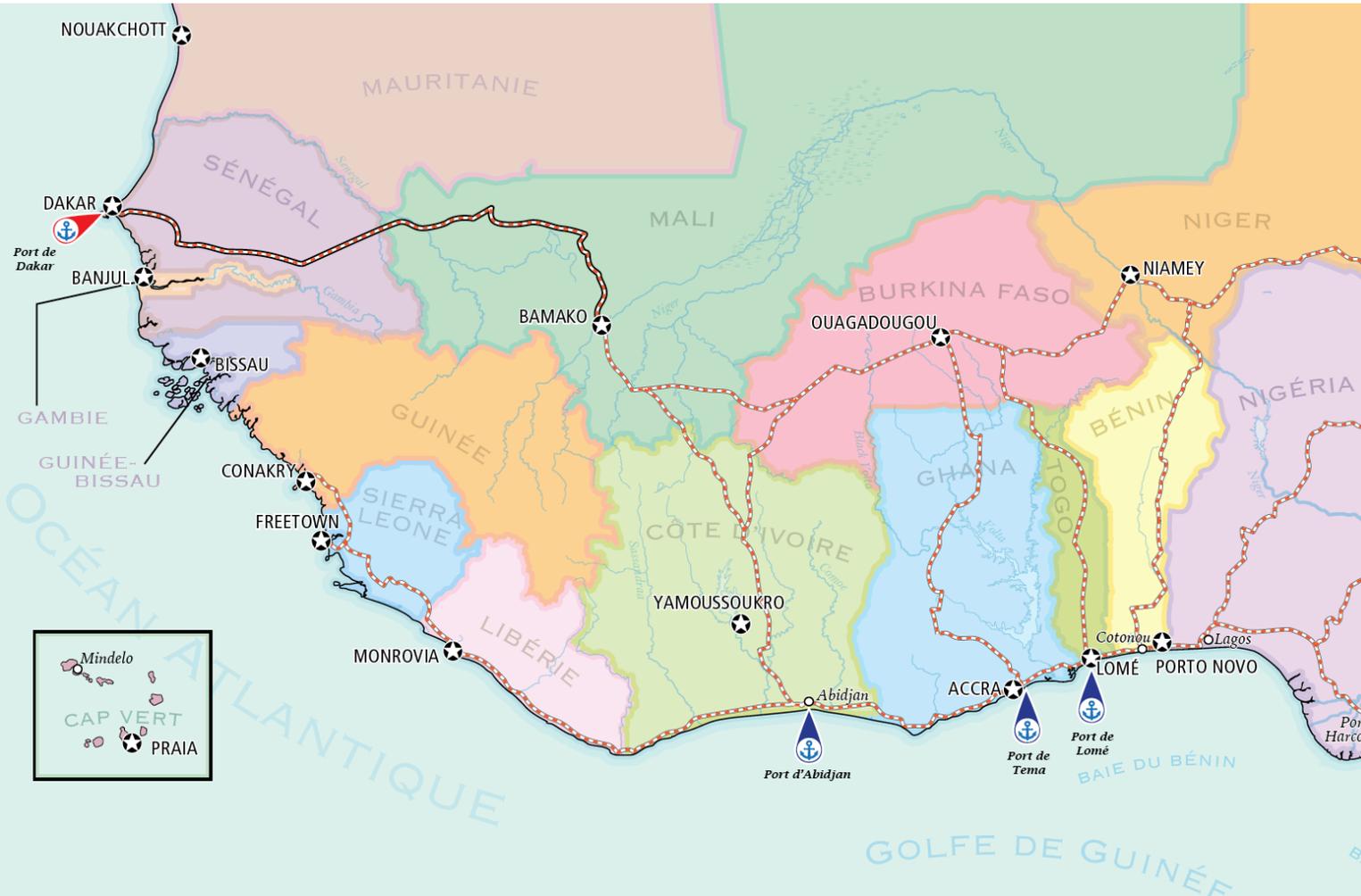




FEED THE FUTURE

Initiative des Etats-Unis contre la faim et pour la sécurité alimentaire dans le monde

