5e SYMPOSIUM INTERNATIONAL SUR LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE EN AFRIQUE

Résilience et sécurisation des chaînes logistiques dans un environnement mondial en pleine mutation

TRANSLOG AFRICA 2026 · CONFÉRENCE INAUGURALE

Dr Ibrahim SAVADOGO

Directeur Général · ECOPOLITRANS · Burkina Faso

Ouagadougou · 20 Octobre 2026

01 · LE MESSAGE CENTRAL

La résilience n'est pas un plan B: c'est une capacité qui se conçoit avant la crise

Sécuriser · Protéger

Réduire l'exposition aux menaces: violence, vol, fraude, cyberattaque, blocage.

Résister · Absorber

Maintenir les flux essentiels malgré le choc, avec des priorités explicites.

Rebondir · Rétablir

Réacheminer, reprendre l'activité, tirer les leçons pour réduire la prochaine interruption.

Une chaîne peut être bien gardée et pourtant fragile, si elle dépend d'un seul corridor.

Notre fil conducteur

1. **Le monde en mutation** — chocs, coûts, délais
2. **L'Afrique exposée** — transmission, fragilités
3. **Le modèle d'action** — 5 leviers, données
4. **L'exécution** — 100 jours, 6 engagements

Les chocs se superposent et se propagent d'un maillon à l'autre

Géopolitique

Guerre impliquant l'Iran depuis février 2026: 14 attaques de navires après la rupture du cessez-le-feu fin juin.

Énergie et prix

Brent brièvement au-dessus de 90 $ en juillet; surtaxes carburant, assurance et fret répercutées.

Climat

Inondations, sécheresses, chaleur: infrastructures et calendriers agricoles exposés.

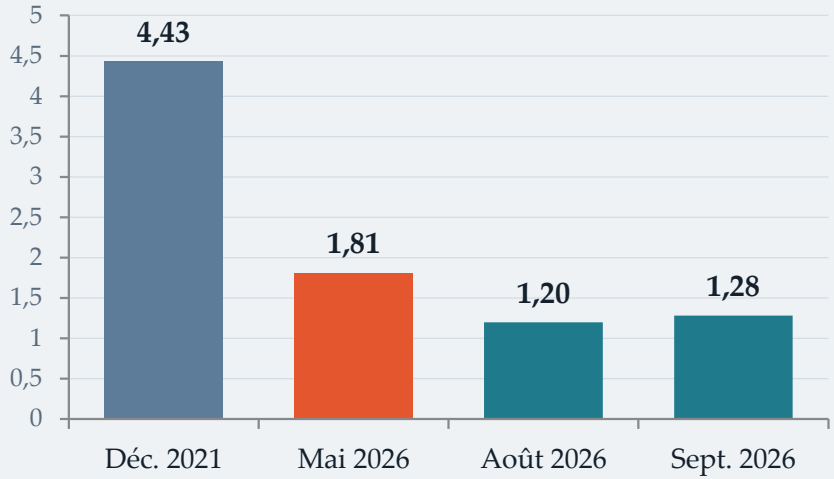
Cyber et données

Une panne numérique peut immobiliser des flux pourtant physiquement disponibles.

Règles et commerce

Frais portuaires et restrictions visant certains navires; contrôles et conformité allongent les délais.

Pression sur les chaînes mondiales (GSCPI, Fed de New York)



La pression est retombée depuis le pic de mai 2026, mais remonte en septembre: le système fonctionne sans marge. (0 = moyenne historique; pic Covid: 4,43.)

03 · CE QUE DISENT LES DONNÉES

Le commerce résiste; c'est son coût et la géographie du risque qui changent

+3,9 %

Volume du commerce mondial de marchandises prévu en 2026 (OMC, oct.), contre 1,9 % prévu en mars.

3,5 % / 15 %

Croissance en volume vs en valeur au 1er semestre 2026: l'écart, c'est l'énergie et le risque.

3,3 %

Croissance des services commerciaux en 2026, ramenée de 4,8 %: transport +0,9 % seulement.

×2

Fret conteneur Asie–Europe: d'environ 2 500 à 5 000 $/EVP; Asie–côte ouest des États-Unis: ~6 000 $.

3–10 %

Prime «risque de guerre» sur la valeur de la coque, contre une fraction de 1 % avant février.

