

La guerre des hubs portuaires

Afrique de l'Ouest 2026 : pourquoi la bataille se gagne désormais à terre, pas en mer

NOTRE THÈSE

La course aux infrastructures maritimes est en passe d'être remportée : cinq ports peuvent désormais accueillir les plus grands navires. Le véritable champ de bataille s'est déplacé vers le « dernier kilomètre » terrestre, qui concentre l'essentiel du coût logistique. Le hub gagnant de la décennie ne sera pas le plus profond, mais celui qui maîtrise son corridor vers le Sahel.

Publication Juin 2026 | **Secteur** Ports, logistique, supply chain | **Couverture** Lomé · Abidjan · Tema · Lekki · Dakar/Ndayane
| **Rédaction** WestCap

01 Synthèse exécutive

La façade maritime ouest-africaine vit une transformation structurelle : le passage d'un archipel de ports de desserte congestionnés à un réseau de plateformes de transbordement intégrées et hautement concurrentielles. Portés par les capitaux des géants mondiaux de la manutention — MSC/TiL, DP World, APM Terminals, China Merchants — les États de la CEDEAO se livrent une « guerre des tirants d'eau ».

Mais notre analyse aboutit à une conclusion contre-intuitive pour l'investisseur : **cette guerre de l'infrastructure est en train de se banaliser**. Quand cinq ports peuvent accueillir des navires de 16 à 18,6 mètres de tirant d'eau, la profondeur cesse d'être un avantage distinctif. La valeur se déplace vers le maillon le plus coûteux et le moins maîtrisé : l'acheminement terrestre vers les pays enclavés.

18,6 m

Tirant d'eau de Lomé après dragage 2025 — le plus profond de la région

30-40%

Part des coûts logistiques dans la valeur des biens (Banque mondiale)

1,1 Md\$

Investissement DP World à Ndayane, plus gros port africain du groupe

~5

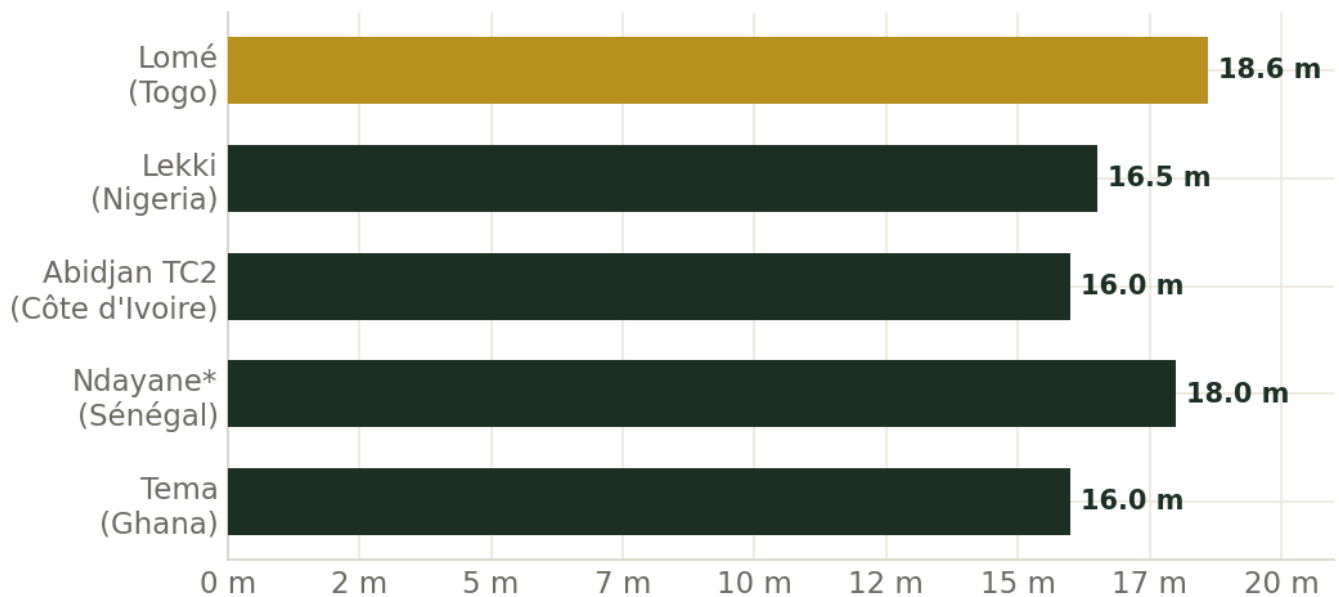
Hubs majeurs en concurrence directe sur le Golfe de Guinée

