



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*

Août, 2019



USAID
DU PEUPLE AMERICAIN

Enitidæ
landscapes & value chains



**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*

Août 2019

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 États-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 États-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 États-Unis.

Préface

Dans le cadre du projet “*Feed the Future Enhancing Growth through Regional Agricultural Input Systems*” (EnGRAIS) pour l'Afrique de l'Ouest (2018-2023), Nitidæ a été sélectionnée par l'IFDC pour mener une étude sur les coûts et la logistique d'importation et de commercialisation des engrais à partir de 4 ports : Dakar, Abidjan, Tema et Lomé ; et vers 6 marchés : Sénégal, Mali, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Ghana et Togo.

Le but de cette étude est d'identifier les principaux goulots d'étranglement et les étapes pouvant être optimisés pour réduire les coûts de commercialisation et les prix de vente aux producteurs.

Clause de non-responsabilité

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).

Ce rapport 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 conclusions sont la responsabilité de l'IFDC et ne reflètent pas nécessairement les vues de Feed the Future ou du Gouvernement des Etats-Unis.

Tables des matières

1.	Résumé exécutif.....	1
2.	Contexte.....	2
2.1	Le contexte de l'étude.....	2
2.2	Les objectifs de l'étude.....	3
3.	Présentation succincte du marché des engrais en Afrique de l'Ouest :	4
4.	Process Map de l'importation d'engrais.....	7
4.1	Les différentes options et schéma de l'importation d'engrais.....	7
4.2	L'importation d'engrais dans les pays côtiers	8
4.3	La chaîne d'importation vers les pays de l'hinterland (Mali & Burkina Faso)	10
5.	Construction du prix des engrais	11
5.1	Au Sénégal.....	11
5.2	En Côte d'Ivoire	12
5.3	Au Ghana.....	13
5.4	Au Togo.....	14
5.5	Au Burkina Faso.....	15
5.6	Au Mali.....	16
6.	Comparaison des corridors	17
6.1	Le fret maritime	17
6.2	Les charges portuaires	17
6.3	Le transport terrestre.....	19
6.4	Charges structurelles dans les ports et les grandes villes	21
6.5	Avantages et désavantages de chaque corridor	23
7.	Conclusion et recommandations.....	26
7.1	Conclusion.....	26
7.2	Recommandation pour améliorer l'importation d'engrais en Afrique de l'Ouest.....	27
7.2.1	Construire un dispositif de veille sur la logistique.....	27
7.2.2	Investir sur une meilleure logistique portuaire pour le vrac	27
7.2.3	Faire changer les politiques publiques pour favoriser une logistique d'importation plus performante	29

Tables

Table 1: Estimation de la place de chaque type de marché dans chaque pays	8
Table 2: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Sénégal (Source: consultant).....	11
Table 3: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 en Côte d'Ivoire (Source: consultant)	12
Table 4: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Ghana (Source: consultant)	13
Table 5: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Togo (Source: consultant)	14
Table 6: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Burkina Faso (Source: consultant)	15
Table 7: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Mali (Source: consultant).....	16
Table 8: Fourchette indicative du coût du fret maritime entre la mer Baltique et l'Afrique de l'Ouest au 1er trimestre 2019	17
Table 9: Comparaison des redevances portuaires en fonction des opérations portuaires (manutention)	18
Table 10: Temps d'attente minimum, moyen, médian et maximum pour les vraquiers entre la demande d'accostage et la fin du déchargement – en jours d'attente en mouillage, au port et au total. (Source : www.marinetraffic.com)	19
Table 11: Coût du transport terrestre pour les routes de commercialisation d'engrais les plus courantes en Afrique de l'Ouest au 1er trimestre 2019 (en USD/tonne - Source: transporteurs et importateurs)	20

Table des figures

Figure 1: Offre & Demande d'engrais minéraux dans les 6 pays ciblés par l'étude (Source: consultant, basée sur les ordres de grandeurs moyens entre 2015 et 2018)	5
Figure 2: Importations, flux, production et consommation d'engrais dans les 6 pays ciblés par l'étude - Source: consultants sur la base des statistiques douanières disponibles - Chiffres = moyennes sur la période 2015-2018 - en milliers de tonnes.....	6
Figure 3: Schéma du processus de commercialisation des engrais importés vers les pays côtiers avec proportion des volumes concernés (%) et fourchette de coût (USD/t) de chaque option à chaque étape.....	9
Figure 4: Schéma du processus de commercialisation des engrais importés vers les pays enclavés (Burkina et Mali) avec proportion des volumes concernés (%) et fourchette de coût (USD/t) de chaque option à chaque étape.	10
Figure 5: Nombre de semaines au cours desquelles les vraquiers nouvellement arrivés ont dû attendre plus de 5 et plus de 10 jours avant de finaliser leur déchargement	19
Figure 6: Comparaison des coûts de manutention dans les villes portuaires et intérieures.....	21
Figure 7: Comparaison des coûts de stockage (location de magasin) selon les villes.....	22
Figure 8: Comparaison de charges financières en fonction de la source de financement et de la durée entre le paiement au fournisseur et le paiement par le client.....	23
Figure 9: Carte de la compétitivité des 4 ports dans les régions des 6 pays ciblés par région (Source: consultants).....	24

1. Résumé exécutif

Dans le cadre du projet “Feed the Future Enhancing Growth through Regional Agricultural Input Systems” (EnGRAIS) pour l’Afrique de l’Ouest (2018-2023), Nitidæ a été sélectionnée par l’IFDC pour mener une étude sur les coûts et la logistique d’importation et de commercialisation des engrais à partir de 4 ports : Dakar, Abidjan, Tema et Lomé ; et vers 6 marchés : Sénégal, Mali, Côte d’Ivoire, Burkina Faso, Ghana et Togo.

Le but de cette étude est d’identifier les principaux goulots d’étranglement et les étapes pouvant être optimisés pour réduire les coûts de commercialisation et les prix de vente aux producteurs.

L’étude montre que le principal facteur affectant les prix locaux des engrais en Afrique de l’Ouest reste aujourd’hui les cours mondiaux des trois principaux nutriments utilisés pour la production d’engrais minéraux (Azote (N), Phosphates (P) et Potasse (K)). En effet, sur une période de seulement quelques mois, ces cours peuvent subir des variations de +/- 50 USD/tonne.

L’optimisation des charges d’importation logistiques, peut-permettre, elle, de réaliser des économies de +/-30 USD/tonne. Mais, le marché des engrais en Afrique de l’Ouest étant relativement concurrentiel (plus d’une dizaine d’importateurs se partagent le marché dans chaque pays sauf au Mali où le marché est clairement oligopolistique), la plupart des importateurs travaillent déjà fortement sur l’optimisation de leurs charges logistiques avec des stratégies qui varient selon leur capacité de financement (financement local ou international) et leur assise foncière (possession de magasin de stockage ou d’usine de mélange).

C’est pourquoi les principaux leviers d’amélioration de la logistique d’importation à ce jour tiennent dans la réduction des délais d’attente et de déchargement au port (pour éviter les risques de frais d’immobilisation excessive des navires appelés « surestaries ») et dans l’augmentation des dimensions des infrastructures portuaires (aménagement de quais capables d’accueillir et de décharger rapidement des navires vraquiers de très grande taille) pour permettre des économies d’échelle.

Une grande partie des gains logistiques possibles tient dans la réalisation d’économie d’échelles, mais le principal problème du marché des engrais en Afrique de l’Ouest pourrait se résumer ainsi :

- la croissance du marché est limitée par les prix élevés de vente aux producteurs qui découragent leur investissement dans l’intensification ;
- mais une baisse substantielle du prix des engrais ne semble possible que si les volumes importés sont plus grands et que les vitesses d’écoulement sont accélérées ce qui nécessiterait une demande plus importante et mieux structurée.

Face à ce dilemme, des leviers d’actions existent et sont détaillés dans la conclusion de ce rapport, mais leur impact ne sera important que si la taille du marché s’agrandit et que la forme des soutiens publics à l’intensification évolue : subvention à la demande plutôt qu’à l’offre, soutien au prix de vente des denrées agricoles, le tout à l’échelle de la CEDEAO et plus seulement de chaque Etat.

2. Contexte

2.1 Le contexte de l'étude

Le projet EnGRAIS

Le projet *Feed the Future Enhancing Growth through Regional Agricultural Input Systems* (EnGRAIS) pour l'Afrique de l'Ouest, est un programme régional de développement des engrais d'une durée de cinq ans (2018-2023) financé par l'USAID et mis en œuvre par le Centre International de Développement des Engrais (IFDC). Il a pour but de soutenir des institutions régionales africaines dans la résolution des principaux problèmes qui entravent la fourniture et l'utilisation effectives des intrants agricoles en Afrique de l'Ouest.

L'objectif général du projet est de contribuer à l'amélioration de la productivité agricole durable et de la croissance inclusive pour les Africains de l'Ouest. Son objectif stratégique est d'accroître durablement la disponibilité et l'utilisation régionales d'engrais appropriés et abordables dans la région. Plus spécifiquement, le projet EnGRAIS vise à renforcer un marché régional des engrais compétitif, inclusif et dirigé par le secteur privé en renforçant les capacités de gestion et la durabilité de **l'Association des acteurs de la filière Engrais d'Afrique de l'Ouest (WAFa)** et d'autres organisations/associations régionales du secteur privé et acteurs de l'industrie concernés, ainsi qu'à collaborer par le biais de plates-formes multipartites pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et rendre les engrais plus abordables.

Nitidæ

Nitidæ est une ONG issue de la fusion de deux ONG internationales (ETC Terra et RONGEAD) en décembre 2017.

Avec une équipe d'environ 65 collaborateurs (économistes, ingénieurs, agronomes, forestiers, spécialiste du carbone du sol, experts en SIG et télédétection), Nitidæ peut concevoir, développer et mener des projets qui associent la préservation de l'environnement et le renforcement de l'économie locale. Nitidæ fournit également une expertise technique aux entreprises agroalimentaires et cosmétiques pour améliorer la performance des chaînes de valeurs agricoles, atténuer les impacts sur l'environnement (préservation des ressources naturelles, efficacité énergétique des processus de transformation, compensation carbone des activités), et stimuler le développement économique local en lien avec les organisations de producteurs.

Nitidæ porte et soutient le Service N'kalô en Afrique. N'kalô est le premier service indépendant de conseil commercial pour le secteur agroalimentaire en Afrique, de la production agricole à l'utilisation finale. Depuis 2011, il fournit des renseignements commerciaux stratégiques, des analyses des marchés mondiaux, des conseils et des formations sur mesure aux acteurs des filières d'importation et d'exportation par email et sur téléphone mobile.

Depuis 2015, les analystes de marché du service N'kalô contribuent à la collecte d'information sur le marché des engrais en Afrique de l'Ouest pour alimenter le site www.africafertilizer.org de l'IFDC.

Le réseau N'kalô a été mobilisé en complément du réseau IFDC (personnel d'EnGRAIS et AfricaFertilizer.org, 33 membres de WAFa, parties prenantes clés) afin de recouper et de vérifier les informations tout au long de la chaîne de valeur des engrais et de produire une cartographie et une analyse des charges de commercialisation plus précise dans les 4 corridors ciblés.

2.2 Les objectifs de l'étude

Objectif général de l'étude

L'objectif de ce travail est d'entreprendre une série d'études sur la construction du prix des engrais et les étapes de la chaîne d'approvisionnement sur quatre corridors principaux reliant les principaux bassins de consommation d'engrais en Afrique de l'Ouest (notamment, les zones cotonnières du Sahel).

Objectifs spécifiques

1. Comprendre les implications en termes de coûts des différentes étapes clés de la chaîne de valeur sur les prix finaux des engrais payés par l'agriculteur
2. Etre capable de comparer les coûts pour déplacer le produit en passant par les différents ports pour l'approvisionnement d'une région donnée et comprendre la variation de ces coûts et des choix possibles.
3. Fournir aux parties prenantes de la filière engrais des outils pour estimer les scénarios et le coût des transactions commerciales dans différents corridors pour divers produits (simple, composé, mélanges).