> 80 %

Des marchandises du monde voyagent par mer: chaque détroit compte pour l'hinterland.

Lecture stratégique: la disponibilité d'un flux ne garantit ni son coût, ni son délai, ni son accessibilité.

04 · LES NOUVEAUX DÉFIS

Cinq dimensions de la performance logistique sont sous tension

Fluidité

6

navires franchissant Ormuz en une journée mi-juillet; des centaines au mouillage.

Coûts

×2

sur le fret; surtaxes carburant et primes de guerre répercutées aux chargeurs.

Délais

+5,9 %

de distances maritimes en 2024, près de 3× la hausse des volumes.

Traçabilité

Visibilité

Sans données partagées port–douane–transport, pas de reroutage rapide.

Continuité

–92 %

d'engrais transitant par Ormuz entre février et mars 2026.

Du «juste-à-temps» au «juste-au-cas-où»: combien de redondance pouvons-nous nous payer, et où?

05 · TRANSMISSION À L'AFRIQUE

La guerre en Iran et son onde de choc sur les lignes desservant l'Afrique

Corridor / situation	Conséquence observée
Golfe → Afrique de l'Ouest et de l'Est	Surtaxes signalées d'environ : **2 000 USD /20'', 3 000 USD/40''** et **4 000 USD /Reefer**.
Sous-continent indien → Afrique de l'Est, Somalie, Mozambique, océan Indien	MSC applique une **surtaxe d'urgence de 500 à 1 000 USD** par conteneur depuis mars 2026.
Asie–Europe via l'Afrique australe	Détour par le **cap de Bonne-Espérance**, allongeant le transit de **10 à 15 jours** et augmentant fortement la consommation de carburant.
Afrique de l'Ouest → Chine (pétrole)	Coût de transport du baril passé d'environ **4 USD en 2025 à 37 USD à la mi-octobre 2026**, illustrant la flambée du fret pétrolier.

Pour l'hinterland, un choc maritime devient un choc économique

DÉTROIT / PORT
Rupture ou détour

Détours estimés à +10–15 jours de transit.

ÉNERGIE / FRET
Coût et délai

Fret +20–40 %; ~80 % des pays africains importent leur pétrole.

CORRIDOR
Congestion, sûreté

Surestaries, files de camions, contrôles: le surcoût s'accumule à terre.

MARCHÉ INTÉRIEUR
Prix, stocks, production

Transport = 30–50 % du prix des aliments; ~30 % des engrais liés au Golfe.

Inflation projetée en 2026 (%)

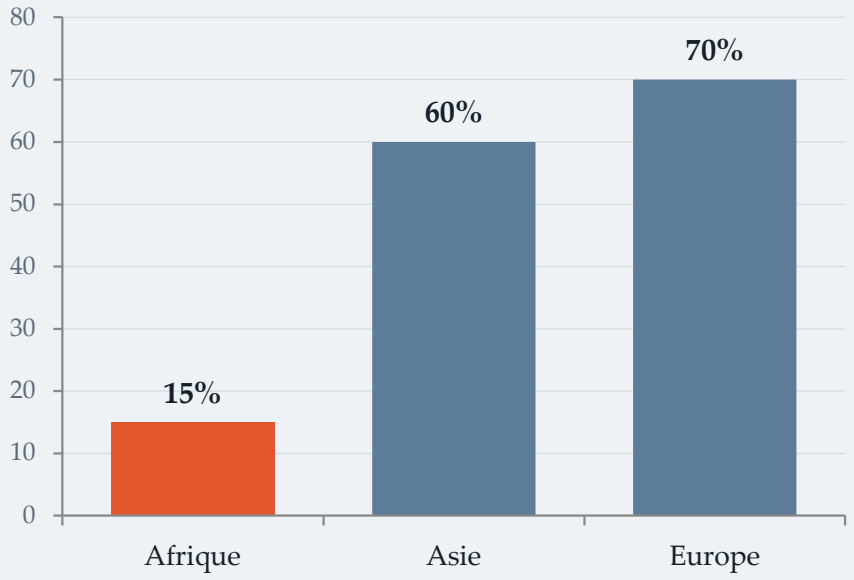


Revers de la médaille: des opportunités à confirmer

- Lamu (Kenya): 74 navires depuis janvier, ~1/3 de ceux reçus depuis 2021.
- Le Cap: trafic +112 %; Maurice: escales de soutage +42 % en mars.
- Lomé et Walvis Bay se positionnent. Du trafic n'est pas encore du revenu.

