

Secteur Privé & Développement

LA REVUE DE **PROPARCO**

LE SECTEUR PORTUAIRE EN AFRIQUE : PLEIN CAP SUR LE DÉVELOPPEMENT

*Hinterland - Modernisation
Conteneurisation
Partenariats public-privé
Opérateurs internationaux*

SECTEUR PRIVÉ & DÉVELOPPEMENT

est une publication de Proparco,
Groupe Agence Française
de Développement,
société au capital de 693 079 200 €,
151 rue Saint-Honoré, 75001 Paris -
France
Tél. (+33) 1 53 44 31 07
Courriel : revue_spd@afd.fr
Site web : www.proparco.fr
Blog : blog.secteur-prive-developpement.fr

Directeur de Publication
Grégory Clemente

Fondateur et rédacteur en chef
Julien Lefilleur

Directrice de la rédaction
Anne-Gaël Chapuis

Rédacteur en chef exécutif
Romain De Oliveira

Assistante éditoriale
Véronique Lefebvre

Comité éditorial
Christel Bourbon-Seclet, Myriam Brigui,
Marianne Cessac, Jérémie Ceyrac,
Fariza Chalat, Anne-Gaël Chapuis, Johan
Choux, Odile Conchou, Nicolas Courtin,
Clara Dufresne, Claire Gillot, Peter
Glauser, Julien Lefilleur, Olivier Luc,
Elodie Martinez, Gonzague Monreal,
Amaury Mulliez, Véronique Pescatori,
Grégor Quiniou, Julia Richard
de Chicourt, Françoise Rivière,
Tom Rostand, Héléne Templier,
Nicolas Vincent

Advisory board
Jean-Claude Berthélemy, Paul Collier,
Kemal Dervis, Mohamed Ibrahim,
Pierre Jacquet, Michael Klein,
Nanno Kleiterp, Ngozi Okonjo-Iweala,
Jean-Michel Severino,
Bruno Wenn, Michel Wormser

Conception et réalisation
LUCIOLE

Crédit photo (couverture)
Thinkstock

Traduction
Lifeline Language Services Ltd
Neil O'Brien/Nollez Ink

Secrétariat de rédaction
(:?!;) DOUBLEPONCTUATION,
www.doubleponctuation.com,
Neil O'Brien/Nollez Ink

Impression sur papier recyclé
Pure Impression

ISSN 2273-7375
Dépôt légal 23 juin 2009

Les Chiffres clés et cartes
des pages 12, 13, 18, 19, 20 et 21
ont été mis à jour en juin 2019.

SOMMAIRE

04 LES CONTRIBUTEURS

06 INFOGRAPHIES

07 PERSPECTIVES

Fret : le pari africain

Par Olivier Caslin

10 PORTS & HINTERLAND

La maîtrise de l'hinterland, clé de voûte du versant terrestre

Par Patrick Claes

14 FOCUS JURIDIQUE

Des outils juridiques au service du développement des ports africains

Par Clément Seka Aba

18 CHIFFRES CLÉS

22 OPINION

L'insertion des ports africains dans les flux mondiaux : atouts et faiblesses

Par Gilbert Meyer

26 PORTS VERTS

Devenir un « port vert » en Afrique?

Par Lionel Franceschini
et Véronique Pescatori

30 PORTS & CONTENEURISATION

Le développement de la conteneurisation, symbole de la modernisation des ports africains

Par Paul Tourret et Camille Valero

34 LES ENSEIGNEMENTS DU NUMÉRO

Par Iskander Ezzerelli et Anis Zerhouni

Le secteur portuaire en Afrique



Emmanuelle Matz

Responsable de la division
Energie et Infrastructures,
Proparco

Entre 2007 et 2017, pas moins de 50 milliards de dollars auront été investis dans le secteur portuaire africain. Avec une croissance annuelle de 7 % des trafics maritimes et des volumes d'échanges multipliés par quatre, stimulés notamment par l'Asie, l'Afrique suscite un regain d'intérêt.

En une dizaine d'années, la plupart des terminaux du continent sont ainsi passés sous le contrôle d'opérateurs privés : l'Afrique représente désormais 5 % du commerce maritime mondial et 2 % du trafic conteneurisé de la planète (*pages 30-33*). La majorité des terminaux à conteneurs sont gérés sous forme de partenariats public-privé (*pages 14-17*) dont les critères ont été définis par la Banque Mondiale. La plupart des ports africains ayant consenti ces investissements ont pu rattraper leurs retards en quelques années, tant au niveau des normes internationales pour améliorer la productivité que de leur rentabilité et de leur compétitivité.