Méthodologie

La méthodologie mise en œuvre par l'équipe Nitidæ a été la suivante :

- a. Effectuer une étude bibliographique pour évaluer :
 - Les Incoterms utilisés pour importer des engrais dans les ports respectifs (par exemple, CFR, CIF, FOB);
 - Les charges de fret maritime international (du port de fabricant au port du pays ouest-africain) ;
 - L'existence de manuels/guide sur les tarifs portuaires dans les pays (par les gestionnaires de port, par exemple des agents gouvernementaux et/ou privés) ;
 - Les taxes, prélèvements et frais de transit imposés sur les engrais.
- b. Réalisez des interviews sur le terrain et à distance avec :
 - Les Ports et ports secs, compagnies de navigation, transitaires, transporteurs, opérateurs ferroviaires ;
 - Les producteurs, importateurs, mélangeurs et distributeurs d'engrais ;
 - Les fournisseurs de service de la filière engrais : ensachage, entrepôts, laboratoires de contrôle qualité;
 - Les douanes : ports, frontières de l'arrière-pays, postes frontières communs ;
 - Les infrastructures régionales et nationales et programmes de facilitation du commerce ;
- c. Tenir des réunions de consultation et de validation avec les principales parties prenantes
 - Une rencontre nationale par pays (6 en tous)
 - Une rencontre régionale (lors du prochain Forum sur les engrais en Afrique de l'Ouest, en avril 2019)

Calendrier de l'étude

L'étude a débuté en février 2019 avec une première réunion entre l'équipe IFDC et l'équipe Nitidæ, suivie d'un rapport de démarrage et de la production d'un tableau Excel de décomposition des charges de commercialisation à soumettre aux importateurs et aux négociants d'engrais en Afrique de l'Ouest, fourni le 25 février 2019.

En mars 2019, le tableau Excel destiné à rassembler les coûts et les contraintes rencontrés lors de l'importation d'engrais dans les 6 pays ciblés a été soumis à tous les membres de l'Association ouest-africaine des engrais (WAFa) et à plusieurs sociétés de transit/manutention ainsi qu'à des grossistes et des détaillants d'engrais. Comme peu de réactions ont été reçues en mars et au cours de la première quinzaine d'avril, plusieurs réunions ont eu lieu avec toutes les parties prenantes des chaînes de valeur des engrais dans les 6 pays. En parallèle, sur la base des premiers retours d'expérience et études déjà réalisés par l'IFDC sur la chaîne de valeur des engrais, l'équipe Nitidæ a conçu un modèle permettant de comparer les coûts sur les différents corridors, intitulé «The Fertilizer Matrix».

À la fin du mois d'avril, Nitidæ a soumis aux parties prenantes de la chaîne de valeur des engrais une présentation sur les coûts d'importation d'engrais pour différents produits et options dans chacun des 6 pays lors de réunions de validation nationales. Les réunions de validation se sont tenues du 17 au 24 avril 2019 à Dakar, Bamako, Bobo-Dioulasso, Abidjan, Accra et Lomé.

Les premiers résultats de l'étude ont été présentés lors du 4^{ème} Forum sur les engrais d'Afrique de l'Ouest à Lomé, au Togo, le 25 avril, avec une présentation Power Point et un « rapport succinct » distribué aux participants.

En mai et juin 2019, Nitidæ a consolidé, traité et mis en forme les données et informations recueillies pour finalement soumettre en juillet 2019 le présent rapport final + 4 Port Factsheets + la matrice d'engrais finalisée.

3. Présentation succincte du marché des engrais en Afrique de l'Ouest :

Sur les six pays couverts par l'étude (Sénégal, Mali, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Ghana et Togo), entre 1,5 et 1,7 millions de tonnes/an d'engrais minéraux ont été commercialisées et consommées entre 2015 et 2018.

Toutefois, la production locale d'engrais minéraux sur le marché local ne dépasse pas 175 000 tonnes/an.

Il faut donc qu'au moins 90% de l'offre soit importée des principaux pays exportateurs sur le marché international des engrais (Maroc, Russie, Ukraine, UE, États-Unis, Chine, etc.). C'est pourquoi la logistique d'importation est un facteur déterminant pour le prix des engrais dans les zones rurales d'Afrique de l'Ouest.

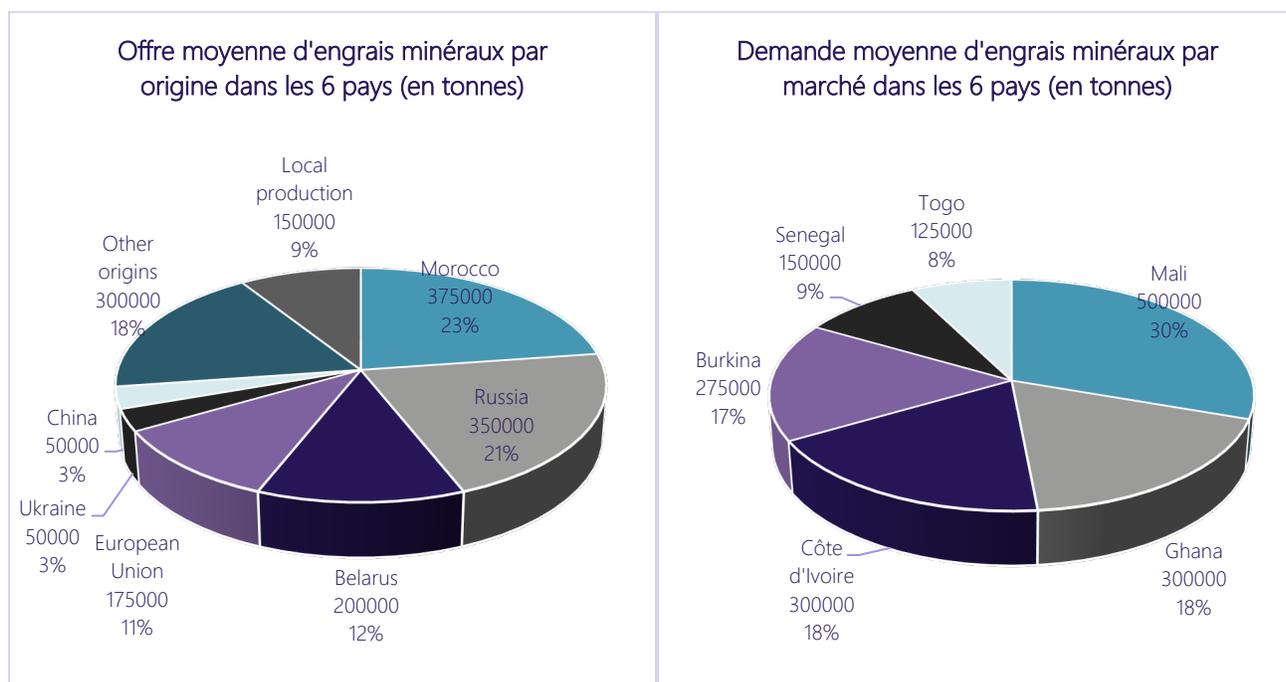


Figure 1: Offre & Demande d'engrais minéraux dans les 6 pays ciblés par l'étude (Source: consultant, basée sur les ordres de grandeurs moyens entre 2015 et 2018)

Aujourd'hui, ces importations transitent principalement par 4 ports (même si d'autres ports comme San Pedro et Takoradi devraient jouer un rôle de plus en plus important dans les années à venir).

Abidjan (Côte d'Ivoire) est le principal pays avec une moyenne de 525 000 tonnes d'engrais importés au cours des cinq dernières années, soit 32% du total des importations de la région. Tema (Ghana) suit avec environ 450 000 tonnes métriques et 27,3% du total des importations. Les importations à travers Dakar (Sénégal) sont estimées à environ 325 000 tonnes métriques/an. Et enfin, les importations via le port de Lomé sont estimées à environ 175 000 tonnes par an. Les 25 000 tonnes/an restantes sont importées via San Pedro et Takoradi.

Chacun de ces ports possède un avantage absolu pour l'approvisionnement de son marché national, mais tous sont également en concurrence pour approvisionner les pays de l'arrière-pays, le Mali et le Burkina Faso étant des marchés énormes et en croissance.

Si les volumes en transitent par le port de Tema pour l'approvisionnement du Burkina Faso sont en moyenne hausse ces dernières années, le port d'Abidjan est resté leader 4 années sur les 5 dernières. Le port de Tema n'a dépassé celui d'Abidjan qu'en 2017.

Les flux d'engrais changent fortement chaque année, en fonction des opportunités, des parts de marché des entreprises importatrices et des appels d'offres, la carte ci-dessous représente les principaux flux moyens dans la sous-région mais chaque flux peut varier fortement d'une année à l'autre.

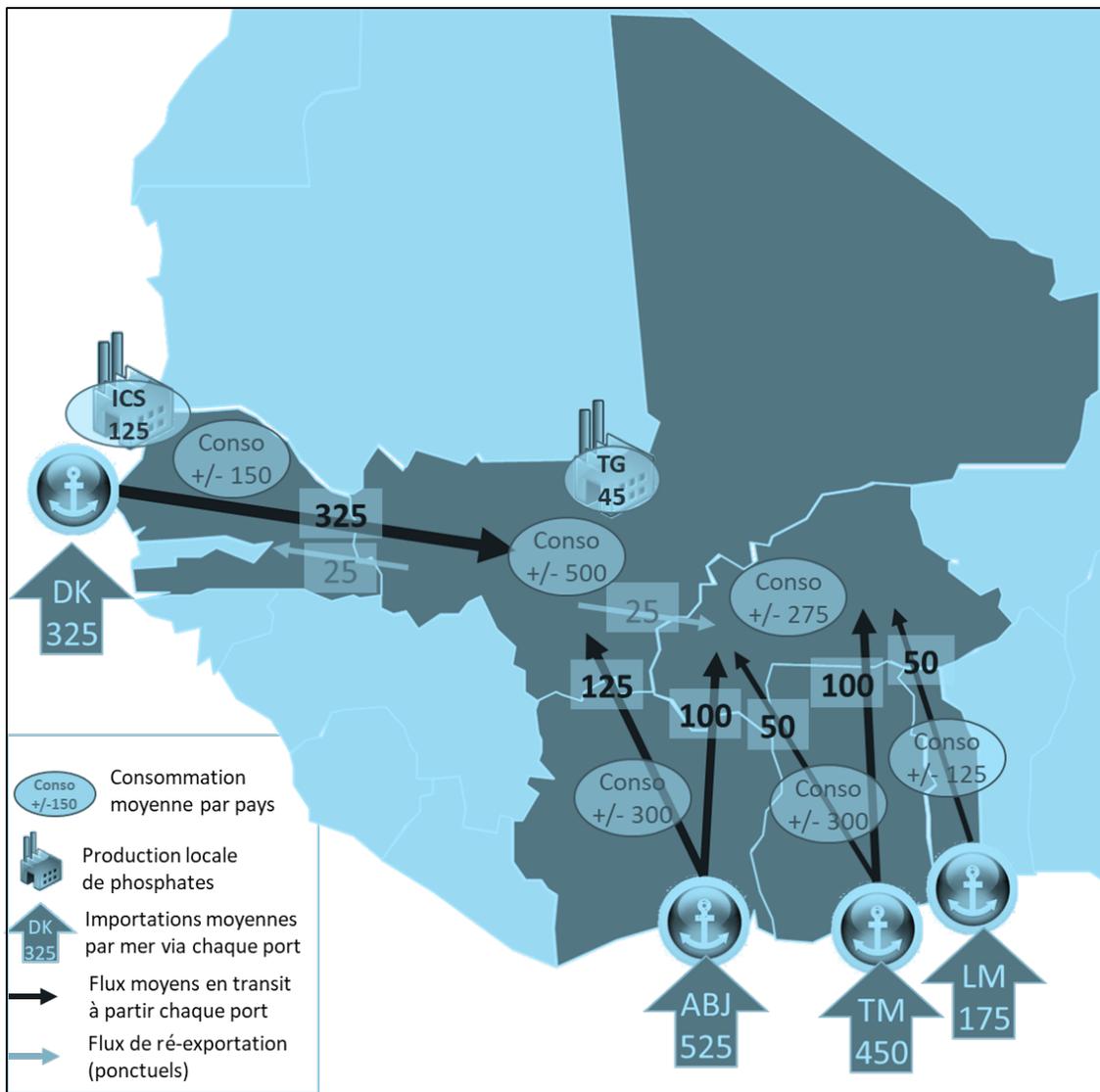


Figure 2: Importations, flux, production et consommation d'engrais dans les 6 pays ciblés par l'étude - Source: consultants sur la base des statistiques douanières disponibles - Chiffres = moyennes sur la période 2015-2018 - en milliers de tonnes.