06 · LES FRAGILITÉS STRUCTURELLES

Le risque est aussi dans notre propre architecture logistique



~60 % des coûts commerciaux africains sont «**derrière la frontière**»: douanes, logistique inefficace, infrastructures faibles.

**214 Md$** de commerce intra-africain en 2025, sur ~1 470 Md$: l'Afrique est son 3e partenaire.

**130–170 Md$** de déficit annuel d'infrastructures (BAD), dont > 32 Md$/an pour le transport et la logistique de la ZLECAf.

Jusqu'à 60 % des flux intra-africains échappent aux statistiques (UA): on pilote mal ce que l'on ne mesure pas.

L'intégration régionale est une infrastructure de résilience autant qu'un projet commercial

Sources: Banque mondiale, Integrating Africa: From Threads to Hubs (28 août 2026); Afreximbank, Heatmaps 2026 (via Ecofin); BAD (via Creamer Media, nov. 2025).

07 · LE CAS DES PAYS ENCLAVÉS

Un corridor unique est un point de défaillance, pas une stratégie

Dakar–Bamako

> 60 %

des importations du Mali, ~400 camions/jour. Blocage Kayes–Nioro depuis juin 2025, sans substitut suffisant.

Abidjan–Ouagadougou

~1 150 km

Rail SITARAIL: ~900 000 t/an. Fluidité aux frontières, délais et coûts à consolider.

Lomé–Ouagadougou

30,6 Mt

traitées par Lomé en 2024. Goulets relevés en avril 2026: surestaries, parkings PL, contrôles.

Cotonou–Niamey

Août–déc. 2023

Suspension du transit: un axe unique est aussi un risque politique.

Diversifier ne signifie pas tout utiliser en permanence : c'est disposer d'options activables, testées et contractualisées, comparées sur le coût complet, le délai, la sûreté, la capacité et les formalités.

ZOOM AES · 1/3 · VULNÉRABILITÉS FACE AUX CHOCS

Burkina Faso, Mali, Niger: des approvisionnements suspendus à quelques axes

95 %

du carburant malien arrive par la route, via le Sénégal et la Côte d'Ivoire.

70–80 %

des importations du Niger passaient par Cotonou avant la fermeture de juillet 2023.

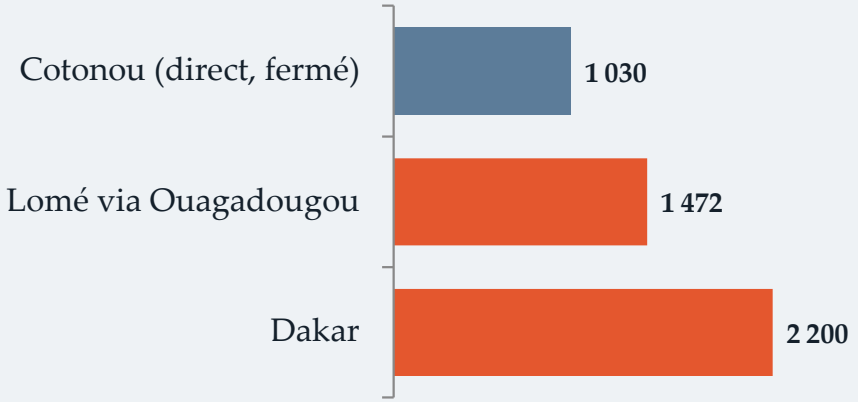
92 %

du volume en transit au port de Lomé est destiné aux pays de l'AES (2024).

×2

Consommation d'engrais du Burkina entre 2019 et 2023 (164 000 → 327 000 t), presque entièrement importée.

Niamey: distance au port selon l'itinéraire (km)



Le détour par le Nigeria (corridor de Kamba, rouvert le 9 février 2026) ajoute 600 à 900 km. Dakar: plus de 2 200 km.

Vulnérabilité = enclavement × dépendance à un seul axe × intrants critiques importés (carburant, engrais).