Toutefois, une politique portuaire efficace ne se limite pas au seul volet maritime. La composante terrestre revêt un caractère essentiel. Historiquement, les ports africains ont été bâtis au cœur même des villes mais les croissances urbaine et démographique les ont rendus obsolètes et inadaptés. Le défi sous-jacent au développement du secteur portuaire africain consiste d'une part à désengorger les villes en favorisant l'implantation de ports sur de nouveaux sites et, d'autre part, à développer tout un tissu d'infrastructures dans leur hinterland (*pages 10-13*). Au-delà du choix du site pour implanter un port, la nécessité d'établir les connexions avec un réseau routier développé, un réseau de chemin de fer ou des plateformes logistiques ne peut que renforcer l'attrait d'un port africain par rapport à un autre.

La compétition féroce dans laquelle se sont lancés tous les ports africains, mettant parfois en concurrence frontale des pays limitrophes, pose la question de la pérennité de tous ces ports. En plus d'offrir des coûts avantageux – faiblesse des ports africains par rapport à leurs concurrents internationaux – ainsi qu'un emplacement et un hinterland intéressants, les ports doivent répondre à quatre caractéristiques essentielles : pour s'imposer dans la jungle portuaire actuelle, les plus performants seront ceux qui allieront un tirant d'eau suffisant pour recevoir les navires de dernière génération, une superficie disponible pour entreposer des volumes de marchandises considérables, un marché régional significatif aux portes mêmes du port-relais et enfin la stabilité politique du pays.

Les opérateurs privés, notamment les majors, qui ont longtemps délaissé l'Afrique en raison du faible attrait économique de ports souvent vétustes, ont compris que leur intérêt consistait à y investir durablement. Plus que jamais, le secteur portuaire africain est appelé à jouer un rôle majeur dans le développement du continent. C'est pourquoi *Secteur Privé & Développement* y consacre ce numéro, à l'heure où l'Afrique maritime compte bien profiter des alizés favorables de la nouvelle donne internationale. ■



Olivier Caslin

Journaliste chez
Jeune Afrique

Olivier Caslin est journaliste pour le magazine Jeune Afrique. Il est spécialiste des transports et des questions économiques multilatérales. Il suit également l'actualité du Burundi, de Djibouti et de Maurice.



Patrick Claes

Cofondateur de Vecturis
et directeur général de la Setrag

Patrick Claes a cofondé la société Vecturis avec Éric Peiffer en 2006. Directeur général de la Société d'exploitation du Transgabonais (Setrag), concessionnaire des chemins de fer du Gabon, il possède une expérience notable du secteur ferroviaire en Afrique.



Lionel Franceschini

Chef de projet, AFD

Lionel Franceschini est ingénieur des Travaux publics. Pendant 13 ans au ministère des Transports, il a pu travailler sur la rénovation d'ouvrages de navigation ou sur l'attribution de contrats public-privé. Il rejoint l'AFD en 2014 comme chef de projets Transport. Il intervient en particulier au Maroc, à Maurice et dans les Outre-mer sur des sujets liés au développement portuaire et aéroportuaire.



Véronique Pescatori

Chef de projet, AFD

Depuis 2015, Véronique Pescatori est chef de projets dans le secteur des transports à l'Agence Française de Développement (AFD).

À ce titre, elle a en charge l'instruction et le suivi de projets routiers, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Elle travaillait précédemment à Proparco, en particulier au sein du département Infrastructures. Diplômée de l'ESSEC, elle a rejoint le groupe AFD en 2003.



Clément Seka Aba

Docteur en droit,
Ebiele & Associés

Clément Seka Aba est spécialisé dans le droit portuaire. Avant d'exercer au cabinet d'avocats Ebiele & Associés (Abidjan, Côte d'Ivoire), il a travaillé pour Défi Consultants International en tant que juriste spécialisé dans les affaires maritimes et portuaires. Docteur en droit de l'Université de Brest, il est l'auteur de *Contribution à l'étude juridique des concessions portuaires* (L'Harmattan, 2015). Il est chargé de cours de droit portuaire dans une université d'Abidjan.



Paul Turret

Directeur de l'ISEMAR

Directeur de l'ISEMAR, Paul Turret est un spécialiste des échanges internationaux, du transport maritime et du développement portuaire. Fort d'un savoir-faire largement reconnu dans le monde maritime francophone, il participe à des publications, réalise des études économiques et stratégiques pour des acteurs publics et privés.



Gilbert Meyer
Expert en économie
portuaire et maritime

Gilbert Meyer, docteur en économie, est expert en économie portuaire et maritime. Il a présidé jusqu'à fin 2016 le cabinet de conseil Catram Consultants, spécialisé en économie des transports. En début de carrière, il avait précédemment travaillé pour des ports du Sud de la France (Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres).



