



Le port sec de Kagbélen et son impact sur l'importation des automobiles au port maritime de Conakry

Abdoulaye FOFANA

Géographe, Assistant,

Université Général Lansana Conté de Sonfonia, en Guinée ;

donfofanal1er@gmail.com

Kouadio Raphaël OURA,

Géographe, Maître de Recherche,

Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

ouranien@yahoo.fr

Kouassi Samuel KONAN

Géographe, Doctorant

Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

konansamuel06@gmail.com

Résumé : La création du port sec de Kagbélen, à 35 km de celui de Conakry, devait répondre à l'amélioration des conditions de traitement des trafics portuaires de Conakry puisque cette plateforme multimodale constitue un lieu de stockage de marchandises destinées à l'intérieur du pays et à certains pays ouest africains. En effet, pour une fluidité et une rapidité dans les transactions portuaires, les autorités guinéennes en collaboration avec Bolloré Transport et Logistique ont créé depuis 2020 ce port sec à Kagbélen. L'implantation de ce port a fait naître une interaction entre ces deux grands équipements de transit de marchandises et participe à l'amélioration des échanges aussi bien au plan international que national. Ce qui offre ainsi l'occasion aux transactions portuaires à Conakry de participer pleinement au développement du commerce intérieur et extérieur du pays. Mais, depuis un an d'activité, la participation de cet équipement dans les échanges reste peu connue. L'objectif de la présente étude est donc d'analyser l'impact de ce corridor sur le port autonome de Conakry, en partant des performances de celui-ci.

Notre approche est mixte, axée sur un débit séquentiel explicatif, s'appuyant sur les données quantitatives et qualitatives pour dégager les progrès réalisés ainsi que les contraintes à un fonctionnement optimal du système portuaire de la Guinée. Autrement dit, il s'agit d'appréhender les impacts du port sec de Kagbélen, depuis sa création en 2020, sur le trafic au Port Autonome de Conakry.

Mots-clés : port sec, plateforme multimodale, transaction, débit séquentiel explicatif

Abstract: The creation of the dry port of Kagbélen, 35 km from that of Conakry, was intended to respond to the improvement of the conditions for handling port traffic in Conakry since this multimodal platform is a storage place for goods destined for the interior of the country and for certain West African countries. Indeed, for fluidity and speed in port transactions, the Guinean authorities in collaboration with Bolloré Transport and Logistics have created this dry port in Kagélén since 2020. The establishment of this port has given rise to an interaction between these two major goods transit facilities that contributes to the improvement of trade both internationally and nationally. This provides an opportunity for port transactions in Conakry to participate fully in the development of the country's internal



and foreign trade. But, for a year of activity, the participation of this equipment in the exchanges remains little known. The objective of this study is therefore to analyze the impact of this corridor on the autonomous port of Conakry, starting from its performance.

Our approach is mixed, focused on an explanatory sequential flow, relying on quantitative and qualitative data to identify the progress made as well as the constraints to the optimal functioning of Guinea's port system. In other words, it is a question of understanding the impacts of the dry port of Kagbélen, since its creation in 2020, on traffic at the Autonomous Port of Conakry.

Keywords: dry port, multimodal platform, transaction, explanatory sequential throughput

Introduction

Plus de 80% du commerce mondial des marchandises en volume est maritime (Nation Unies, 2013). Dans les pays en voie de développement, le transport maritime offre de plus en plus d'opportunités de développement économique, il assure le transport d'une proportion plus importante de biens. Ainsi, la dynamique économique que connaissent les pays à travers l'accroissement des échanges commerciaux et la forte consommation des biens manufacturés ont entraîné la croissance des activités portuaires. Cette intensification et l'importance des tonnages du trafic maritime ont favorisé une conteneurisation des marchandises, permettant ainsi la création des terminaux à conteneurs.

L'accélération de ce phénomène, sur le continent africain, a permis de tripler le volume des transactions portuaires en une décennie (Mareï, 2016). Mais, l'importance des ports maritimes dans le commerce ainsi que dans l'économie des pays implique une efficacité optimale dans la gestion portuaire. Cette gestion n'est appréciable qu'à l'aide d'un ensemble d'indicateurs portant sur les accès aux ports, les espaces de stationnement des camions, le stockage et l'empotage/dépotage des conteneurs, les horaires des douanes et les mouvements de nuit (Dorson, 2020). Par ailleurs, l'évolution des régimes de gouvernance portuaire a participé à la modernisation et à l'équipement des ports maritimes.