Les chocs sont déjà là: carburant, recettes publiques, prix et sécurité alimentaire

Mali · Perturbations de l'approvisionnement en carburant

Depuis le 3 sept. 2025: Perturbations de l'approvisionnement en carburant, relancé fin avril 2026;

14 sept. 2026: plus de 900 citernes entrent à Bamako sous escorte militaire.

Dakar, sept.–nov. 2025: ~120 conteneurs pour le Mali bloqués par jour; ~15 Md FCFA de pertes par mois.

+76,4 % de transit via Abidjan vers le Mali en 2025 (1,47 Mt)

Burkina Faso · Prix et intrants

10 août 2026: gasoil de 675 à 750 FCFA/L, première hausse depuis 2022.

Juin 2026: 365 millions de litres sortis frauduleusement; ~70 Md FCFA/an de manque à gagner visé.

Engrais: urée attendue à ~+60 % en 2026 (Banque mondiale); stock de sécurité de 56 700 t décidé en mai.

+16,6 % de transit via Abidjan vers le Burkina en 2025 (2,4 Mt)

Niger · Frontière et détours

Juillet 2023: frontière avec le Bénin fermée; 117 Md FCFA de recettes publiques perdues (FMI, 2024).

Détours: ~+440 km via Lomé–Ouagadougou; +600 à 900 km via le Nigeria.

Soudure 2026: 2,4 millions de personnes en insécurité alimentaire (phases 3 à 5).

1,56 M de Maliens en insécurité alimentaire (phases 3 à 5), soudure 2026

Huit mesures pratiques pour sécuriser l'approvisionnement des pays de l'AES

1 Stocks stratégiques tournants

Carburant et engrais: jours de couverture fixés par produit; mutualiser le stock de 56 700 t au sein de l'AES.

2 Trois portes d'entrée par pays

Contrats-cadres de transit avec Abidjan, Lomé, Tema, Conakry et les ports nigérians, activables rapidement.

3 Convois prévisibles et sûrs

Calendriers d'escorte publiés, aires de repos sécurisées, alertes en temps réel, assurance des chauffeurs.

4 Prix du carburant concertés

Rapprocher les prix à la pompe avec les voisins pour tarir la fuite frauduleuse.

5 Diplomatie technique des corridors

Accords de transit protégés des différends politiques (modèle Togo–Burkina, avril 2026); rouvrir Malanville–Gaya.

6 Douane interconnectée

Étendre SYDONIA World Lomé–Bamako (pilote de mars 2025) à Lomé–Ouagadougou–Niamey, avec suivi des cargaisons.

7 Rail et ports secs

Prioriser le rail et les ports secs; mobiliser la BCID (500 Md FCFA) et le prélèvement confédéral de 0,5 %.

8 Observatoire AES des corridors

Tableau de bord mensuel commun: coûts, délais, incidents, stocks, adossé aux observatoires nationaux comme celui du CBC.

08 · SÉCURISER SANS IMMOBILISER

La sûreté des corridors doit protéger les personnes, les flux et la continuité

70 %

des événements violents surviennent à moins d'1 km d'une route

65 %

des victimes, également à moins d'1 km d'une route

Afrique du Nord et de l'Ouest, 24 ans d'observations. Une association spatiale régionale, pas une prédiction pour un axe donné.



Risque physique · convois et itinéraires

Analyse de risque dynamique, protocoles d'alerte, points de regroupement sécurisés, communication fiable avec les chauffeurs.



Risque opérationnel · temps d'attente

Gestion des parkings et des files, suivi des incidents, transparence des contrôles, mécanismes d'escalade.



Risque numérique · dépendance aux systèmes

Contrôle des accès, sauvegardes, procédures de secours hors ligne, réponse aux cyberincidents.

09 · LE MODÈLE D'ACTION

Cinq leviers, un seul système: chacun compense les limites des autres

1. Anticiper

Cartographie des risques, scénarios, seuils d'alerte, veille et intelligence économique.

→ Panel III

2. Diversifier

Ports, corridors, modes (rail, route), fournisseurs et stocks ciblés.

→ Panel II

3. Sécuriser

Protection des axes, cargaisons, plateformes, ports secs et données.

→ Panel I

4. Digitaliser

Suivi de bout en bout, guichet unique, données interopérables.

→ Panel I

5. Coordonner

Règles, responsabilités et décisions partagées public–privé, ZLECAf.

