

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA
MOBILITÉ URBAINE ET DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

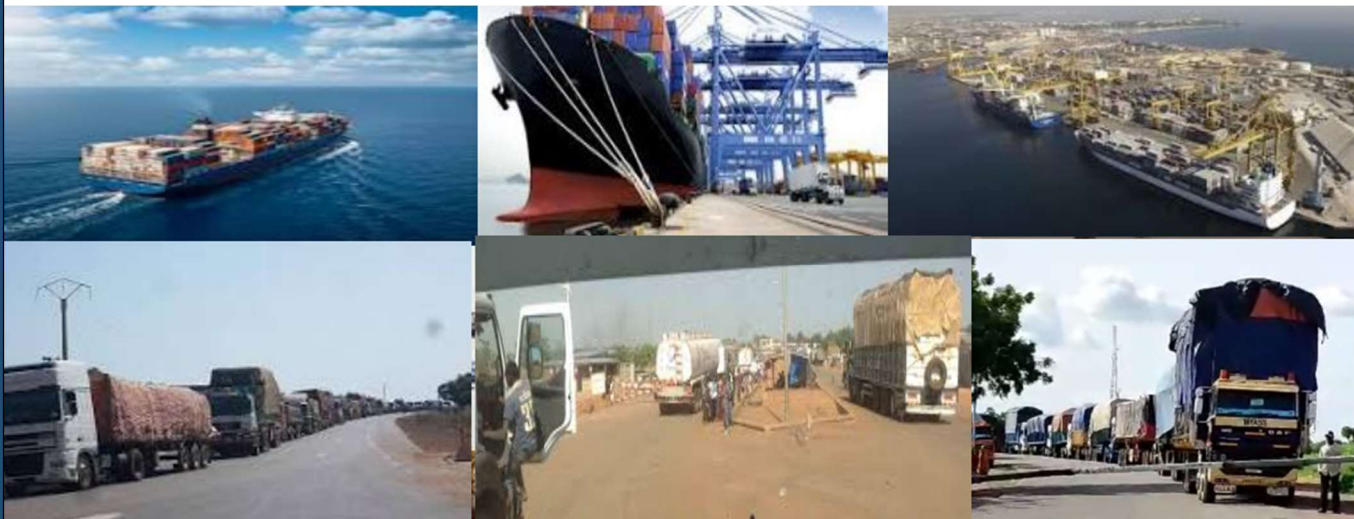
BURKINA FASO

Unité – Progrès – Justice

CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS

DIRECTION GENERALE

DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE DES
TRANSPORTS



ENQUETE SUR LES COÛTS ET DELAIS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, 2023

Mars 2024

AVANT PROPOS



Situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest, le Burkina Faso occupe une position stratégique qui en fait de lui un hub essentiel pour la région. En tant que pays sans littoral, notre économie dépend largement d'un système de transport qui facilite les échanges commerciaux avec nos voisins et partenaires internationaux.

Le transport international de marchandises revêt ainsi une importance capitale pour notre pays, agissant comme un moteur essentiel de croissance économique et de développement. En effet, il contribue à connecter nos entreprises aux marchés mondiaux, favorisant ainsi la compétitivité et l'essor de notre économie.

Dans ce contexte, le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) joue un rôle important dans la facilitation des échanges commerciaux en assurant la coordination et la régulation efficaces des opérations de transport de marchandises. En tant que structure d'appui dans le domaine du transport, le CBC fait de la production des statistiques sur le secteur, un levier pour la promotion des solutions innovantes et durables afin de surmonter les défis logistiques et conjoncturels auxquels notre pays est confronté. C'est dans ce cadre, que l'Institution a entrepris de réaliser l'enquête sur les coûts et délais de transport de marchandises.

Les résultats de ladite enquête que nous vous présentons dans ce document, revêt une importance particulière. Elle offre une analyse des coûts et délais de transport des marchandises de tous les maillons de la chaîne logistique globale, mettant en exergue les défis à relever ainsi que les opportunités à saisir pour renforcer notre compétitivité sur la scène internationale.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à toutes les parties prenantes qui ont contribué à la réalisation de cette enquête, témoignant ainsi de leur engagement pour le développement économique du Burkina Faso. Leur collaboration active et leur apport ont été déterminants pour garantir la qualité et la fiabilité des données recueillies.

Je suis convaincu que les résultats de cette enquête seront non seulement une source d'informations précieuses pour les décideurs politiques, les acteurs économiques et les chercheurs, mais également un catalyseur pour des actions concrètes visant à transformer notre sous-secteur de transport de marchandises, afin qu'il soit plus efficient, plus compétitif et plus durable.

Ensemble, nous pouvons surmonter les défis logistiques et bâtir un avenir prospère pour le Burkina Faso et toute la sous-région.



Dr TRAORE Kassoum

Chevalier de l'Ordre du Mérite

SOMMAIRE

LISTE DES TABLEAUX	4
LISTE DES GRAPHIQUES	5
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	6
RESUME EXECUTIF	7
1. INTRODUCTION.....	11
1.1. Contexte.....	11
1.2. Rappel des objectifs.....	11
1.3. Méthodologie de l'étude	12
2. REVUE DE LITTERATURE	17
2.1. Coûts et délais pour le transit des marchandises et compétitivité des pays d'Afrique	17
2.2. Facteurs qui influencent le coût transport marchandises Afrique	17
2.3. Revue des études précédentes sur le sujet.....	18
3. RESULTATS DE L'ETUDE.....	20
3.1. Maillon maritime	20
3.2. Maillon portuaire.....	25
3.3. Maillon routier.....	30
3.4. Chaîne globale de transport	40
3.5. Propositions d'optimisation et d'amélioration	44
3.6. Recommandations	47
CONCLUSION	48
ANNEXES.....	50
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	54

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : récapitulatif des coûts et délais de transport de marchandises.....	10
Tableau 2 : répartition de l'échantillon par axe.....	14
Tableau 3 : Coût moyen de transport maritime conteneurisé selon le continent de chargement en FCFA.....	20
Tableau 4 : Coût moyen de transport maritime conteneurisé selon le port de transit en FCFA.....	21
Tableau 5 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur de 20 pieds par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA.....	21
Tableau 6 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur de 40 pieds par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA.....	22
Tableau 7 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur équivalent de 20 pieds (EVP) par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA.....	22
Tableau 8 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises selon le continent de chargement en FCFA.....	23
Tableau 9 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises selon le continent de chargement en FCFA.....	23
Tableau 10 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA.....	23
Tableau 11 : Délais moyens de transport maritime selon le continent de Chargement.....	24
Tableau 12 : Délais moyens de transport maritime selon le port de transit.....	24
Tableau 13 : Délais moyens de transport maritime par continent de chargement et selon le port de transit.....	25
Tableau 14 : Coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 20' selon le port de transit en FCFA.....	26
Tableau 15 : Coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 40' selon le port de transit en FCFA.....	27
Tableau 16 : Coût moyen de passage portuaire d'une tonne de marchandise selon le port de transit en FCFA.....	27
Tableau 17 : Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne selon la nature de la marchandise par port de transit en FCFA.....	28
Tableau 18 : Délais moyens de passage portuaire selon par transit et selon le conditionnement à l'importation.....	29
Tableau 19 : Délais moyens de passage portuaire par port de transit selon la nature du produit à l'importation.....	29
Tableau 20 : Coût moyen de transport routier de marchandises d'une cargaison selon le type de conditionnement à l'importation en FCFA.....	31
Tableau 21 : Coût moyen comparatif de transport routier de marchandises par type de conditionnement à l'importation en FCFA.....	31
Tableau 22 : Coût moyen de transport routier de marchandises d'une cargaison selon le type de conditionnement à l'exportation en FCFA.....	32
Tableau 23 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'importation en tonne kilométrique selon l'axe en FCFA.....	33
Tableau 24 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'importation par axe.....	33
Tableau 25 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'exportation en tonne kilométrique selon l'axe en FCFA.....	34
Tableau 26 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'exportation par cargaison selon l'axe en FCFA.....	34
Tableau 27 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'importation.....	35

Tableau 28 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'exportation (FCFA)	36
Tableau 29 : Délais moyens d'acheminement de marchandises par axe à l'importation.....	37
Tableau 30 : Délais moyens d'acheminement de marchandises par axe à l'exportation.....	38
Tableau 31 : Délais moyen de transport routier de marchandises à l'importation par type de conditionnement en heure	38
Tableau 32 : Délais moyen comparatif de transport routier de marchandises à l'importation par type de conditionnement en heure	38
Tableau 33 : Délais moyen de transport routier de marchandises à l'exportation par type de conditionnement en heure	39
Tableau 34 : Délais moyen comparatif de passage aux frontières en heures à l'importation	39
Tableau 35 : Délais moyen comparatif de passage aux frontières en heures à l'exportation	40
Tableau 36 : Délais moyen comparatif de passage au niveau de la plateforme intérieure en heures	40
Tableau 37 : Synthèse des coûts moyens de transport en FCFA	41
Tableau 38 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'un conteneur de 20 pieds en FCFA.....	41
Tableau 39 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'un conteneur de 40 pieds en FCFA.....	42
Tableau 40 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'une tonne de marchandises en FCFA	42
Tableau 41 : Récapitulatif des délais moyens de transport à l'importation en jours	43
Tableau 42 Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne par port de transit et la nature de la marchandise en FCFA.....	50
Tableau 43 : Délais moyens de passage portuaire selon le port de transit par nature du produit à l'importation.....	51
Tableau 44 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises et par axe à l'importation	52
Tableau 45 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises et par axe à l'exportation (FCFA).....	53

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne par nature de la marchandise ...	28
Graphique 2 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'importation.....	35
Graphique 3 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'un conteneur de 20 pieds par maillon.....	41
Graphique 4 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'un conteneur de 40 pieds par maillon.....	42
Graphique 5 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'une tonne de marchandise par maillon.....	43
Graphique 6 : Répartition du délai moyen de transport à l'importation par maillon	44

SIGLES ET ABREVIATIONS

BAD	: Banque Africaine de Développement
BESC	: Bordereau électronique de suivi des cargaisons
CAF	: Coût, Assurance, Fret
CBC	: Conseil Burkinabé des Chargeurs
CNUCED	: Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
DDU	: Déclaration Unique en Douane
DOT	: Direction de l'observatoire des transports
EVP	: Conteneur équivalent de 20 pieds
FCFA	: Franc de la Communauté Financière Africaine
IoT	: Internet des objets
nd	: Non disponible
OPA	: Observatoire des pratiques anormales
PCJ	: Poste de contrôle juxtaposé
TS	: Heures supplémentaires
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
USAID	: Agence Américaine pour le Développement International

RESUME EXECUTIF

MAILLON MARITIME

Coûts de transport maritime

Les coûts de transport maritime ou taux de fret maritime représentent les frais payés par le chargeur pour l'acheminement de sa cargaison par voie maritime.

Le coût de transport maritime de marchandises à destination du Burkina Faso varie principalement en fonction du port d'embarquement, du port de transit utilisé et du type de conditionnement de la marchandise.

Le coût moyen de transport maritime à destination du Burkina Faso, quel que soit le continent de chargement et le port de transit utilisé, est de 24 541 FCFA la tonne, de 1 176 793 FCFA pour un conteneur de 20 pieds, de 2 163 721 FCFA pour un conteneur de 40 pieds et de 1 185 856 FCFA pour un conteneur équivalent de vingt pieds (EVP).

Les coûts de transport de marchandises embarquées depuis l'Océanie vers les ports de transit burkinabè sont les plus élevés, avec une moyenne de 2 334 879 FCFA pour le conteneur de 20 pieds, 2 807 885 FCFA pour le 40 pieds et 2 425 848 FCA pour l'EVP. Par contre, ils sont moins élevés pour des marchandises embarquées depuis l'Europe. En moyenne, le transport d'un conteneur de 20 pieds est de 1 049 904 FCFA et de 2 028 812 FCFA pour un conteneur de 40 pieds.

Délais de transport maritime

Les délais de transport maritime de marchandises désignent le temps de parcours du navire ou le temps d'acheminement de la marchandise depuis l'embarquement de la cargaison jusqu'à au débarquement à la destination définitive.

Les délais moyens de transport maritime des marchandises à destination du Burkina Faso varient principalement en fonction de la distance entre les ports d'embarquement et de débarquement et aussi du mode de transport (direct ou transbordement).

En moyenne, la durée d'acheminement du fret à destination du Burkina Faso par voie maritime entre les ports d'embarquement et de débarquement est de 39 jours.

Le délai moyen de transport maritime le plus long est de 45 jours. Il concerne les embarquements qui ont eu lieu en Asie. Cependant, le plus court délai moyen est de 26 jours et concerne les embarquements aux ports africains.

Le port de Cotonou, est le port de débarquement qui enregistre le plus long délai moyen d'acheminement du fret. Il est de 74 Jours, tandis que les ports de Tema et de Lomé enregistrent des durées moyennes relativement courtes. Elles sont respectivement de 38 et 39 jours.

MAILLON PORTUAIRE

Coûts de passage portuaire

Le coût de passage portuaire représente l'ensemble des frais cumulés de toutes les opérations et de formalités nécessaires liées à la marchandise au port de transit et supporté par le chargeur.

Les coûts de passage portuaire varient selon le type de conditionnement, la nature de la marchandise et le port de transit.

Le coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 20 pieds est de 492 768 FCFA. Pour le conteneur 40 pieds, il est de 705 186 FCFA et de 35 538 FCFA pour (01) une tonne de marchandise.

Le coût moyen de passage portuaire pour un conteneur de 20 pieds est plus cher à Tema avec 502 981 FCFA et plus bas à Abidjan avec 378 594 FCFA. Pour le conteneur 40 pieds, il est plus élevé au port de Tema avec 744 331 FCFA et moins cher au port d'Abidjan et coûte 553 887 FCFA. Quant au coût moyen de passage portuaire d'une tonne de marchandise, il est plus cher à Abidjan (57 096 FCFA) et moins cher à Cotonou (30 149 FCFA).

Les coûts moyens de passage portuaire sont les plus élevés pour les produits pharmaceutiques (55 438 FCFA) et ils le sont moins pour les produits chimiques (23 915 FCFA).

Délais de passage portuaire

Les délais de passage portuaires ou temps de séjour des marchandises au port de transit mesurent le temps mis pour accomplir les procédures et les formalités de sortie du port pour une mise à la consommation ou aux formalités de transit vers les pays de l'hinterland.

Les délais moyens de passage portuaire varient en fonction du conditionnement, de la marchandise et du port de transit.

Le délai moyen de passage portuaire est de 5,6 jours. Il est plus court à Lomé avec 2,4 jours et plus long à Tema avec 6,5 jours. Pour le transport conteneurisé, il est de 5,5 et de 5,7 jours pour le non conteneurisé.

