

Les ports africains : une modernisation en marche

Par Olivier de NORAY

Directeur des Ports et Terminaux, Bolloré Africa Logistics

Élargissement du Canal de Suez, développement d'une plate-forme de transbordement de taille mondiale à Tanger, construction de nouveaux terminaux à conteneurs à Abidjan, à Tema, à Lagos, à Kribi ou à Mombasa, ainsi que les nombreux travaux de modernisation à Pointe-Noire, à Conakry, Lomé ou Cotonou : ce sont là quelques exemples, parmi les plus significatifs, qui illustrent chacun à leur manière l'extraordinaire essor que connaît le domaine maritime et portuaire en Afrique.

En l'espace de moins de dix ans, le continent africain est en effet en train de rattraper à marche forcée les standards internationaux. Cette modernisation spectaculaire traduit non seulement le dynamisme de la croissance économique africaine de ces dix dernières années, mais également une prise de conscience du fait que disposer d'un outil portuaire performant est une nécessité pour pouvoir rallier la globalisation et bénéficier ainsi de toutes ses retombées positives en matière de développement.

Après une analyse des besoins dans le domaine portuaire et une description de cette première phase de modernisation, nous nous intéresserons aux perspectives dudit domaine en Afrique pour les années qui viennent.

Pourquoi le développement de ses infrastructures portuaires est-il vital pour le continent africain ?

L'analyse du domaine portuaire africain et de ses évolutions les plus récentes conduit inévitablement à recenser les principales caractéristiques de ce continent en ce qui concerne la logistique entendue au sens large. Pour nous en tenir aux trois critères les plus dimensionnants, nous mentionnerons la taille du continent (toujours déterminante en matière de logistique), sa population (à la fois actrice de la consommation et de la production) et, enfin, l'inventaire de ses richesses (quasi exclusivement naturelles, aujourd'hui, mais plus diversifiées, demain).

L'Afrique est un continent gigantesque, sa superficie est le triple de celle de l'Europe. Cette donnée justifie presque, à elle seule, l'importance du développement attendu du transport maritime, qui est de très loin le moyen de transport le plus économique rapporté au kilométrage parcouru. Le transport maritime est toujours aujourd'hui (et le restera encore longtemps) le moyen dévolu aux échanges intercontinentaux entre l'Afrique et l'Asie, d'une part, et entre l'Afrique et l'Europe, d'autre part. Ce mode d'acheminement est en effet efficace pour assurer le transport de grands volumes : non seulement les matières premières (telles que les minerais, le pétrole, voire le gaz), mais aussi

les céréales ou des matériaux de construction transportés en vrac. L'essor de la conteneurisation a, quant à lui, permis de transporter des produits de consommation extrêmement divers et en très grandes quantités, grâce à des processus industrialisés de manutention qui ont permis de diminuer les coûts et les délais de façon exponentielle.

En plus de ces échanges intercontinentaux, il est également certain que les échanges intra-africains vont eux aussi se développer et venir, pour partie, augmenter les volumes transportés par la voie maritime, là encore pour les mêmes raisons économiques que celles déjà évoquées.

Enfin, les économies nationales de nombreux pays enclavés du continent africain sont déjà très dépendantes du bon fonctionnement d'un (ou plusieurs) corridor(s) d'approvisionnement tant pour leurs importations que pour leurs exportations, et le sont donc également de l'efficacité des ports associés à ces corridors.

Le transport maritime est particulièrement bien adapté à un continent aussi grand que l'Afrique, tant pour ses échanges avec le reste du monde que pour le développement d'échanges domestiques africains appelés à se développer.



Photo © Bolloré Transports Logistics

Terminal conteneurs du port d'Abidjan (Côte d'Ivoire).

La croissance démographique de l'Afrique reste forte, elle est en effet supérieure à 3 % dans plus de la majorité des pays qui la composent. Si ce chiffre justifie à lui seul une croissance déjà conséquente de la consommation de produits de base, il s'ajoute à cet état de fait l'émergence d'une classe moyenne bien plus consommatrice de biens de consommation qui, aujourd'hui, sont essentiellement produits hors d'Afrique. L'essor de la téléphonie mobile, le déploiement de nombreuses enseignes de la grande distribution, l'augmentation du nombre des véhicules en circulation, l'arrivée du e-commerce ou encore l'augmentation rapide du nombre des téléspectateurs (notamment lors des grands rendez-vous sportifs) sont des exemples qui illustrent bien cette forte croissance de la consommation en Afrique.