Comme on peut l'observer sur la carte, la part de marché de chaque port est étroitement liée à la distance qui sépare le port des zones de production.

Cette observation s'explique par le fait que le transport terrestre est l'un des coûts les plus importants lors du processus d'importation et de commercialisation vers les pays enclavés. L'analyse des coûts de transport terrestre pour desservir chaque bassin de production agricole est développée plus bas dans cette étude.

4. Process Map de l'importation d'engrais

4.1 Les différentes options et schéma de l'importation d'engrais

Pour analyser la chaîne d'approvisionnement en engrais des 6 pays ciblés, nous sommes obligés de distinguer, plusieurs produits, plusieurs types de marché et plusieurs étapes intermédiaires qui influencent les charges et les étapes de chaque chaîne logistique.

Différentes chaînes logistiques en fonction du produit importé

En ce qui concerne les produits, nous avons décidé de distinguer 3 types d'engrais minéraux importés.

Les produits simples (Urée, DAP, etc.) sont des engrais qui sont utilisés à la fois comme ingrédients pour le mélange et la production d'engrais composés, mais aussi couramment épandus directement sur les parcelles des producteurs.

C'est pourquoi on distingue la chaîne d'approvisionnement pour fournir directement aux agriculteurs les « engrais simples » et la chaîne d'approvisionnement dans laquelle ils sont des « ingrédients », mélangés pour fournir aux agriculteurs des « engrais composés » (NPK + micronutriments).

La dernière chaîne d'approvisionnement considérée est l'importation d'engrais composés mélangés « à l'origine », c'est-à-dire avant l'exportation.

La principale différence entre les trois chaînes est que la première, l'importation des « engrais simples », n'est soumise à aucun droit de douane ni à aucune étape de transformation. La deuxième est soumise à une étape de transformation, le mélange ou « blending », lors de laquelle une partie des ingrédients n'est pas importée. C'est notamment le cas des substrats comme la poudre de coquillage ou des phosphates produits localement au Mali et au Sénégal. Dans la troisième option, l'engrais composés (le plus souvent un engrais complexe où tous les nutriments sont intégrés sous la même forme solide ou liquide), aucune étape de transformation n'est réalisée localement mais un droit de douane de 5% de la valeur CIF est appliqué sur le produit importé. Ce droit de douane est appliqué par tous les pays de la CEDEAO au titre du Tarif Extérieur Commun (TEC) afin de favoriser la transformation locale des engrais.

Différents types de marchés finaux

Nous montrons également dans les schémas ci-dessous les différents marchés finaux car toutes les importations d'engrais n'ont pas la même destination et le coût de la chaîne logistique peut varier en fonction de la nature de la demande.

La division des marchés entre marché institutionnel (appels d'offre publics), marché privé structuré (appels d'offre privés), grandes exploitations (négociation directe avec les importateurs/mélangeurs) et les ventes au détail sur le marché libre aux petits et moyens agriculteurs peuvent varier beaucoup selon les pays. Ci-dessous sont présentées les estimations des parts de marché pour chaque type de marché final dans les 6 pays.

Table 1: Estimation de la place de chaque type de marché dans chaque pays

	Sénégal	Mali	Côte d'Ivoire	Burkina	Ghana	Togo
Appels d'offre publics	75%	90%	5% (Projets & Programmes)	5% (Projets & Programmes)	75% (Cacao, maïs, riz)	+/- 5% (Projets & Programmes)
	10% (SODEFITEX)		35% (4 compagnies cotonnières)	80% (3 compagnies cotonnières)	5% (3compagnies cotonnières)	60% (NSCT et FUPROCAT)
Marché libre grosses exploitations et coops	7,5% (CSS, SOCAS, GDS, etc.)	5% (GMDB)	40% (PALMCI, SCB SUCAF, SOGB, SIPRA, etc.)	5% (SOSUCO, Bagré & Die agropoles)	15% (Palmier, Banane, etc.)	5% (Ananas, Soja, etc.)
	7,5% (Surtout maraichage)	5% (Surtout maraichage)	20% (Cacao, maraichage, céréales)	15% (Maraichage, céréales, sésame)	5% (Maraichage, céréales)	30% (Céréales, maraichage, cacao)

Le conditionnement et les étapes intermédiaires

La chaîne logistique varie également en fonction du conditionnement de produit. Si le transport en « vrac libre » (*bulk*) représente autour de 80% des importations d'engrais, il est également possible d'importer des engrais conditionnés en vrac (*break-bulk*) ou conditionnés en containers.

Le conditionnement impact sur le coût du transport mais aussi sur le coût des opérations de manutention au port et à l'usine ou dans le magasin de stockage.

Selon les infrastructures dont ils disposent et/ou le coût de location des espaces de stockage, les importateurs vont également faire le choix d'un stockage plus ou moins long. Un stockage plus court permettant de réduire les coûts afférents mais présentant plus de risque de non-respect des délais de livraisons, notamment pour la conclusion de gros contrats.



Chargements de navires vraquiers avec des engrais en vrac libre (*bulk*, à gauche) et conditionné en vrac (*break-bulk*, à droite)

(Source: alamy.com)

4.2 L'importation d'engrais dans les pays côtiers

Le schéma ci-dessous présente les options possibles à chaque grande étape de la chaîne d'approvisionnement en engrais dans les pays côtiers avec sa proportion d'occurrence et une fourchette de coût induit à chaque étape. Il n'inclut pas la production locale (en particulier de phosphate au Sénégal) ni le substrat local utilisé par les usines de mélange locales (coquillages, sables, etc.) et se concentre sur le processus d'importation.

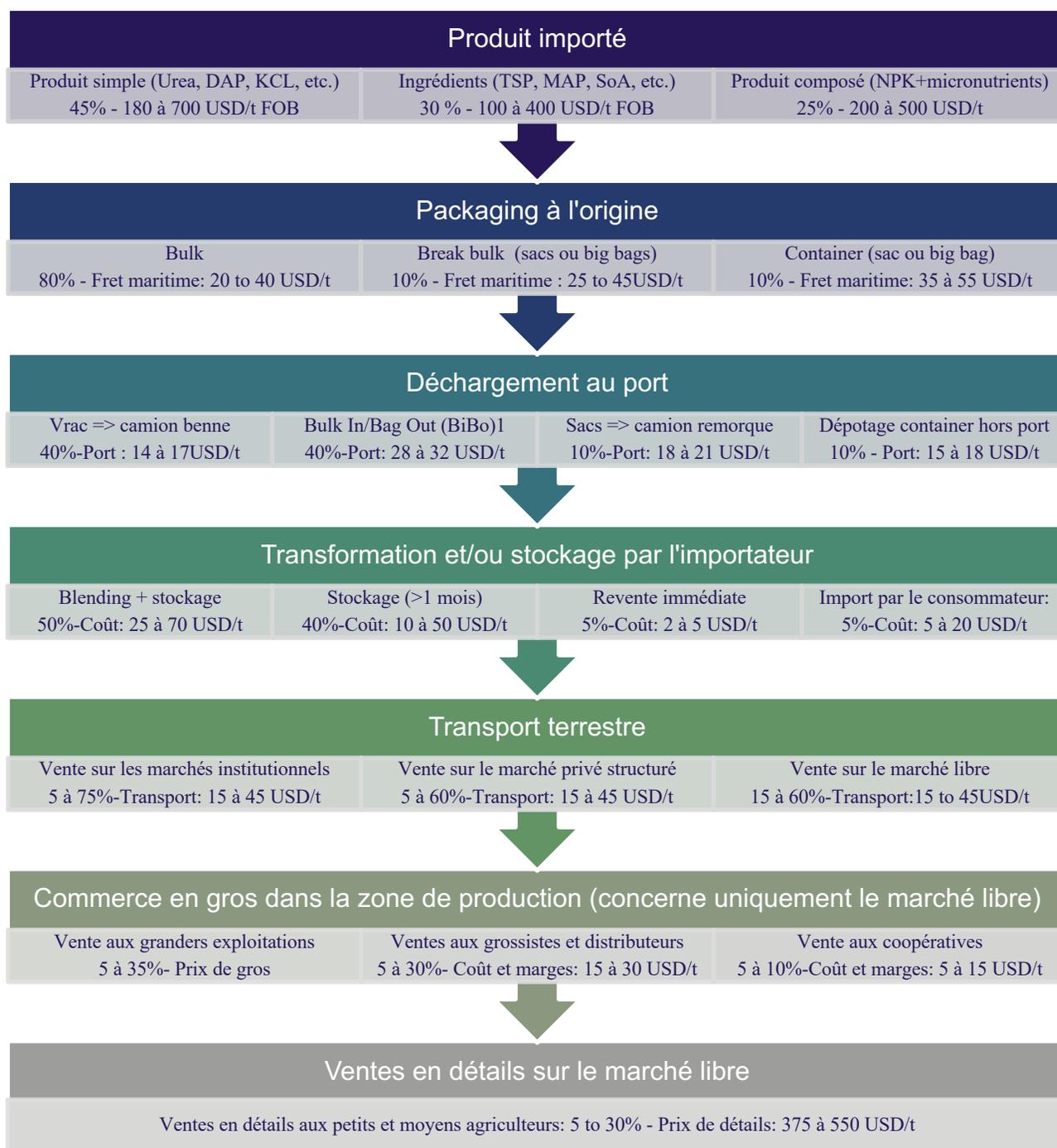


Figure 3: Schéma du processus de commercialisation des engrais importés vers les pays côtiers avec proportion des volumes concernés (%) et fourchette de coût (USD/t) de chaque option à chaque étape.

¹ BiBo : *Bulk in Bag out*, termes technique qui désigne le fait de faire une importation en vrac avec une mise en sac à l'arrivée au sein de l'enceinte portuaire. La mise en sac est le plus souvent réalisée sur le quai (les engrais sont déchargés par une grue dans une trémie sous laquelle est réalisée la mise en sac). Certains navires vraquier permettent également de faire la mise en sac directement sur le bateau. Enfin, la mise en sac peut être faite dans un magasin portuaire sous-douane à proximité du quai. C'est notamment la pratique qui domine à Abidjan où depuis 2017, la mise en sac sur le quai a été interdite par les autorités portuaires car jugée trop salissante. Dans ce dernier cas, le produit est transport en camion benne jusqu'au magasin de mise en sac.

4.3 La chaîne d'importation vers les pays de l'arrière-pays (Mali & Burkina Faso)

Dans les pays enclavés, la chaîne d'importation est relativement similaire mais une étape importante est ajoutée : le transit. Le transit peut être direct (le produit est transporté par un transitaire jusqu'au Burkina ou Mali et les droits de douane et redevances sont acquittés dans ce pays) ou indirect (l'importateur basé dans le pays côtier réexporte l'engrais ou les distributeurs maliens/burkinabés viennent acheter des engrais dans les pays côtiers). En raison du manque de camions adaptés (ou de wagons vraciers sur les lignes de chemin de fer), le transit se fait toujours avec du produit « en sac », c'est pourquoi les importateurs et les mélangeurs qui ont réalisé l'importation maritime en vrac libre (bulk) doivent effectuer un ensachage au port (BiBo), ce qui représente un coût important, d'autant plus lorsque le produit doit ensuite être dés-ensaché pour être mélangé à l'usine puis ré-ensaché après le mélange.