Les carburant, huile et lubrifiant ont le délai moyen de passage portuaire le plus court, il est de 3,7 jours. Cependant, ce délai est le plus long pour les boissons. Il est en moyenne de 11,7 jours.

MAILLON ROUTIER

Coût de transport routier

Le coût de transport routier de marchandises est l'ensemble des dépenses associées au déplacement de marchandises par voie terrestre, du point d'origine à un point de destination spécifique.

La structure des coûts de transport de marchandises au Burkina Faso varie essentiellement en fonction de la nature de la marchandise, la distance à parcourir, le poids et le conditionnement de la marchandise.

Le transport routier de marchandises non conteneurisées coûte plus cher que celui du transport de marchandises conteneurisées. Quel que soit le corridor, le coût moyen d'une cargaison de marchandise non conteneurisée est de 1 692 109 FCFA. Il est de 1 478 131 FCFA pour une cargaison de 40 pieds et de 777 697 FCFA pour celle de 20 pieds. Le roulier est le conditionnement le moins cher des cargaisons. Il coûte en moyenne 1 247 917 FCFA tandis que le conventionnel qui est le plus cher avec un coût moyen de 1 717 562 FCFA.

Le transport d'une tonne de marchandise par kilomètre coûte 40 FCFA, quel que soit le corridor.

Le corridor ghanéen est le plus cher. Une (01) tonne kilométrique de marchandise sur ce corridor coûte 48 FCFA, contre 33 FCFA sur le corridor béninois qui reste le moins cher.

Les produits chimiques sont les plus chers à transporter. Le transport d'une cargaison de produits chimiques coûte en moyenne 1 812 766 FCFA. Les produits alimentaires viennent en deuxième position avec un coût moyen de transport par cargaison de 1 703 317 FCFA. Les produits les moins chers à transporter sont les effets d'habillement. Le coût de transport d'une cargaison de ce produit coûte en moyenne 1 576 316 FCFA.

Délais de transport routier

Le délai moyen d'acheminement de marchandises est la période de temps moyen nécessaire pour transporter des marchandises d'un point d'origine à un point de destination spécifique.

La durée nécessaire pour l'acheminement d'une cargaison de marchandise au Burkina Faso est en moyenne de 5 jours quel que soit le corridor.

Le corridor béninois est celui dont la durée moyenne d'acheminement de marchandises est la plus longue avec 6 jours. Le corridor ghanéen a la durée la plus courte avec un temps d'acheminement de 4 jours.

Le transport roulier et le vrac liquide ont les plus petites durées moyennes d'acheminement qui sont respectivement de 3,25 jours et 3,46 jours. Par contre, les transports de marchandises de conditionnement conteneurisé et conventionnel ont les délais moyens les plus longs avec un temps moyen d'acheminement respectif de 4,83 jours et de 5 jours.

Dakola est la frontière qui a la durée de passage la plus courte. Elle est de 28 heures. Niangoloko se situe en deuxième position avec une durée de passage frontalière de 34 heures. Cinkansé par contre, a la durée la plus longue avec un temps de passage de 42 heures. Avec un temps moyen d'acheminement de marchandises de 4 jours, le corridor ghanéen a la durée la plus courte.

Tableau 1 : récapitulatif des coûts et délais de transport de marchandises

Coûts de transport (FCFA)			Délais de transport (JOUR)		
Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds	Tonne	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds	Tonne
Maillon maritime					
1 176 793	2 163 721	24 541	39 jours		
Maillon portuaire					
492 768	705 186	35 538	5,5 jours	5,7 jours	
Maillon routier					
777 697	1 478 131	40T/Km	5 jours		

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte

Le contexte économique mondial actuel est marqué par une intensification des échanges de marchandises à travers les frontières, créant un réseau complexe de chaînes logistiques interconnectées. Dans ce paysage, le Burkina Faso, en tant que pays enclavé d'Afrique de l'Ouest, se trouve confronté à des défis logistiques cruciaux, étroitement liés à son accès limité à la mer. La compétitivité de son commerce international repose largement sur l'efficacité de sa chaîne logistique et de transport.

Cette réalité impose des coûts supplémentaires et des délais potentiels. Ainsi, l'efficacité des liaisons terrestres et des postes frontières devient cruciale pour maintenir la compétitivité économique du pays, notamment en termes de délais et de coûts de transport.

Malgré son enclavement, le Burkina Faso demeure un acteur dynamique sur la scène du commerce international. Les secteurs clés tels que l'agriculture, les minéraux et les produits manufacturés contribuent significativement aux échanges mondiaux. La fluidité du transport de marchandises devient donc essentielle pour maintenir et augmenter la part du Burkina Faso sur les marchés mondiaux.

Les ports de transit, tels qu'Abidjan, Cotonou, Lomé et Tema, jouent un rôle essentiel en tant que passerelles vitales pour les exportations et importations burkinabè. La dépendance importante à l'égard de ces ports souligne l'importance de comprendre les coûts et délais associés au passage par ces points stratégiques.

L'efficacité de la chaîne de transport et de la logistique est un élément clé pour assurer de meilleurs délais de transit et des coûts compétitifs. Cette Enquête vise à comprendre en détail la structure des coûts à chaque étape du processus, en mettant particulièrement l'accent sur les formalités portuaires et les traversées des territoires et des frontières, afin d'identifier les points critiques et de proposer des solutions d'optimisation.

1.2. Rappel des objectifs

L'enquête vise de manière générale à évaluer les coûts de transport et les délais imposés aux marchandises au cours de leur acheminement.

De façon plus spécifique, elle vise à :

- disposer de statistiques actualisées sur les différents maillons de transport par corridor ;
- décrire et évaluer la structure des coûts de passage et de formalités de transit portuaire au niveau des ports de transit;

- décrire et évaluer les délais de passage et de formalités de transit portuaire au niveau des ports de transit du Burkina;
- décrire et évaluer la structure des coûts et formalités de passage transfrontaliers, des terminaux et de traversée de territoire;
- décrire et évaluer la structure des délais de passage transfrontaliers, et de traversée de territoire;
- avoir une meilleure connaissance des coûts et délais de transports entre le Burkina Faso et les pays partenaires ;
- disposer d'une base de données actualisée relative aux coûts et délais de transports ;
- proposer des mesures d'amélioration des conditions de transit et d'acheminement des marchandises.

1.3. Méthodologie de l'étude

La réalisation de cette enquête a suivi une démarche basée sur une approche participative prenant en compte l'ensemble des parties prenantes, une triangulation des sources de données et des méthodes de collecte et d'analyse des données quantitatives.

Après l'étape de l'analyse documentaire, la démarche méthodologique s'est articulée autour des phases suivantes : la préparation, la collecte des données, le traitement et l'analyse des données et la rédaction du rapport.

1.3.1. Zone de l'étude

Le champ géographique de cette étude comprend les plateformes intérieures (Ouagarinter et Boborinter), les postes frontaliers (Cinkancé, Dakota, Niangoloko), et les ports de transit (Abidjan, Cotonou, Lomé et Tema). Cela garantit une représentation adéquate des différentes phases de transport de marchandises, de l'origine à la destination.

1.3.2. Type de l'étude

Il s'agit d'une enquête visant à évaluer les coûts et délais de transport de marchandises sur les principaux corridors de desserte du Burkina. L'objectif principal est de fournir aux utilisateurs des données fiables et pertinentes et formuler des recommandations. Cela implique une approche méthodologique mixte, combinant des méthodes qualitatives et quantitatives pour obtenir une image complète et nuancée du secteur des transports au Burkina Faso.

1.3.3. Démarche de mise en œuvre

La méthodologie adoptée est participative, inclusive, itérative et cohérente. L'implication de toutes les parties prenantes est considérée comme essentielle pour garantir le succès de l'étude. Les

principales étapes comprennent la préparation, la collecte de données, le traitement et l'analyse des données, ainsi que la rédaction et la finalisation des rapports.

1.3.3.1. Phase préparatoire

Rencontre de cadrage

Une réunion de cadrage a eu lieu au début de la mission avec le comité de suivi. Cette réunion a permis de présenter le projet, de clarifier les attentes, de définir la méthodologie de l'étude, de finaliser le calendrier et d'établir une première liste bibliographique.

Revue et analyse documentaire

Une revue documentaire approfondie a été réalisée pour bien comprendre le contexte de l'étude. Cela inclut la sélection des sources pertinentes, la recherche de documents, le traitement et la synthèse des informations, ainsi que la triangulation des données pour assurer leur fiabilité.

Élaboration des documents méthodologiques et outils de collecte de données

Suite à la revue documentaire, des documents méthodologiques ont été élaborés. Cela comprend la note de démarrage, les questionnaires, les guides d'entretien individuels, les guides d'animation des focus group et les guides d'études de cas ou succès stories, les questionnaires via la plateforme Kobocollect. Un manuel a également été élaboré pour guider les enquêteurs sur le terrain.

Échantillonnage

Cibles pour la collecte des données qualitatives

Les cibles pour les entretiens individuels, focus group, et études de cas comprennent des acteurs variés tels que les administrations douanières, la chambre de commerce, les forces de défense et de sécurité, les services des eaux et forêts, les services phytosanitaires, les camionneurs, les acteurs de la chaîne des transports, les acteurs logistiques, et les opérateurs de manutention.

Cibles pour la collecte des données quantitatives

Les cibles pour la collecte quantitative comprennent les camionneurs, les acteurs de la chaîne des transports, et les opérateurs de manutention. L'échantillonnage a été réalisé en fonction des indicateurs du cadre logique du projet.

Niveau de signification et type de sondage

L'enquête a couvert un échantillon représentatif des cibles dans différentes zones, avec une marge d'erreur de 5%. En raison de la spécificité de l'enquête et de l'absence de base de sondage, l'échantillonnage à choix raisonné a été utilisé, configuré en fonction des proportions des types de conditionnement de marchandises.

Estimation de la taille de l'échantillon

La taille minimale nécessaire et optimale de l'échantillon a été déterminée en utilisant la formule statistique $N = t^2 p(1-p) / e^2$. Avec :

(n) : la taille minimale de l'échantillon à enquêter ;

(N) : le nombre total de bénéficiaires de la catégorie ;

(e) : la précision ou marge d'erreur souhaitée, fixée à 5% ;

(1,1) : le taux de non réponse.

Cette formule a permis de calculer une taille minimale $n = 1067,11$ individus. La distribution de la taille de l'échantillon a également pris en compte les différences de volume de trafic entre les corridors, assurant une représentation adéquate.

Tableau 2 : Répartition de l'échantillon par axe

Sites d'enquêtes	Importations	Exportations	Total
Postes frontaliers			
Cinkansé (Camionneurs en provenance du Togo et du Bénin)	271	7	278
Dakola (Camionneurs en provenance du Ghana)	57	6	63
Niangoloko (Camionneurs en provenance de la Côte d'Ivoire)	295	32	327
Plateformes intérieures			
Ouagainter	352	2	354
Bobointer	268	2	270
Ports de transit			
Abidjan	27	0	27
Cotonou	11	1	12
Lomé	39	1	40
Tema	98	0	98
Ensemble	1 418	51	1 469

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

1.3.3.2. Phase de Collecte des Données

Cette phase a été cruciale pour atteindre les objectifs de l'enquête. Les enquêteurs ont été déployés sur le terrain pour la collecte des données du 1^{er} novembre au 15 décembre 2023.

Déploiement sur le terrain

L'équipe d'enquêteurs, formée conformément au manuel élaboré lors de la phase préparatoire, a été déployée de manière efficace pour couvrir toutes les zones identifiées, y compris les plateformes intérieures, les postes frontaliers et les ports de transit. La répartition a été basée sur la proportion de trafic de marchandises sur chaque corridor.

Collecte des données qualitatives

Les entretiens individuels, les focus groups et les études de cas ont été menés conformément aux guides élaborés lors de la phase préparatoire. Les enquêteurs ont enregistré toutes les réponses de manière exhaustive et précise assurant ainsi la qualité des données qualitatives collectées.

Collecte des données quantitatives

Le questionnaire élaboré a été administré individuellement aux camionneurs, aux acteurs de la chaîne des transports et de la logistique ainsi qu'aux opérateurs de manutention. L'utilisation de la plateforme Kobocollect a facilité la collecte en assurant la sécurité et la traçabilité des données quantitatives.

1.3.3.3. Phase de traitement et d'analyse des données

Après la collecte des données, une phase de traitement et d'analyse approfondie a été entreprise.

Traitement des données qualitatives

Les informations qualitatives ont été triées, codées et regroupées par thématique. Une analyse approfondie a été réalisée pour identifier les tendances, les modèles récurrents, et les informations significatives. Cette étape a fourni des perspectives riches sur les coûts et délais de transport.

Traitement des données quantitatives

Les données quantitatives ont été traitées statistiquement à l'aide de logiciels spécialisés. Des indicateurs clés, des tableaux de bord et des analyses comparatives ont été générés pour chaque corridor. Cela a permis de quantifier les coûts et délais de transport de manière précise.

1.3.3.4. Rédaction et finalisation des rapports

La rédaction des rapports a été basée sur les résultats des analyses qualitatives et quantitatives. Des recommandations pratiques ont été formulées en tenant compte des défis identifiés. Les rapports finaux ont été soumis au CBC, accompagnés d'annexes détaillées et de visualisations graphiques pour une compréhension optimale.

1.3.4. Évaluation de la qualité de l'étude

Un processus d'évaluation continu a été mis en place tout au long de l'étude. Des vérifications régulières de la cohérence des données, des réunions d'équipe pour résoudre d'éventuels problèmes et des feedbacks continus des enquêteurs ont assuré la qualité et la fiabilité des données collectées.

1.3.5. Difficultés rencontrées

Les difficultés majeures rencontrées dans la réalisation de cette enquête sont liées à la faible collaboration et le mouvement d'humeur des camionneurs.

Dans la première semaine de la collecte des données sur les postes frontaliers, certains camionneurs ont fait preuve de réticence à participer à l'enquête. Il a fallu mettre à contribution les chefs de bureau du CBC sur les postes frontaliers pour sensibiliser les camionneurs.

Aussi, la grève des camionneurs sur les postes frontaliers a engendré un arrêt des formalités, entraînant une longue file d'attente des camions de marchandise sur plusieurs kilomètres de part et d'autre des postes frontaliers.

Au niveau des ports de transit, on peut relever la non collaboration des acteurs à enquêter dont la plupart a refusé de répondre aux questionnaires compte tenu du caractère commercial et concurrentiel des informations demandées.