De ce fait, et malgré le frein que représente encore en particulier l'insuffisance des infrastructures portuaires, la croissance des volumes transportés par la voie maritime vers l'Afrique est supérieure (d'un coefficient estimé à environ 1,5) à sa croissance économique. On assiste donc à une course contre la montre engagée dans le domaine des infrastructures de façon à pouvoir toujours disposer d'une capacité qui soit en mesure de traiter cette augmentation des volumes. Cette adaptation rapide et nécessaire - dans un domaine où pourtant les investissements sont coûteux et les contraintes techniques importantes, et où les interférences avec de nombreux autres aspects liés à l'aménagement du territoire (dessertes par routes, par le rail, la voie fluviale...) sont déterminantes - est le défi que les États africains ayant une façade maritime ont à relever aujourd'hui.

L'adaptation rapide des infrastructures portuaires est vitale si l'on veut rendre possible la croissance économique d'*hinterlands* entiers dépendants de leur porte d'entrée et de sortie maritime.

Grâce à ses matières premières (pétrole, minerais, bois...), l'Afrique a développé depuis plusieurs dizaines d'années un réseau d'infrastructures portuaires qui était adapté, dans un premier temps, au transport de ces matières premières vers l'Europe, puis vers l'Asie.

Aujourd'hui, s'y rajoutent l'exportation de produits agricoles (tels le cacao, les fruits, le coton), ainsi que, comme nous l'avons vu au paragraphe précédent, l'importation de nombreux produits allant des céréales aux matériaux de construction, aux biens de consommation courante et aux véhicules et engins de toutes sortes (pour n'en citer que quelques-uns).

Pour atteindre les standards internationaux dans le domaine de la manutention portuaire et faire bénéficier l'Afrique des effets d'échelle déjà observés ailleurs dans le monde, il a été nécessaire de moderniser les infrastructures portuaires et de spécialiser les ports en y construisant des terminaux adaptés à chaque type (*bulk* et *break-bulk*) de transport maritime : les conteneurs, les véhicules et, enfin, les liquides. Aujourd'hui, certaines industries (notamment l'industrie textile) commencent à regarder le continent africain comme une possible future localisation de leur production. L'Afrique a en effet pour elle plusieurs avantages

indéniables : une population qui consomme de plus en plus, une main-d'œuvre bon marché, une proximité avec de grands centres de consommation comme l'Europe ou le Moyen-Orient, ce qui permet des délais entre production et consommation moins importants que ceux constatés entre ces mêmes centres de consommation et, par exemple, l'Asie du Sud-est. C'est ainsi que pour ces mêmes raisons, des fabricants de vêtements ont commencé à installer des usines en Éthiopie ou au Nigeria. Il reste que pour que cette tendance puisse s'établir durablement, la logistique doit être en mesure de faire face et d'offrir des facilités et des coûts comparables à ce que l'on peut trouver en Asie du Sud-est ou en Amérique latine.

Le continent africain a la possibilité de devenir une usine pour le monde. Pour cela, la spécialisation et la modernisation de ces installations portuaires doivent se poursuivre, et même s'intensifier.

Une modernisation en évolution rapide depuis maintenant dix ans

À la fin des années 1990, les ports africains (excepté ceux d'Afrique du Sud) ont eu à faire face à de nombreux défis : leurs infrastructures portuaires étaient alors vétustes, peu entretenues et non adaptées aux évolutions d'un domaine maritime se caractérisant, entre autres, par un développement spectaculaire de la conteneurisation. Par ailleurs, la gestion des ports africains était alors le plus souvent étatisée, avec pour conséquence des capacités d'investissement très limitées (compte tenu de l'insuffisance des ressources disponibles et des priorités affichées par chaque pays concerné).

Pratiquement, cela se concrétisait, au niveau des ports, par une incapacité à accueillir des navires de forts tonnages, c'est-à-dire de grande taille et de tirant d'eau important. Le plus souvent, les ports étaient dépourvus d'équipement de manutention et les navires qui y faisaient escale devaient donc disposer d'équipements de ce type. L'Afrique était de ce fait desservie par des armateurs de niche qui avaient adapté leurs moyens à cet état de fait. À titre d'exemple, au début des années 2000, les armateurs Maersk et CMA CGM ont lancé chacun deux nouvelles familles de porte-conteneurs (respectivement Wafmax et Africamax), toutes deux spécialisées pour l'Afrique, soit des navires à faible tirant d'eau et grées (c'est-à-dire équipés de leurs propres appareils de levage et de manutention). Or, moins de dix ans plus tard, ces navires avaient été déjà largement supplantés par des navires de plus grande taille identiques à ceux parcourant les autres grandes voies maritimes, notamment entre l'Europe et l'Asie. Grâce aux progrès qu'elle a réalisés dans ses infrastructures maritimes, l'Afrique est ainsi devenue accessible pour l'ensemble des armateurs du globe.