Camille Valero
Juriste en droit maritime,
ISEMAR

Camille Valero, juriste en droit maritime a acquis, en travaillant aussi bien dans le secteur public que pour des entreprises privées, une compréhension globale des problématiques liées aux conflits d'usage de la mer. Elle est désormais chargée de mission à l'ISEMAR, spécialiste des questions juridiques liées aux enjeux maritimes, assurant en particulier le suivi des marchés émergents.



Iskander Ezzerelli
Chargé d'affaires, Proparco

Iskander Ezzerelli est chargé d'affaires depuis plus de 7 ans chez Proparco, où il coordonne le financement de projets dans les secteurs des transports, de l'énergie et des mines. Il a débuté sa carrière en 2004 chez BNP Paribas comme analyste de crédit et gestionnaire de portefeuille. Iskander est titulaire de masters en économie et commerce internationaux de Sciences Po Paris et de l'Université Paris Dauphine.



Laure Loaec
Chargée de mission auprès du
Directeur général de Proparco

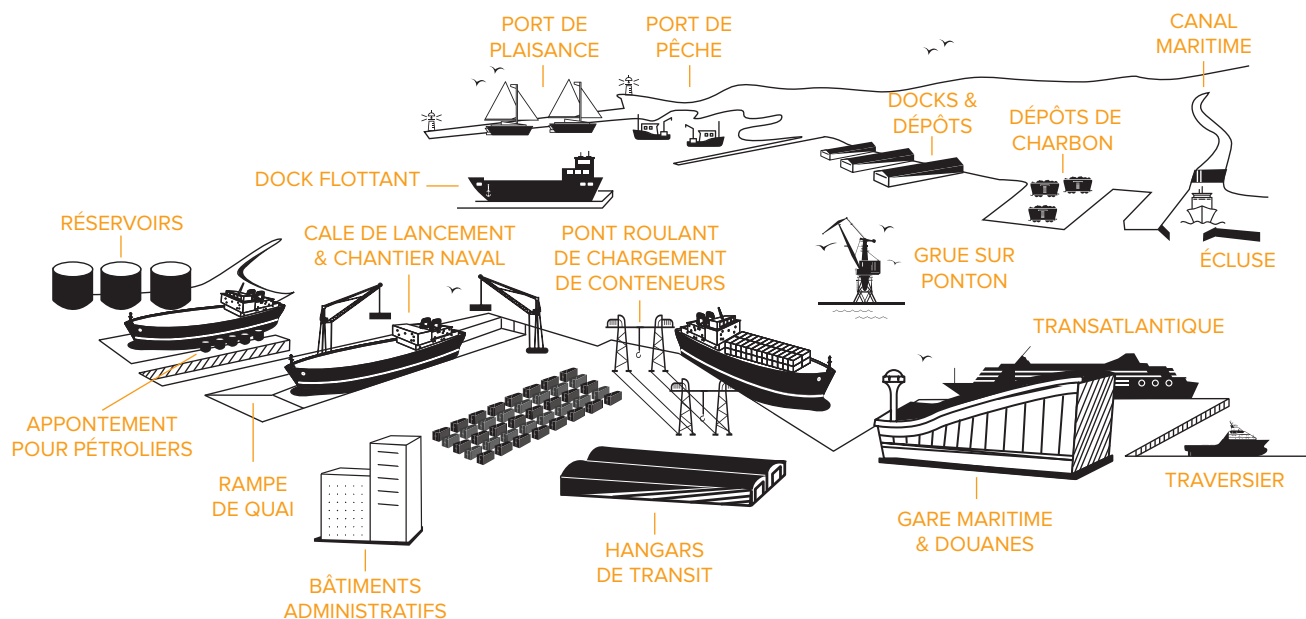
Laure Loaec appuie la Direction de Proparco dans de nombreux aspects de la réflexion stratégique (veille, production de notes, préparation de réunions, représentation, etc.). Après des études à l'ESCP Europe et à la London School of Economics, Laure a travaillé au Crédit Coopératif et à Dexia, avant de rejoindre le groupe AFD en 2012.