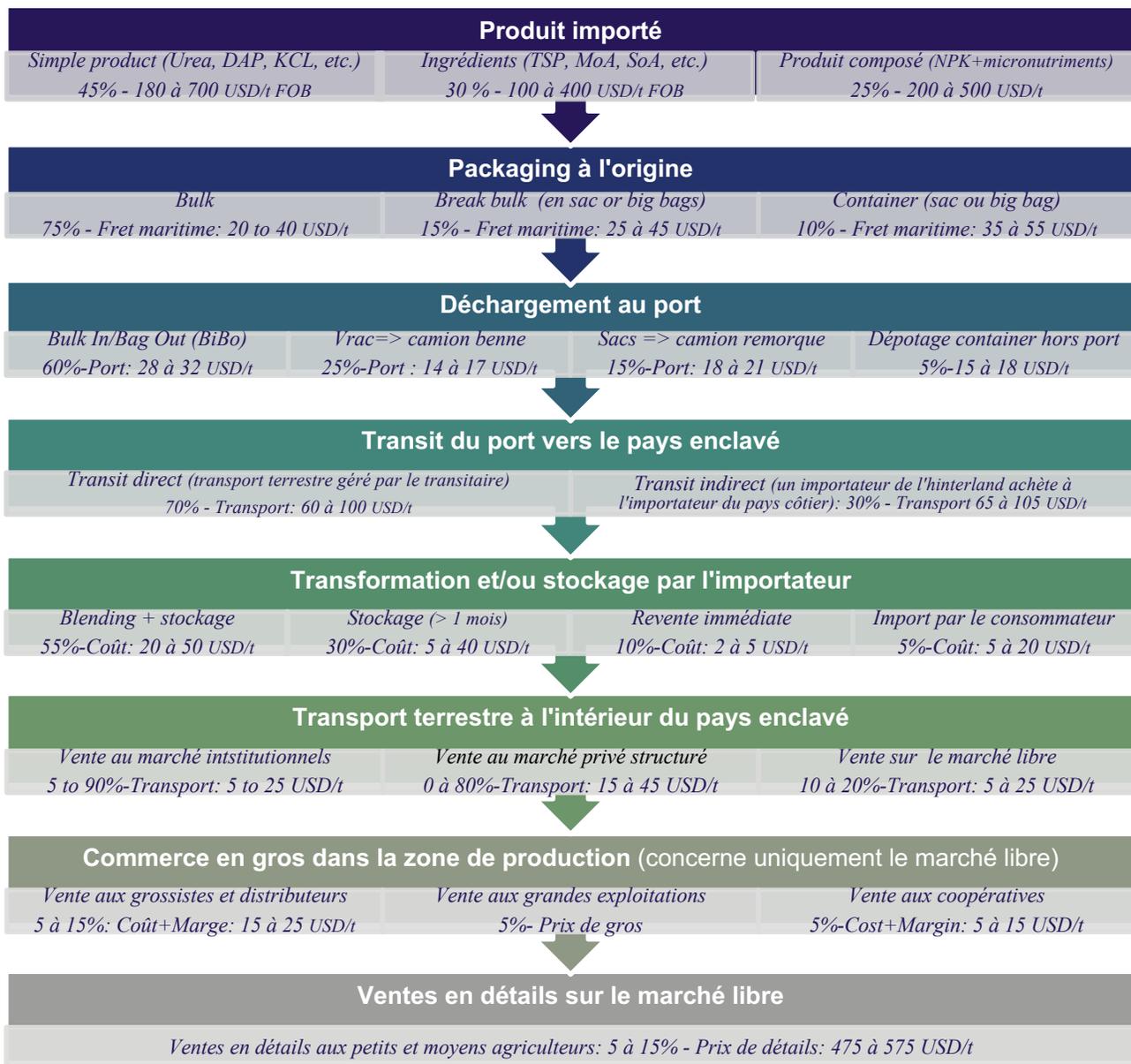


Figure 4: Schéma du processus de commercialisation des engrais importés vers les pays enclavés (Burkina et Mali) avec proportion des volumes concernés (%) et fourchette de coût (USD/t) de chaque option à chaque étape.

5. Construction du prix des engrais

5.1 Au Sénégal

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé au Sénégal.

Table 2: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Sénégal (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending				Substrat non importé
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	Dolomie origine France 11,0%	
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50	
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf Dolomie (Container)	39,0	39,0	25,0	39,0	39,0	52,0	
	Assurance (0,75%)	2,1	2,1	2,9	2,0	2,1	0,4	
	Total fret	41	41	28	41	41	52	
Prix CIF de référence		316	316	418	301	316	102	
Frais portuaires	Acconage, relevage, manutentions	29,0	29,0	14,0	14,0	14,0	18,0	
	Redevances portuaires	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	
	Achat sac 50kg (si BiBo)	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Honoraires transitaire (HAD) 0,3% CIF	0,9	0,9	1,3	0,9	0,9	0,3	
	Frais administratifs portuaires	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
	Surestaries	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
Total frais portuaires		43	43	20	20	20	23	
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	15,8	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
	Redevance statistique 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,0	
	Prélèvement solidarité 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
Total frais de douanes		6	22	8	6	6	2	
Prix sortie port		365	381	446	327	342	128	75
Opérations avant magasin produit fini	Transport port-magasin	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Valeur ingrédients blending			148,0	83,2	69,4	14,6	8,9
	Total ingrédients blending NPK T15			324				
	Frais blending			17,5				
	Achat sac 50kg			7,5				
Prix entrée magasin (DDP)		370	386	349				
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0				
	Frais stockage (3mois)	15,0	15,0	15,0				
	Freinte (pertes stockage et process)	1,9	1,9	3,5				
	Frais financiers (Intérêt 11%*3mois)	10,2	10,6	9,6				
	Assurance (0,3%*DDP)	1,1	1,2	1,0				
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	1,9	1,9	1,7				
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0				
	Impôts	10,0	10,0	10,0				
Total frais de structure importateur		72	73	73				
Prix sortie magasin portuaire		442	458	422				
Transport	Transport port -> zone de production	20,0	20,0	20,0				
Prix rendu magasin distributeur		462	478	442				
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	10,0	10,0	10,0				
	Marge distributeur	15,0	15,0	15,0				
Prix détail brousse USD/t		487	503	467				
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		14124	14600	13543				

5.2 En Côte d'Ivoire

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé en Côte d'Ivoire.

Table 3: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 en Côte d'Ivoire (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending				
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	Dolomie origine France 11,0%	Substrat non importé 11,1%
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50	
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf Dolomie (Container)	41,0	41,0	27,0	41,0	41,0	54,0	
	Assurance (0,75%)	2,1	2,1	2,9	2,0	2,1	0,4	
	Total fret	43	43	30	43	43	54	
Prix CIF de référence		318	318	420	303	318	104	
Frais portuaires	Acconage, relevage, manutentions	29,0	29,0	16,0	16,0	16,0	13,0	
	Redevances portuaires	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,9	
	Achat sac 50kg (si BiBo en magasin sous douanes)	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Honoraires transitaire (HAD) 0,3% CIF	1,0	1,0	1,3	0,9	1,0	0,3	
	Frais administratifs portuaires	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	3,4	
	Surestaries	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	
Total frais portuaires		46	46	25	25	25	23	
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
	Redevance statistique 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,0	
	Prélèvement solidarité 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
Total frais de douanes		6	22	8	6	6	2	
Prix sortie port		370	386	454	334	349	129	75
Opérations avant magasin produit fini	Transport port-magasin	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
	Valeur ingrédients blending			150,1	84,8	70,7	14,6	8,8
	Total ingrédients blending NPK T15			329				
	Frais blending			17,5				
	Achat sac 50kg			7,5				
Prix entrée magasin (DDP)		370	386	354				
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0				
	Frais stockage (3mois)	12,0	12,0	12,0				
	Freinte (pertes stockage et process)	1,9	1,9	3,5				
	Frais financiers (Intérêt 11%*3mois)	10,2	10,6	9,7				
	Assurance (0,3%*DDP)	1,1	1,2	1,1				
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	1,9	1,9	1,8				
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0				
	Impôts	10,0	10,0	10,0				
Total frais de structure importateur		69	70	70				
Prix sortie magasin portuaire		439	456	424				
Transport	Transport port -> zone de production	25,0	25,0	25,0				
Prix rendu magasin distributeur		464	481	449				
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	10,0	10,0	10,0				
	Marge distributeur	15,0	15,0	15,0				
Prix détail brousse USD/t		489	506	474				
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		14192	14672	13749				

5.3 Au Ghana

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé au Ghana.

Table 4: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Ghana (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending				
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	Dolomie origine France 11,0%	Substrat non importé 11,1%
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50	
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf Dolomie (Container)	42,0	42,0	28,0	42,0	42,0	55,0	
	Assurance (0,75%)	2,1	2,1	2,9	2,0	2,1	0,4	
Total fret		44	44	31	44	44	55	
Prix CIF de référence		319	319	421	304	319	105	
Frais portuaires	Aconage, relevage, manutentions	12,0	12,0	7,0	7,0	7,0	12,0	
	Redevances portuaires	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	4,5	
	Achat sac 50kg (si BiBo)	9,0	9,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Honoraires transitaires (HAD) 0,3% CIF	1,0	1,0	1,3	0,9	1,0	0,3	
	Frais administratifs portuaires	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	
	Surestaries	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Total frais portuaires		28	28	14	14	14	21	
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	16,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
	Redevance GCNet 0,4%+VAT	1,4	1,4	1,9	1,4	1,4	0,5	
	Redevance CCVR 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,1	
	Redevance Exim 0,75%	2,4	2,4	3,2	2,3	2,4	0,8	
Total frais de douanes		9	25	11	8	9	3	
Prix sortie port		356	372	447	326	342	129	75
Opérations avant magasin produit fini	Transport port-magasin	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
	Valeur ingrédients blending			147,5	82,6	69,0	14,5	8,7
	Total ingrédients blending NPK T15			322				
	Frais blending			17,5				
	Achat sac 50kg			9,0				
Prix entrée magasin (DDP)		364	396	349				
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0				
	Frais stockage (3mois)	10,5	10,5	10,5				
	Freinte (pertes stockage et process)	1,8	2,0	3,5				
	Frais financiers (Intérêt 20%*3mois)	18,2	19,8	17,4				
	Assurance (0,3%*DDP)	1,1	1,2	1,0				
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	1,8	2,0	1,7				
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0				
	Impôts	10,0	10,0	10,0				
Total frais de structure importateur		75	77	76				
Prix sortie magasin portuaire		440	474	425				
Transport	Transport port -> zone de production	20,0	20,0	20,0				
Prix rendu magasin distributeur		460	494	445				
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	8,0	8,0	8,0				
	Marge distributeur	10,0	10,0	10,0				
Prix détail brousse USD/t		478	512	463				
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		13859	14843	13427				

5.4 Au Togo

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé au Togo.

Table 5: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Togo (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending				
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	Dolomie origine France 11,0%	Substrat non importé 11,1%
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50	
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf	42,0	42,0	28,0	42,0	42,0	55,0	
	Dolomie (Container) Assurance (0,75%)	2,1	2,1	2,9	2,0	2,1	0,4	
Total fret		44	44	31	44	44	55	
Prix CIF de référence		319	319	421	304	319	105	
Frais portuaires	Acconage, relevage, manutentions	24,0	24,0	12,0	12,0	12,0	12,5	
	Redevances portuaires	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	
	Achat sac 50kg (si BiBo)	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Honoraires transitaire (HAD) 0,3% CIF	1,0	1,0	1,3	0,9	1,0	0,3	
	Frais administratifs portuaires	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	
	Surestaries	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Total frais portuaires		37	37	17	17	17	17	
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	16,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
	Redevance statistique 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,1	
	Prélèvement solidarité 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
Total frais de douanes		6	22	8	6	6	2	
Prix sortie port		362	378	447	327	342	125	75
Opérations avant magasin produit fini	Transport port-magasin	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Valeur ingrédients blending			146,8	82,3	68,7	13,8	8,4
	Total ingrédients blending NPK T15			320				
	Frais blending			17,5				
	Achat sac 50kg			7,5				
Prix entrée magasin (DDP)		365	381	345				
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0				
	Frais stockage (3mois)	12,0	12,0	12,0				
	Freinte (pertes stockage et process)	1,8	1,9	3,5				
	Frais financiers (Intérêt 11%*3mois)	10,0	10,5	9,5				
	Assurance (0,3%*DDP)	1,1	1,1	1,0				
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	1,8	1,9	1,7				
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0				
	Impôts	10,0	10,0	10,0				
Total frais de structure importateur		69	69	70				
Prix sortie magasin portuaire		434	451	415				
Transport	Transport port -> zone de production	20,0	20,0	20,0				
Prix rendu magasin distributeur		454	471	435				
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	10,0	10,0	10,0				
	Marge distributeur	15,0	15,0	15,0				
Prix détail brousse USD/t		479	496	460				
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		13897	14378	13334				

5.5 Au Burkina Faso

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé au Burkina Faso.