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



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

PORT DE DAKAR

Août 2019 | [Dakar](#) – Abidjan – Tema – Lomé



USAID
DU PEUPLE AMERICAIN

nitidæ
landscapes & value chains

IFDC
Developing Agriculture from the Ground Up

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

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

PORT DE DAKAR

Août 2019 | **Dakar** – Abidjan – Tema – Lomé

Accord de coopération USAID No. 720624181000001

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

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

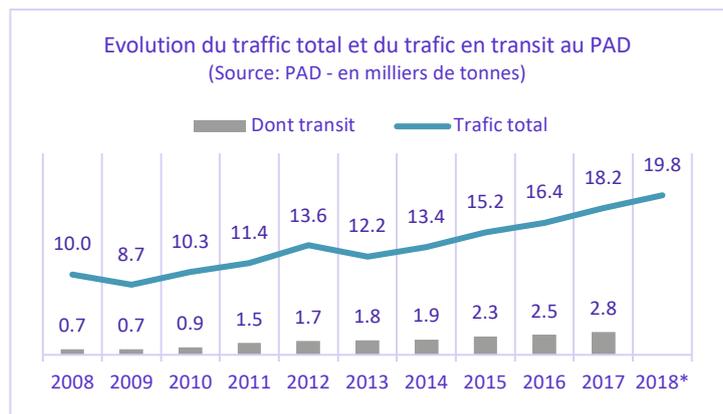
Le Port Autonome de Dakar (PAD)



Carte	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Type de quai	Bulk	Bulk	Bulk+roulier	Bulk	Bulk	Pêche	Tanker	Bulk	Container	Autres
Produits	Céréales / Général	Général	Roro+ Général Transit Mali	Céréales / Général	Phosphates (Indorama)	Poisson	Pétrole	Minerais, engrais	General	Militaire, plaisance, etc.
Longueur quai (m)			645		360			700	660	
Tirant d'eau (m)	10,5	10	10	7	11	7	11	8 à 11	11,5	8
Vraquier max (t)			Handysize 30 000		Handysize 30 000			Handysize 30 000		
Données clés	Air de stockage		Entrepôts sous-douanes		Capacité de déchargement vrac		Temps de mouillage vraquier (jours)		Temps à quai vraquier (jours) ¹	
	216 000 m ²		98 000 m ²		1500 à 2000 t/jour x 2 quais		Moyenne : 2,8 Min : 0,1 – Max : 15		Moyenne : 5,3 Min : 0,3 – Max : 11	

Le Port Autonome de Dakar (PAD) est le quatrième port d'Afrique de l'Ouest après Lagos, Abidjan et Lomé, avec un volume de marchandises totales traitées supérieur à 18 millions de tonnes en 2017 et semble avoir dépassé 19 millions de tonnes en 2018 d'après les premières estimations et en l'absence de chiffre officiel à la date de cette étude.

La croissance du trafic maritime au PAD sur les 10 dernières années est très rapide avec près de 7%/an en moyenne. Le trafic en transit via le PAD est également en forte croissance, notamment depuis 2011, année où la crise post-électorale ivoirienne a clairement favorisé le développement du transit vers le Mali via le Port Autonome de Dakar au détriment du Port Autonome d'Abidjan.



¹ Durée moyenne d'attente sur la période Mai 2018 à Mai 2019 pour le vrac sec (Dry bulk) d'après le site www.marinetraffic.com

Les importations d'engrais par le PAD ont évolué au cours des dernières années entre 325 000 et 450 000 tonnes/an dont en moyenne un tiers est dédouané à Dakar et deux tiers transitent directement vers le Mali.

Forces du Port Autonomes de Dakar

L'une des forces du Port Autonome de Dakar est sa position géographique au Nord-Ouest de la sous-région qui permet aux importateurs de réduire légèrement le coût du fret et les durées de transport maritime depuis les principales origines des engrais importés (Maroc, Mer Baltique, Mer Noire).

Outre ces économies sur le coût du fret maritime, un autre avantage du PAD est l'existence d'un quai dédié à l'exportation des phosphates et exploités par l'entreprise Indorama. Cet avantage concerne principalement cette entreprise sur le marché sénégalais mais peut également être utile aux entreprises maliennes qui tissent des liens avec Indorama car sur ce quai minéralier où beaucoup de vraquiers 30 000 tonnes viennent à vide pour être chargés en phosphates sénégalais, les frais de transport maritime et de déchargement peuvent être d'autant plus réduits.