Toutes ces difficultés ont conduit le consultant à prolongé la durée de la collecte sur le terrain. Ce qui a permis d'obtenir des résultats qui reflètent les flux de transport des marchandises sur les postes frontaliers, les plateformes intérieurs et les ports de transit.

2. REVUE DE LITTÉRATURE

2.1. Coûts et délais pour le transit des marchandises et compétitivité des pays d'Afrique

Les coûts et les délais pour le transit des marchandises ont une incidence significative sur la compétitivité des pays d'Afrique. Des études de la Banque mondiale estiment que chaque jour, un transit supplémentaire coûte en moyenne 0,8% de la valeur totale de la marchandise transportée, et que l'enclavement d'un pays augmente le coût du fret de l'ordre de 50% pour les pays sans littoral¹. Ainsi, plus le temps de transit s'allonge, plus les frais d'inventaires s'alourdissent. Pour certains pays enclavés d'Afrique centrale, les coûts du transport représentent 35% de la valeur des exportations, et plus de 45% de de la valeur des importations.²

Selon une étude de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), les pays d'Afrique paient le prix fort en termes de coût des transports, avec une moyenne de 11,4 %, contre 6,8 % pour les pays développés³.

En Afrique de l'Ouest, les tarifs de transport s'élèvent à **2,43 USD au km**, ce qui équivaut en moyenne **1,5 fois plus élevés** que ceux en Afrique du Sud et **2,2 fois plus élevés** que ceux aux États-Unis⁴.

Les tarifs pour le transport d'un conteneur varient d'une société de fret à une autre et dépendent grandement du type de marchandise à transporter ainsi que du pays de départ et destination. En moyenne, pour un conteneur de 20 pieds entre l'Europe et l'Afrique (et vice-versa), vous pouvez compter 1 310 000 FCFA (2000 €) et pour un conteneur de 40 pieds, vous pouvez compter 1 965 000 FCFA (3000 €)⁵.

En Afrique, les coûts de transport et de logistique, composante essentielle de la compétitivité sont très élevés. Selon une étude de la Banque mondiale, ils seraient trois à quatre fois plus élevés qu'ailleurs dans le monde. Aujourd'hui, différentes entreprises et start-up en Afrique de l'Ouest essaient de rationaliser ces activités et de rendre le secteur plus compétitif.

2.2. Facteurs qui influencent le coût transport marchandises Afrique

Les coûts de transport des marchandises en Afrique sont influencés par plusieurs facteurs. Selon un article de la CNUCED, les facteurs exogènes tels que l'enclavement géographique et les politiques commerciales peuvent affecter les coûts et les délais pour les opérations de transit en

¹ Le coût de l'enclavement : coûts logistiques et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, Jean-François Arvis Gaël Raballand Jean-François Marteau, Banque Mondiale, 2010.

² Coûts et efficacité du transport en Afrique occidentale et centrale, **Willemien Viljoen**, <https://www.tralac.org/discussions/article/9364-transportation-costs-and-efficiency-in-west-and-central-africa>

³ Cout des transports internationaux : les pays d'Afrique paient le prix fort, CNUCED, 2015

⁴ Des transports durables dans une Afrique intégrée, BAD, 2015

⁵ Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? CNUCED, 2022 ;

[Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? | CNUCED \(unctad.org\)](#)

Afrique⁶. Les hausses et baisses des taux d'intérêts des banques, l'évolution des taux de change, l'ajout de taxes supplémentaires, la fluctuation du marché des matières premières et les modifications des politiques commerciales (suppression des droits de douane) sont également des facteurs qui influencent le coût du transport des marchandises⁷.

Le transport et la logistique constituent une composante essentielle de la compétitivité. En Afrique, où ces coûts représentent entre 15 à 20% de la valeur CAF des importations, ils sont trois à quatre fois plus élevés qu'ailleurs dans le monde⁸. Le document de la Banque mondiale intitulé "Le prix et le coût du transport en Afrique" fournit une analyse détaillée des coûts du transport en Afrique, y compris les coûts du transport des marchandises. Il indique que les coûts du transport des marchandises varient considérablement selon les pays et les régions. Par exemple, le coût du transport des marchandises dans certains pays d'Afrique francophone est parfois six fois supérieur à celui pratiqué au Pakistan et près de **40 % plus élevé** qu'en Inde⁹.

Les coûts variables liés au carburant, à l'usure des pneus, à l'entretien des camions et aux paiements informels peuvent être plus de deux fois élevés sur certains corridors routiers en Afrique centrale qu'en Afrique de l'Est¹⁰. Les coûts fixes tels que les dépenses de personnel, les droits de licence, les dépenses administratives, les coûts d'assurance, de communication et de sécurité représentent plus du double sur certains corridors en Afrique centrale qu'en Afrique de l'Ouest¹¹.

2.3. Revue des études précédentes sur le sujet

Selon l'étude réalisée par le CBC sur les conditions de passage portuaire en 2013 au niveau des quatre (04) principaux ports de transit utilisé par le Burkina, les délais de passage portuaire de marchandises varient en moyenne de 8 à 12 jours.

En 2012, une étude sur les coûts de transport et de la logistique sur le corridor Lome-Ouagadougou réalisée par l'Agence Américaine pour le Développement International (USAID) a montré qu'en moyenne, un chargement de marchandises importées via le port de Lomé et transporté à Ouagadougou coûte environ 5.155 \$US et prend 8,4 jours avec des retards additionnels de 6,3 jours pour un total de 14,7 jours.

Les coûts totaux de transport et de logistique à l'exportation, sur la base d'un chargement moyen, de 2.201 \$US sont inférieurs de 50% aux coûts d'une expédition à l'importation et une expédition à l'exportation prend moins de temps (3,3 jours) et connaît des retards (2,1 jours) représentant le tiers de ceux constatés dans le cas d'une expédition à l'importation.

⁶ Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? CNUCED, 2022 ;

[Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? | CNUCED \(unctad.org\)](#)

⁷ Prix du fret maritime : retour à la normale pour 2023, CNUCED 2022, [Prix du fret maritime : retour à la normale pour 2023 ? \(ads-rayonnage.fr\)](#)

⁸ L'Afrique et l'hétérogénéité de ses coûts de transport et de logistique, Patrick Plane, FERDI

⁹ Cout des transports internationaux : les pays d'Afrique paient le prix fort, CNUCED, 2015

¹⁰ Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? CNUCED, 2022 ;

¹¹ Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique centrale ? CNUCED, 2022 ;

Les résultats de l'étude commanditée par la Banque Africaine de Développement (BAD) en 2015 relative à la problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions révèlent que pour les coûts de transfert par conteneur et en vrac, on pourra retenir ce qui suit : un voyage de 2 conteneurs de 20 pieds de 25 tonnes, soit un poids total de 50 tonnes coûte environ 8350 \$US le voyage (au taux de 167 \$US par tonne pour le transport en conteneur), ce qui correspond au coût de transfert d'un voyage de 75 tonnes de marchandises en vrac, soit 8400 \$US le voyage (au taux de 112 \$US par tonne pour un transfert en vrac).

Pour ce qui est du Prix et du coût du transport en Afrique, l'« Étude des principaux corridors Supée Teravaninthorn Gaël Raballand, BM, 2009 » fait ressortir que les délais entre l'arrivée des marchandises au port et leur destination à l'intérieur du pays divergent selon les sous-régions ; les livraisons les plus rapides se font en Afrique australe et de l'Ouest.

Le temps moyen de parcours est de 6–8 jours au port de Lomé pour Ouagadougou. Quant au coût de transport de la tonne sur le corridor, il est compris entre 26 000–30 000 CFA. Et le coût du conteneur varie entre 1 300 000 et 1 400 000 FCFA sur le même corridor.

L'analyse des coûts et des délais de passage portuaire dans les ports des pays membres de L'UEMOA et du Ghana réalisée par l'UEMOA en 2020 ont affiché des délais moyens de passage portuaire allant de 6 à 17 jours.

3. RESULTATS DE L'ETUDE

3.1. Maillon maritime

Dans le cadre de cette enquête, le maillon maritime désigne dans la chaîne d'approvisionnement de notre pays, la partie maritime d'acheminement de la marchandise. Il s'agit du transport maritime de la cargaison principalement pour les importations du port d'embarquement jusqu'aux principaux ports de transit utilisés par les chargeurs burkinabè à savoir Abidjan, Cotonou, Lomé et Tema.

3.1.1. Coûts de transport maritime

Les coûts de transport maritime ou taux de fret maritime représentent les frais payés par le chargeur pour l'acheminement de sa cargaison par voie maritime.

3.1.1.1. Coût moyen de transport conteneurisé

Coût moyen de transport conteneurisé par zone d'embarquement

Les coûts moyens de transport maritime des conteneurs affichent des variations significatives en fonction des continents de chargement et la taille du conteneur. Sont évalués dans le cadre de cette enquête, les coûts moyens des conteneurs de 20 pieds, de 40 pieds et de l'équivalent de 20pieds (EVP).

Le coût moyen de transport maritime quel que soit le continent de chargement et le port de transit utilisé est de 1 176 793 FCFA pour un conteneur de 20 pieds contre 2 163 721 FCFA pour un conteneur de 40 pieds et 1 185 856 FCFA pour un EVP.

Les expéditions depuis l'Océanie vers les ports de transit des marchandises burkinabè présentent les coûts les plus élevés, avec une moyenne de 2 334 879 FCFA pour le conteneur de 20 pieds, 2 807 885 FCFA pour le 40 pieds et 2 425 848 FCA pour l'EVP. En comparaison, les coûts moyens depuis l'Europe vers ces mêmes ports sont en dessous de la moyenne générale, s'établissant à 1 049 904 FCFA pour le conteneur de 20 pieds contre 2 028 812 pour le 40 pieds. Ces différences de coûts s'expliquent par des facteurs tels que la distance géographique, les itinéraires maritimes, et d'autres considérations logistiques propres à chaque continent. Les coûts moyens les plus bas sont observés sur les dessertes intra africain.

Tableau 3 : Coût moyen de transport maritime conteneurisé selon le continent de chargement en FCFA

Continents de chargement	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds	Conteneur équivalent de 20 pieds (EVP)
Afrique	840 404	1 665 108	840 404
Amérique	1 742 173	2 509 567	1 742 173
Asie	1 317 995	2 242 560	1 334 559
Europe	1 049 904	2 028 812	1 049 904
Océanie	2 334 879	2 807 885	2 425 848
Moyenne	1 176 793	2 163 721	1 185 856

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Coût moyen de transport conteneurisé selon le port de transit

Selon le port de transit, les coûts moyens de transport maritime conteneurisé démontrent des écarts par rapport à la moyenne des quatre ports. En effet, pour le conteneur de 20 pieds, Cotonou affiche le coût moyen le plus élevé (1 662 302 FCFA), tandis que Tema affiche un coût inférieur à la moyenne (1 100 165 FCFA). Pour le conteneur de 40 pieds, le coût moyen le plus élevé est observé à Abidjan avec 2 733 357 FCFA contre un coût moyen plus bas à Lomé qui est de 1 967 359 FCFA. Ces variations reflètent des facteurs tels que la localisation géographique, les infrastructures portuaires, et les services logistiques spécifiques à chaque port.

Tableau 4 : Coût moyen de transport maritime conteneurisé selon le port de transit en FCFA

Ports de Transit	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds	Conteneur équivalent de 20 pieds (EVP)
Abidjan	1 330 611	2 733 357	1 358 874
Cotonou	1 662 302	2 397 523	1 662 302
Lomé	1 235 907	1 967 359	1 236 965
Tema	1 100 165	2 243 166	1 108 358
Moyenne	1 176 793	2 163 721	1 185 856

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Coût moyen de transport conteneurisé par continent et selon le port de transit

Les trois tableaux suivants mettent en évidence à la fois les coûts moyens de transport maritime par continent de chargement et selon le port de transit. Ces deux (éléments) constituent des facteurs déterminants.

Tableau 5 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur de 20 pieds par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA

Continents de Chargement	Ports de transit				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Afrique	899 783	1 852 423	732 258	847 550	840 404
Amérique	1 827 924	nd ¹²	1 285 102	1 408 359	1 742 173
Asie	1 443 467	1 658 341	1 287 448	1 318 071	1 317 995
Europe	1 078 595	nd	1 152 104	1 020 830	1 049 904
Océanie	3 123 558	nd	nd	1 151 860	2 334 879
Moyenne	1 330 611	1 662 302	1 235 907	1 100 165	1 176 793

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Selon le continent d'embarquement de la cargaison et le port de débarquement, le coût moyen est plus élevé sur la ligne Océanie – Abidjan et plus bas entre les ports d'Afrique et Abidjan pour un conteneur de 20 pieds.

¹² Non disponible

Tableau 6 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur de 40 pieds par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA

Continents de Chargement	Ports de transit				Moyenne
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	
Afrique	1 591 033	nd	1 336 801	1 985 869	1 665 108
Amérique	2 755 120	nd	2 697 108	2 299 287	2 509 567
Asie	3 081 542	nd	1 946 431	2 420 549	2 242 560
Europe	2 022 666	2 397 523	2 069 771	1 942 889	2 028 812
Océanie	4 660 771	nd	5 525 782	1 796 135	2 807 885
Moyenne	2 733 357	2 397 523	1 967 359	2 243 166	2 163 721

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Pour un conteneur de 40 pieds, le coût moyen est plus cher pour les expéditions de l'Océanie à destination de Lomé (5 525 782 FCFA) et moins cher sur la ligne Afrique – Lomé (1 336 801 FCFA).

Tableau 7 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur équivalent de 20 pieds (EVP) par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA

Continents de Chargement	Ports de transit				Moyenne
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	
Afrique	899 783	1 852 423	732 258	847 550	840 404
Amérique	1 827 924	nd	1 285 102	1 408 359	1 742 173
Asie	1 533 884	1 658 341	1 288 788	1 338 228	1 334 559
Europe	1 078 595	nd	1 152 104	1 020 830	1 049 904
Océanie	3 153 841	nd	nd	1 151 860	2 425 848
Moyenne	1 358 874	1 662 302	1 236 965	1 108 358	1 185 856

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Les coûts moyens de transport depuis l'Océanie en transit par Abidjan pour les EVP sont plus élevés avec une moyenne 3 153 841 FCFA et plus faibles sur les lignes Afrique-Lomé (732 258 CFA).