Ce qui a permis cette évolution très rapide des infrastructures portuaires (en à peine dix ans), c'est avant tout l'adoption progressive par la majorité des pays africains d'une

organisation portuaire fondée sur le modèle des partenariats publics-privés. Un mode de gestion et de financement qui vise à la fois à maintenir l'État dans une position de propriétaire (ce qui lui permet de conserver ses fonctions régaliennes) et à l'inciter à mettre en concession les principales activités de ses ports à caractère industriel et commercial, en les spécialisant par types de produits auxquels sont consacrés des terminaux dédiés. C'est ainsi que dans un port d'une bonne taille, on peut trouver à la fois un terminal pour les produits pétroliers, un autre pour les conteneurs, un autre encore pour les céréales..., et il en va de même pour les fruits, les véhicules ou les produits miniers, ou bien encore des terminaux dédiés à une activité donnée (comme la pêche ou la logistique pétrolière). Ces terminaux sont alors donnés en concession en échange d'investissements dûment définis à réaliser par le partenaire privé et le paiement par ce dernier de loyers ou de redevances à l'État. Ces contrats de concession s'inscrivent nécessairement dans le long terme, dès lors qu'il s'agit d'infrastructures, et donc d'investissements conséquents.

Cette évolution majeure va amener (via les partenaires privés) à la fois une capacité d'investissement très importante (estimée à environ un milliard d'euros par an) et une capacité de gestion réactive et bien adaptée aux changements importants à réaliser.

Parmi ces opérateurs privés, on peut citer le groupe Bolloré, qui est leader avec 13 % de part de marché, suivi d'APM terminals et de Dubaï Port (avec pour chacun d'eux environ 10 % de part de marché), Hutchinson (à Dar Es-Salaam), le groupe japonais Mitsui (en Algérie et au Gabon), ainsi que l'opérateur philippin ICTSI (à Madagascar). La partie publique des partenariats représente encore aujourd'hui environ 50 % du marché (dont une grande partie en Afrique du Sud, pays qui a conservé un modèle de gestion publique de ses infrastructures portuaires).

En conséquence, durant ces dix années, plus d'une douzaine de ports ont connu des extensions significatives, avec la construction de nouveaux quais, de nouveaux terminaux et la mise en œuvre d'équipements modernes adaptés aux trafics visés.

Parmi ceux-ci, nous citerons Pointe-Noire (qui a été le premier port africain à afficher 15 mètres de profondeur), Cotonou (avec un terminal à conteneurs neuf), Lomé (avec deux terminaux à conteneurs eux aussi entièrement neufs), le nouveau port de Kribi (au Cameroun), le nouveau terminal à conteneurs de Mombasa, le nouveau port de Djibouti et ceux de Port-Saïd et de Sokhna (à l'entrée et à la sortie du Canal de Suez), l'émergence de la nouvelle plate-forme de transbordement de Tanger (qui est en capacité de traiter plusieurs millions de conteneurs), ainsi que les très importants projets d'extension de ports à Abidjan, à Tema (au Ghana) et au Nigéria.

En ce qui concerne les équipements de manutention, le bond réalisé en Afrique est tout aussi spectaculaire : en 2000, sur le range Casablanca-Luanda, le port d'Abidjan était le seul à opérer des portiques de quai ; aujourd'hui, dix ports en sont équipés (pour un total de plus de quarante portiques).



Photo © Boilléré Transports Logistics

Porte-conteneurs à quai dans le port de Pointe-Noire (Congo).

De ce fait, les porte-conteneurs desservant l'Afrique de l'Ouest, qui avaient une capacité maximale de 1 500 conteneurs-équivalent vingt pieds (EVP) en 2000, ont aujourd'hui quadruplé leur taille. Les armateurs mettent en effet en place des services constitués de navires de capacités supérieures à 8 000 EVP. La longueur des navires est passée de moins de 150 mètres à plus de 300 mètres et leur tirant d'eau est passé de 10 à 15 mètres. La cadence de traitement de ces navires par les ports africains a été, quant à elle, multipliée par cinq (en moyenne) - en moins de dix ans.