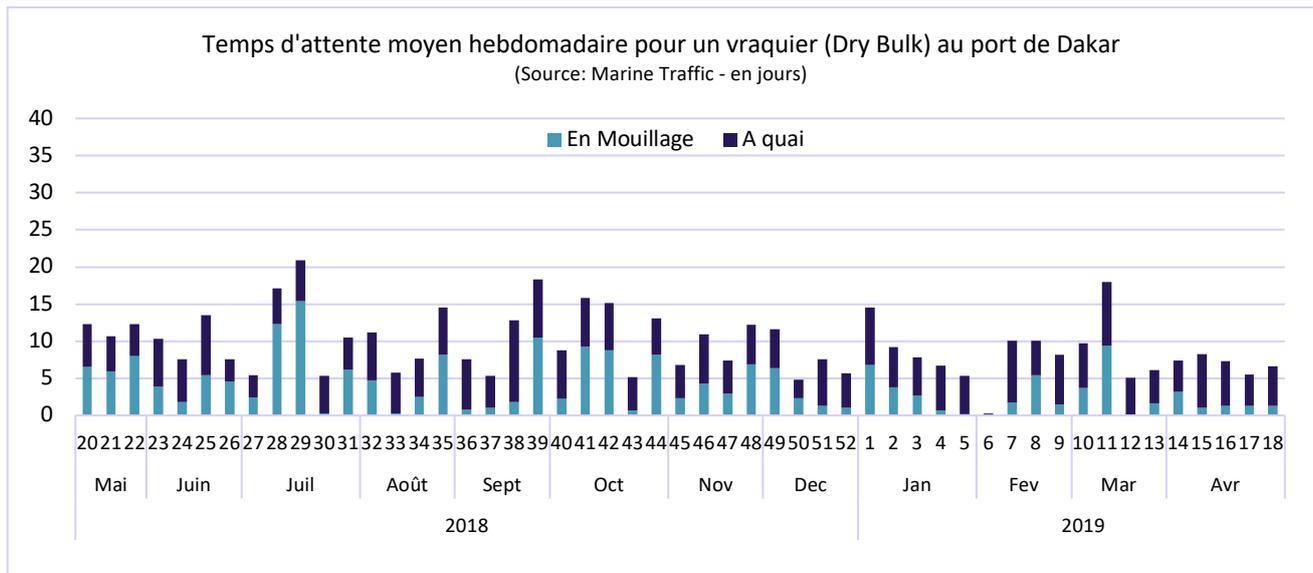
En termes géographique, le PAD est surtout compétitif pour l'approvisionnement du marché sénégalais et du marché malien ; plus précisément de l'Ouest Malien, de la capitale Bamako et du centre du Mali. Bien qu'un peu plus long que l'axe Abidjan-Bamako, l'axe Dakar-Bamako conserve un coût de trajet relativement comparable.

Pour l'approvisionnement du Mali, un autre avantage du port de Dakar est la disponibilité d'un poste d'accostage en grande partie dédié au transit vers le Mali. Grâce à des accords signés entre le Mali et le Sénégal, les navires effectuant des opérations commerciales pour le compte du Mali ont une priorité d'accostage au poste 32 (au quai 3 sur la carte). Ces accords permettent de réduire les délais d'accostage des navires transportant du produit à destination du Mali.

Enfin, la congestion maritime est en moyenne légèrement moindre au port de Dakar qu'à celui d'Abidjan, comme visible ci-dessous.