En Guinée, la modernisation a favorisé un accroissement du trafic maritime ; le Port Autonome de Conakry (PAC) a enregistré une augmentation du trafic conteneurisé et des importations de véhicules. Face à cette augmentation des transactions maritimes, l'État guinéen, en collaboration avec Conakry Terminal, une filiale de Bolloré Transport et Logistique et opérateur des terminaux à conteneurs au port maritime de Conakry, a aménagé



un nouveau quai à conteneurs. Il s'agit du quai n°13 qui a permis par la même occasion d'augmenter la capacité d'accueil du PAC en conteneurs et en navires.

En vue de décongestionner le port maritime et d'absorber la croissance des volumes de véhicules importés, cette filiale de Bolloré a aménagé et mis en service une plateforme logistique à Kagbélen, dans la commune urbaine de Dubréka, non loin de Conakry. Ce corridor international de transport, qui s'étend sur une superficie de 30 hectares (Patan, 2020), constitue un territoire de circulation reliant la façade maritime guinéenne à des arrière-pays de dimensions variables. La création du port sec de Kagbélen vise à répondre aux défis de gestion optimale des espaces de stockage des terminaux à conteneurs et surtout à la célérité des services de livraisons des véhicules. Ainsi, la création du parc automobile de Kagbélen devrait permettre l'amélioration des performances et la compétitivité du PAC (Barry, 2020). Mais, depuis 2020, date de sa mise en service, le port sec de Kagbélen se trouve confronté à un problème de ravitaillement en automobiles importés, l'empêchant ainsi d'atteindre ses capacités d'accueil. Cette situation s'explique par l'exiguïté et la dégradation des deux principaux axes routiers ainsi que la vétusté des camions de transport des automobiles du port maritime de Conakry au port sec de Kagbélen. Elle constitue un obstacle à la croissance des activités de ce port. Malgré ces difficultés, les activités ont des impacts sur le trafic portuaire maritime à Conakry. Quels sont alors les impacts de la création du port de Kagbélen sur le port maritime notamment sur les importations d'automobiles ?

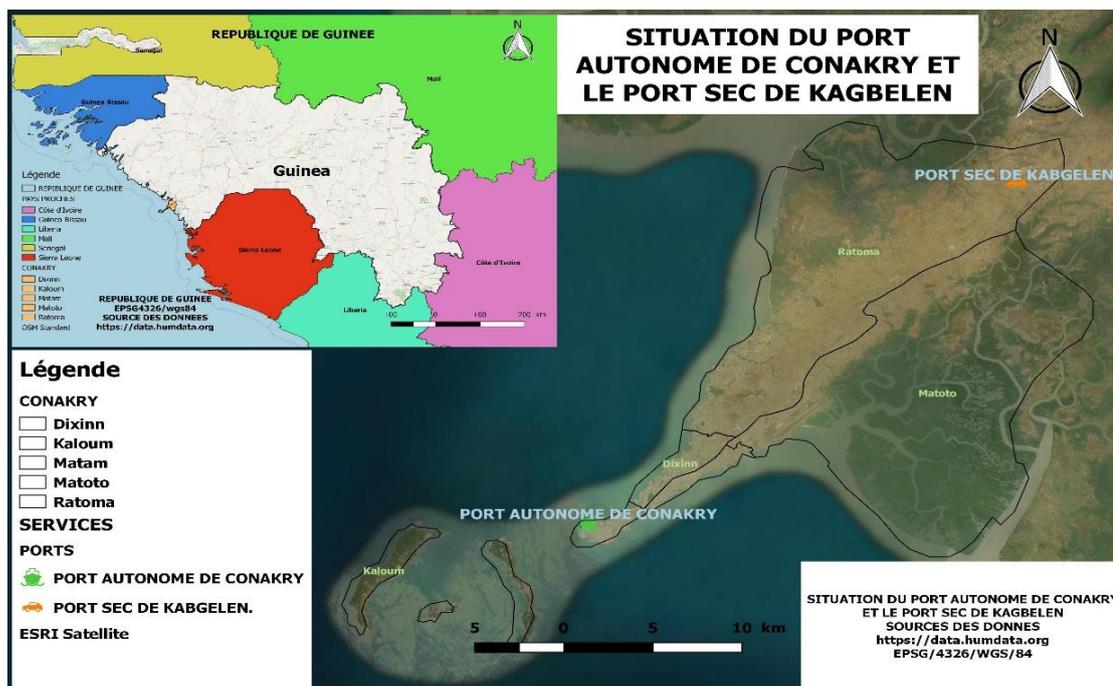
L'objectif de la présente étude est d'appréhender les impacts de la création du port sec de Kagbélen sur les importations de véhicules par le port de Conakry. Pour atteindre cet objectif, il est donc important d'évaluer les importations annuelles (en conteneurs et en véhicules) enregistrées au niveau du Port Autonome de Conakry. Ce travail s'est aussi attelé à analyser les voies et les moyens qui doivent logiquement permettre au port sec d'atteindre ses capacités d'accueil en véhicules importés. Cependant, le transport des automobiles, sur les axes routiers (l'autoroute, le prince) Conakry-Kagbélen, est confronté à diverses difficultés (vétusté des moyens de transport, embouteillages, pannes, accidents...) que l'étude se propose de relever.