02 Cartographie compétitive : les cinq hubs

Cinq infrastructures structurent aujourd'hui la façade, aux vocations distinctes. Avant de comparer, posons les faits.

Port	Opérateur clé	Tirant d'eau	Vocation dominante
Lomé (Togo)	LCT (MSC/TiL + China Merchants)	18,6 m	Transbordement (hub MSC du Golfe)
Abidjan (Côte d'Ivoire)	Côte d'Ivoire Terminal (Bolloré/AGL + APM)	16,0 m	Gateway (1 ^{re} économie UEMOA)
Tema (Ghana)	MPS (APM Terminals + AGL)	16,0 m	Gateway anglophone, challenger
Lekki (Nigeria)	CMA CGM (China Harbour + Tolaram)	16,5 m	Gateway + transbordement émergent
Ndayane (Sénégal)	DP World (mise en service 2028)	~18 m	Futur hub occidental

Tirant d'eau maximal par port



Source : Ecofin, autorités portuaires · *Ndayane : projeté (mise en service 2028)

CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — Le dragage de Lomé (18,6 m, sept. 2025) lui redonne l'avantage de profondeur, mais l'écart se resserre. Quand cinq ports dépassent 16 m, la profondeur n'est plus un facteur de différenciation décisif : c'est devenu un prérequis, pas un avantage.

A. Lomé — le roi du transbordement

Le Lomé Container Terminal a achevé en septembre 2025 un dragage portant son chenal à 18,6 mètres, lui permettant d'accueillir des navires jusqu'à 24 000 EVP. Il opère comme hub de transbordement pour MSC, redistribuant vers les ports secondaires par navires feeders. En 2024, le port a traité plus de 2 millions d'EVP. Sa faiblesse demeure un marché intérieur étroit.

B. Abidjan — la locomotive gateway

Adossé à la première économie de l'UEMOA, le port a inauguré son second terminal (TC2), portant sa capacité vers 2,5 millions d'EVP. C'est un gateway par excellence : il capte d'immenses volumes agro-industriels (cacao, anacarde, caoutchouc) et bénéficie de l'interconnexion ferroviaire Sitarail vers Ouagadougou. Sa faiblesse : la congestion urbaine d'Abidjan, que les contournements routiers visent à résorber.