Importations d'engrais via le Port Autonome de Dakar			
(Source : douanes sénégalaises + est. Nitidæ ; en milliers de tonnes)			
	2016	2017	2018
Dédouanement Dakar	105	121	109
Transit hinterland	345	209	214
Total	450	330	323

Distance aux villes de l'hinterland (en km)			
Burkina Faso		Mali	
Bobo-Dioulasso	Ouagadougou	Sikasso	Bamako
1906	2238	1731	1361



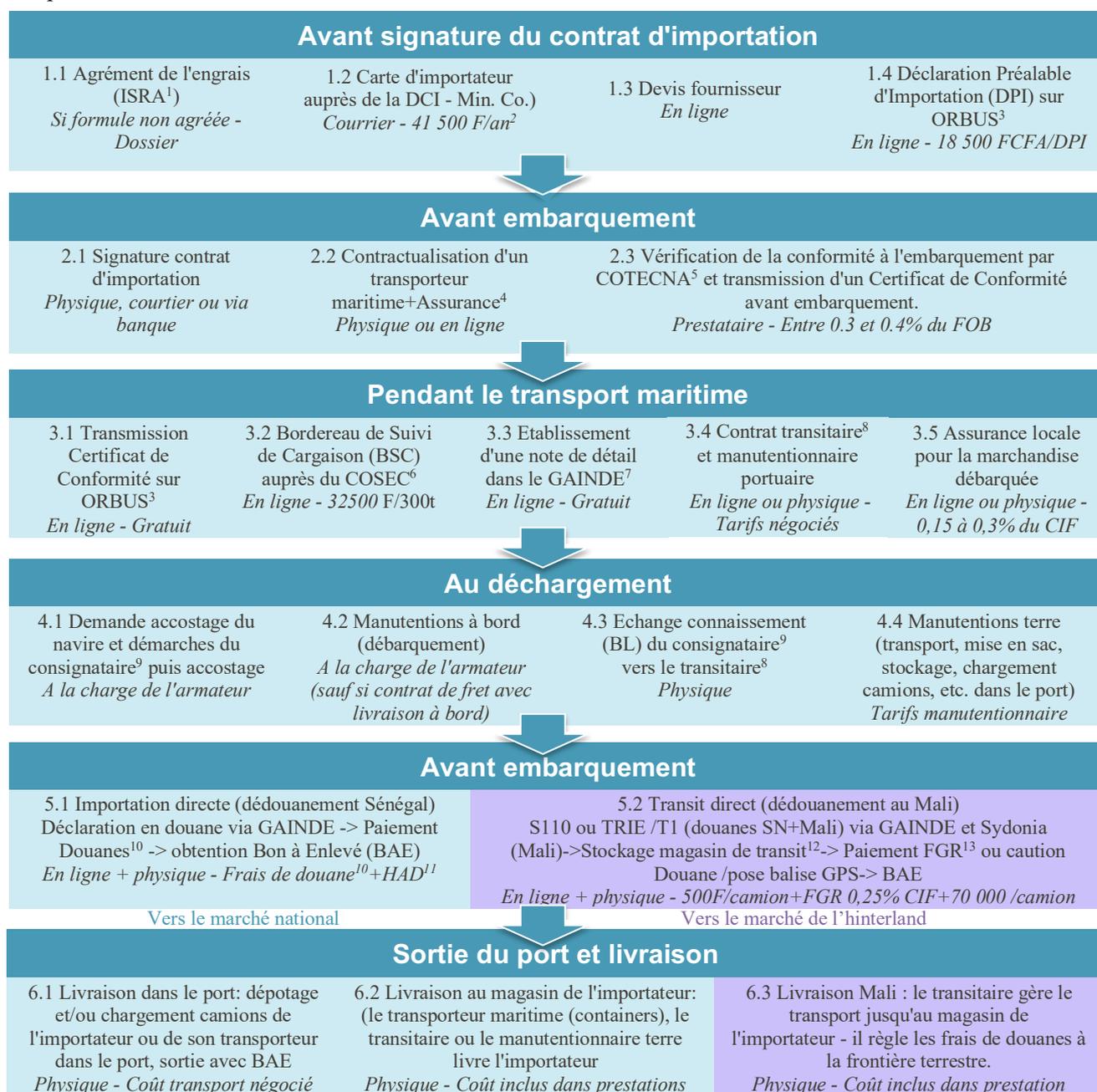
Faiblesses du Port Autonome de Dakar

La grande faiblesse du port autonome de Dakar est la faible disponibilité foncière et la congestion des axes routiers qui l'entourent. En effet, ce port se trouve à l'extrémité de la péninsule de Dakar et il est entouré par des quartiers d'affaires et d'habitation très densément construits et peuplés.