1- Cadre d'étude

Située en Basse Guinée, la ville de Conakry, la capitale de la République de Guinée, est une presque île (carte n°1) de 450 km² (Kourouma, 2016). Elle est traversée par deux grands axes routiers (l'autoroute et le prince), reliant le centre-ville de Kaloum aux deux villes voisines : Coyah au sud-est et Dubréka au nord-est.

Le port conventionnel de Conakry, mesurant 830 m de long, est localisé dans la commune de Kaloum (carte n°2). Quant au port sec de Kabgelen, il est situé dans la zone industrielle de la préfecture de Dubréka, à 50 km de Conakry. Cette plate-forme logistique a été inaugurée le 8 juin 2020 par le groupe Bolloré transport et logistique. Elle s’étend sur une superficie de 30 hectares (carte n°2).

Carte n°1 : Zone de Conakry



Source : Google 2021

Réalisation : FOFANA Abdoulaye, 2022

Carte n°2 : Sites d'étude



Source : Google 2021

Réalisation : FOFANA Abdoulaye, 2022

La carte n°2 montre le site du port maritime de Conakry, situé dans la commune de Kaloum et celui du port sec de Kabgélen, dans la commune de Dubréka.

2- Méthodologie

Les investigations ont été effectuées à la direction générale du Port Autonome de Conakry, à la direction générale des Douanes, à la direction générale de Bolloré transport et logistique ainsi qu'à la direction générale de Conakry Terminal. Des entretiens se sont déroulés dans ces différents services, auprès des chefs de services, en vue de l'obtention des données statistiques relatives aux importations de véhicules, aux tarifs douaniers et transitaires concernant les automobiles, au temps mis pour leurs traitements et les livraisons. La perception des agents de douanes face à la création du port sec de Kagbélen a été appréhendée.

Pour atteindre le but assigné à ce travail, les données statistiques recherchées concernaient les importations annuelles de marchandises et surtout des automobiles en provenance des pays occidentaux ainsi que des données permettant d'évaluer les performances des infrastructures portuaires (les frais portuaires, le temps de dédouanement et les volumes de transactions annuelles). Aussi, par le biais de la littérature, nous avons aussi fait recours aux données de certains ports africains afin de permettre une comparaison entre le port de Conakry et d'autres ports.

Les données utilisées sont des séries statistiques des importations générales et en particulier celles des véhicules sur la période de 2010 à 2020. Elles sont extraites des archives



des douanes ainsi que des opérateurs manutentionnaires portuaires (MAERSK Guinée, MAERSK P/C SAFMARINE, Méditerranéan Shipping Compagny, Bolloré transport et Logistique). Ces statistiques ont été complétées par les données issues des entretiens individuels réalisés auprès des chefs de services et des sociétés de transit à propos des performances du PAC et de la création du port sec de Kagbélen.

Les données statistiques ont été obtenues à travers les services des Douanes, la Direction Générale du port autonome de Conakry, au niveau de la société transitaire MAERSK Guinée et Conakry Terminal, la filiale de Bolloré Transport et Logistique qui a en charge la gestion des parcs à conteneurs (quai n°11 et 13). À travers le logiciel Excel 2010, les statistiques ont permis d'obtenir des graphiques et des tableaux. Elles nous ont permis de dégager les tendances des variations annuelles des importations d'une façon générale et celles des véhicules particulièrement, afin d'appréhender l'impact du port sec de Kagbélen sur celui de Conakry entre 2020 et 2021. Le rythme annuel de croissance du trafic portuaire a été analysé. Le coefficient de corrélation linéaire (r) de Pearson ainsi que le coefficient de détermination ont montré l'intensité et le sens de la relation qui existe entre ces deux ports en Guinée. La méthodologie ainsi décrite a permis d'obtenir des résultats.