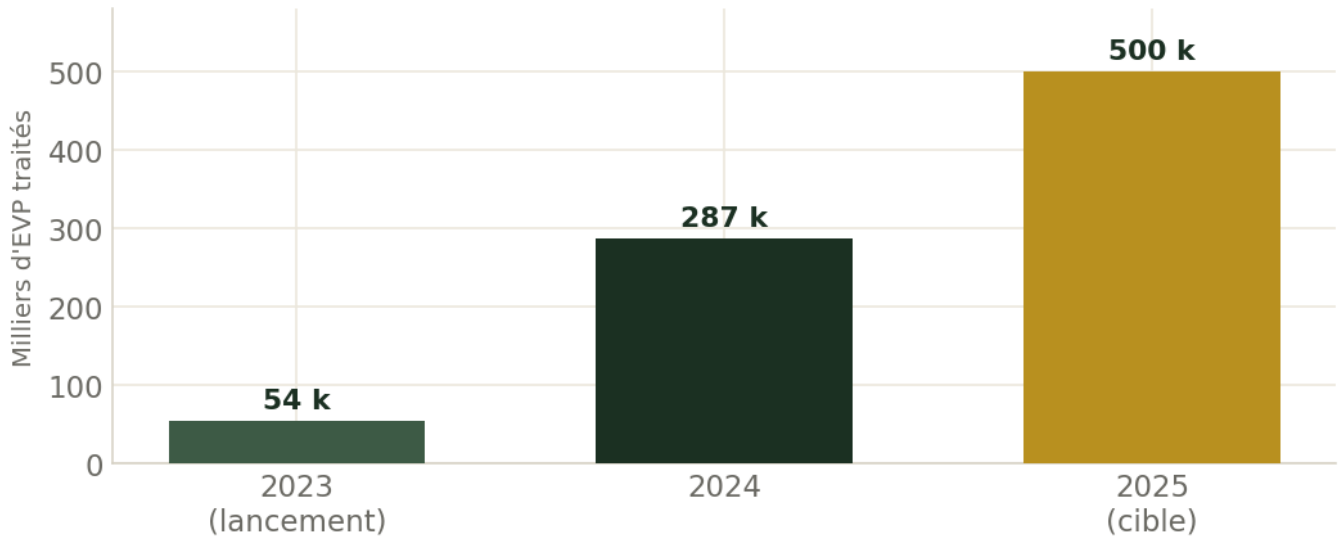
C. Tema — l'efficacité anglophone

Le Terminal 3, opéré par MPS (APM Terminals + AGL), est parmi les plus automatisés d'Afrique. Le Ghana a imposé des opérations 24h/24 à Tema pour réduire les temps d'attente. Challenger féroce de Lomé et Abidjan sur le Burkina. Sa faiblesse : la volatilité macroéconomique ghanéenne (cedi).

D. Lekki — le « game changer » qui se concrétise

Opérationnel depuis 2023, ce port en eau profonde (16,5 m) court-circuite la congestion historique de Lagos. Détenu par China Harbour et Tolaram, son terminal à conteneurs est opéré par CMA CGM. Surtout, il n'est plus théorique : les volumes montent vite.

Montée en charge du port de Lekki (Nigeria)



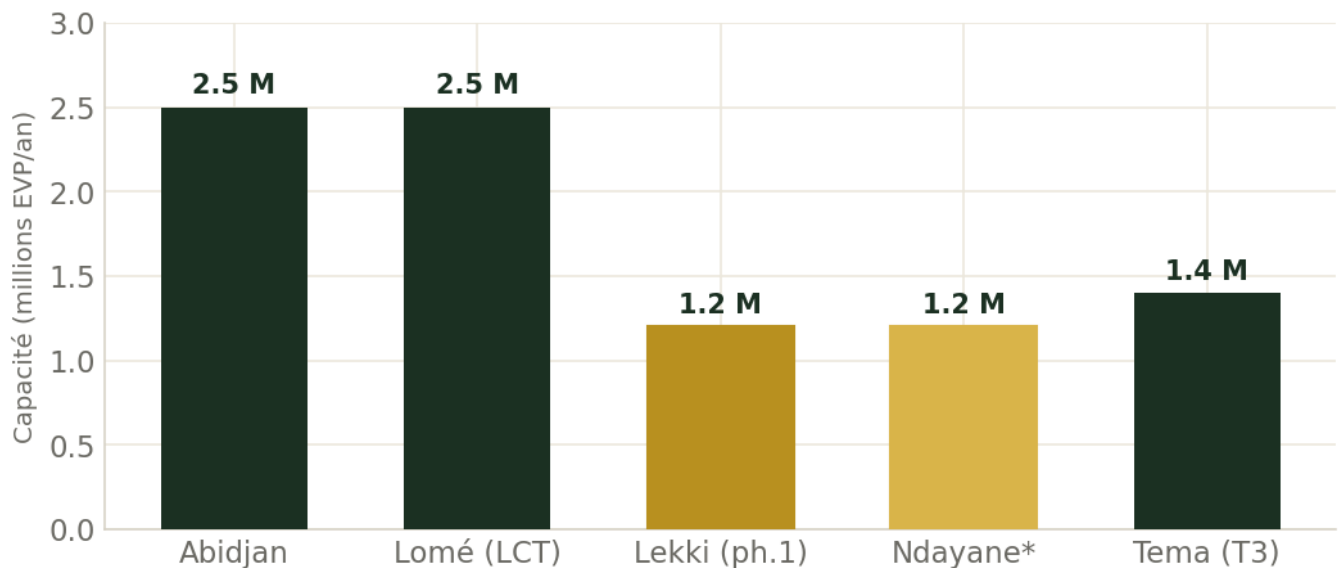
Source : Lekki Port, AnchorNews · ~20 % du trafic provient du transbordement régional

CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — Lekki est passé de 54 000 EVP (2023) à 222 000 sur le seul premier semestre 2025, visant 500 000 sur l'année. À 20 % de sa capacité de phase 1, le potentiel est considérable. Pour la première fois, le Nigeria rapatrie du trafic qui transitait par Lomé et Tema.

E. Ndayane — le pari occidental

Le port historique de Dakar, saturé en centre-ville, ne peut plus croître. L'avenir repose sur Ndayane, méga-projet DP World de 1,1 milliard USD — le plus gros investissement portuaire du groupe en Afrique. Phase 1 (quai de 840 m, 1,2 million d'EVP) prévue pour 2028. Atout : la position la plus à l'ouest, donc les transits les plus courts vers l'Europe et les Amériques.

Capacité installée par terminal à conteneurs



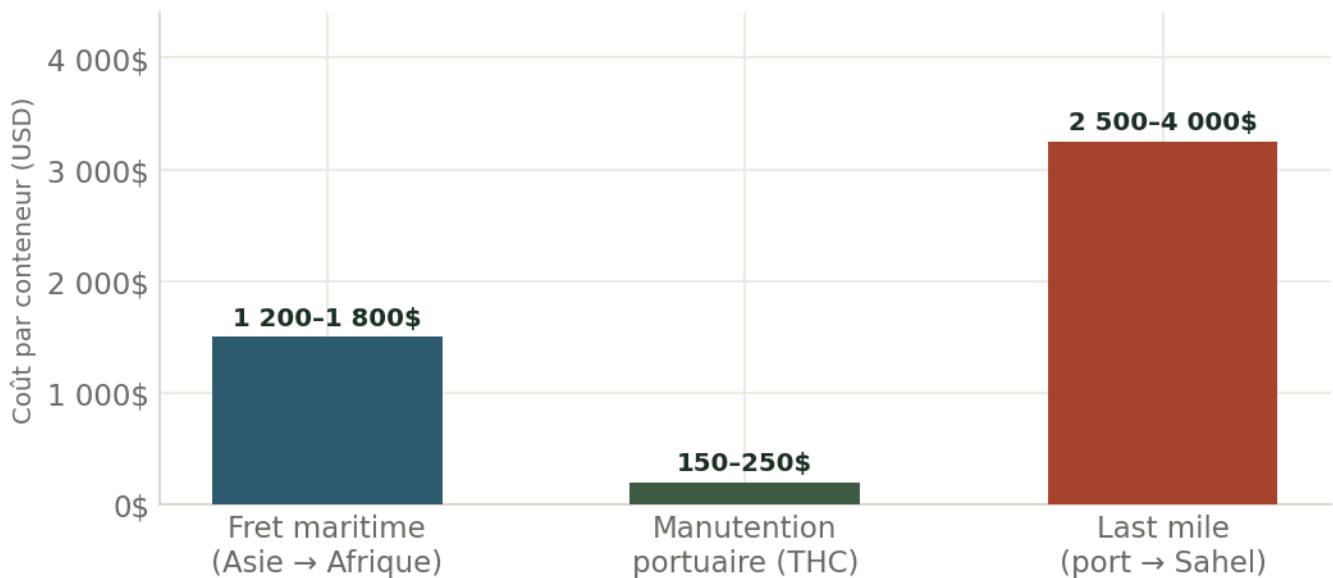
Source : opérateurs portuaires · *Ndayane phase 1 (2028) · en or : capacités nouvelles

CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — Abidjan et Lomé dominant en capacité installée (2,5 M EVP), mais les capacités nouvelles (Lekki, Ndayane) vont injecter près de 2,4 M EVP supplémentaires d'ici 2028. Le risque de surcapacité régionale devient un sujet d'attention pour les investisseurs.