3.1.1.2. Coût moyen de transport des autres types de conditionnement

👉 Coût moyen de transport des autres types de conditionnement par zone d'embarquement

Les coûts moyens de transport maritime par tonne de marchandise varient selon le continent où l'embarquement a eu lieu. Le coût moyen de transport maritime par tonne est plus bas (11 996 FCFA) pour les embarquements au niveau des ports d'Afrique vers les ports de transit utilisés par le Burkina Faso et plus élevé (28 459 FCFA) entre les ports d'Asie et les ports de transit du pays. Cela peut s'expliquer entre autres par la proximité géographique entre les ports africains et la distance géographique entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest, ainsi que par d'autres facteurs logistiques et économiques notamment le passage des navires vers le canal de Suez ou le contournement vers le Cap en Afrique du Sud. Quant au coût moyen de la tonne de transport maritime de l'Europe vers

les ports ouest africains, il se situe entre ceux de l'Afrique et de l'Asie et est en dessous de la moyenne pour les trois continents.

Tableau 8 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises selon le continent de chargement en FCFA

Continents de chargement	Coût moyen en FCFA
Afrique	11 996
Asie	28 459
Europe	22 778
Moyenne	24 541

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Coût moyen de transport des autres types de conditionnement par port de transit

Le port de débarquement reste un facteur de choix pour un chargeur pour le transit de sa cargaison. Le coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises est plus élevé avec 28 351 FCFA en transit par le port de Cotonou et plus bas par le port de Lomé avec 22 145 FCFA.

Tableau 9 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises selon le continent de chargement en FCFA

Ports de transit	Coûts moyens en FCFA
Abidjan	23 358
Cotonou	28 351
Lomé	22 145
Tema	27 112
Moyenne	24 541

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Coût moyen de transport des autres types de conditionnement par continent de chargement et selon le port de transit

Le coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises varie à la fois en fonction du continent d'origine et du port de débarquement. Il est plus élevé pour les chargements effectués en Asie en général avec une moyenne 30 084 FCFA pour le port de Lomé.

Par contre ces coûts sont plus bas pour les expéditions entre les ports de l'Afrique avec une moyenne de 10 028 FCFA pour les débarquements à Tema.

Tableau 10 : Coût moyen de transport maritime d'une tonne de marchandises par continent de chargement et selon le port de transit en FCFA

Continents de Chargement	Ports de transit				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Afrique	11 058	nd	13 767	10 028	11 996
Asie	28 894	28 351	30 084	27 872	28 459
Europe	24 916	nd	18 527	5 400	22 778
Moyenne	23 358	28 351	22 145	27 112	24 541

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

3.1.2. Délais de transport maritime

Délai moyen des transports de marchandises

Les délais de transport maritime de marchandises désignent le temps de parcours du navire ou le temps d'acheminement de la marchandise depuis l'embarquement de la cargaison jusqu'au débarquement à la destination définitive. Ces délais sont évalués en jour et concernent les importations maritimes à destination du Burkina en transit par les ports d'Abidjan, de Cotonou, de Lomé et de Tema. Une fois la marchandise embarquée à bord du navire, le délai d'acheminement n'est pas fonction de la nature de la marchandise encore moins le conditionnement. Le délai moyen de transport maritime est de 39 jours.

Tableau 11 : Délais moyens de transport maritime selon le continent de Chargement

Continents de Chargement	Délais moyens en jour
Afrique	26
Amérique	38
Asie	45
Europe	30
Océanie	40
Moyenne	39

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Selon le continent de chargement de la marchandise, le délai moyen le plus long est de 45 jours et concernent les embarquements qui ont eu lieu en Asie. Cette longueur peut s'expliquer par la distance considérable entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest, ainsi que par les itinéraires maritimes nécessitant le contournement de masses continentales ou l'emprunt de canaux spécifiques. A l'inverse, le plus court délai moyen qui est de 26 est observé entre les ports africains.

Tableau 12 : Délais moyens de transport maritime selon le port de transit

Ports de transit	Délais moyens en jour
Abidjan	40
Cotonou	74
Lomé	39
Tema	38
Moyenne	39

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Le délai moyen de transport maritime met en évidence des disparités en fonction des ports de débarquement. Avec 74 jours, il est plus long pour les cargaisons arrivant au port de Cotonou, tandis que pour celles arrivant aux ports de Tema et de Lomé affichent des délais moyens plus courts (38 et 39 jours respectivement). Ces variations peuvent être attribuées à divers facteurs tels que la distance et les itinéraires maritimes.

Tableau 13 : Délais moyens de transport maritime par continent de chargement et selon le port de transit

Continent de Chargement	Ports de transit				Moyenne
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	
Afrique	26	30	25	27	26
Amérique	38	nd	39	38	38
Asie	50	80	43	46	45
Europe	29	31	29	30	30
Océanie	39	nd	30	42	40
Moyenne	40	74	39	38	39

Source : Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC du CBC), Construction des auteurs

Par continent de chargement et selon le port de transit, les délais de transport maritime varient également. Les plus courts délais moyens sont généralement observés pour les cargaisons au départ des ports africains dont le plus court qui est de 25 jours est en transit de Lomé. Par contre, les itinéraires entre l'Asie et les ports ouest-africains retenus pour cette enquête présentent les délais moyens les plus longs, variant de 43 à 80 jours. Cette variabilité importante indique des différences dans les conditions logistiques et les lignes maritimes entre ces régions.

3.2. Maillon portuaire

Les coûts et les formalités de passage portuaires constituent l'ensemble des procédures et des paiements effectués au port pour l'enlèvement ou le transit des marchandises. Ils sont relatifs aux navires et aux marchandises. Cette enquête s'intéresse uniquement aux délais et aux coûts des opérations de passage des marchandises supportés par le chargeur.

3.2.1. Description des structures des coûts et formalités de passage portuaire

Les coûts de passage portuaires appliqués aux marchandises sont constitués des coûts fixes indépendants du tonnage et des coûts variables qui dépendent de l'importance de la cargaison.

Les procédures et les formalités portuaires engendrent des coûts dont l'évaluation présente une marge d'erreur inévitable du fait de la difficulté et de la divergence qu'il y a à apprécier les coûts liés aux différents intervenants de la chaîne de transport.

Les coûts de passage portuaire relatifs aux marchandises sont composés essentiellement des redevances portuaires perçus par l'autorité portuaire, des frais de douane et taxation perçus par les administrations douanière et des impôts et les services rendus par certaines administrations et prestataires logistiques. A ces coûts s'ajoutent les surestaries et les pénalités si toutefois le chargeur n'arrive pas à respecter les délais de franchise imposés par les autorités portuaires. Tous ces éléments constitutifs des coûts ne sont pas systématiquement applicables à toute cargaison.

3.2.2. Coûts moyens de passage portuaire

Le coût de passage portuaire représente l'ensemble des frais cumulés de toutes les opérations et de formalités nécessaires liées à la marchandise au port et supporté par le chargeur. Il est calculé selon le type de conditionnement, la nature de la marchandise et le port de transit et concerne les importations burkinabè.

Coûts moyens de passage portuaire par type de conditionnement

Le coût moyen de passage portuaire par type de conditionnement permet d'évaluer les coûts selon le conditionnement maritime de la cargaison. Trois (03) catégories de conditionnement ont été retenues pour cette enquête à savoir le conteneur de 20 pieds, le conteneur de 40 pieds et le non conteneurisé à la tonne métrique.

Ces différents coûts moyens sont examinés à travers les tableaux 13, 14 et 15 ci-dessous selon le port de transit. Pour le conditionnement en conteneur, le dépotage au port nécessite des coûts supplémentaires.

Tableau 14 : Coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 20' selon le port de transit en FCFA

Coûts moyens	Ports de transit				Moyenne
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	
Coût moyen d'opérations portuaires	278 654	110 414	407 629	159 007	194 759
Coût moyen en douane et taxation	16 833	179 459	1 714	80 119	70 476
Coût moyen Chambre de Commerce	66 440	10 432	16 722	13 000	16 236
Coût moyen non réglementaires	nd	3 250	nd	5 195	4 198
Coût moyen taxes d'importation	nd	nd	29 168	173 725	140 144
Coût moyen inspections et contrôles sanitaires et phytosanitaire	nd	nd	19 330	7 832	8 570
Coût moyen de commission	16 667	nd	nd	47 222	37 996
Coût moyen autres frais portuaires	nd	165 979	9 580	16 880	20 388
Coût moyen de passage portuaire	378 594	469 534	484 143	502 981	492 768

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Le coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 20 pieds est de 492 768 FCFA quel que soit le port de transit. Il est plus cher à Tema avec 502 981 FCFA et plus bas à Abidjan avec 378 594 FCFA.

Tableau 15 : Coût moyen de passage portuaire à l'importation d'un conteneur de 40' selon le port de transit en FCFA

Coûts moyens	Ports de transit				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Coût moyen d'opérations portuaires	297 258	245 600	430 186	250 961	305 394
Coût moyen en douane et taxation	32 120	150 844	34 450	123 903	94 452
Coût moyen Chambre de Commerce	12 509	36 283	18 654	21 000	21 170
Coût moyen non réglementaires	-	73 929	-	9 720	12 181
Coût moyen taxes d'importation	123 333	71 506	71 654	226 286	160 495
Coût moyen inspections et contrôles sanitaires et phytosanitaire	-	-	669	16 070	9 075
Coût moyen de commission	78 667	-	-	72 877	45 450
Coût moyen autres frais portuaires	10 000	146 636	102 989	23 513	56 970
Coût moyen de passage portuaire	553 887	724 798	658 602	744 331	705 186

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Pour ce qui concerne le transit du conteneur de 40 pieds, le coût moyen de passage s'élève à 705 186 FCFA. Tout comme le conteneur de 20 pieds, ce coût moyen est plus élevé au port de Tema avec 744 331 FCFA et moins cher au port d'Abidjan qui est de 553 887 FCFA.

Tableau 16 : Coût moyen de passage portuaire d'une tonne de marchandise selon le port de transit en FCFA

Ports de transit	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Coût moyen d'opérations portuaires	20 513	14 458	23 774	10 661	13 743
Coût moyen en douane et taxation	2 115	6 573	6 722	5 781	5 789
Coût moyen Chambre de Commerce	800	800	800	954	908
Coût moyen non réglementaires	nd	1 969	nd	541	520
Coût moyen taxes d'importation	18 079	2 384	3 843	9 353	8 409
Coût moyen inspections et contrôles sanitaires et phytosanitaire	nd	nd	238	700	531
Coût moyen de commission	6 399	nd	nd	3 590	2 879
Coût moyen autres frais portuaires	9 190	6 567	5 773	1 108	2 759
Coût moyen de passage portuaire	57 096	32 750	41 149	32 689	35 538

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Le coût moyen de passage portuaire d'une tonne de marchandise est évalué à 35 538 FCFA. Abidjan est le plus cher, suivi de Lomé.

Coûts moyens de passage portuaire par principaux type de produits

Le coût de passage portuaire dépend également de la nature des marchandises. Dans le cadre de cette enquête, 11 groupes de produits ont été déterminés pour évaluer les coûts de transit qui concernent les importations burkinabè. Le coût moyen de passage portuaire selon la nature du produit est évalué par tonne.

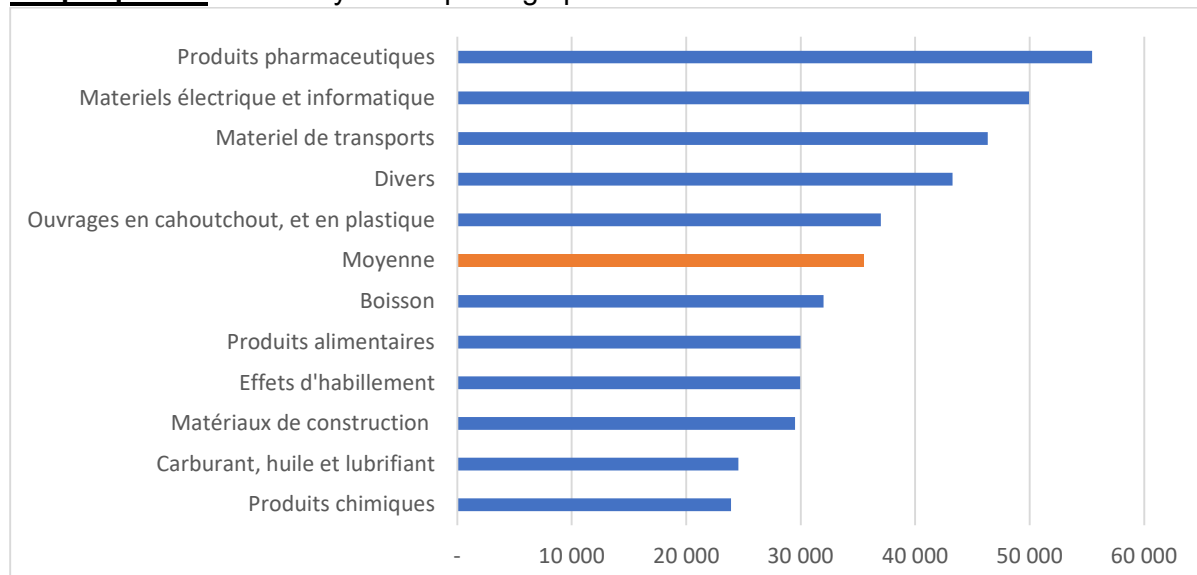
Tableau 17 : Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne selon la nature de la marchandise par port de transit en FCFA

Nature de produits	Coût moyen en FCFA par tonne				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Boisson	nd	nd	nd	31 995	31 995
Carburant, huile et lubrifiant	nd	nd	21 410	26 115	24 547
Divers	81 531	27 116	62 568	23 209	43 266
Effets d'habillement	nd	36 158	23 304	30 139	29 958
Matériaux de construction	nd	50 356	38 700	26 716	29 507
Matériel de transport	65 133		55 773	41 840	46 332
Matériel électrique et informatique	nd	nd	nd	49 942	49 942
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	16 063	26 626	nd	52 673	37 009
Produits alimentaires	50 194	4 558	21 831	32 318	29 982
Produits chimiques	30 588	18 695	nd	23 707	23 915
Produits pharmaceutiques	nd	nd	55 438	nd	55 438
Moyenne	57 096	32 750	41 149	32 689	35 538

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Selon la nature du produit importé, il apparaît des disparités quant au coût moyen. Il est plus élevé pour les produits pharmaceutiques (55 438 FCFA) et moins cher pour les produits chimiques (23 915 FCFA).

Graphique 1 : Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne selon la nature de la marchandise



Source : *Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC*

3.2.3. Délais de passage portuaire

Les délais de passage portuaires ou temps de séjour des marchandises au port de transit mesurent le temps mis pour accomplir les procédures et les formalités de sortie du port pour une mise à la consommation ou aux formalités de transit vers les pays de l'hinterland. Les délais évalués dans le cadre de cette enquête concernent les marchandises en transit à destination du Burkina Faso.