Il en résulte que les coûts de stockage au niveau de la zone portuaire dakaroise sont nettement plus élevés que dans les autres ports de la sous-région et que l'implantation d'installations de mélange ou de stockage à proximité du port se révèle extrêmement difficile et peu compétitive. Une fois la marchandise débarquée à Dakar, la faire sortir rapidement de la zone portuaire est un enjeu encore plus crucial que dans les autres ports de la sous-région. La seule unité de mélange fonctionnelle au Sénégal, celle des Industries Chimiques du Sénégal (ICS) se trouve en dehors de l'agglomération dakaroise, les autres importateurs sénégalais privilégient l'importation d'engrais déjà composé.

Procédures d'importation des engrais via le PAD

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

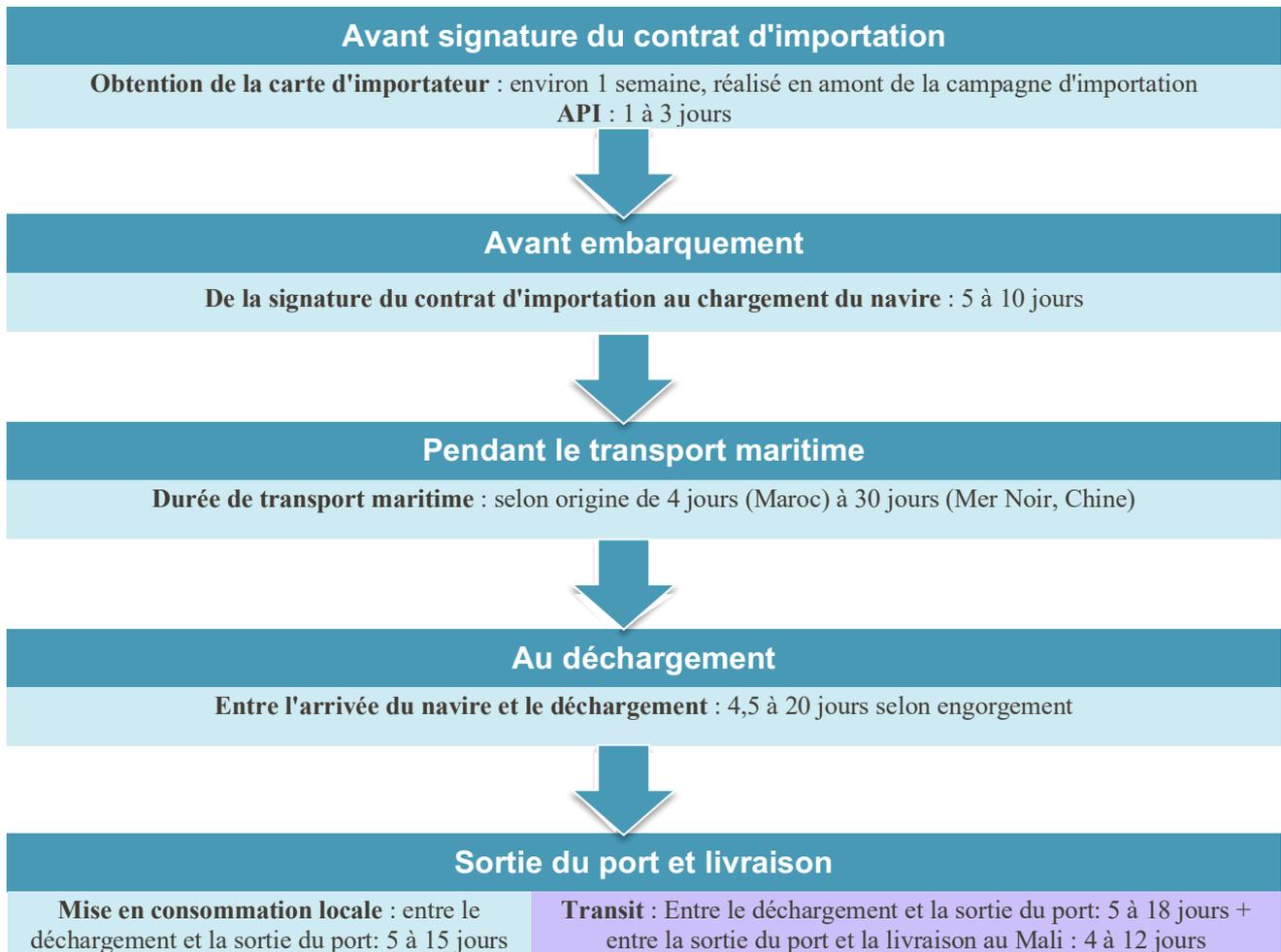


Notes sur le processus d'importation.