Table 6: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Burkina Faso (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending				
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	Dolomie origine France 11,0%	Substrat non importé 11,1%
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50	
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf Dolomie (Container)	42,0	42,0	28,0	42,0	42,0	55,0	
	Assurance (0,75%)	2,1	2,1	2,9	2,0	2,1	0,4	
	Total fret	44	44	31	44	44	55	
Prix CIF de référence		319	319	421	304	319	105	
Frais portuaires	Acconage, relevage, manutentions	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	
	Redevances portuaires	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	4,5	
	Achat sac 50kg (si BiBo)	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Honoraires transitaire (HAD) 0,3% CIF	1,0	1,0	1,3	0,9	1,0	0,3	
	Frais administratifs portuaires	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	
	Surestaries	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Total frais portuaires		24	24	19	19	19	21	
Frais de transit via Tema	Frais transit (FGR, GPS, CBC)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
	Transport transit Tema-Bobo	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	
Total frais transit		61	61	61	61	61	61	
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	16,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
	Redevance statistique 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,1	
	Prélèvement solidarité 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5	
Total frais de douanes		6	22	8	6	6	2	
Prix rendu magasin ou usine		411	427	510	390	406	189	75
Blending charges	Valeur ingrédients blending			167,2	97,9	81,1	20,8	8,3
	Total ingrédients blending NPK T15			375				
	Frais blending			17,5				
	Achat sac 50kg			8,0				
Prix entrée magasin Bobo (DDP)		411	427	401				
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0				
	Frais stockage (3mois)	9,0	9,0	9,0				
	Freinte (pertes stockage et process)	2,5	2,6	4,4				
	Frais financiers (Intérêt 11%*3mois)	11,3	11,7	11,0				
	Assurance (0,3%*DDP)	1,2	1,3	1,2				
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	2,1	2,1	2,0				
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0				
	Impôts	10,0	10,0	10,0				
Total frais de structure importateur		68	69	70				
Prix sortie magasin Bobo		479	495	471				
Transport	Transport BMK -> zone de production Dédougou	18,0	18,0	18,0				
Prix rendu magasin distributeur		497	513	489				
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	10,0	10,0	10,0				
	Marge distributeur	15,0	15,0	15,0				
Prix détail brousse USD/t		522	538	514				
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		15128	15609	14892				

5.6 Au Mali

Le graphique ci-dessous fournit les valeurs moyennes pour l'importation d'urée, de NPK T15 composé à l'origine, et pour l'importation d'ingrédients pour la production de NPK T15 mélangé au Mali.

Table 7: Construction détaillée du prix de l'urée et du NPK T15 au Mali (Source: consultant)

Valeurs en USD/tonne		Urée Origine Russie	NPK T15 Origine Russie	Ingrédient pour blending			Substrat non importé
				DAP origine Maroc 32,8%	KCL origine Belarus 25,1%	Urée origine Russie 20,0%	
Prix FOB de référence		275	275	390	260	275	50
Fret	Fret Maritime (Vraquier 15000t) sauf	39,0	39,0	25,0	39,0	39,0	52,0
	Dolomie (Container)			2,9	2,0	2,1	0,4
	Assurance (0,75%)	2,1	2,1				
Total fret		41	41	28	41	41	52
Prix CIF de référence		316	316	418	301	316	102
Frais portuaires	Acconage, relevage, manutentions	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	17,0
	Redevances portuaires	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8
	Achat sac 50kg (si BiBo)	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Honoraires transitaire (HAD) 0,3% CIF	0,9	0,9	1,3	0,9	0,9	0,3
	Frais administratifs portuaires	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Surestaries	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Total frais portuaires		41	41	33	33	33	22
Frais de transit via Dakar	Frais transit (FGR, GPS, EMASE)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Transport transit Dakar-Bamako	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Total frais transit		61	61	61	61	61	61
Frais de douanes	Droits de douanes	0,0	15,8	0,0	0,0	0,0	0,0
	Prélèvement CEDEA 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5
	Redevance statistique 1%	3,2	3,2	4,2	3,0	3,2	1,0
	Prélèvement solidarité 0,5%	1,6	1,6	2,1	1,5	1,6	0,5
Total frais de douanes		6	22	8	6	6	2
Prix rendu magasin ou usine		424	440	520	400	416	188
Blending charges	Valeur ingrédients blending			170,6	100,5	83,2	20,6
	Total ingrédients blending NPK T15			383			
	Frais blending			17,5			
	Achat sac 50kg			8,0			
Prix entrée magasin Bamako (DDP)		424	440	409			
Frais de structure importateur	Frais manutention	2,0	2,0	2,0			
	Frais stockage (3mois)	9,0	9,0	9,0			
	Freinte (pertes stockage et process)	2,5	2,6	4,5			
	Frais financiers (Intérêt 11%*3mois)	11,7	12,1	11,2			
	Assurance (0,3%*DDP)	1,3	1,3	1,2			
	Frais administratifs et financiers autres (0,5% * DDP)	2,1	2,2	2,0			
	Marge Brute	30,0	30,0	30,0			
	Impôts	10,0	10,0	10,0			
Total frais de structure importateur		69	69	70			
Prix sortie magasin Bamako		493	509	479			
Transport	Transport BMK -> zone de production (Ségou)	18,0	18,0	18,0			
Prix rendu magasin distributeur		511	527	497			
Frais de structure distributeur	Frais administratif et financier distributeur	10,0	10,0	10,0			
	Marge distributeur	15,0	15,0	15,0			
Prix détail brousse USD/t		536	552	522			
Prix détail brousse FCFA/sac de 50kg		15530	16008	15131			

6. Comparaison des corridors

6.1 Le fret maritime

Le fret maritime varie principalement en fonction de l'origine de l'engrais (Mer Noire, Mer Baltique, Maroc, Asie), du type de conditionnement au transport (bulk, break-bulk ou conteneur) et de la taille du vraquier lorsque les importations n'ont pas été effectuées en conteneur.

Le coût du fret maritime varie également en fonction de l'offre et de la demande de fret maritime et du prix des carburants. Comme il s'agit d'un coût qui change régulièrement, la fourchette de prix indiquée ci-dessous est uniquement indicative sur la base du marché du fret au premier trimestre de 2019.

Table 8: Fourchette indicative du coût du fret maritime entre la mer Baltique et l'Afrique de l'Ouest au 1er trimestre 2019

Les valeurs sont pour l'origine Mer Baltique (Russie, Norvège) en USD/tonne	Vraquier Handymax (30 000 à 60 000 tonnes/navire)		Vraquier Handysize (15 000 à 30 000 tonnes/navire)		Mini vraquier (1 000 à 10 000 tonnes/navire)		Conteneur (24 à 25 tonnes/Container de 20')	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dakar	20	24	26	30	37	41	49	54
Abidjan	22	26	28	32	39	43	51	56
Tema	23	27	29	33	40	44	52	57
Lomé	23	27	29	33	40	44	52	57

Les différences entre les ports d'Afrique de l'Ouest sont faibles même si le port de Dakar bénéficie d'un léger avantage de +/- 2 USD/t en raison de sa position géographique. Les plus grandes différences viennent des économies d'échelle, important avec des navires plus gros.

L'importation d'engrais en sac dans des vraciers (break-bulk) et non en vrac libre (bulk) entraîne une augmentation du coût de 3 à 5 USD/t en raison de la réduction du poids chargé dans le vraquier.

Toutefois, comme cela est présenté dans le paragraphe suivant, le coût de déchargement du produit en break-bulk est également réduit par rapport à une mise au sac dans le port.

6.2 Les charges portuaires

Les charges portuaires, et en particulier les coûts de manutention, font une énorme différence en fonction de l'emballage, des opérations de manutention et du port. Ci-dessous, est présenté le coût moyen des principales options dans chaque port.

Ce sont des charges moyennes. En fonction des quantités importées, de la congestion du port, des conditions météorologiques (notamment pour le vrac) et des négociations avec la société maritime (certaines peuvent réaliser la mise en sac sur le bateau) ou la société de manutention/transit, ces coûts peuvent varier de +/- 3 USD/t.

Table 9: Comparaison des redevances portuaires en fonction des opérations portuaires (manutention)

USD/tonne	<i>Bulk In Bag Out</i> (Mise en sac sur le quai ou dans magasin sous-douane)	<i>Break bulk</i> (Conditionné en sac dans un vraquier)	<i>Container</i> (20 to 25 MT/20')	<i>Bulk vers Benne</i> (seulement réalisé pour approvisionner une usine de blending proche du port)
Dakar	39	20	20	16
	41	24	18	20
Tema	<u>30</u>	<u>17</u>	<u>16</u>	<u>12</u>
	34	17	<u>16</u>	14

En général, Tema semble être le port le plus compétitif. Au contraire, Abidjan est le port le moins compétitif, sauf pour les conteneurs pour lesquels il reste plus compétitif que Dakar.

La compétitivité de Tema est légèrement diminuée par les prélèvements obligatoires un peu plus élevés appliqués aux importations sur le marché ghanéen.

Au Sénégal, au Mali, en Côte d'Ivoire, au Burkina Faso et au Togo, les droits d'importation sont limités à 2% de la valeur caf (0,5% pour la CEDEAO, 0,5% pour le prélèvement de solidarité et 1% pour les statistiques douanières).

Au Ghana, le total des droits atteint 2,65% en raison de frais de douane supplémentaires (1% du prélèvement CCVR et 0,75% du prélèvement EXIM), même si le droit statistique est inférieur (0,45%).

Toutefois, en cas d'importation en transit vers le Burkina par Tema, ces prélèvements ne sont pas appliqués puisque le dédouanement est fait auprès des douanes burkinabè. Ce qui fait que le corridor de Tema est particulièrement compétitif pour approvisionner le Burkina Faso.

Frais supplémentaires dus à la congestion

Lorsque les navires passent plus de temps au port que le "délai de planche" soit le temps de déchargement *maximum* contractualisé avec la société de transport (en général, 3 à 10 jours), la société de transport commence à facturer des pénalités journalières d'immobilisation de son navire appelé *surestaries*.

Ces frais varient légèrement selon les sociétés maritimes mais sont en moyenne équivalents à 1 USD par tonne et par jour d'attente.

Les retours des acteurs du secteur et les statistiques du trafic maritime indiquent que les surestaries pour les importations en vrac sont peu fréquentes à Tema, moyennes à Lomé mais peuvent être importantes à Abidjan et Dakar.

La probabilité de payer les surcoûts pour un importateur qui signe 10 jours de « temps de planche » avec une compagnie de transport est de 44% à Dakar, contre seulement 12% à Tema.

Dans les pires situations, avec un temps d'attente supérieur à 20 jours, des coûts supplémentaires supérieurs à 10 USD/t ne se sont produits qu'à Abidjan et à Lomé. Certains importateurs basés à

Abidjan ont souligné qu'au cours de cette période, ils avaient perdu de l'argent en important des engrais.