Délais moyens de passage portuaire par type de conditionnement

Tableau 18 : Délais moyens de passage portuaire selon par transit et selon le conditionnement à l'importation

Ports de transit	Conteneurisé	Non conteneurisé	Tout conditionnement
Abidjan	6,2	8,5	6,3
Cotonou	6,9	6,0	6,7
Lomé	2,4	3,0	2,4
Tema	6,5	6,6	6,5
Moyenne	5,5	5,7	5,6

Source : *Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC*

Les délais moyens de passage portuaire varient en fonction du conditionnement de la marchandise et du port de transit.

Pour le conteneur, le délai moyen de passage portuaire est de 5,5 jours contre 5,7 jours pour le non conteneurisé. En termes de célérité dans le traitement des cargaisons, le port de Lomé se positionne à la première place avec respectivement 2,4 et 3 jours pour les marchandises conteneurisées et non conteneurisées.

De façon générale et quel que soit le type de conditionnement, le délai moyen de passage portuaire est de 5,6 jours. Il est plus court à Lomé avec 2,4 jours et plus long à Tema avec 6,5 jours.

Délais moyens de passage portuaire par type de principaux produits

La nature de la marchandise peut être un facteur déterminant des délais de passage portuaire. Selon le groupe de produit importé, le temps moyen de séjour au port varie de 3,7 jours (Carburant, huile et lubrifiant) et à 11,7 jours (Boisson).

Tableau 19 : Délais moyens de passage portuaire par port de transit selon la nature du produit à l'importation

Nature de produits	Délais moyens en jours				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Boisson	nd	nd	nd	11,0	11,0
Carburant, huile et lubrifiant	nd	nd	2,0	4,5	3,7
Divers	5,3	11,5	2,6	8,4	5,7
Effets d'habillement	nd	2,5	1,8	7,4	4,5
Matériaux de construction	7,5	9,7	2,5	5,7	5,9

Nature de produits	Délais moyens en jours				
	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Moyenne
Matériel de transports	4,7	nd	2,4	6,9	5,2
Matériel électrique et informatique	4,0	nd	nd	4,7	4,6
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	7,0	7,0	nd	9,5	8,0
Produits alimentaires	7,8	6,0	2,6	6,8	5,8
Produits chimiques	7,0	2,0	nd	6,1	5,4
Produits pharmaceutiques	6,8	nd	2,0	nd	6,2
Moyenne	6,3	6,7	2,4	6,5	5,6

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

3.3. Maillon routier

Le transport routier international au Burkina Faso implique des coûts et des formalités spécifiques qui peuvent varier en fonction de divers facteurs tels que la distance, le type de marchandises, les itinéraires, le type de conditionnement de la marchandise, le poids de la marchandise et les accords commerciaux régionaux et internationaux.

3.3.1. Description de la structure des coûts et formalités de transport routier

Structure des Coûts

La structure des coûts du transport de marchandises au Burkina Faso varie en fonction de plusieurs facteurs. Il s'agit entre autres de la nature de la marchandise, la distance à parcourir et le conditionnement de la marchandise.

Les éléments constitutifs du coût de transport de la marchandise sont les suivants ;

- ❖ **Les frais de Transport** : Ces frais comprennent les coûts liés au déplacement de la cargaison d'un point à un autre. Ils peuvent varier en fonction de la distance, du type de marchandises et des négociations entre les parties impliquées.
- ❖ **Le carburant** : Les coûts de carburant constituent une part significative des coûts de transport routier international. Les fluctuations des prix du pétrole peuvent influencer ces coûts.
- ❖ **Les assurances** : Les coûts d'assurance couvrent la cargaison pendant le transport. Ils dépendent de la valeur de la marchandise et des risques associés au trajet.
- ❖ **Les péages et frais routiers** : Certains itinéraires peuvent impliquer des péages et des frais routiers qui doivent être inclus dans la structure des coûts.
- ❖ **Les frais administratifs** : Les frais administratifs couvrent les coûts associés à la préparation de la documentation, aux formalités douanières et aux services logistiques.
- ❖ **La gestion Logistique** : Les coûts liés à la gestion logistique, tels que la coordination des itinéraires, le suivi des expéditions et la communication avec les parties prenantes, peuvent également être inclus.

- ❖ **Les frais illicites** : les frais illicites sont des frais dus par le transporteur de façon illégale aux agents des services chargés du contrôle et de la gestion du transport de marchandise
- ❖ **Formalités de Transport Routier International**
Les formalités de transport routier international au Burkina Faso nécessitent un certain nombre de procédures et de documents nécessaires pour assurer le déplacement légal et en toute sécurité des marchandises à travers les frontières. Au nombre de ces formalités, on note :
 - ❖ **Les formalités douanières** (elles concernent essentiellement les déclarations en Douane) ;
 - ❖ **Les formalités de contrôle et de Sécurité** (elles concernent les contrôles frontaliers qui sont des contrôles douaniers et des inspections à la frontière pour s'assurer de leur conformité) ;
 - ❖ **Les formalités administratives** (elles concernent les enregistrements auprès des Autorités administratives en charges de la gestion et du contrôle du fret) ;
 - ❖ **Les formalités sanitaire et phytosanitaire** (elles sont fonction du type de marchandises concernent surtout le transport de produits agricole et animal et d'animaux vivants).

3.3.2. Coût moyen de transport routier

Coût moyen de transport routier par type de conditionnement

Le conditionnement de la marchandise peut contribuer à la fixation du coût de transport. En effet, le choix du type de conditionnement peut influencer divers aspects du processus logistique et, par conséquent, entraîner des variations dans les coûts.

Tableau 20 : Coût moyen de transport routier de marchandises d'une cargaison selon le type de conditionnement à l'importation en FCFA

Axe	Conventionnel	Roulier	Vrac liquide (citerne)	Vrac solide	Conteneur 40 pieds	Moyenne
Benin/ Burkina-Faso	1 766 667	nd	1 737 500	1 250 000	nd	1 638 889
Côte d'Ivoire/ Burkina-Faso	1 686 647	nd	1 612 917	1 670 947	1 627 778	1 675 544
Ghana/ Burkina-Faso	1 771 129	1 293 750	1 537 500	1 778 538	1 567 000	1 714 405
Togo/ Burkina-Faso	1 731 459	1 225 000	1 630 000	1 602 500	1 419 118	1 654 807
Moyenne	1 717 562	1 247 917	1 619 722	1 667 136	1 478 131	1 672 866

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Tableau 21 : Coût moyen comparatif de transport routier de marchandises par type de conditionnement à l'importation en FCFA

Axe	Conteneur 20 pieds	Conteneur 40 pieds	Cargaison non conteneurisée	Moyenne
Benin/ Burkina Faso	nd	nd	1 638 889	1 638 889
Côte d'Ivoire/ Burkina-Faso	880 000	1 627 778	1 673 004	1 675 544

Axe	Conteneur 20 pieds	Conteneur 40 pieds	Cargaison non conteneurisée	Moyenne
Ghana /Burkina Faso	777 500	1 567 000	1 751 735	1 714 405
Togo/ Burkina Faso	757 500	1 419 118	1 694 461	1 654 807
Moyenne	777 697	1 478 131	1 692 109	1 672 866

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'importation, quel que soit le corridor, le roulier est le conditionnement le moins cher des cargaisons. Il coûte en moyenne 1 247 917 FCFA contre le conventionnel qui est le plus cher avec un coût moyen de 1 717 562 FCFA. En effet, le coût du transport roulier est moins élevé en raison de la simplicité logistique, de la rapidité des opérations et des économies d'échelle associées à ce mode de transport, tandis que le transport conventionnel est plus coûteux en raison de la nécessité de manipuler les marchandises de manière plus complexe et de répondre à des exigences spécifiques de conditionnement.

Le conteneur 40 pieds vient après le roulier avec un coût moyen par cargaison de 1 478 131 FCFA. Le vrac liquide et solide sont respectivement les troisième et quatrième conditionnements moins chers avec un coût moyen de 1 619 722 FCFA et de 1 667 136 FCFA.

En termes de comparaison, le transport routier de marchandises non conteneurisées à un coût plus élevé que celui du transport de marchandises conteneurisées. Quel que soit le corridor, le coût moyen d'une cargaison de marchandise non conteneurisée est de 1 692 109 FCFA. Il est de 1 478 131 FCFA pour une cargaison de 40 pieds et de 777 697 FCFA pour celle de 20 pieds. En effet, le transport routier de marchandises non conteneurisées est plus coûteux en raison de la complexité de la manipulation, de la nécessité de protection supplémentaire des marchandises et de l'utilisation moins efficace de l'espace de chargement. Par contre, le transport routier conteneurisé offre une solution plus efficace, standardisée et plus sécurisée, ce qui réduit les coûts associés.

Tableau 22 : Coût moyen de transport routier de marchandises d'une cargaison selon le type de conditionnement à l'exportation en FCFA

AXE	Conventionnel	Vrac solide	Moyenne
Cote d'Ivoire / Burkina Faso	1 215 909	1 200 000	1 212 500
Ghana / Burkina Faso	nd	850 000	850 000
Togo / Burkina Faso	2 125 000	2 500 000	2 200 000
Moyenne	1 690 217	1 600 000	1 666 935

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, seuls les conditionnements conventionnels et le vrac solide ont été enregistrés au cours de cette enquête.

En moyenne sur l'ensemble des corridors, le conditionnement conventionnel est relativement plus coûteux que le conditionnement vrac solide. Le conventionnel coûte 1 690 217 FCFA et le vrac solide 1 600 000 FCFA.

En plus des autres facteurs qui peuvent influencer les coûts du transport routier burkinabé de marchandises à l'exportation, le conditionnement conventionnel des marchandises nécessite une attention particulière. En effet, pour assurer la protection des produits pendant le transport, les marchandises conditionnées conventionnellement nécessitent plus de manipulations, d'emballage spécifique, et d'attention particulière aux détails. Cela induit nécessairement des coûts supplémentaires en termes de main-d'œuvre, de matériaux d'emballage, de temps et partant renchérit le coût de transport de conditionnement conventionnel par rapport au vrac solide à l'exportation.

3.3.3. Coût de transport routier de marchandises selon la distance et le poids

Le poids et la distance sont des facteurs clés dans la détermination des coûts de transport routier de marchandises en raison de leur impact direct sur la consommation de carburant, l'usure des véhicules, la capacité de charge, les coûts de péage, le temps de transport et la tarification appliquée par les transporteurs.

Tableau 23 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'importation en tonne kilométrique selon l'axe en FCFA

Axe	Coût moyen en Tonne/km
Benin/Burkina-Faso	33
Côte d'Ivoire/Burkina-Faso	38
Ghana/Burkina-Faso	48
Togo/Burkina-Faso	39
Moyenne	40

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Tableau 24 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'importation par axe

Axe	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par Tonne
Benin/Burkina-Faso	1 638 889	34 794
Côte d'Ivoire/Burkina-Faso	1 675 544	36 915
Ghana/Burkina-Faso	1 714 405	39 315
Togo/Burkina-Faso	1 654 807	38 171
Moyenne	1 672 866	37 810

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'importation, le coût moyen de transport d'une tonne de marchandise sur un kilomètre de route varie en fonction du corridor. En moyenne, le transport d'une tonne de marchandise par kilomètre coûte 40 FCFA quel que soit le corridor.

Le corridor ghanéen est le plus chère. Une (01) tonne kilométrique de marchandise sur ce corridor coûte 48 FCFA, contre 33 FCFA sur le corridor béninois qui reste le moins chère.

Le corridor béninois étant plus long que le corridor ghanéen, et toute chose étant égale par ailleurs, cette situation s'explique par le fait qu'on enregistre une économie d'échelle du coût de transport routier de marchandise sur des distances de plus en plus grandes.

Le coût moyen de transport d'une cargaison de marchandises est de 1 672 866 FCFA quel que soit le corridor. De même que le coût moyen de transport d'une tonne de marchandise sur un kilomètre

de route, les corridors ghanéen et béninois sont respectivement le plus et le moins chère pour le transport d'une cargaison de marchandises. Les coûts moyens de transport pour une cargaison de marchandises sont respectivement 1 714 405 FCFA et 1 638 889 FCFA sur les corridors ghanéen et béninois.

Tableau 25 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'exportation en tonne kilométrique selon l'axe en FCFA

Axe	Coût moyen en Tonne/km
Cote d'Ivoire / Burkina Faso	39
Ghana / Burkina Faso	49
Togo / Burkina Faso	46
Coût moyen	43

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Tableau 26 : Coût moyen de transport routier de marchandises à l'exportation par cargaison selon l'axe en FCFA

Axe	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par tonne
Cote d'Ivoire / Burkina Faso	1 212 500	29 944
Ghana / Burkina Faso	850 000	28 333
Togo / Burkina Faso	2 200 000	43 883
Coût moyen	1 666 935	36 585

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, le coût moyen à la tonne kilométrique de transport routier de marchandises sur l'ensemble des corridors est de 43 FCFA. Ce coût varie en fonction des corridors. Il est moins cher sur le corridor ivoirien avec un montant de 39 FCFA et plus cher sur le corridor ghanéen et vaut 49 FCFA.

Quant au coût moyen par cargaison, sur l'ensemble des corridors, il est de 1 666 935 FCFA. Cependant, ce coût varie en fonction des corridors. Il est plus élevé sur le corridor togolais et plus faible sur le corridor ghanéen. Ils sont respectivement de 2 200 000 FCFA et 850 000 FCFA.