03 Le cœur de la thèse : le « dernier kilomètre »

Voici l'argument central de WestCap, et il est contre-intuitif : **le transport maritime de la Chine vers l'Afrique de l'Ouest coûte souvent moins cher que l'acheminement terrestre du port vers les capitales enclavées**. Le dernier maillon — quelques centaines de kilomètres de route — pèse davantage que la traversée d'un océan.

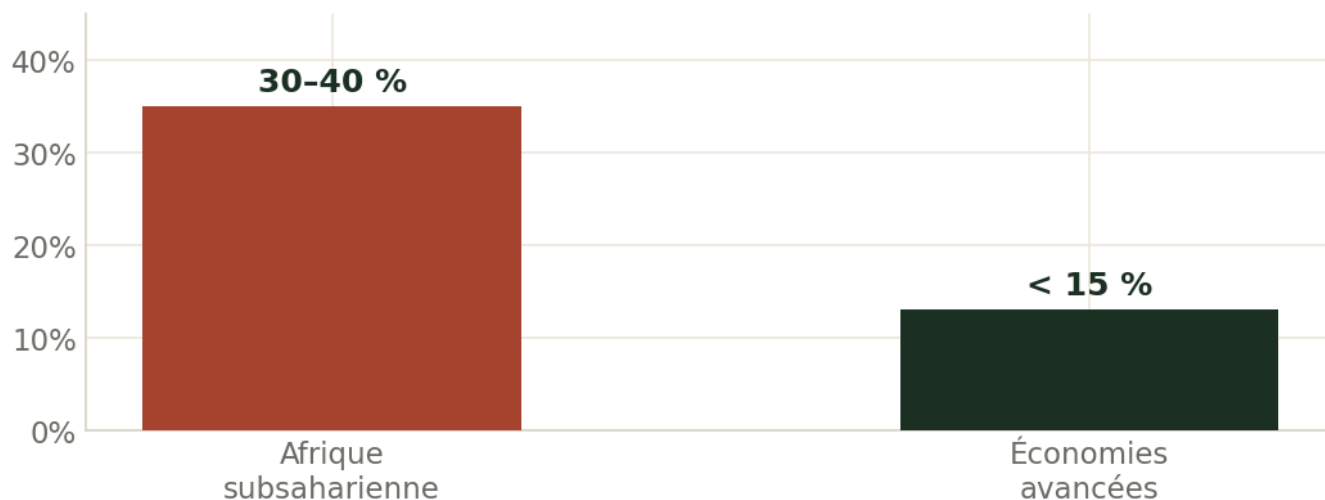
Décomposition du coût logistique d'un conteneur



Source : estimations sectorielles (Ecofin, Banque mondiale) · le dernier maillon terrestre domine le coût

CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — C'est le graphique le plus important de cette note. La manutention portuaire (150-250 \$/EVP) est marginale. Le fret maritime est maîtrisé. Mais le « last mile » terrestre (2 500-4 000 \$/conteneur) écrase tout, plombé par les tracasseries routières, les barrages et le carburant. **C'EST LÀ QUE SE TROUVE LA VALEUR — ET L'OPPORTUNITÉ D'INVESTISSEMENT.**

Coûts logistiques en part de la valeur des biens



Source : Banque mondiale · L'écart de compétitivité = l'opportunité d'investissement

CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — La Banque mondiale chiffre l'ampleur du problème : les coûts logistiques représentent 30 à 40 % de la valeur des biens en Afrique subsaharienne, contre moins de 15 % dans les économies avancées. Cet écart de 20 points est précisément la valeur qu'un investisseur en logistique peut capter en le réduisant.