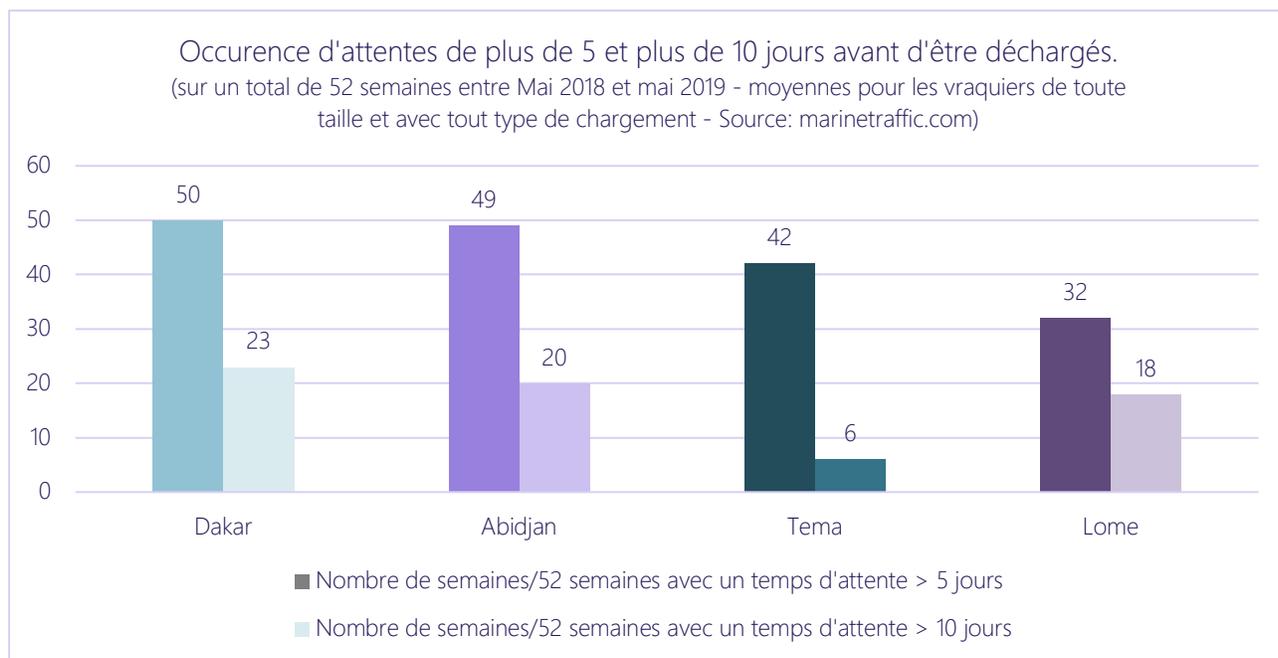


Figure 5: Nombre de semaines au cours desquelles les vraquiers nouvellement arrivé ont dû attendre plus de 5 et plus de 10 jours avant de finaliser leur déchargement

Table 10: Temps d'attente minimum, moyen, médian et maximum pour les vraquiers entre la demande d'accostage et la fin du déchargement – en jours d'attente en mouillage, au port et au total. (Source : www.marinetraffic.com)

Temps d'attente en jours	Dakar			Abidjan			Tema			Lomé		
	En mouillage	Au port	Au total	En mouillage	Au port	Au total	En mouillage	Au port	Au total	En mouillage	Au port	Au total
Minimum	0,1	0,3	0,4	0,6	0,7	2,1	0,1	1,0	2,5	0,2	0,1	2,3
Moyenne	4,2	5,6	9,7	6,3	5,3	11,5	2,1	4,8	6,8	6,6	5,4	11,3
Médiane	2,9	5,4	8,6	3,0	5,4	8,8	1,6	4,6	6,1	2,8	4,9	7,7
Maximum	15,4	11,0	20,9	37,1	8,7	41,2	14,2	9,0	18,4	26,5	22,2	39,2

Ce problème de congestion accentue la compétitivité du port de Tema par rapport aux 3 autres ports et suscite un intérêt croissant d'une partie des importateurs d'engrais pour la concentration de leur logistique d'importation à Tema.

6.3 Le transport terrestre

Le transport terrestre est l'un des coûts les plus élevés de la chaîne d'approvisionnement en engrais. Le coût moyen du transport terrestre est d'environ 0,07 USD/tonne/km en Afrique de l'Ouest, ce qui est relativement élevé si on le compare à d'autres régions du monde. Par exemple, en Europe, le coût moyen est environ moitié moindre soit 0,035 USD/tonne/km.

Ce coût élevé induit un lien étroit entre la compétitivité d'un corridor et la distance qui sépare le port de la zone de production.

Le tableau des coûts ci-dessous est basé sur le respect du règlement 14 de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour un camion classé comme véhicule articulé à 4 essieux et d'une charge de 38 tonnes métriques.

Notons que l'application du règlement 14 a fait légèrement augmenter le coût des transports dans la sous-région en réduisant le poids utiles maximum autorisé par camion. En outre, d'après les transporteurs et négociants d'engrais, son application impliquerait en 2018 et 2019 une hausse du racket au niveau des ponts bascules, même pour les camions qui ne sont pas en surpoids.

Table 11: Coût du transport terrestre pour les routes de commercialisation d'engrais les plus courantes en Afrique de l'Ouest au 1er trimestre 2019 (en USD/tonne - Source: transporteurs et importateurs)

		Depuis	Dakar	Abidjan	Tema	Lomé	Bamako	Bobo	Ouaga
Vers			USD/t	USD/t	USD/t	USD/t	USD/t	USD/t	USD/t
Sénégal	Thiès		16						
	Matam		26						
	Kaolack		21						
	Saint-Louis		21						
	Ziguinchor		43						
Mali	Kayes		69	95	112	121	17	60	86
	Bamako/Koulikoro		74	78	103	112	9	52	78
	Sikasso		78	69	95	103	17	43	69
	Ségou		83	86	95	103	17	52	60
	Mopti		91	95	103	103	22	60	60
Côte d'Ivoire	Gagnoa			22					
	Daloa			22					
	Bouaké			22					
	Korhogo			28					
	Bondoukou			34	43				
Burkina Faso	Banfara			55	66	74	60	16	21
	Bobo-Dioulasso		103	60	60	69	55		17
	Dédougou			69	66	67	60	17	17
	Ouagadougou			78	57	52	69	17	
	Fada N'Gourma			95	60	48	78	34	17
Ghana	Kumasi				16				
	Techniman				17				
	Tamale				31				
	Tumu				40				
	Paga				40				
Togo	Notsé					16			
	Atakpamé					17			
	Sotouboua					24			
	Sokodé				43	26			

6.4 Charges structurelles dans les ports et les grandes villes

Les charges structurelles (manutention, stockage, financement) varient selon le lieu où sont basés les importateurs ou les industriels mélangeurs.

Charges de manutention

Les coûts de manutention sont relativement similaires entre les villes portuaires mais sont moins chers dans les villes intérieures.

Généralement, au port, le coût des opérations de manutention (en particulier le chargement/déchargement des camions) est fixé entre 50 et 100 FCFA/sac de 50 kg, ce qui correspond à 1,7 à 3,5 USD/Tonne. Dans les villes intérieures, ce coût est souvent inférieur et compris entre 0,9 et 1,7 USD/tonne métrique. En zone rurale, le coût peut être encore moins et descendre jusqu'à 0,7 USD/tonne métrique.

Il est également important de noter que ramenés dollars, les frais de manutention sont légèrement inférieurs (-0,25 à -0,5 USD/t) au Ghana en 2019 en raison de la dépréciation du Cedi ghanéen (GHS) par rapport au dollar américain (USD) au cours des dernières années. Cette dépréciation a dans l'ensemble réduit le coût ramené en Dollar US de la main-d'œuvre du pays.

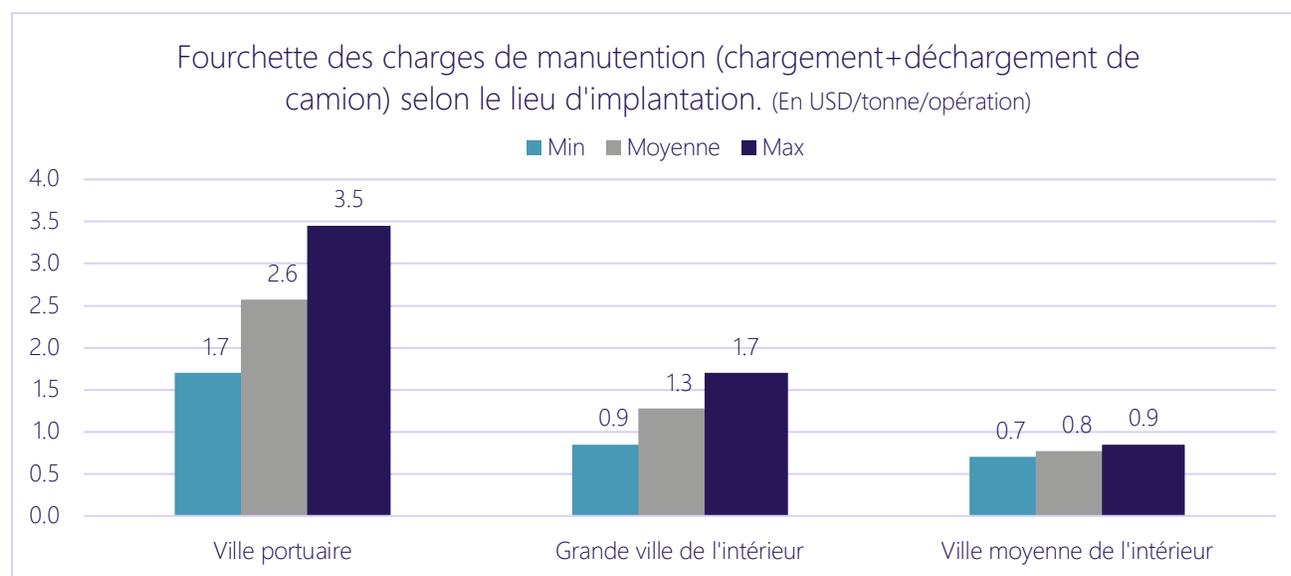


Figure 6: Comparaison des coûts de manutention dans les villes portuaires et intérieures

Charges de stockage

Le coût de stockage varie également beaucoup. La première différence concerne les importateurs propriétaires de leur entrepôt depuis plusieurs années, qui en ont déjà amorti la majeure partie de l'investissement et ne dépendent que 1 à 2 USD/tonne/mois pour la maintenance, et les importateurs qui doivent louer un entrepôt à un coût plus élevé.

Le coût de la location des entrepôts de stockage varie principalement entre les villes portuaires (de 4 à 12 USD/tonne/mois) et les villes de l'intérieur (1,5 à 3 USD/t/mois).

La location d'entrepôts à proximité du port coûte très cher à Dakar, le port étant entouré par un centre-ville densément peuplé (8 à 12 USD/t/mois), il est relativement moins cher à Abidjan et à Lomé (4 à 6 USD/t/mois).

Le cas du port de Tema est très particulier car il y a une bonne disponibilité de terrain autour de la zone portuaire mais un manque d'installations de stockage déjà construites et des routes en mauvais état dans la ville et autour de la zone portuaire. Construire son propre entrepôt pour une nouvelle entreprise importatrice est donc peut-être moins cher et plus facile que dans d'autres ports, mais la location d'entrepôts est souvent plus onéreuse qu'à Abidjan ou à Lomé et varie entre 5 et 10 USD/t/mois.

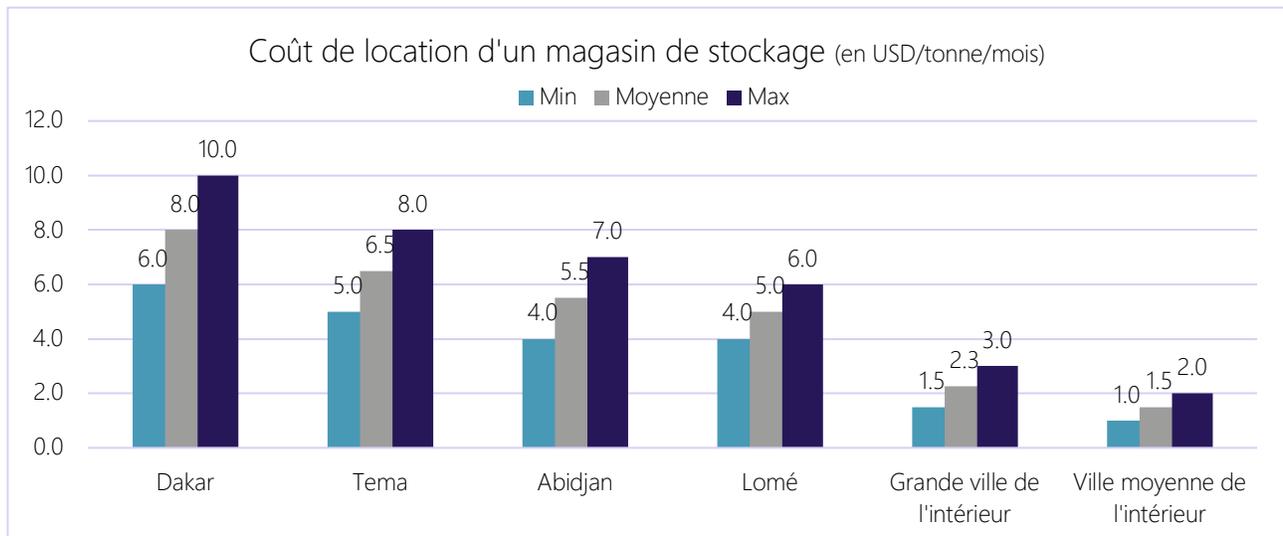


Figure 7: Comparaison des coûts de stockage (location de magasin) selon les villes

Charges financières

Les intérêts bancaires constituent une autre charge importante du processus d'importation d'engrais. Les charges financières dépendent largement de la capacité de l'importateur à emprunter de l'argent sur le marché financier international.