3.3.4. Coût de transport routier de marchandise selon le type de marchandises

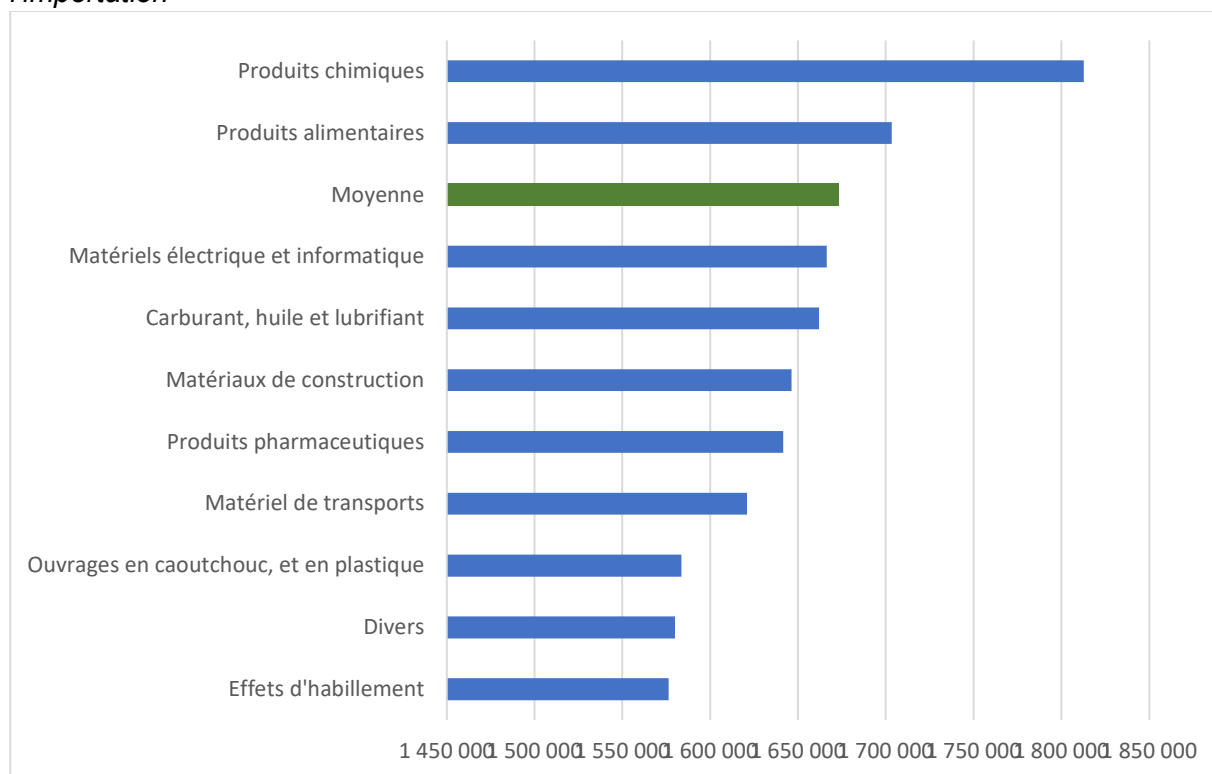
La nature de la marchandise influe sur le coût de transport en raison de ses caractéristiques physiques, de ses exigences de stockage et de manutention, de sa valeur intrinsèque, de sa durée de conservation, des réglementations applicables et des modalités de transport spécifiques nécessaires pour assurer un transport sûr et efficace.

Les transporteurs ajustent souvent leurs tarifs en fonction de ces facteurs pour refléter les coûts opérationnels associés à la manipulation et au transport de marchandises spécifiques.

Tableau 27 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'importation

Nature de produits	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par tonne
Carburant, huile et lubrifiant	1 662 067	37 829
Divers	1 580 000	36 116
Effets d'habillement	1 576 316	35 825
Matériaux de construction	1 646 277	38 434
Matériel de transports	1 621 081	42 521
Matériels électrique et informatique	1 666 477	37 754
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	1 583 684	34 709
Produits alimentaires	1 703 317	37 891
Produits chimiques	1 812 766	39 942
Produits pharmaceutiques	1 641 667	33 969
Coût moyen	1 672 866	37 810

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Graphique 2 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'importation

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'importation, en moyenne et quel que soit le corridor, les produits chimiques sont les plus chers à transporter. Le transport d'une cargaison de produits chimiques coûte en moyenne 1 812 766 FCFA. Les produits alimentaires viennent en deuxième position avec un coût moyen de transport par cargaison de 1 703 317 FCFA. Les produits les moins chers à transporter sont les effets d'habillement. Le coût de transport d'une cargaison de ce produit coûte en moyenne 1 576 316

FCFA. Ils sont suivis des produits divers et des ouvrages en caoutchouc et en plastique. Le transport de ces produits coûte respectivement en moyenne 1 580 000 FCFA et 1 583 684 FCFA.

Le transport des produits pharmaceutiques et des produits alimentaires est respectivement le plus cher et le moins cher sur le corridor béninois. Il coûte 1 766 667 FCFA pour le transport des produits pharmaceutiques et 1 250 000 FCFA pour le transport des produits alimentaires.

Sur le corridor ivoirien, le transport des produits chimiques est le plus cher. Le coût moyen de transport d'une cargaison coûte 1 865 517 FCFA. Il est suivi du transport du carburant, huile et lubrifiant qui coûte 1 700 859 FCFA en moyenne. Cependant, le coût de transport des matériaux de construction est le moins cher. Il est de 1 498 810 FCFA.

En ce qui concerne le corridor ghanéen, les produits les plus chers à transporter sont les produits divers et le moins cher, les produits pharmaceutiques. Leurs coûts de transport sont respectivement de 1 930 000 FCFA et 1 200 000 FCFA.

Par rapport au corridor togolais, les produits chimiques sont les plus chers à transporter. Le transport d'une cargaison de produits chimiques coûte en moyenne 2 000 000 FCFA. Par contre, le transport des ouvrages en caoutchouc et en plastique est le moins cher. Il coûte en moyenne 1 266 667 FCFA par cargaison.

Tableau 28 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises à l'exportation (FCFA)

Nature de produits	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par tonne
Matériaux de construction	1 840 000	44 667
Produits alimentaires	1 633 654	35 031
Coût moyen	1 666 935	36 585

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, les principaux produits transportés sont les matériaux de construction et les produits alimentaires.

Sur l'ensemble des corridors, le coût moyen d'une cargaison de marchandise coûte 1 666 935 FCFA avec un coût moyen par tonne de 36 585 FCFA. Ce coût varie en fonction de la nature des marchandises. Les matériaux de construction sont les plus chers à transporter avec un coût moyen par cargaison de 1 840 000 FCFA et un coût moyen à la tonne de 44 667 FCFA. Avec un coût moyen à la tonne de 35 031 FCFA, les produits alimentaires sont moins chers à transporter que les matériaux de construction. Sur l'ensemble des corridors, le coût moyen de transport d'une cargaison de produits alimentaires est de 1 633 654 FCFA.

3.3.5. Coût moyen de passage des frontières

L'acheminement des marchandises par la route nécessite une traversée des frontières et engendre des formalités de passage. Ces formalités accomplies au niveau de ces nœuds occasionnent des coûts qui souvent peuvent être comptables des coûts de transports routiers.

Ces frais sont facturés par les administrations frontalières et les gestionnaires de ces plateformes en fonction de la cargaison.

A titre de régularisation, le CBC facture 12 500 FCFA pour un camion chargé à l'importation et 5 500 FCFA pour l'exportation.

Pour les Postes de contrôle juxtaposé (PCJ), Scanning système perçoit par camion 10 000 FCFA pour la sortie et 25 000 FCFA à l'entrée.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso facture 2 500 FCFA par camion au titre de la Déclaration Unique en Douane (DDU) pour les postes qui ne sont pas en inter connexion. A cela s'ajoute les frais de pesage qui sont de 7130 FCFA par camion.

En ce qui concernent les frais perçus par la douane, on peut citer la redevance informatique facturée à 10 000 FCFA, les heures supplémentaires (TS) qui s'élèvent à 20 000 FCFA, l'escorte qui est de 5 000 FCFA à l'import et varie entre 10 000 FCFA et 20 000 FCFA à l'export et l'ecor (désigne la reconnaissance et le dénombrement des colis par les agents des douanes lors d'un débarquement) facturé à un prix minimum de 5 000 FCFA.

Les frais d'inspection phytosanitaire perçus par le laboratoire national de santé publique varient de 13 000 FCFA à 27 000 FCFA avec une moyenne de 18 100 FCFA.

Les honoraires d'agréé en douane perçus par les transitaires varient en fonction de la valeur de la marchandise.

3.3.6. Délais moyen de transport routier

Le délai moyen d'acheminement de marchandises est la période de temps moyenne nécessaire pour transporter des marchandises d'un point d'origine à un point de destination spécifique.

La durée de temps nécessaire pour l'acheminement de la marchandise peut varier en fonction de divers facteurs. Ces facteurs sont entre autres, le type de véhicule utilisé, les distances parcourues, les formalités spécifiques, les conditions de transport.

Délai moyen de traversée des territoires

Tableau 29 : Délais moyens d'acheminement de marchandises par axe à l'importation

Axe	Délais moyen en heure	Délais moyen en jour
Benin/Burkina-Faso	151	6
Côte d'Ivoire/Burkina-Faso	116	5
Ghana/Burkina-Faso	105	4
Togo/Burkina-Faso	111	5
Moyenne	113	5

Source : *Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC*

La durée nécessaire pour l'acheminement d'une cargaison de marchandises au Burkina Faso est en moyenne de 5 jours quel que soit le corridor.

Le corridor béninois est celui dont la durée moyenne d'acheminement de marchandises est la plus longue eu égard à sa longueur. La durée moyenne pour l'acheminement d'une cargaison de marchandise sur ce corridor est de 6 jours.

Avec un temps moyen d'acheminement de marchandises de 4 jours, le corridor ghanéen a la durée la plus courte.

Quant aux corridors ivoirien et togolais, leur durée moyenne d'acheminement de marchandises sont de 5 jours.

Tableau 30 : Délais moyens d'acheminement de marchandises par axe à l'exportation

Axe	Délais moyen en heure	Délais moyen en jour
Cote d'Ivoire /Burkina Faso	91	4
Ghana / Burkina Faso	30	1
Togo / Burkina Faso	125	5
Total général	101	4

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, le délai moyen d'acheminement d'une cargaison de marchandises est de 4 jours. Ce délai varie en fonction des corridors. Le corridor togolais a la plus longue durée d'acheminement des marchandises à l'exportation. Elle est de 5 jours, tandis que celle du corridor ghanéen, la plus courte, est d'une (01) journée.

Tableau 31 : Délais moyen de transport routier de marchandises à l'importation par type de conditionnement en heure

Axe	Conteneurisé	Conventionnel	Roulier	Vrac liquide	Vrac solide	Délais moyen
Benin/ Burkina Faso	nd	96	nd	169	65	112
Côte d'Ivoire/ Burkina Faso	122	125	nd	73	115	116
Ghana/ Burkina Faso	103	110		143	99	105
Togo/ Burkina Faso	119	117	78	86	80	111
Délais moyen	116	120	78	83	103	113

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Tableau 32 : Délais moyen comparatif de transport routier de marchandises à l'importation par type de conditionnement en heure

Axe	Conteneurisé	Non conteneurisé	Délais moyen
Benin/Burkina-Faso		112	112
Côte d'Ivoire/Burkina-Faso	122	116	116
Ghana/Burkina-Faso	103	106	105
Togo/Burkina-Faso	119	110	111
Délais moyen	116	112	113

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Le conditionnement d'une marchandise, peut avoir des implications directes sur sa durée d'acheminement au regard des formalités douanières, la sécurité du transport et la conformité réglementaire.

A l'importation, le transport routier et le vrac liquide sont les types de conditionnement ayant la plus petite durée d'acheminement. Quel que soit le corridor, leurs durées d'acheminement sont respectivement de 78 heures et 83 heures. Par contre, les transports de marchandises de conditionnement conventionnel et conteneurisé ont les durées les plus longues avec un temps d'acheminement respectif de 120 heures et de 116 heures.

Tableau 33 : Délais moyen de transport routier de marchandises à l'exportation par type de conditionnement en heure

Axe	Conditionnement de la marchandise		Délais moyen
	Conventionnel	Vrac solide	
Burkina Faso / Cote d'Ivoire	102	50	91
Ghana / Burkina Faso	22	34	30
Togo / Burkina Faso	120	144	125
Délais moyen	108	81	101

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, la durée moyenne d'acheminement d'une cargaison de marchandises est de 101 heures. Cette durée varie en fonction du conditionnement de la marchandise et du corridor.

Le conditionnement des marchandises en conventionnel a une durée d'acheminement plus longue que le vrac solide. Il est de 108 heures pour le conventionnel et de 81 heures pour le vrac solide.

Avec une durée moyenne d'acheminement de 144 heures, le vrac solide a la plus longue durée d'acheminement sur le corridor togolais tandis qu'il est le plus petit sur le corridor ghanéen avec une durée de 34 heures. Quant au conventionnel, à l'image du vrac solide, sa durée est plus longue sur le corridor togolais et plus courte sur le corridor ghanéen.

Délai de passage aux frontières

Les délais de passage aux frontières varient considérablement en fonction de la durée des formalités spécifiques notamment les formalités douanières, les contrôles sanitaires et phytosanitaires, les contrôles de sécurité et de gestion, les formalités administratives et les accords internationaux.

Tableau 34 : Délais moyen comparatif de passage aux frontières en heures à l'importation

Poste frontalier	Délais moyen en heure
Niangoloko	34
Dakola	28
Cinkansé	42
Moyenne	37

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'importation, les délais de passage frontalier au Burkina Faso varient d'une frontière à une autre. La durée moyenne globale est de 37 heures. Elle est la plus longue à Cinkansé avec 42 heures. La frontière ayant la plus courte durée de passage est celle de Dakola avec une durée estimée à 28 heures. Niangoloko se situe en deuxième position avec une durée de passage frontalière de 34 heures.

Tableau 35 : Délais moyen comparatif de passage aux frontières en heures à l'exportation

Poste frontalier	Délais moyen en heure
Niangoloko	6
Dakola	4
Cinkansé	38
Délais moyen en heure	22

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

A l'exportation, le délai de passage aux frontières est en moyenne de 22 heures. Ce délai varie en fonction des frontières. La durée de passage aux frontières est la plus courte à Dakola avec un temps de passage estimé à 4 heures et la plus longue à Cinkansé avec un temps de passage de 38 heure en moyenne.

Délai de passage au niveau de la plateforme intérieure

Tableau 36 : Délais moyen comparatif de passage au niveau de la plateforme intérieure en heures

Plateforme intérieure	Durée moyenne des formalités en heure
Boborinter	29
Ouagarinter	55
Délai moyen	54

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Le Burkina Faso étant un pays enclavé ne disposant pas d'un accès direct à la mer, les ports secs jouent un rôle essentiel pour faciliter le mouvement efficace des marchandises entre les ports maritimes éloignés et l'approvisionnement du pays.

Le Burkina Faso dispose à ce jour de deux plateformes intérieures que sont Ouagarinter et Boborinter. A l'image des frontières, les délais de passage au niveau de ces plateformes intérieures sont fonction de la durée des formalités.

La durée moyenne de passage au niveau de Boborinter est relativement plus courte par rapport à Ouagarinter. Cette durée est de 29 heures à Boborinter et de 55 heures à Ouagarinter.

3.4. Chaîne globale de transport

3.4.1. Synthèse des coûts et délais

Les marchandises à destination du Burkina Faso sont pour la plupart acheminées par voie maritime. Avant d'être acheminées par voie terrestre, ces marchandises transitent par les ports des pays voisins étant donné que le Burkina est sans façade maritime. Dans les lignes qui suivent, nous examinerons les coûts de transport depuis les ports d'embarquement jusqu'à la destination finale ainsi que le poids de chaque maillon en termes de coûts.