3- Résultats

3.1- État des infrastructures au Port Autonome de Conakry (PAC)

Le port de Conakry dispose de treize quais. Selon le niveau de profondeur, les quais sont divisés en deux catégories. Six quais ont des profondeurs inférieures à 10 m avec des longueurs comprises entre 120 et 160 m. Ils sont destinés à accueillir les navires conventionnels (les vraquiers, cargo réfrigérateurs, chalutiers...). Les autres, de profondeur supérieure ou égale à 10 m, ont des longueurs pouvant atteindre 330 m. Ces quais permettent à plusieurs catégories de navires (porte-conteneurs, Ro-Ro, citernes et navires conventionnels) d'accoster (tableau n°1).

Tableau n°1 : Caractéristiques des quais au Port Autonome de Conakry

N° Quais	Longueurs	Profondeurs	Buts
1-ACG Friagua	196 m	10 m	Alumines
2-Ciment-clinker	150 m	10 m	Clinkers
3-Commercial	150 m	8,5 m	Polyvalent (Riz, Blé, Ciment, etc.)
4-Commercial	150 m	8,5 m	Polyvalent (Riz, Blé, Ciment, etc.)
5-Commercial	150 m	8 m	Polyvalent (Riz, Blé, Ciment, etc.)
6-Cotrag	120 m	7,8 m	Poissons
7-Marine nationale	130 m	7 m	Marine nationale
8-Sogui pêche	160 m	8 m	Poissons
9-Minier (SBK)	196 m	11 m	Polyvalent : bauxite (Riz, Blé, Ciment)
10-Minier (SBK)	100 m	11 m	Polyvalent : bauxite (Riz, Blé, Ciment)



11-Terminal à Conteneurs	270 m	10,5 m	Parc à conteneurs
12-Appontement pétrolier	192 m	11,50 m	Hydrocarbures
13-Terminal à Conteneurs	330 m	13 m	Parc à conteneurs

Source : Direction générale du Port Autonome de Conakry, 2021

Le PAC possède deux terminaux à conteneurs (n°11 et n°13) qui ont des profondeurs supérieures à 10 m. Ils sont spécialisés à accueillir les navires porte-conteneurs. Le quai n°11 dispose d'une berge droite sur une superficie de 80 000 m², 270 m de longueur avec un tirant d'eau de 10,5 m pendant la marée basse. Le quai n°13, récemment inauguré, est quant à lui plus vaste (22,6 hectares) et plus long (330 m). Il possède un tirant d'eau de 13 m, à marée basse. Ces caractéristiques de ce quai permettent à toutes les catégories de navires d'y accoster simultanément. Ce terminal a une capacité de stockage de conteneurs pleins de 8000 EVP, soit une capacité théorique annuelle de 600 000 EVP sur un parc à conteneurs de 20 hectares et un parc vide de 2,6 hectares. Le système d'exploitation du quai (Oscar) est performant. Le quai comprend des portiques composés de deux grues mobiles et deux reachstachers qui ont une élévation de 45 T (photo n°1).

Photographie n°1 : les reachstachers au PAC



Photographie n°2 : le port sec de Kabgélén



Source : GOOGLE, 2021

Le port sec de Kagbélen (photo n°2) est situé tout juste à la sortie de la ville de Conakry. S'étendant sur une superficie de 30 hectares, il est doté d'une zone administrative, d'un espace clients et d'un espace de stockage de 2 000 véhicules. Aussi, ces deux ports sont dotés de Zones de Traitement des Exportations (ZTE), de Zones Économiques Spéciales (ZES) et de Dépôts de Conteneurs Intérieurs (DCI). Le processus de dédouanement des



marchandises fait intervenir les services douaniers et des manutentionnaires. Le tableau ci-dessous montre les principaux nœuds dans les transactions portuaires.

3.2- Niveau de service de dédouanement des marchandises au port de Conakry

L'enquête réalisée auprès de la direction nationale des douanes, de la direction générale de PAC ainsi qu'auprès des opérateurs de distribution, révèle un service douanier portuaire de qualité à travers la réduction du temps d'attente des navires et des conteneurs au port, la durée de traitement et de livraison des marchandises.