Alors que les entreprises internationales peuvent emprunter via leur siège ou des filiales situées en Europe et/ou aux États-Unis à un taux d'intérêt allant de 4 à 6% par an. Les entreprises ouest-africaines qui empruntent auprès de banques nationales ont généralement un taux d'intérêt compris entre 10 et 15% par an. La situation est pire au Ghana, où la fluctuation du Cedi ghanéen et la forte inflation amènent les banques locales à prêter de l'argent à des taux variant entre 18 et 23%/an.

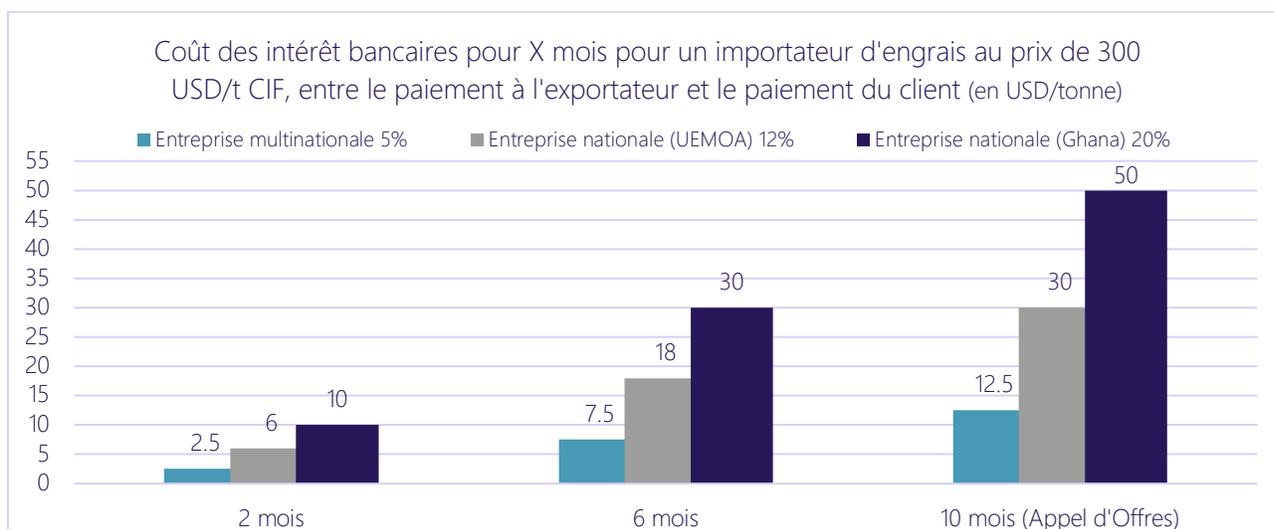


Figure 8: Comparaison de charges financières en fonction de la source de financement et de la durée entre le paiement au fournisseur et le paiement par le client

Les autres coûts opérationnels, tels que les coûts administratifs, les pertes, le coût des sacs ou les taxes sur l'activité et les bénéfices, sont relativement similaires dans chaque port et chaque pays.

Finalement, en termes de coût opérationnel, les importateurs basés au Burkina Faso, au Mali ou dans les villes intérieures des pays côtiers bénéficient d'un léger avantage par rapport aux importateurs basés dans les zones portuaires, grâce à des coûts de manutention et de stockage moins élevés.

Mais les importateurs qui possèdent depuis longtemps leurs installations de stockage dans la zone portuaire et qui sont des sociétés sœurs de grands groupes multinationaux peuvent avoir des coûts de stockage et des intérêts bancaires encore plus bas.

6.5 Avantages et désavantages de chaque corridor

Même si le port de Tema semble être le port le plus compétitif en 2019, les différences de coûts de transport terrestre rendent chaque port et chaque corridor compétitifs dans plusieurs régions et plusieurs pays.

La carte ci-dessous donne une estimation du port le plus compétitif pour approvisionner chaque région en un produit simple (par exemple, l'urée) ou en un produit déjà composé. Pour les produits mélangés dans la sous-région, la compétitivité des installations de mélange basées dans les ports est relativement semblable.

Mais les usines de mélange basées au Mali et au Burkina Faso sont les plus compétitives pour approvisionner leur marché local en NPK de toutes sortes. La disponibilité de la production locale (phosphate au Sénégal et au Mali) permet également d'améliorer l'avantage comparatif des usines de mélange locales qui arrivent certaines années à gagner des marchés dans les autres pays de la sous-région.

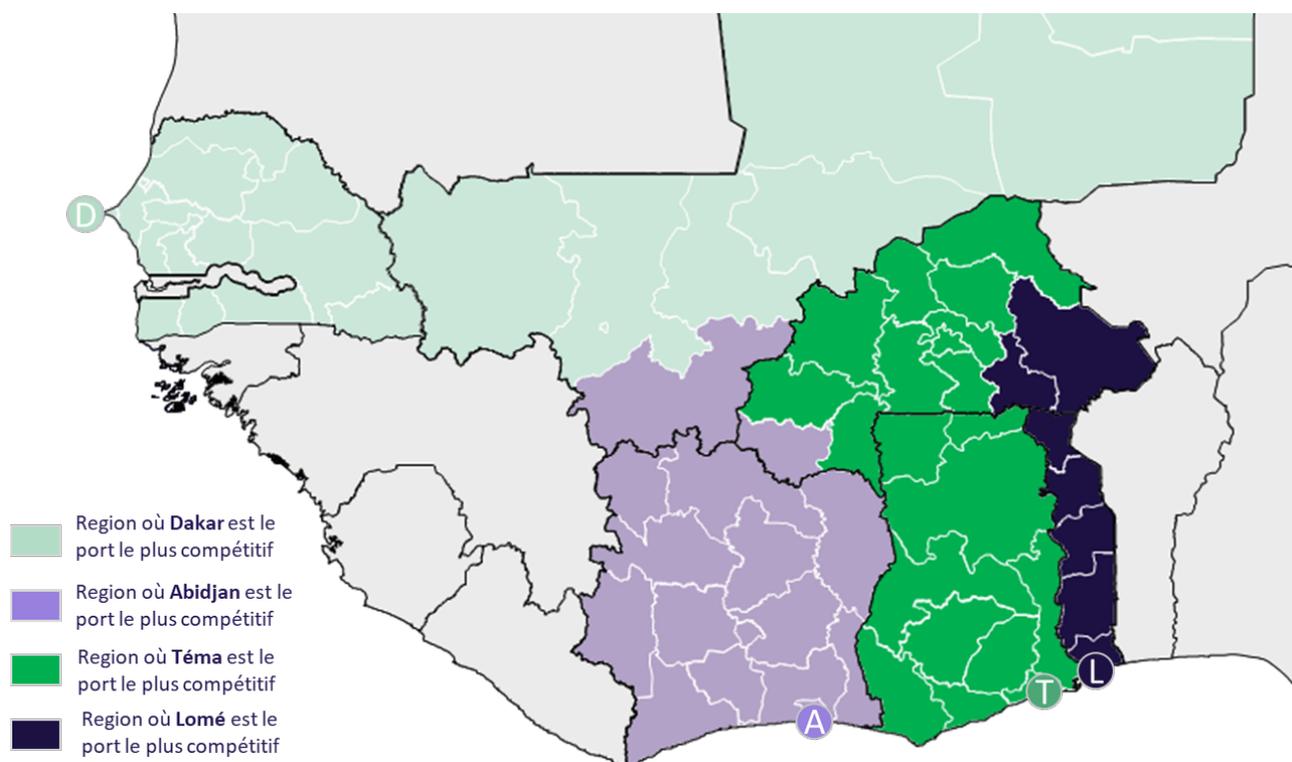


Figure 9: Carte de la compétitivité des 4 ports dans les régions des 6 pays ciblés par région (Source: consultants)

Comme le montre cette carte, chaque port est compétitif dans certaines régions des pays enclavés ; le port de Tema étant le port le plus compétitif pour approvisionner le Burkina Faso et le port de Dakar pour approvisionner le Mali.

Mais Abidjan conservant un intérêt stratégique du fait de son positionnement qui lui permet de desservir les zones Sud de ces deux pays qui correspondent à d'importants bassins cotonniers et agricoles en général.

Au final, chaque port conserve donc des avantages et des inconvénients. Le tableau ci-dessous, récapitule les principaux tandis que les 4 *Port Factsheets* réalisées en plus de ce rapport, les détaillent et les analysent.

	Avantages	Désavantages	Changements possibles dans les années à venir
Dakar	<ul style="list-style-type: none"> - Coût et durée du fret moindre depuis l'Europe et la Méditerranée - Proximité géographique avec l'Est et le Centre du Mali - Postes d'accostage dédiés au transit vers le Mali - Disponibilité d'un quai minéralier dédié à l'export de phosphates 	<ul style="list-style-type: none"> - Très forte congestion routière - Faible disponibilité foncière/coût élevé du stockage - Trop éloigné pour desservir le Burkina Faso - Frais portuaires relativement élevés 	<ul style="list-style-type: none"> - Création prochaine d'un nouveau quai vraquier sur le nouveau port extérieur à Dakar : problème de congestion et de disponibilité foncière résolu
	<ul style="list-style-type: none"> - Position géographique permettant de desservir à la fois le Sud du Mali et le Sud du Burkina - Taux d'exportation plus important que les autres ports (facilité pour remplir les vraquiers sur le trajet retour) - Disponibilité d'une ligne de chemin de fer en cas d'inflation sur le prix du transport routier (qui reste plus compétitif) 	<ul style="list-style-type: none"> - Frais portuaires plus élevés - Très forte congestion maritime et routière - Interdiction de faire la mise en sac à quai (BiBo classique) 	<ul style="list-style-type: none"> - l'extension du port sur Yopougon et l'île Boulet pourrait permettre de réduire la congestion actuelle à long terme.
Tema	<ul style="list-style-type: none"> - Frais portuaires moins élevés que dans les autres ports - Moindre congestion portuaire et routière - Disponibilité foncière - Port le plus compétitif pour l'approvisionnement du Burkina Faso 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvaises infrastructures routières sur une partie de la zone portuaire - Langue anglaise qui freine le lien avec les pays de l'hinterland - Coopération douanière moins efficaces pour le transit - Volatilité de la monnaie, taux d'intérêt bancaires élevés 	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture récente du nouveau terminal à container qui devrait réduire encore la congestion au niveau du port actuel - Coopération croissante entre les douanes et institutions du Burkina et du Ghana
	<ul style="list-style-type: none"> - Seul port en eau-profonde avec un quai vraquier capable d'accueillir des navires de type Handymax (jusqu'à 60 000 tonnes de charge utile) - Disponibilité foncière correcte - Position géographique avantageuse pour desservir l'Est du Burkina Faso - Existence d'une zone franche 	<ul style="list-style-type: none"> - Port très orienté vers le trafic de container et sous-équipé pour le déchargement en vrac - Marché local relativement réduit - Lourdeur administrative qui limite jusqu'à présent l'intérêt de la zone franche 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilités administratives et logistiques pour le transit vers le Burkina et le Niger => volonté du port d'être un hub pour le transit vers ces deux pays - Investissements du port pour réduire la congestion routière.

7. Conclusion et recommandations

7.1 Conclusion

Même si le port de Tema a des coûts inférieurs, une efficacité logistique et un avantage comparatif important pour approvisionner le Ghana et le Burkina Faso, la différence de coût entre les 4 ports est suffisamment limitée pour permettre à chaque importateur d'être compétitif sur plusieurs des 6 marchés étudiés.