- ^{1.} **ISRA** : l'Institut Sénégalais de Recherches Agricoles est chargé d'agréeer les engrais au Sénégal, il doit être sollicité si l'engrais importé n'est pas déjà agréé au niveau du Comité Ouest Africain de Contrôle des Engrais (COACE).
- ^{2.} **Carte 'importateur'** : elle est remise par la Direction du Commerce Extérieur, DCI. La constitution d'un premier dossier a un coût de 33 000 FCFA, le renouvellement annuel à un coût de 18000 FCFA (<http://www.dci-sn.sn/index.php/carte-d-import-export>).
- ^{3.} **ORBUS** : Il s'agit d'une plateforme en ligne développée par la société sénégalaise **GAINDE 2000** et appelée **Système ORBUS 2000**. Elle permet de réaliser les formalités de pré-dédouanement (Déclaration Préalable d'Importation, transmission du Certificat de conformité), contrairement à un Guichet unique elle ne permet pas par contre de faire les formalités douanières qui se font via une autre plateforme (GAINDE).
- ^{4.} Si le contrat d'importation est un contrat FOB, le transport et l'assurance maritime sont à la charge de l'exportateur (fournisseur), s'il s'agit d'un contrat CIF, c'est l'importateur qui contractualise transport et assurance.
- ^{5.} Une seule **entreprise de contrôle** est agréée par l'Etat sénégalais pour l'estimation de la conformité avant expédition de tous les produits d'une valeur supérieur à 3 millions de Franc CFA (5150 USD), il s'agit du groupe Suisse **Cotecna**.
- ^{6.} **COSEC** : Conseil Sénégalais des Chargeurs, organisme chargé de la régulation du fret et du transit au port de Dakar, les prélèvements varient en termes de monnaie et de montant selon l'origine et le mode d'acheminement : détails du coût du Bordereau de Suivi de Cargaison sur <http://www.cosec.sn/index.php/tarification>.
- ^{7.} **GAINDE** : Gestion Automatisée des Informations Douanières et Économiques, également appelé GAINDE Intégral. Système développé par la société GAINDE 2000 comme le système ORBUS. Il permet de faire la déclaration en douane par voie électronique mais doit être complétée par une remise des documents papiers par le transitaire (agréé en douane) et un paiement des frais de douanes qui se fait soit par le transitaire soit via une troisième plateforme de paiement appelée CORUS lui aussi développé pour les douanes par la même société.
- ^{8.} **Transitaire** : Structure chargée de la représentation de l'importateur au port pour tout ou partie des démarches à effectuer au port et auprès des douanes. Selon les contrats signés avec les importateurs, le transitaire peut gérer uniquement les formalités administratives auprès du consignataire, de l'autorité portuaire et des douanes ou bien assurer une partie de la manutention et du transport jusqu'au magasin de l'importateur. C'est notamment le cas lors du transit vers les pays de l'hinterland où le transitaire va gérer le transport au moins jusqu'à la frontière terrestre avec le Mali ou le Burkina et le dédouanement à cette frontière.
- ^{9.} **Consignataire** : Structure chargée de la représentation de l'affréteur (propriétaire navire) au port pour toutes les démarches à réaliser au port. Le transfert de la responsabilité du produit entre l'affréteur (transporteur) et l'importateur et la fin du contrat de transport se matérialise lors de l'échange de connaissance (aussi appelé échange de *Bill of Lading* ou de BL) entre le consignataire et le transitaire représentant l'importateur.
- ^{10.} **Frais de Douanes** : Les frais de douanes sont pratiquement homogènes au niveau de la CEDEAO (Tarif Extérieur Commun) et se composent d'un Prélèvement Communautaire (PC) de 0,5% de la valeur CIF ; d'un Prélèvement de Solidarité (PS) également de 0,5% de la valeur CIF et d'une Redevance Statistique (RS) de 1% de la valeur CIF. Des Droits de Douanes (DD) à hauteur de 5% de la valeur CIF sont également prélevés sur les NPK déjà formulés mais pas sur les autres types d'engrais et d'ingrédients. A ces charges ad valorem, s'ajoutent des frais dit de Travail Supplémentaire (TS) payés aux Douanes à hauteur de 20.000 FCFA/déclaration en douane. Dans le cas spécifique de l'importation d'un container, des frais supplémentaires appelés Droits d'Inspection sont facturés pour le passage au scanner du container (0,75% de la valeur CIF).
- ^{11.} **HAD** : Honoraires Agréés en Douanes, il s'agit des honoraires du transitaire « agréé en douane » pour la réalisation des formalités de transit auprès du Consignataire, de l'OIC, de l'Autorité Portuaire et des Douanes. Ce sont des frais qui varient selon les transitaires, selon les tâches qui leur sont confiés et selon les volumes traités. Les HAD varient entre 1 et 2 USD/tonnes auxquels s'ajoutent les éventuels frais de manutention et de transport lorsque le transitaire en a la charge.
- ^{12.} **Magasins de transit** : Ils sont gérés par les Entrepôts Maliens du Sénégal (EMASE). Cette structure prélève une Redevance pour les Coordination des Activités de Transport (RCAT) de 500 FCFA/tonne sur le produit en transit.