3.4.2. Synthèse des coûts de transport

Le coût moyen global désigne le coût de transport depuis le port d'embarquement jusqu'à la destination finale. Il constitue la sommation des coûts moyens des trois (03) maillons à savoir le maritime, le portuaire et le routier.

Tableau 37 : Synthèse des coûts moyens de transport en FCFA

Maillon	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds	Coût moyen / tonne
Maritime	1 176 793	2 163 721	24 541
Portuaire	492 768	705 186	35 538
Routier	777 697	1 478 131	37 810
Ensemble	2 447 258	4 347 038	97 889

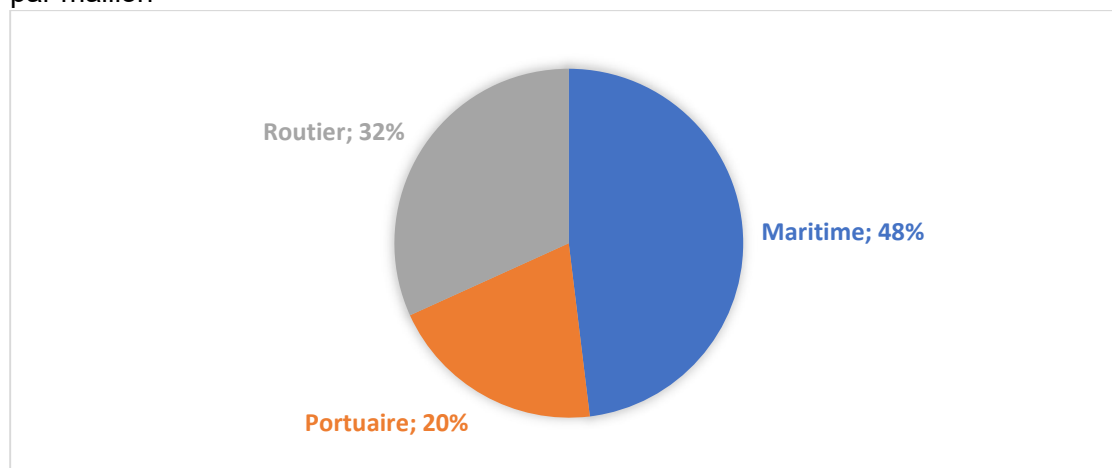
Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Tableau 38 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'un conteneur de 20 pieds en FCFA¹³

Ports de transit	Maritime	Portuaire	Routier	Ensemble
Abidjan	1 330 611	378 594	880 000	2 589 205
Cotonou	1 662 302	469 534	777 697	2 909 533
Lomé	1 235 907	484 143	757 700	2 477 750
Tema	1 100 165	502 981	777 500	2 380 646
Moyenne	1 176 793	492 768	777 697	2 447 258

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Graphique 3 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'un conteneur de 20 pieds par maillon



Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Le coût moyen de transport d'un conteneur de 20 pieds, quel que soit le port d'embarquement et le port de transit à destination du Burkina Faso, est de 2 447 258 FCFA. Il est plus cher en transit par le port de Cotonou avec 2 909 533 FCFA et moins cher via Tema avec 2 380 646 FCFA.

¹³ Pour cette présente enquête, le maillon routier n'a pas enregistré de conteneur. Pour le calcul du coût moyen global, la moyenne des trois autres ports a été utilisée pour Cotonou.

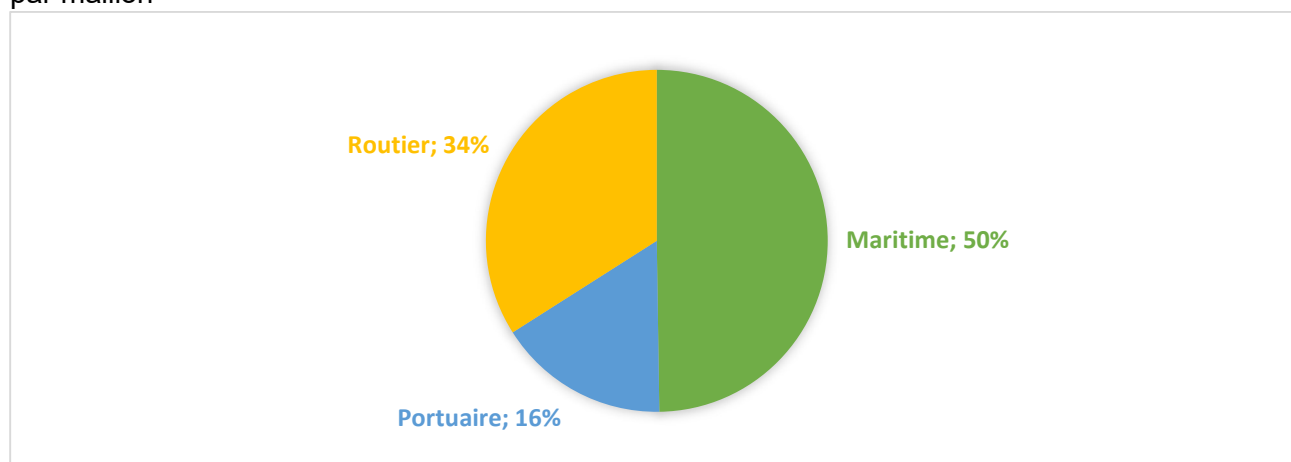
En termes de répartition, le maillon maritime représente la proportion la plus élevée du coût moyen de transport d'un conteneur de 20 pieds avec 48% du coût moyen global. Les maillons routier et portuaire représentent respectivement 32% et 20%.

Tableau 39 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'un conteneur de 40 pieds en FCFA

Ports de transit	Maritime	Portuaire	Routier	Ensemble
Abidjan	2 733 357	553 887	1 627 778	4 915 022
Cotonou	2 397 523	724 798	1 478 131	4 600 452
Lomé	1 967 359	658 602	1 419 118	4 045 079
Tema	2 243 166	744 331	1 567 000	4 554 497
Moyenne	2 163 721	705 186	1 478 131	4 347 038

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Graphique 4 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'un conteneur de 40 pieds par maillon



Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

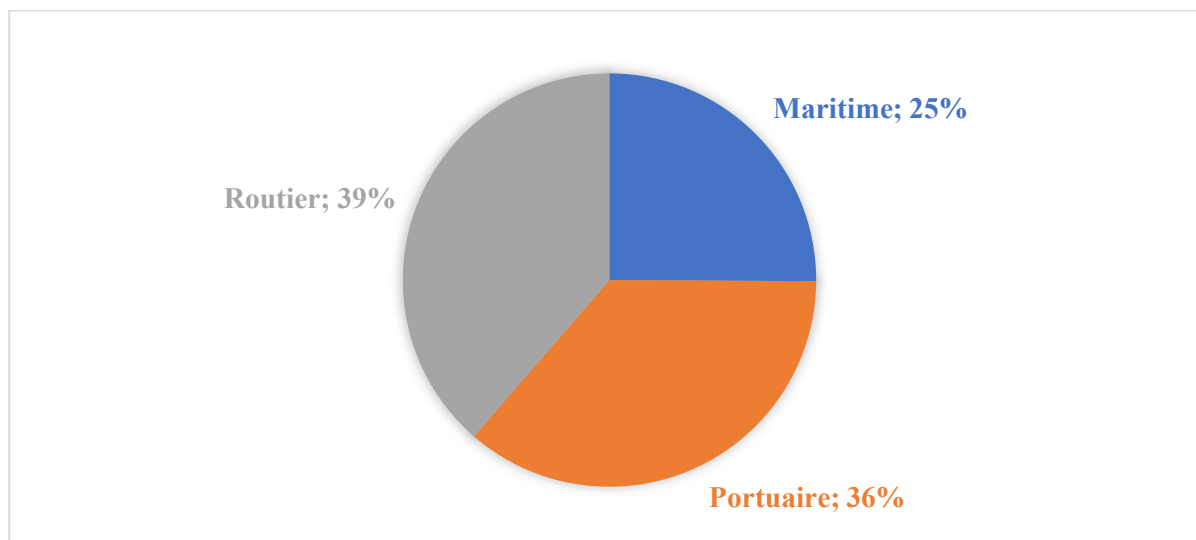
Quel que soit le continent de chargement et le port de débarquement, le conteneur de 40 pieds à destination du Burkina Faso est, en moyenne à 4 347 038 FCFA. Cependant, ce coût moyen varie en fonction du port de transit utilisé. Il est plus élevé pour les cargaisons en transit d'Abidjan avec 4 915 022 FCFA et relativement plus bas avec 4 045 079 FCFA en transit de Lomé.

Avec 50% du coût moyen de transport d'un conteneur depuis le port d'embarquement jusqu'à la destination finale au Burkina Faso, le maillon maritime reste le plus cher. Il est suivi du maillon routier qui représente 34%. Le maillon portuaire est le moins cher. Il constitue 16% du coût moyen.

Tableau 40 : Récapitulatif des coûts moyens globaux de transport à l'importation d'une tonne de marchandises en FCFA

Ports de transit	Maritime	Portuaire	Routier	Ensemble
Abidjan	23 358	57 096	36 915	117 369
Cotonou	28 351	32 750	34 794	95 895
Lomé	22 145	41 149	38 171	101 465
Tema	27 112	32 689	39 315	99 116
Moyenne	24 541	35 538	37 810	97 889

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CB

Graphique 5 : Répartition du coût moyen de transport à l'importation d'une tonne de marchandise par maillon

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Quel que soit le conditionnement de la marchandise, une tonne de marchandises est transportée en moyenne depuis le port d'embarquement jusqu'au Burkina Faso à 97 889 FCFA. Les coûts moyens à la tonne présentent de faibles disparités. Cependant, il est relativement plus cher via le port d'Abidjan avec 117 369 FCFA et moins cher via Cotonou avec 95 895 FCFA.

La route constitue le maillon le plus cher. Il représente 39% du coût moyen d'acheminement depuis le port d'embarquement. Le coût de passage portuaire est la deuxième composante la plus chère avec 36% et le taux de fret maritime reste le moins cher.

3.4.3. Synthèse des délais de transport

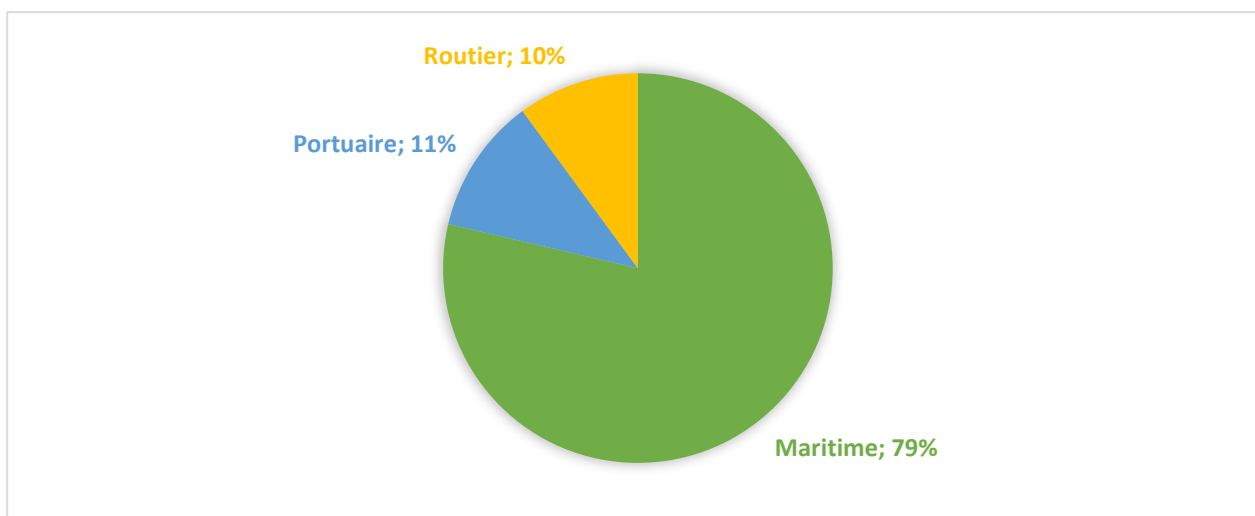
Le délai moyen de transport d'acheminement d'une marchandise depuis le port d'embarquement à la destination finale au Burkina Faso est constitué de la durée du transport maritime, du temps de séjour au port de transit et du temps de parcours du trajet routier.

Pour le maillon maritime, une fois la marchandise embarquée à bord du navire, le délai d'acheminement n'est pas fonction de la nature de la marchandise encore moins le conditionnement. Les délais de passage portuaire et de trajet routier, quant à eux, dépendent de la nature de la marchandise ainsi que le conditionnement.

Tableau 41 : Récapitulatif des délais moyens de transport à l'importation en jours

Ports de transit	Maritime	Portuaire	Routier	Ensemble
Abidjan	40	6	5	51
Cotonou	74	7	6	87
Lomé	39	2	5	46
Tema	38	7	4	49
Moyenne	39	6	5	50

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Graphique 6 : Répartition du délai moyen de transport à l'importation par maillon

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC

Quel que soit le port d'embarquement, le port de transit, le corridor utilisé, la nature de marchandise ainsi que le conditionnement, le délai moyen de transport (d'acheminement d'une marchandise depuis le port d'embarquement à la destination finale au Burkina Faso) est de 50 jours.

Selon le port de transit, le délai moyen varie. Il est plus long pour les cargaisons passant par le port de Cotonou avec 87 jours et plus court à Lomé avec 46 jours.

Le maillon maritime représente l'essentiel du délai moyen avec 79% contre 11% pour les formalités de passage au port et 10% pour le parcours routier.

3.5. Propositions d'optimisation et d'amélioration

3.5.1. Mesures pour réduire les coûts et les délais

Amélioration de l'Infrastructure Routière

Mesure : Engager des investissements significatifs dans la modernisation et la réhabilitation des principales routes et corridors logistiques du pays.

Objectif : Réduire les temps de transit, améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, réduire les coûts d'exploitation des entreprises de transport et optimiser l'efficacité globale du transport routier.

Optimisation des Procédures administratives et Douanières

Mesure : Mettre en place des réformes visant à simplifier et à harmoniser les procédures administratives et douanières via la numérisation, réduire le nombre de documents requis et mettre en place des mécanismes de pré-dédouanement.

Objectif : Réduire les délais aux frontières, minimiser les coûts administratifs et faciliter la circulation rapide des marchandises.

Promotion des Technologies de Suivi

Mesure : Encourager l'adoption généralisée de technologies de suivi en temps réel (RFID, la géolocalisation et le système de gestion du trafic intelligent) pour une gestion logistique plus transparente.

Objectif : Améliorer la visibilité des marchandises, réduire les risques de perte et faciliter la planification logistique.

Formation Continue du Personnel Logistique

Mesure : Établir des programmes de formation continue et de certification pour le personnel impliqué dans la gestion logistique.