Au cours de ces dix dernières années, le domaine portuaire du continent africain a connu une évolution accélérée de ses infrastructures et de ses équipements qui lui a permis de rejoindre les standards internationaux, et ce bien plus rapidement que ce qui était prévu. L'adoption de partenariats public-privé a notamment permis d'apporter la capacité d'investissement nécessaire. Bien que moins visibles, les infrastructures portuaires ont connu un saut qualitatif du même ordre que celui enregistré par la téléphonie lors de l'arrivée du téléphone mobile sur le continent.

Perspective : le développement des infrastructures portuaires va s'intensifier. Il devra être prolongé par celui des corridors (rail et route) et de toutes les composantes de la logistique portuaire

Bien sûr, il reste encore des infrastructures à mettre à ni-

veau. Comme nous l'avons déjà évoqué, une moitié environ des ports du continent africain relève d'une gestion sous partenariats public-privé, et si l'on retire le cas particulier de l'Afrique du Sud, cela laisse environ 25 % des ports qui peuvent (ou pourraient) connaître une évolution du même type dans les cinq années à venir dans l'optique de se moderniser et ainsi de « rester dans la course ». Parmi les développements attendus, on peut citer (sans être exhaustif) le port de Radès (en Tunisie), les ports libyens, les ports mauritaniens, les ports de la République démocratique du Congo ou encore ceux de la Corne de l'Afrique (d'Erythrée ou du Soudan). Des appels d'offres sont d'ailleurs en cours au Cap-Vert et au Kenya en vue d'attribuer des concessions et ainsi optimiser la capacité d'investissement et améliorer la qualité du service portuaire de ces pays.

Il est également évident que la croissance économique du continent africain va exiger la poursuite et même l'intensification des investissements dans des infrastructures portuaires qui sont d'ores et déjà des éléments clés de toute l'économie de leur *hinterland* (comme le sont les ports de Dakar, de Lagos, de Luanda, de Dar-Es-Salaam, de Maputo ou de Beira, dont le développement viendra s'ajouter aux projets très importants déjà engagés au Ghana et en Côte d'Ivoire).

L'objectif pour le continent africain est d'être en mesure de proposer des services portuaires d'une qualité équivalente à ceux de l'Asie du Sud-est dans les dix ans à venir (il est probable que plusieurs pays atteindront cet objectif avant cette échéance).

La modernisation rapide des infrastructures portuaires va se poursuivre encore fortement dans les années qui viennent, avec pour objectif d'être au niveau des plates-formes logistiques utilisées par les principales lignes d'échange commercial.

Les États africains vont devoir également faire porter leurs efforts de modernisation et d'investissement au-delà de leurs ports. En effet, si la qualité des services portuaires a fait un grand bond en avant en quelques années, trop souvent cette avancée est venue buter sur une stagnation (voire une régression) des transports routiers et ferroviaires une fois passée la porte des enceintes portuaires. En particulier, le rail est bien adapté au transport de marchandises sur de longues distances et son utilisation est particulièrement bénéfique pour l'environnement : il doit maintenant faire l'objet des politiques de développement de la part des États africains, mais aussi des instances internationales. En raison des montants élevés des investissements nécessaires à sa modernisation et à son développement, le schéma des concessions semble être le plus adapté.

Les accès routiers aux ports doivent être facilités et mieux organisés. Les transporteurs doivent bénéficier de zones de parking dédiées positionnées en périphéries des principaux centres urbains. Ils doivent également bénéficier de rendez-vous pour leurs approches finales. La modernisation

de ce secteur crucial (notamment pour les corridors d'approvisionnement des pays enclavés) doit être initiée avec la difficulté qu'il y a à toucher à tout un pan de l'activité informelle, ce qui risque d'être problématique dans nombre de pays. Cela étant dit, on commence à voir des axes routiers majeurs être financés puis construits par des spécialistes des travaux publics impliqués dans des concessions routières, qui par la suite les gèrent et les entretiennent.

Enfin, en ce qui concerne la gestion logistique des flux de produits, on voit se développer de grandes plates-formes logistiques en périphérie des villes et sur les principaux axes de communication, comme celles que l'on trouve en Europe. Elles sont gérées par des logisticiens de taille mondiale au moyen d'outils de gestion et de *tracking* que l'on trouve ailleurs dans le monde. Des centres de gestion de l'e-commerce commencent même à s'installer dans les principales villes africaines et la logistique aéroportuaire s'y développe notamment pour assurer le transport de produits à forte valeur ajoutée.

Le défi, pour le continent africain, va désormais porter sur les composantes logistiques qui complètent les infrastructures portuaires, comme le rail, les routes et les plates-formes aéroportuaires. Il faudra trouver pour chacun de ces domaines les meilleurs schémas permettant des investissements importants tout en répondant aux objectifs fixés par les États.