¹³ **FGR** : Fond de Garantie Routier, fond de garanti géré par les Chambres de Commerce et d'Industrie du pays où se situe le port et du pays de destination. Il sert à couvrir les éventuels dommages, vols et avaries lors du transport en transit entre le port et la frontière terrestre, le prélèvement qui alimente se fond est de 0,5% de la valeur CIF de la marchandise en transit.

Durée du processus : entre le devis du fournisseur et la réception de la marchandise, de 1 à 2,5 mois.



Charges d'importations via le PAD

Le tableau ci-dessous concerne le cas le plus courant², soit une importation en vrac avec conditionnement en port (sauf pour le mélange à proximité de la ville portuaire, scénario pour lequel le produit est transporté en vrac jusqu'à l'usine ce qui réduit sensiblement les frais portuaires. Les prix de vente au Sénégal sont estimés pour la zone Nord du pays (bassin rizicole du fleuve Sénégal). Les prix de vente au Mali sont estimés pour les

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

zones de production pour lesquelles le port de Dakar est le plus compétitif (région de Kayes, Koulikoro et Ségou).

<i>Valeurs en USD/tonne</i>	Produit simple (import Urée, DAP, MAP, etc.)	Produit complexe (import NPK formulé à l'origine)	Formulation Périphérie Dakar (imports 90% des ingrédients)	Formulation Mali (imports 90% des ingrédients transit via PAA)
Prix FOB de référence	300	300	260	260
Fret maritime (vraquier) + Assurance	38	38	33	33
Prix CIF de référence	338	338	293	293
Charges portuaires	37	37	25	32
Transit routier (<i>Dakar->Mali</i>)				75
Dédouanement	8	22	7	7
Frais stockage et manutentions par l'importateur	12	12	33	24
Frais administratif et financiers de l'importateur	25	25	32	30
Marge d'importateur	30	30	30	30
Prix sortie magasin importateur/blender	450	464	420	489
Transport jusqu'à la zone de distribution	->SN : 20 ->Mali : 70	-> SN : 20 ->Mali: 70	-> SN : 20 ->Mali: 70	->Mali Centre : 10 -> Mali Sud : 15
Frais administratif et financiers distributeur	10	10	10	10
Marge distributeur	15	15	15	15
Prix sortie magasin distributeur zone de production	Sénégal : 495 Mali: 545	Sénégal : 509 Mali: 559	Sénégal : 465 Mali: 515	Mali Centre: 524 Mali Sud : 529
Prix sortie magasin distributeur zone de production en FCFA/sac	Sénégal : 14 350 Mali: 15 800	Sénégal : 14 750 Mali: 16 200	Sénégal : 13 500 Mali: 14 950	Mali Centre : 15 200 Mali Sud : 15 350