Les corridors : qui dessert qui

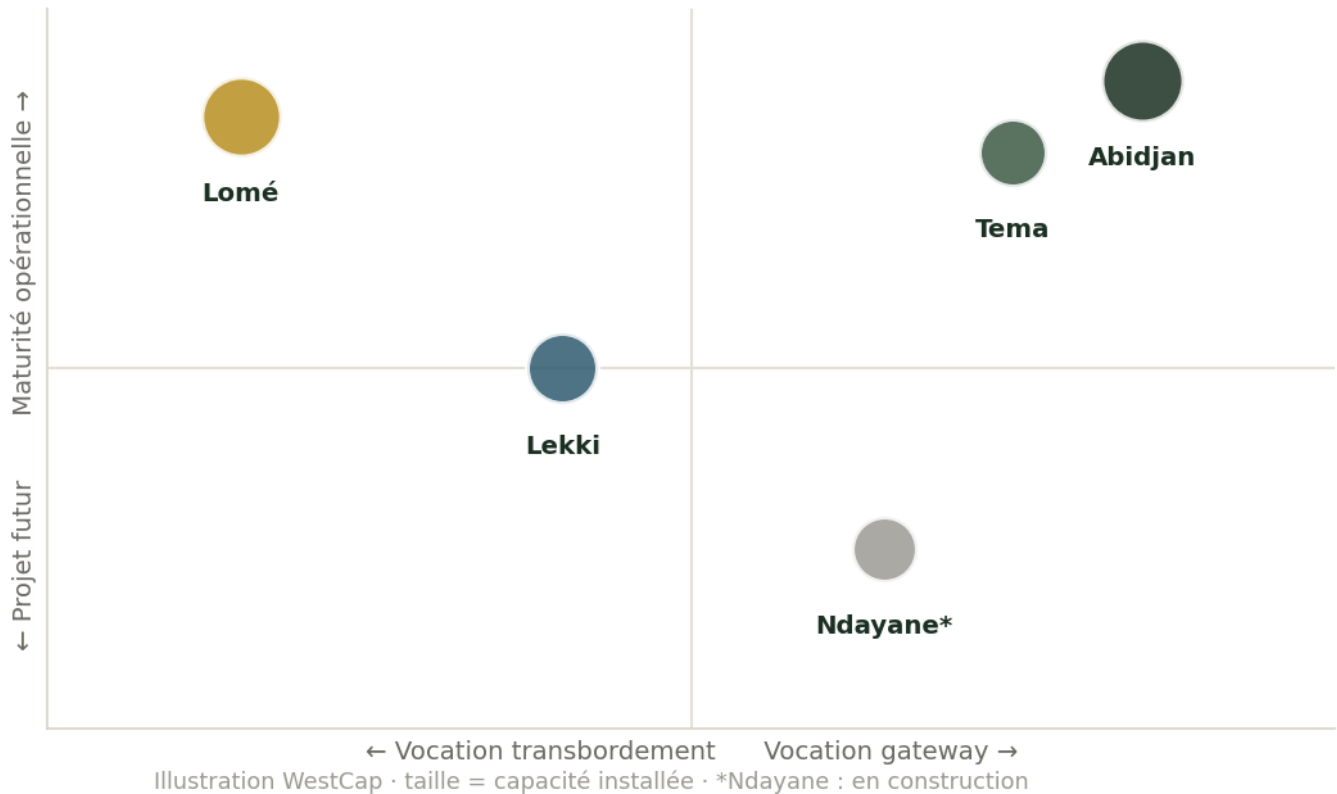
Corridor	Port de référence	Distance	Lecture WestCap
→ Ouagadougou (Burkina)	Tema / Abidjan	~1 000 km	Tema fluide ; Abidjan tient grâce au rail Sitarail.
→ Bamako (Mali)	Dakar	~1 200 km	Dakar historique mais challengé par Abidjan et San Pedro ; sécurité régionale = facteur clé.
→ Niamey (Niger)	Cotonou / Lomé	~1 000 km	Cotonou port naturel ; Lomé compense par la rapidité douanière.