3.2.1- Les durées de traitement

Grâce aux équipements modernes récents, le traitement des navires conteneurs s'est amélioré au Port Autonome de Conakry, il se situe désormais à 24 heures. Par contre, la durée maximale de séjour des conteneurs sur l'espace portuaire est de sept jours, après un traitement au niveau des services des Douanes en moins de 24 heures. Donc, dès que les conditions de dédouanements sont remplies par les opérateurs et les transitaires, les marchandises peuvent être retirées du débarcadère portuaire. Ainsi, le traitement et la livraison des véhicules ne prennent qu'une journée. Après une semaine, les véhicules stationnés au parc du PAC, non délivrés, sont transférés au port sec de Kagbélen, où le dédouanement se fera.

Depuis 2015, le niveau de service au port de Conakry et particulièrement le temps mis pour le traitement et la livraison des automobiles ont eu une répercussion sur le nombre d'importations d'automobiles. Ainsi, entre 2015 et 2020, le nombre de livraison de véhicules en moins de 24 heures a connu un taux d'augmentation de 19,13% (tableau n° 2).

Tableau n° 2 : Répartition des durées de liquidation des véhicules

Durées	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Moins de 24 h	98 241	99 934	102 320	101 450	121 345	121 491
24 h	17 659	20 032	21 351	28 300	25 824	27 316
48 h	2 626	2 243	3 049	5 061	3 827	4 117
72 h	2 582	2 983	3 394	5 124	4 591	4 504
Plus de 72 h	3 062	2 488	4 124	6 402	5 697	6 773

Direction Nationale des Douanes, 2021.

On observe qu'entre 2015 et 2020, la durée de liquidation des automobiles est très variable. Selon nos entretiens avec le service de dédouanement des véhicules, la capacité financière des opérateurs et la transparence des autorités portuaires et transitaires sont des



facteurs qui expliquent cette variabilité des durées. La majorité (90,62%) des véhicules a été dédouanée en 24 heures, contre 9,38% livrés en 48 heures ou plus. Le nombre de traitement, sur un temps de moins de 24 heures, est passé de 98 241 en 2015 à 121 491 en 2020.

En plus des temps de séjour des conteneurs, des navires conteneurs ainsi que de la durée du traitement et de la livraison des marchandises, les frais portuaires constituent des éléments d'appréciation de la quantité des services portuaires.

3.2.2- Les frais portuaires

Les frais portuaires¹ varient selon la nature de la marchandise, tant au niveau des autorités qu'auprès des manutentionnaires. Les critères de dédouanement des automobiles renferment : le type, le cylindrée, l'énergie consommée et l'âge. Par contre, au niveau des manutentionnaires, les frais sont liés à la grandeur et au contenu du conteneur (tableau n° 3).

Tableau n° 3 : Frais portuaires

Natures	Autorité portuaire (Francs guinéens)	Manutentionnaire (Francs guinéens)	Total (Francs guinéens)
Véhicule conteneurisé 20 pieds	8 400 000	3 785 000	12 185 000
Petit véhicule conteneurisé 20 pieds en vrac	4 200 000	905 000	5 105 000
Véhicule conteneurisé 40 pieds	16 800 000	5 000 000	21 800 000

Direction Nationale des Douanes et MAERSK Guinée, 2021

Les frais issus du tableau représentent les droits portuaires minimums concernant un petit véhicule. Mais ces frais connaissent des variations en fonction de la capacité du conteneur et des caractéristiques de l'automobile. En Afrique, les frais portuaires constituent un facteur qui guide les pays sans littoral vers un port spécifiquement.

Les temps mis dans les activités et les frais portuaires ont un impact sur le volume des importations au niveau du port maritime de Conakry.

¹ Les frais portuaires comprennent les frais à verser à l'Autorité du port répartis en frais d'utilisation des installations portuaires, les frais de pesage des charges, etc., ainsi que les salaires des opérateurs des grues de manutention des marchandises, etc.



3.3- Volume des importations d'automobiles

3.3.1- Évolution des importations de véhicules au PAC

Les importations représentent globalement la plus grande part du volume des frets portuaires dans la plupart des ports en Afrique. Le port de Conakry qui n'échappe pas à cette règle, enregistre une augmentation des bateaux en transit d'année en année. Les importations en automobiles suivent ce rythme de croissance (tableau n°4).