Projets et évolutions du PAD

1) Réhabilitation du chemin de fer-Dakar-Tambacounda-Bamako :

Les gouvernements sénégalais et malien travaillent conjointement pour la réhabilitation et la relance du chemin de fer Dakar-Bamako dont le fonctionnement a été interrompu fin 2015 suite à la résiliation de la concession confiée au groupe Transrail. Un plan d'investissement a été soumis en 2019 à la Banque Mondiale. Toutefois, aucune date de réouverture n'a pour le moment été donnée. En outre, la valorisation du train pour le transit d'engrais vers le Mali impliquerait l'investissement dans des « wagons-bennes » qui n'est pas mentionné par les autorités à ce jour.

2) Hub Logistique Intégré :

Des investissements sont en cours pour l'aménagement de zones logistiques à proximité du port de Dakar. Divers projets sont regroupés sous le titre de « Hub Logistique Intégré ». Ils visent surtout à augmenter le trafic de containers au niveau du port. Aucun investissement important n'est annoncé à court terme pour augmenter les volumes de vrac traités au port de Dakar.

Recommandations pour l'importation d'engrais via le PAD

Recommandations Générales

1) Diminuer les temps d'attente des navires d'engrais (diminuer les frais de surestaries des navires) :

Donner la priorité aux bateaux d'engrais qu'elle que soit pour la destination Sénégal ou Mali en permettant également aux bateaux d'engrais à destination du Mali de pouvoir accoster sur un autre quai que les quais dédiés en cas d'occupation par un autre navire.

2) Soutenir le projet de l'Etat d'amélioration de la fluidité de l'accès portuaire en cours au port de Dakar :

Il s'agit, notamment d'encourager le port à une meilleure utilisation de la plateforme de distribution et privilégier l'accès de cette plateforme aux produits déchargés du Port afin d'obtenir plus d'espaces de stockage pour les engrais, d'améliorer la gestion et l'organisation des dockers afin d'améliorer les opérations de déchargement, d'encourager la mise en place du guichet unique portuaire

3) Encourager le programme d'interconnexion des Douanes Maliennes et Sénégalaises :

Ce programme en cours de mise en œuvre doit permettre d'améliorer les conditions de passage des camions aux frontières terrestres en termes de temps, de coût et de simplicité administrative.

Recommandations spécifiques

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

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

2) Inciter les opérateurs maliens à négocier l'utilisation du terminal minéralier d'Indorama :

Le terminal à phosphates (5 sur la carte) géré par Indorama pour l'exportation des phosphates sénégalais reste sous-utilisé pour les activités d'importation d'engrais. Son utilisation par les importateurs d'engrais (maliens notamment) pourrait réduire les frais de déchargement mais également les coûts de fret maritime notamment pour de l'importation d'engrais déjà en sac (break bulk) plutôt que de devoir passer par de la mise en sac sur le quai (Bulk In bag Out) sur le terminal vraquier actuellement utilisé puis du transport vers le Mali.

3) Se positionner dès maintenant auprès du futur port de Bargny-Sendou :

Le port de Dakar est d'ores et déjà relativement congestionné au niveau de ses accès routiers et limité géographiquement en termes de croissance notamment pour du commerce en vrac, sachant que sa croissance se dirige surtout vers l'augmentation de son trafic de containers. La construction d'un deuxième port en eaux profondes (18m de tirant d'eau prévu) est en cours au Sud de l'agglomération dakaroise. Les importateurs d'engrais maliens et sénégalais ont tout intérêt à exprimer leur intérêt et à se positionner au niveau de ce nouveau port qui sera principalement destiné au déchargement de navires vraciers, en veillant à ce qu'il intègre la mise en sac sur le quai (BiBo) pour des navires de taille Handymax ou supérieure qui leur permettront de réaliser d'importantes économies logistiques et tirer avantage de la croissance de la demande en engrais en Afrique de l'Ouest.

www.feedthefuture.gov