SIGNAL DE MARCHÉ RÉCENT

Fin 2025, près de 2 500 conteneurs à destination du Mali étaient bloqués au port de Dakar en raison de la situation sécuritaire régionale. Illustration concrète : sur ces corridors, le risque politique et sécuritaire pèse autant que la performance portuaire.

04 Positionnement stratégique

Positionnement stratégique des hubs portuaires



CE QUE DIT CE GRAPHIQUE — Chaque hub occupe une case distincte. Lomé domine le transbordement mature ; Abidjan et Tema, le gateway mature ; Lekki monte en puissance au centre ; Ndayane reste un pari futur. Pour un investisseur, le quadrant « gateway mature » offre le risque le plus faible, le quadrant « émergent » le potentiel le plus élevé.

05 Recommandations pour les investisseurs

Fonds d'infrastructure

Le béton portuaire se banalise ; la valeur est dans les actifs logistiques massifiés. Privilégier les projets ferroviaires (réhabilitation Sitarail, axe Dakar-Bamako) et les plateformes intérieures (hubs secs) qui attaquent le coût du dernier kilomètre. C'est le prochain relais de croissance.

Investisseurs industriels & immobiliers

Cibler les Zones Économiques Spéciales adossées physiquement aux nouveaux terminaux (GDIZ au Bénin, Diamniadio/Ndayane au Sénégal, zone franche de Lekki). Pour l'industrie manufacturière, la proximité d'un gateway efficace prime sur un hub de transbordement.

Armateurs & chargeurs

L'arbitrage de 2026 ne se joue plus sur la seule manutention (THC), mais sur l'équation complète : profondeur + temps de séjour (dwell time) + efficacité douanière + corridor terrestre. Un port qui dématérialise à 100 % le dédouanement peut réduire le dwell time de 15 à moins de 5 jours — un avantage décisif.

LA DIGITALISATION, NOUVEL AVANTAGE COMPARATIF

Le différenciateur de 2026 n'est plus l'acier, c'est le logiciel. Les « Port Community Systems » qui dématérialisent le dédouanement deviennent l'arme concurrentielle décisive. Le port gagnant sera le « smart port », pas le plus grand port.

L'intelligence économique qui éclaire vos décisions

WestCap décrypte chaque jour les dynamiques économiques de l'Afrique de l'Ouest pour les décideurs et investisseurs : infrastructures, marchés de capitaux, souverain. Le briefing des décideurs, avant 7h.

westcapbi.com

SOURCES & MÉTHODOLOGIE

Tirants d'eau, capacités et volumes : Ecofin Agency, Togo First, TiL Group, Lekki Port, AnchorNews, Riviera Maritime, DP World, Business Elites Africa (2024-2026). • Coûts logistiques : Banque mondiale (30-40 % de la valeur des biens), estimations sectorielles Ecofin (THC 150-250 \$/EVP ; camionnage 2 500-4 000 \$/conteneur). • Corridors et signaux de marché : Seneweb, The Africa Logistics, World Bank IEG (2025-2026). • Les graphiques de décomposition des coûts et de positionnement stratégique sont des illustrations WestCap construites à partir de fourchettes sectorielles ; les positions de la matrice sont indicatives.

Cette note est produite par WestCap Business Intelligence à des fins d'information et d'analyse sectorielle. Elle ne constitue ni un conseil en investissement personnalisé, ni une recommandation d'opération. Les données d'infrastructure, de coûts et de volumes proviennent de sources tierces datées et sont susceptibles d'évoluer rapidement ; elles doivent être vérifiées avant toute décision d'investissement. Les fourchettes de coûts et les positionnements stratégiques relèvent de l'estimation analytique. WestCap ne garantit pas l'exactitude des données tierces et décline toute responsabilité quant aux décisions prises sur la base de ce document.