Tableau n° 4 : Quantité d'importations annuelles d'automobiles importées

Années	Quantités
2015	124 170
2016	127 680
2017	134 238
2018	146 337
2019	161 284
2020	164 201
Total	857 910

Direction Nationale des Douanes, 2021.

Entre 2015 et 2000, l'évolution des importations d'automobiles au port de Conakry montre une augmentation considérable. Au cours de cette période, le port a enregistré 857 910 automobiles soit une moyenne de 142 985 automobiles par an. C'est face à ce rythme de croissance que le port sec de Kagbélen fut créé afin de décongestionner le parc d'automobiles du port maritime. En effet, la plateforme logistique de Kagbélen a une capacité théorique d'accueil de plus 2 000 véhicules.

La forte croissance du nombre d'importations en véhicules au port de Conakry est imputable à la forte demande nationale ainsi que celle de certains pays (Mali, Sierra Léone, Libéria, etc.) qui font transiter leurs marchandises. Ainsi entre 2015 et 2020, 821 575 automobiles étaient destinées à la demande nationale et 36 335 automobiles (4,23%) ont officiellement transité au port de Conakry pour ces pays. Les quantités de véhicules qui transitent par le port de Conakry varient selon les pays destinataires.

3.3.1- Quantités de transits annuels d'automobiles à destination de pays voisins

Le nombre d'automobiles destinées aux pays étrangers via le port de Conakry est en nette progression. Il est passé de 1 124 en 2015 à 12 035 véhicules en 2020 (tableau n° 5).



Depuis sa création en 2020, le parc d'automobiles du port sec de Kagbélen a servi de lieu pour le dédouanement des véhicules transitant par le port de Conakry vers les pays destinataires. Ainsi, cette plateforme a accueilli, dès sa première année, 12 035 automobiles.

Tableau n° 5 : Quantité d'automobiles transitées par la Guinée

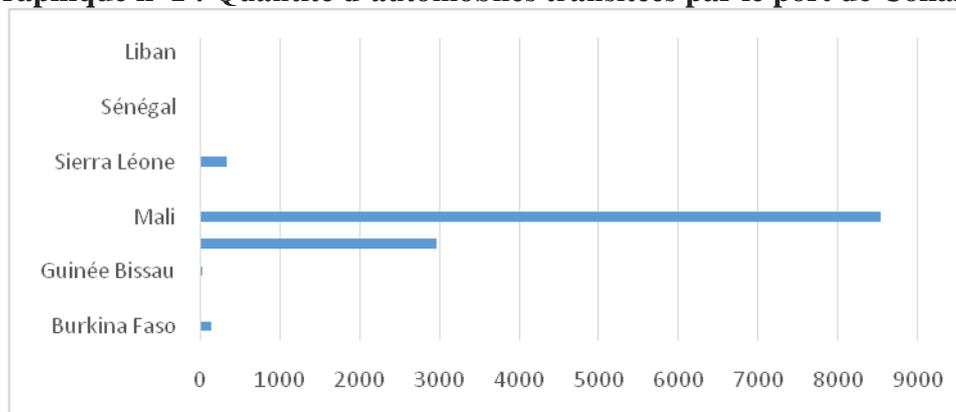
Pays destinataires	2017	2018	2019	2020	Total
Burkina Faso	21	54	93	140	308
Côte d'Ivoire	84	25	102	14	225
Guinée Bissau	27	18	25	37	107
Libéria	1789	2 115	3726	2968	10598
Mali	1710	4 230	6645	8537	21122
Mauritanie	01			01	02
Sierra Léone	127	129	294	335	885
Gambie		03	04	02	09
Sénégal		01	05		06
Togo				01	01
Liban		01			01
Total	3759	6 585	10 894	12 035	33 264

Direction Nationale des Douanes, 2021.

La quantité d'automobiles qui ont transité au port de Conakry est passée de 3 759 en 2017 à 12 035 en 2020. Cet accroissement du nombre de véhicules a un lien avec la mise en service du port sec de Kagbélen. Cette plate-forme logistique a décongestionné le dédouanement à la Direction Nationales des Douanes, exceptant ainsi, les véhicules importés de la pénible traversée de la ville de Conakry.

Les statistiques de la Direction Nationales des Douanes indiquent, qu'en 2020, les importations d'automobiles transitant par le port de Conakry, étaient généralement destinées pour le Mali et le Libéria (graphique n° 1).

