana	Takoradi	Il y a des épaves dans la proximité du port.



Pays	Port	Obstruction
Ghana	Tema	De fortes houles peuvent être rencontrées à 400-600 m de l'entrée dans le port pendant la saison pluvieuse, ce qui signifie que les navires à grand tirant d'eau ne peuvent entrer que pendant la haute mer.
Guinée-Bissau	Bissau	Le port n'a pas d'ouvrage de protection.
Liberia	Monrovia	L'accostage n'est permis que pendant les heures du jour (avant 17:30).
Nigéria	Lagos	Les cartes maritimes nautiques identifient plusieurs épaves (submergées et au-dessus de l'eau) dans le chenal d'accès.
Sénégal	Dakar	Il y a une zone d'obstruction, mais elle a été délimitée en utilisant des balises lumineuses.

Source : MTBS, Autorités portuaires