→ Panel II

Socle commun: gouvernance, financement, compétences et indicateurs de performance

L'anticipation sans options est impuissante; la diversification sans information coûte cher; le numérique sans gouvernance ne produit pas de décision.

10 · LA DONNÉE COMME INFRASTRUCTURE

Digitaliser pour décider, pas seulement pour numériser

1 CAPTER
Données fiables

Position des cargaisons, files, temps de passage, incidents, capacités et coûts.

2 PARTAGER
Interopérabilité

Douane, port, transporteur, chargeur, assureur, banque: selon des droits d'accès clairs.

3 AGIR
Décision rapide

Seuils d'alerte, corridor alternatif, priorité aux biens essentiels, plan de reprise.

Jusqu'à −70 %
de retards portuaires possibles avec une digitalisation de bout en bout (LPI 2023)

44 jours
en moyenne entre l'entrée d'un conteneur au port d'export et sa sortie du port de destination

+10 %
de connectivité maritime de l'Afrique entre juin 2024 et juin 2025 (CNUCED)

Avril 2026
Togo et Burkina Faso créent un cadre de concertation pour le corridor Lomé–Ouaga

Règle d'or : partager le minimum de données nécessaire, avec des responsabilités claires, une cybersécurité et un mode dégradé en cas de panne.

11 · DES PRINCIPES À L'EXÉCUTION

Un agenda de 100 jours, puis une trajectoire de 3 ans

0–30 jours

Établir la référence

Choisir 3 corridors pilotes; mesurer coûts, délais, incidents, files et données disponibles.

30–100 jours

Tester la continuité

Scénarios de rupture, seuils d'alerte, itinéraires alternatifs, contacts et protocole de crise.

3–12 mois

Institutionnaliser

Observatoire de corridor, tableau de bord mensuel public, engagements formalisés.

1–3 ans

Investir et intégrer

Traiter les goulets prioritaires; interconnecter les systèmes; rail, ports secs, capacités tampons.

Cinq indicateurs pour piloter, publiés chaque mois

1. Coût porte-à-porte
2. Délai médian et variabilité
3. Temps de passage frontière
4. Incidents de sûreté
5. Surestaries et détention

12 · RECOMMANDATIONS

Six engagements pour des chaînes plus résilientes, sécurisées, compétitives et durables

1 **ÉTATS**
Plans de continuité

Stocks ciblés et tournants (carburant, engrais, intrants critiques); réduire la dépendance au pétrole importé.

2 **CORRIDORS**
Piloter par la donnée

Observatoires publiant coûts, délais, files et incidents; conventions avec obligations de résultat.

3 **RÉGIONS**
Harmoniser et interconnecter

Procédures alignées, systèmes douaniers interopérables, transit sécurisé dans le cadre de la ZLECAf.

4 **OPÉRATEURS**
Diversifier et contractualiser

Ports et modes alternatifs préqualifiés, contrats flexibles, transparence sur surestaries et détention.

5 **FINANCEURS**
Valoriser la redondance

Financer goulets et maintenance autant que les grands projets: rail, ports secs, corridors alternatifs.

6 **TOUS**
S'exercer et rendre compte

Exercices de crise réguliers, objectifs mesurables, retour d'expérience partagé.

Chaque acteur doit pouvoir répondre: quelle décision prendrai-je différemment dès demain?

CONCLUSION

Le prochain choc est incertain. Notre préparation, elle, ne doit pas l'être.

La résilience ne se décrète pas pendant la crise : elle se construit avant, par des options réelles, des données utiles et une responsabilité partagée.

Panel I	Panel II	Panel III	Panel IV
Résilience, sécurité et transformation digitale	Intégration régionale et performance des corridors	Industrialisation, financement et intelligence économique	Durabilité et performance des systèmes portuaires

Que ces panels débouchent sur des engagements mesurables.

JE VOUS REMERCIE.

ECOPOLITRANS
ÉCONOMIE ET POLITIQUES DES TRANSPORTS

SUSTAINABLE TRANSPORT
IMPACT ASSESSMENT
URBAN MOBILITY
ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS
DECISION-MAKING SUPPORT

Ibrahim **SAVADOGO**
Transport Economist, PhD
Managing Director

☎ +226 70 03 96 31 / 78 24 01 09
✉ ibrahimsavadogo01@yahoo.fr