Graphique n° 1 : Quantité d'automobiles transitées par le port de Conakry



Direction Nationale des Douanes, 2021.



En 2020, sur un total de 12 035 automobiles importées, 8 537 automobiles étaient destinés au Mali, soit 70% des véhicules transités par le PAC. Le Libéria vient en deuxième position avec 2 968 automobiles (24,66%). En plus de ces deux principaux pays, la Sierra Léone (335 automobiles) et le Burkina Faso (140 automobiles) constituent des destinations de véhicules qui transitent par le port maritime de Conakry.

3- Discussion

Le commerce maritime est un secteur soumis à une très grande concurrence internationale du fait de l'ouverture sur les marchés internationaux. Cet environnement concurrentiel (Elouidan et Kada, 2009) exige des entreprises portuaires de se doter d'outils performants ou améliorés si elles veulent obtenir une bonne place ou se maintenir sur ces marchés (Morad et Hajar, 2017). La performance des ports africains est donc liée à la façon dont les entreprises portuaires se positionnent au niveau des services offerts. C'est ce qui fait dire à Elouidan et Kada (2009) que « les ports se trouvent dans l'obligation d'adopter de nouvelles stratégies concurrentielles pour satisfaire ses transporteurs et offrir des conditions plus favorables que celles offertes par ses concurrents dans l'espérance d'attirer d'autres clients ».

En République de Guinée, la durée de séjour des conteneurs et des navires porte-conteneurs, le temps mis pour le traitement et la livraison des automobiles au port de Conakry, comparativement aux autres ports de la sous-région, est concurrentiel. En effet, la durée du séjour des conteneurs (7 jours) est équivalente à celle de Dakar. Elle est la plus courte de la sous-région. Le temps mis pour le séjour des navires porte-conteneurs, aux ports d'Abidjan et de Téma, au Ghana est d'une heure. Il est inférieur à celui du port de Conakry (24 heures). Les durées moyennes de dédouanement des automobiles au niveau de ces deux ports (2,5 heures à Abidjan et 4 heures à Téma) sont nettement inférieures à celle de Conakry (24 heures), (JICA, 2012).

L'arrivée de la filiale Bolloré pour de la gestion du port autonome de Conakry a permis l'aménagement et l'équipement d'un nouveau (quais n°13), à standard international ainsi que la création d'un port sec pour l'évacuation des véhicules importés. Toutes ces innovations issues de la gestion portuaire (Nations Unies, 2012) entraînèrent une augmentation de la capacité du port. Elles eurent des répercussions sur les importations notamment sur celles des automobiles. À ces facteurs, s'ajoutent les frais portuaires qui constituent un des facteurs attractifs des ports maritimes africains pour les pays sans littoral (Benghalia, 2016 ; Bourbonnais, 2010). Ainsi, le niveau de service portuaire à Conakry favorise une forte importation d'automobiles.



La création du port sec de Kagbélen constitue un des facteurs explicatifs de cette augmentation. Sa mise en service a permis une célérité dans le dédouanement des véhicules. Ainsi, en 2020, le port sec a participé à l'importation de 164 201 automobiles, dont 12 035 destinées aux pays voisins. Il devrait être le lieu exclusif de dédouanement des engins roulants importés à travers le port maritime de Conakry. Mais, le développement de cette plate-forme logistique repose sur une fluidité et une sécurité du transport des véhicules importés, du port maritime au port sec.

Dans la perspective d'avenir, la réalisation des lignes de chemin de fer reliant le port maritime au port sec est prévue. Avec ces infrastructures ferroviaires, ce port pourra atteindre une pleine croissance, dans le cadre d'importations des marchandises, en général et particulièrement celles de véhicules. Ainsi, les effets du développement auront des répercussions sur l'économie en Guinée, à travers les importations maritimes particulièrement celles des véhicules.

Les automobiles en transit au port de Conakry sont principalement destinées au Mali, au Libéria, en Sierra Léone, au Burkina Faso et en Guinée Bissau. Parmi eux, figurent trois pays littoraux et deux qui ne possèdent pas de littoral, d'où l'importance de la qualité du service ainsi que le niveau moyen des frais portuaires par rapport aux autres ports de la sous-région.