Les prix des engrais dans les zones de production d'Afrique de l'Ouest dépendent principalement des prix internationaux des engrais, qui peuvent varier de +/- 50 USD/t en quelques mois.

La concurrence étant forte sur le marché ouest-africain, tous les acteurs de la chaîne de valeur des engrais sont déjà investis dans l'optimisation de leur logistique.

Les plus petits importateurs restent compétitifs en limitant leur temps de stockage tandis que les plus grands réalisent des économies d'échelle en important des dizaines de milliers de tonnes métriques en vrac et en empruntant une grande partie de leur besoin de financement sur les marchés financiers internationaux.

Si des gains sont encore possibles, notamment en réduisant la période d'attente des navires dans les ports et en aménageant des quais vraciers permettant le déchargement de plus gros navires, aujourd'hui, le plus gros problème pour optimiser d'avantage la logistique demeure la structure même du marché.

Avec environ 50% de la demande liée aux appels d'offres publics² pour les programmes subventionnés de vente d'engrais, la logistique est très dépendante de l'incertitude des procédures d'appel d'offre et de la situation politique.

Les offres créent une insécurité pour les importateurs en ce qui concerne le volume qu'ils devront importer pendant la saison et les empêchent de planifier leur logistique sur la base d'une part de marché en évolution lente, comme ils le feraient sur un marché libre.

Parfois, les appels d'offre publics les obligent à stocker des engrais pendant une longue période, d'autres fois, ils doivent se dépêcher d'importer de grandes quantités en peu de temps.

Pour tous, cela génère également un coût financier élevé, car les importateurs sont souvent payés longtemps après le processus d'importation et de distribution.

Enfin, il est même difficile de planifier les ventes sur le marché libre, car la demande en engrais non subventionnés dépend en grande partie de la disponibilité ou non-disponibilité des engrais subventionnés à la période des mises en culture.

² D'après nos estimations, les appels d'offres publics représentent entre 800 000 et 900 000 de tonnes

7.2 Recommandation pour améliorer l'importation d'engrais en Afrique de l'Ouest

7.2.1 Construire un dispositif de veille sur la logistique

Sur la base de plusieurs sources (Argus, Marine Traffic, contacts avec les entreprises importatrices membres et les transitaires), la Wafa devrait établir un rapport mensuel sur la situation logistique dans les ports d'Afrique de l'Ouest. Surveiller les jours d'attente, le trafic, les changements administratifs, les cours du fret maritime, les prix du transport terrestre et tous les facteurs de congestion et d'augmentation des coûts logistiques.

Ce rapport aiderait tous les importateurs à optimiser leurs stratégies d'importation, à prévenir tout risque majeur d'augmentation des coûts et à éviter les pertes lors de l'importation et de la distribution des engrais.

Un analyste travaillant 4 jours par mois devrait pouvoir rédiger et publier ce rapport grâce à un bon réseau de contacts avec les compagnies de transport, les transitaires (aux ports et aux frontières) et les membres de Wafa.

Ce rapport logistique peut également être une composante d'un rapport d'analyse plus large sur le marché des engrais en Afrique de l'Ouest.

7.2.2 Investir sur une meilleure logistique portuaire pour le vrac

Au sein de la chaîne logistique d'importation des engrais en Afrique de l'Ouest, les ports constituent le goulet d'étranglement qui pose aujourd'hui le plus de problème. La capacité actuelle de traitement des denrées importées en vrac dans les 4 ports suivis est insuffisante pour faire face à la croissance de la demande en matière première importée de la sous-région (matériaux de construction, riz, blé, sucre, engrais).

Face à un engorgement élevé et croissant des quais vraciers, les importateurs doivent aujourd'hui faire face à un dilemme :

- réduire la taille des navires utilisés pour l'importation (5 000 à 15 000 tonnes) afin de réduire le temps de déchargement ce qui augmente fortement le coût du fret maritime ;
- importer sur des navires de taille moyenne (25 000 à 30 000 tonnes) et prendre le risque d'assumer d'importantes surestaries avec des déchargements très lents et parfois entrecoupés de retour en rade si l'autorité portuaire leur demande de faire place à un navire prioritaire.

Pourtant, l'économie logistique pour un importateur qui pourrait importer un navire de 30 000 tonnes sans retard et surestaries est supérieure à 15 USD/tonne par rapport à celui qui importer sur un navire de 15 000 tonnes.

Pour faire baisser les charges d'importation et réduire le prix des engrais dans la sous-région, il convient donc de proposer plusieurs solutions.

Améliorer les infrastructures de déchargement en vrac

Il s'agit notamment d'augmenter le tirant d'eau des quais vraciers, d'en créer de nouveau, mais aussi de construire d'importants espaces de stockage et de conditionnement à proximité des quais pour augmenter les cadences de déchargement des navires.

La mise en place de système de barges permettant de décharger des navires de 30,000 tonnes sur plusieurs barges de 5,000 tonnes pouvant elles même servir de stock tampon de court terme et être déchargées plus rapidement peut également être une solution.

Le principal problème est que ces améliorations nécessaires ne suffiront pas à elles seules à combler durablement les besoins des importateurs d'engrais car ces derniers seront très vite dépassés par la concurrence des autres acteurs de l'importation en vrac (cimentiers, importateurs de denrées alimentaires) dont le poids économique et politique assurera une priorité sur l'utilisation de chaque nouvelle infrastructure.

Négocier deux fenêtres de priorité pour l'importation d'engrais

Cette solution complémentaire de la première, permettrait de garantir que, quelle que soit l'évolution des infrastructures et de la demande en produits importés en vrac, les importateurs d'engrais pourront avoir la priorité de débarquement sur 2 périodes de 1 mois. Ces périodes connues d'avance et fondée sur la saisonnalité de la demande en engrais, inciteront les autres importateurs de vrac à organiser leur logistique d'importation en prenant en compte les importateurs d'engrais qui sont aujourd'hui relégués au second plan.

Le choix de ces fenêtre (une avant le début de la saison culturale pluviale, l'autre avant le début de la contre-saison et alignée sur le timing des appels d'offres publics) devra d'abord être négocié en interne dans chaque pays par les acteurs nationaux et ceux des pays voisins sous l'égide du Wafa.

Ensuite un travail de négociation devra être enclenché avec les Etats et les autorités portuaires en insistant sur la saisonnalité de la demande en engrais et son caractère stratégique pour rééquilibrer la balance commerciale agricole et alimentaire dans la sous-région.

L'impact de ces fenêtres d'importation prioritaire pourrait être de réduire d'en moyenne 15 USD/tonne les charges de fret, de frais portuaires et de stockage. Multiplié par une consommation de 1 600 000 tonnes métriques d'engrais importés, une telle mesure dans les 4 ports entraînerait un gain de 24 millions de Dollars US pour le secteur agricole des 6 pays.

Négocier des priorités et des emplacements dédiés auprès des ports secondaires

Les ports secondaires de la sous-région, en particulier ceux de San Pedro en Côte d'Ivoire et de Takoradi au Ghana se sont lancés ces dernières années dans d'importants investissements afin d'améliorer leurs infrastructures et leur connexion avec la sous-région. Il serait possible dans ces ports de tenter de négocier l'attribution d'un quai dédié ou encore d'une priorité saisonnière plus longue dans la mesure où plusieurs importateurs d'engrais s'engagent à y baser leurs opérations. Là encore une négociation groupée sous l'égide du Wafa et appuyée par ses partenaires aura beaucoup plus de chance de réussite que plusieurs petites négociations individuelles.

Développer un modèle de contrat de mutualisation des commandes et une offre de médiation

Afin de faciliter les économies d'échelle, le Wafa pourrait développer un accompagnement dans le groupage des commandes. Aujourd'hui, la principale difficulté lorsque des commandes sont réalisées de manière groupée par plusieurs importateurs est la répartition des surestaries lorsqu'un retard commence à apparaître. La conception d'un modèle de contrat pour la mutualisation des commandes qui répartisse équitablement les engagements et les responsabilités en cas de retard, en discussion avec les petits et moyens importateurs qui y ont tout intérêt, pourrait être un service rendu important du Wafa à ses membres. Une offre de médiation pour aider à régler les litiges et résoudre les

problèmes de gestion des retards pourrait accompagner ce modèle de contrat et permettre de faciliter les collaborations entre acteurs.

7.2.3 Faire changer les politiques publiques pour favoriser une logistique d'importation plus performante

Plaider en faveur de changements dans le soutien public au prix des engrais

En 2019, la majeure partie du soutien aux prix des engrais, en particulier au Sénégal, au Mali et au Ghana, provient d'appels d'offres publics qui obligent souvent les négociants d'engrais à constituer des stocks importants longtemps en amont de la campagne agricole et qui compliquent l'optimisation de la logistique d'importation. Ces politiques de soutien à l'offre augmentent considérablement les charges logistiques de la distribution jusqu'aux agriculteurs.

En même temps, la disponibilité d'énormes quantités d'engrais subventionnés dans les zones de production réduit souvent, pendant la saison agricole, l'intérêt des agriculteurs pour les engrais non subventionnés, même si ces derniers sont mieux adaptés à leur culture. De manière générale, le mécanisme de subvention alourdit la logistique pour approvisionner le marché libre et rend également très imprévisible la demande d'engrais non subventionnés.

Les subventions aux engrais seraient beaucoup plus efficaces grâce à un système de précommandes/bon de réduction de type voucher, sans lien avec une formulation spécifique et permettant aux importateurs et aux négociants d'optimiser leur logistique en fonction de leur part de marché, de leur réseau de distribution et de leur stratégie d'investissement. Un système de voucher pourrait même contribuer à améliorer la logistique en offrant plus de prévisibilité à la demande des agriculteurs et en encourageant le regroupement des commandes.

Avec un programme de vouchers, les négociants en engrais seraient en mesure de mieux anticiper la demande et de planifier leur logistique d'importation et de distribution dans chaque pays. Une telle modification des politiques agricoles entraînerait une baisse des prix des engrais grâce à une réduction du temps de stockage et à une meilleure logistique d'importation et de distribution. Le gain à court terme est estimé à environ 20 USD/tonne. Appliquée à une consommation subventionnée de 900 000 tonnes métriques dans les 3 pays, elle entraînerait une baisse des coûts des engrais gain de 18 millions d'USD pour les petits et moyens agriculteurs. Les effets indirects sur l'amélioration et la dynamisation de l'offre et de la demande d'engrais à l'échelle de la sous-région provoqueraient des gains supplémentaires à l'échelle de toute la sous-région ainsi qu'une croissance de la consommation.

L'idéale serait à moyen terme que ce mécanisme soit homogénéisé à l'échelle de la CEDEAO pour créer à la fin un marché unique permettant d'importantes économies d'échelles pour les producteurs, importateurs et distributeurs d'engrais.

S'associer avec les organisations de producteurs pour demander des politiques de régulation des marchés agricoles plus ambitieuses et pro-production, notamment pour les denrées vivrières

La consommation d'engrais et l'intensification des pratiques en Afrique de l'Ouest, sont clairement limitées par la volatilité des prix, notamment dans le secteur des productions vivrières (particulièrement pour le riz et le maïs).

La grande majorité des décideurs politiques ouest-africains restent concentrés sur des politiques court-termistes pro-consommateur centrée sur le maintien de prix bas pour les denrées alimentaires,

notamment les céréales. Ces politiques favorisent le maintien d'importantes importations de riz et de maïs à très bas prix qui concurrencent les productions locales.

Avec des prix bord-champ du riz paddy sous les 150 FCFA/kg et du maïs grain sous les 100 FCFA/kg comme observé en 2017, 2018 et 2019, les producteurs sont clairement incités à dés-intensifier leur production et à n'appliquer des engrais que lorsque ceux-ci sont subventionnés.

Afin de soutenir la croissance de la demande en intrants, l'Association des acteurs de la filière engrais (WAFI) doit s'associer aux fédérations et syndicats agricoles (souvent trop faibles et divisés pour porter un discours fort et cohérent) pour défendre une politique de prix minima ou de stabilisation des prix garantissant l'intérêt de l'intensification dans ces filières qui présentent le plus fort potentiel pour l'utilisation d'engrais et l'accroissement des rendements.

www.feedthefuture.gov