Objectif : Améliorer les compétences, réduire les erreurs administratives et accélérer les processus.

Renforcement de la Sécurité Routière

Mesure : Mettre en œuvre des initiatives visant à renforcer la sécurité routière, réduisant ainsi les risques d'accidents et les coûts associés.

Objectif : Assurer la sécurité des transporteurs et des marchandises, contribuant également à éviter des retards potentiels.

Investissements dans les Terminaux Intérieurs

Mesure : Réaliser des investissements ciblés pour moderniser les terminaux intérieurs, améliorant ainsi leur efficacité opérationnelle.

Objectif : Faciliter un mouvement plus rapide des conteneurs et réduire les temps d'attente pour les véhicules de transport.

Stratégies d'Achat Groupé

Mesure : Encourager les entreprises à explorer des stratégies d'achat groupé pour le transport, favorisant ainsi des économies d'échelle.

Objectif : Réduire les coûts individuels en négociant des tarifs préférentiels avec les prestataires de services logistiques.

Facilitation des Assurances Transport

Mesure : Travailler sur des mécanismes facilitant l'obtention d'assurances transport abordables et adaptées aux besoins des entreprises.

Objectif : Réduire les risques perçus par les assureurs, contribuant ainsi à des coûts d'assurance plus bas.

Promotion de la Concurrence

Mesure : Favoriser un environnement concurrentiel parmi les prestataires de services logistiques.

Objectif : Encourager les opérateurs à offrir des services plus efficaces et compétitifs.

L'application coordonnée de ces mesures contribuera à créer un écosystème logistique plus efficient, entraînant une réduction significative des coûts et des délais associés au transport maritime, portuaire et routier de marchandises au Burkina Faso.

3.5.2. Améliorations des formalités et des documents à entreprendre

Promotion de la numérisation des documents

Amélioration : Encourager l'adoption de la numérisation des documents avec des incitations, des formations et une plateforme numérique unique pour la gestion des formalités de transport, afin de favoriser la transition vers des processus sans papier.

Objectif : La numérisation des documents de transport permettrait de réduire les coûts de traitement et de faciliter la communication entre les différents acteurs du transport.

Utilisation de technologies innovantes

Amélioration : Investir dans des solutions de gestion électronique des documents et des processus pour éliminer les obstacles liés à la paperasserie, améliorant ainsi la rapidité et l'exactitude des transactions.

Objectif : Améliorer la rapidité et l'exactitude des transactions en utilisant des technologies comme la blockchain ou l'intelligence artificielle.

Standardisation des documents

Amélioration : Collaborer avec les pays voisins pour standardiser les procédures documentaires et harmoniser les systèmes, facilitant ainsi les échanges transfrontaliers et réduisant les retards.

Objectif : Simplifier les procédures et réduire les coûts liés aux formalités transfrontalières

Informations et sensibilisations sur les réglementations en vigueur

Amélioration : encourager les entreprises et les particuliers à s'informer sur les réglementations en vigueur en matière de transport de marchandises.

Objectif : permettre aux entreprises et aux particuliers de se conformer aux exigences et d'éviter des retards ou des sanctions.

3.6. Recommandations

3.6.1. Propositions spécifiques pour améliorer les coûts et délais

Corridors Logistiques Intégrés :

Développer des corridors logistiques intégrés qui optimisent les itinéraires entre les ports de transit, les frontières terrestres et les destinations finales, réduisant ainsi les coûts liés aux distances parcourues et accélérant les délais.

Négociations Tarifaires et Redevances :

Engager des négociations avec les parties prenantes, y compris les compagnies maritimes, les opérateurs portuaires et les transporteurs routiers, pour rationaliser les tarifs et les redevances, ce qui pourrait contribuer à réduire les coûts de transport.

Utilisation de Technologies Innovantes :

Encourager l'adoption de technologies innovantes telles que la blockchain pour la traçabilité des marchandises, l'IoT (Internet des objets), les plateformes numériques pour optimiser les opérations logistiques, l'automatisation des processus douaniers et l'optimisation des itinéraires pour accélérer les délais et réduire les erreurs administratives.

3.6.2. Suggestions pour les décideurs politiques et les acteurs du secteur

Investissements dans les Infrastructures :

Prioriser les investissements dans les infrastructures, y compris les terminaux intérieurs, les routes et les installations douanières, pour améliorer l'efficacité et réduire les goulets d'étranglement.

Formation Continue :

Mettre en place des programmes de formation continue pour le personnel impliqué dans la chaîne logistique, en mettant l'accent sur les compétences nécessaires pour accélérer les processus et réduire les erreurs.

Réformes Réglementaires :

Travailler en collaboration avec les pays voisins pour harmoniser les réglementations et simplifier les procédures douanières transfrontalières, facilitant ainsi le passage des marchandises.

Encourager la Collaboration et le dialogue Public-Privé :

Favoriser la collaboration entre les secteurs public et privé pour co-crée des solutions efficaces afin de résoudre les problèmes systémiques.

Promouvoir l'Innovation :

Créer un environnement propice à l'innovation dans le secteur de la logistique, en encourageant le développement de solutions technologiques adaptées aux défis spécifiques du pays.

CONCLUSION

L'étude sur les coûts et délais de transport de marchandises au Burkina Faso a mis en lumière des éléments déterminants qui exigent une attention stratégique et des actions concertées. Les principaux constats dégagés de cette analyse offrent des perspectives significatives pour l'avenir du transport et de la logistique dans le pays. Il ressort de cette étude les principaux constats suivants :

Une hétérogénéité des coûts : Les coûts de transport présentent une variation significative selon les ports de transit, avec le port d'Abidjan se révélant être le plus onéreux. Les maillons routier et maritime demeurent les contributeurs majeurs aux coûts globaux, soulignant la nécessité de focaliser les efforts d'optimisation.

Des délais importants : Les délais moyens d'acheminement depuis le port d'embarquement jusqu'au Burkina Faso sont substantiels, principalement attribuables aux composantes maritimes. Une analyse plus approfondie révèle une variabilité significative des délais en fonction du port de transit, mettant en évidence des opportunités pour des améliorations ciblées.

Des coûts et délais par type de marchandises : La nature des marchandises exerce une influence tangible sur les coûts et délais, soulignant la nécessité d'une approche différenciée pour optimiser le transport en fonction du type de marchandise.

La compétitivité économique : Les coûts logistiques élevés peuvent entraver la compétitivité des entreprises burkinabè sur le marché international. Les acteurs du transport doivent adopter des stratégies visant à accroître l'efficacité et à réduire les coûts pour soutenir la compétitivité économique.

La collaboration transfrontalière : La variabilité des délais en fonction du port de transit souligne l'importance de la collaboration transfrontalière pour harmoniser les processus et réduire les obstacles logistiques.

Les investissements ciblés : Les investissements dans la modernisation des infrastructures, la formation du personnel et l'adoption de technologies innovantes sont essentiels pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les coûts à long terme.

Pour ce qui est des perspectives d'amélioration, les éléments suivants sont nécessaires :

L'optimisation des Itinéraires : L'utilisation de modes de transport alternatifs comme le ferroviaire sur les différents corridors logistiques contribuera à réduire les coûts.

La transformation digitale : L'introduction de solutions numériques pour la gestion des documents et des processus administratifs peut considérablement accélérer les opérations, contribuant ainsi à la réduction des délais.

La coordination intersectorielle : La collaboration étroite entre les différentes parties prenantes, y compris les autorités portuaires, les transporteurs, et les acteurs gouvernementaux, est essentielle pour relever les défis logistiques de manière efficace.

Cette étude offre une feuille de route stratégique pour le Conseil Burkinabè des Chargeurs et d'autres intervenants. En abordant de manière proactive les défis identifiés, le Burkina Faso peut renforcer sa position en tant que hub logistique régional, favorisant ainsi la croissance économique et la prospérité à long terme. Une exécution rigoureuse des recommandations formulées ouvrira la voie à une logistique plus efficace et compétitive, positionnant le Burkina Faso comme un acteur clé dans le paysage logistique de la région.

ANNEXES

Annexe 01 : Tableaux détaillés sur les coûts et délais de transports de marchandises

Tableau 42 Coûts moyens de passage portuaire d'une tonne par port de transit et la nature de la marchandise en FCFA

Port de transit/Nature des produits	Coût moyen en FCFA
Abidjan	57 096
Divers	81 531
Matériel de transports	65 133
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	16 063
Produits alimentaires	50 194
Produits chimiques	30 588
Cotonou	32 750
Divers	27 116
Effets d'habillement	36 158
Matériaux de construction	50 356
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	26 626
Produits alimentaires	4 558
Produits chimiques	18 695
Lomé	41 149
Carburant, huile et lubrifiant	21 410
Divers	62 568
Effets d'habillement	23 304
Matériaux de construction	38 700
Matériel de transports	55 773
Produits alimentaires	21 831
Produits pharmaceutiques	55 438
Tema	32 689
Boisson	31 995
Carburant, huile et lubrifiant	26 115
Divers	23 209
Effets d'habillement	30 139
Matériaux de construction	26 716
Matériel de transports	41 840
Matériels électrique et informatique	49 942
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	52 673
Produits alimentaires	32 318
Produits chimiques	23 707
Moyenne	35 538

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC (2023)

Tableau 43 : Délais moyens de passage portuaire selon le port de transit par nature du produit à l'importation

Port de transit/Nature de produits	Délais moyens en jours
Abidjan	6,3
Divers	5,3
Matériaux de construction	7,5
Matériel de transports	4,7
Matériel électrique et informatique	4,0
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	7,0
Produits alimentaires	7,8
Produits chimiques	7,0
Produits pharmaceutiques	6,8
Cotonou	6,7
Divers	11,5
Effets d'habillement	2,5
Matériaux de construction	9,7
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	7,0
Produits alimentaires	6,0
Produits chimiques	2,0
Lomé	2,4
Carburant, huile et lubrifiant	2,0
Divers	2,6
Effets d'habillement	1,8
Matériaux de construction	2,5
Matériel de transports	2,4
Produits alimentaires	2,6
Produits pharmaceutiques	2,0
Tema	6,5
Boisson	11,0
Carburant, huile et lubrifiant	4,5
Divers	8,4
Effets d'habillement	7,4
Matériaux de construction	5,7
Matériel de transports	6,9
Matériel électrique et informatique	4,7
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	9,5
Produits alimentaires	6,8
Produits chimiques	6,1
Moyenne	5,6

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC (2023)

Tableau 44 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises et par axe à l'importation

Axe/Nature de produits	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par tonne
Benin / Burkina-Faso	1 638 889	34 794
Carburant, huile et lubrifiant	1 737 500	41 250
Produits alimentaires	1 250 000	25 000
Produits pharmaceutiques	1 766 667	32 716
Cote d'Ivoire / Burkina-Faso	1 675 544	36 915
Carburant, huile et lubrifiant	1 700 859	36 591
Divers	1 558 000	35 483
Effets d'habillement	1 620 000	35 556
Matériaux de construction	1 498 810	34 300
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	1 685 667	36 884
Produits alimentaires	1 684 370	37 003
Produits chimiques	1 865 517	41 776
Ghana / Burkina-Faso	1 714 405	39 315
Carburant, huile et lubrifiant	1 458 333	36 031
Divers	1 930 000	40 300
Effets d'habillement	1 778 519	41 999
Matériaux de construction	1 882 544	44 625
Matériel de transports	1 672 632	44 007
Matériels électrique et informatique	1 809 091	41 710
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	1 572 222	34 403
Produits alimentaires	1 639 590	34 478
Produits chimiques	1 650 000	36 126
Produits pharmaceutiques	1 200 000	30 000
Togo / Burkina-Faso	1 654 807	38 171
Carburant, huile et lubrifiant	1 630 000	41 502
Divers	1 540 000	35 946
Effets d'habillement	1 451 111	32 145
Matériaux de construction	1 591 174	37 076
Matériel de transports	1 566 667	40 952
Matériels électrique et informatique	1 618 939	36 435
Ouvrages en caoutchouc, et en plastique	1 266 667	28 072
Produits alimentaires	1 748 478	39 981
Produits chimiques	2 000 000	40 000
Produits pharmaceutiques	1 833 333	40 446
Moyenne	1 672 866	37 810

Source : Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC (2023)

Tableau 45 : Coût moyen de transport routier de marchandises par type de marchandises et par axe à l'exportation (FCFA)

Axe	Coût moyen par cargaison	Coût moyen par tonne
Cote d'Ivoire / Burkina Faso	1 217 188	29 326
Produits alimentaires	1 217 188	29 326
Ghana / Burkina Faso	900 000	29 306
Matériaux de construction	850 000	28 333
Produits chimiques	1 000 000	31 250
Togo / Burkina Faso	1 786 000	37 030
Matériaux de construction	2 000 000	46 528
Produits alimentaires	1 718 421	34 030
Moyenne	1 336 100	33 141

Source : *Enquête coûts et délais de transport de marchandises, CBC (2023)*

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Arvis, J.F., Raballand, G., & Marteau J.F. (2010). Le coût de l'enclavement : coûts logistiques et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement. Rapport de la Banque Mondiale.
2. BAD. (2015). Des transports durables dans une Afrique intégrée, Forum des transports de la BAD, Abidjan.
3. BAD. (2015). Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions.
4. CBC. (2013). Étude sur le passage portuaire des marchandises.
5. CBC. (2011). Enquête sur les coûts et les délais de transport des marchandises auprès des chargeurs.
6. CNUCED. (2015). Cout des transports internationaux : les pays d'Afrique paient le prix fort.
7. CNUCED. (2022). Pourquoi le transit des marchandises coûte si cher en Afrique Centrale ?
8. CNUCED. (2022). Prix du fret maritime : retour à la normale pour 2023.
9. MLTC / CATRAM. (2013). Étude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre.
10. Plane P. (2021). L'Afrique et l'hétérogénéité de ses coûts de transport et de logistique. FERDI, notes brèves.
11. SSATP. (2018). Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale."
12. Teravaninthorn, S. & Raballand, G. (2009). "Le prix et le coût du transport en Afrique étude des principaux corridors, Banque Mondiale.
13. UEMOA. (2020). Etudes des taux de fret maritime et charges connexes sur les importations et les exportations des pays de l'UEMOA.
14. UEMOA. (2020). Analyse des coûts et des délais de passage portuaire dans les ports des pays membres de l'UEMOA et du Ghana.
15. UEMOA. (2019). 41ème Rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA) rapport annuel 2019.
16. USAID. (2012). Étude sur les Coûts de transport et de Logistique sur le Corridor Lome-Ouagadougou.
17. Willemien, V. (2016.). Coûts et efficacité du transport en Afrique occidentale et centrale.