Cette croissance constitue un facteur de l'essor économique et social national, à l'image du Togo qui a fondé une nation grâce au développement du port de Lomé (JICA, 2012). Cependant, les activités au port sec ne sont pas encore très intenses. La voie de ravitaillement (voie routière) du port sec en automobiles et les moyens de transport (vétusté des camions transporteurs), sont des obstacles qui ne permettent pas encore au port sec d'atteindre une forte intensité de ses activités.

Conclusion

Dans cette étude, il s'agissait de présenter les indicateurs de l'impact de la création du port sec de Kagbélen sur les importations du port maritime de Conakry. Ainsi, juste un an après sa mise en activité, il a impacté les importations d'automobiles destinées en majorité à la consommation locale. Il a permis aussi d'approvisionner des demandes externes, vers surtout le Mali, le Libéria et la Sierra Léone. Cette augmentation des importations d'automobiles a eu un impact sur l'essor socio-économique de la Guinée. Les potentialités portuaires ont attiré la convoitise d'autres opérateurs (Turc, Russe, Marocain...).

Les approches utilisées dans le présent travail ont permis d'avoir une vision à la fois globale et spécifique de la nature des activités portuaires à travers quelques indicateurs



spécifiquement liés aux importations de véhicules. Ainsi, les statistiques des automobiles importées à travers le port de Conakry nous ont été utiles à l'identification de l'afflux de la consommation locale et des principaux pays dont les automobiles transitent par Conakry. Nous avons également constaté qu'en 2020, l'importation d'automobiles a occasionné un complément de 152 166 véhicules sur le parc national d'automobile, circulant majoritairement à Conakry, dans le contexte d'insuffisance et de dégradation des voies routières. Le développement et la modernisation des infrastructures du port sec de Kagbélen permettront au port maritime de Conakry d'accroître le volume de ses importations. Cette croissance conjuguée au niveau de ces deux ports aura certainement des répercussions sur le développement économique de la Guinée tout entière dans les années à venir.

Références bibliographiques

Agence Japonaise de Coopération Internationale (2012), « La Collecte des Données Relatives au Trafic des Ports Internationaux et des Corridors Transfrontaliers en Afrique de l'Ouest », Rapport Final Décembre 2012, 26 p.

Barry Abdoulaye (2020), « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali », *Géo-transport*, 2013 no1-2, pp191-204.

Benghalia Abderaouf (2016), *Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires*, thèse de doctorat, Université du Havre, France, 162 p.

Bourbonnais Pascale (2010), *Analyse de la performance du système portuaire de l'Arctique canadien*, mémoire de maîtrise en géographie, Université de Montréal, Canada, 129 p.

Dorson Philippe, DELAVELLE Christian (2020), « Étude de cas : Chaînes logistiques internationales : Performances comparées des grands ports du Golfe de Guinée », *Observatoire Europe-Afrique 2030*, 29p. [http://observatoire-europe-afrique-2020.org/fr/accueil/ contact@observatoire-europe-afrique-2020.org](http://observatoire-europe-afrique-2020.org/fr/accueil/contact@observatoire-europe-afrique-2020.org).

Elouidan Abdelkbir et Kada Amina (2015), « Déterminants de la Performance Portuaire : Cas du Port d'Agadir », in *Revue de Gestion et d'Économie*, Vol. 3, No 2 (2015), p.110 -126.

Kourouma Mohamed (2016), *Urbanisation et gouvernance du foncier urbain à Conakry*. Mémoire de Master en Géographie. Université General Lansana Conté Sonfonia-Conakry, 125 p.

Mareï Nora (2016), « Thermalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains » Nations Unies (2012), « Principales conclusions et résumé des débats », Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement Réunion d'experts à session unique sur l'évaluation des résultats en matière de gestion portuaire, Genève, 13 p. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2013/1 N U.

Morad Lemtaoui et Hajar Raji, 2017, « Les facteurs clés de la performance de la chaîne logistique portuaire », Conférence Internationale en Economie-Gestion & Commerce International, in *International Journal of Economics & Strategic Management of Business Process-ESMB*, vol. 9, pp.163-173

Nations Unies (2013), « Résolution adoptée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique », Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Soixante-quatorzième session, ESCAP/RES/74/2, 15 P. B18-00694 (F) TR220518 TP220518. Note de Synthèse ISEMAR N° 179, 5 pages. www.iseMAR.fr.

Patan Cindy (2020), Conakry terminal met en service le port sec de Kagbélen, levier de la compétitivité de la chaîne logistique Guinéenne, 2 pages, [www. bollere-port.com](http://www.bollere-port.com).