Anis Zerhouni
Chargé d'affaires, Proparco

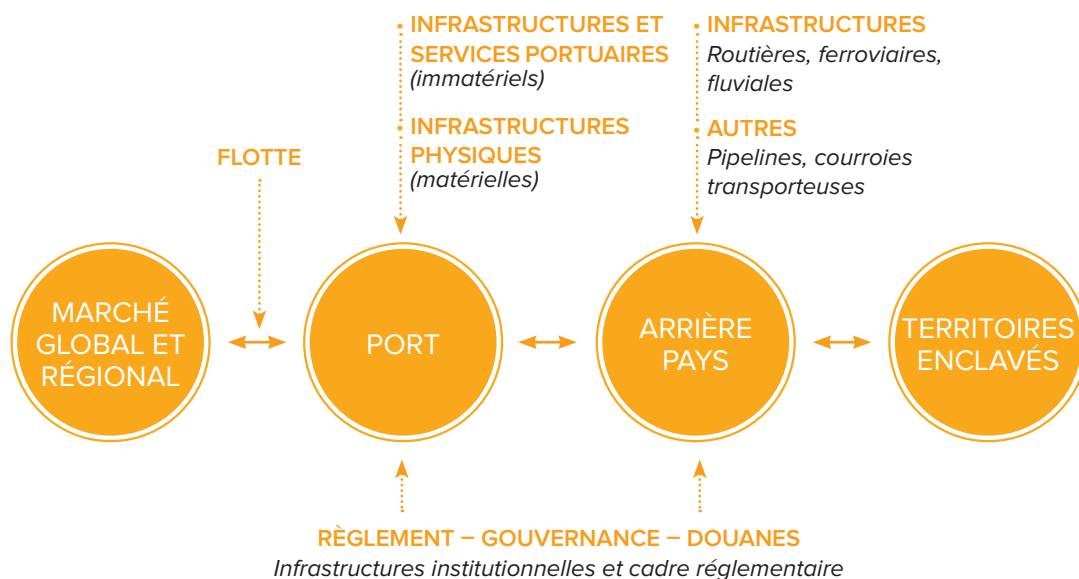
Anis Zerhouni a rejoint Proparco en 2014 comme consultant, avant d'intégrer l'équipe Portefeuille. Auparavant, il a travaillé en tant que chargé de projets d'infrastructures conçus en partenariat public-privé pour le Moyen-Orient et l'Afrique. Il est titulaire de Masters en gestion de l'Université Paris-Dauphine et de l'ESCP Europe.

Fonctionnement d'un port maritime



Source : www.infovisual.info/fr/transport/port-maritime • www.ikonet.com/fr/ledictionnairevisuel/images/qc/port-maritime-9050.jpg

Les ports au cœur de la chaîne logistique



Source : The African Development Bank, African Development Report 2010: ports, logistics and trade in Africa, 2010, p. XXIII



Fret : le pari africain

Par Olivier Caslin, journaliste chez Jeune Afrique

Fuyant la concurrence sur les axes traditionnels, les grands transporteurs se tournent de plus en plus vers le continent. Mais les volumes traités sont encore insuffisants, et la surcapacité menace.

A première vue, le transport maritime semble avoir digéré la crise de 2008. Pour la première fois dans son histoire, les volumes chargés par la flotte mondiale ont dépassé 10 milliards de tonnes, tous modes de conditionnement confondus, soit une hausse de 2,1 % par rapport à 2015. Quatre cinquièmes des

marchandises échangées à travers le monde voyagent aujourd'hui par la mer.

Ces chiffres auraient été encore plus impressionnants si le commerce mondial n'avait été complètement atone, avec une croissance qui ne devrait pas dépasser 1,6 % en 2016 – la hausse la plus faible depuis la dernière dépression financière.

UNE CONJONCTURE DÉLICATE

Pourtant, les principaux acteurs de la filière, les compagnies spécialisées dans le transport de conteneurs, souffrent le martyre, hier déjà le long des routes très concurrentielles de l'axe est-ouest, entre l'Asie et l'Europe ainsi qu'à travers l'Atlantique, mais également depuis quelques mois sur la desserte de l'Afrique. En cause, la chute des cours des matières premières ces deux dernières années, dont les conséquences se font particulièrement sentir chez les champions du continent que sont l'Angola ou le Nigeria.

Si le trafic avec l'Europe, le long du traditionnel axe nord-sud, reste rentable et conserve ses tonnages, le cabinet londonien Drewry annonce une baisse de 19 % des volumes africains conteneurisés échangés avec l'Asie pour le troisième trimestre et une baisse globale « supérieure à 10 % » pour 2016. Une tendance qui s'inversera avec la remontée des cours, alors que les économies africaines les plus diversifiées, comme

celles de la Côte d'Ivoire, de l'Éthiopie ou du Sénégal, devraient continuer d'aligner des taux de croissance supérieurs à 5 % et donc doper dans la foulée leurs échanges commerciaux.

Même s'il reste très conjoncturel, le coup est difficile à encaisser pour les compagnies. Certes, l'Afrique subsaharienne n'absorbe que 1,78 % du trafic conteneurisé mondial, mais l'élan et les perspectives économiques, ainsi que l'explosion démographique annoncée du continent, laissent augurer des lendemains plus enchanteurs.

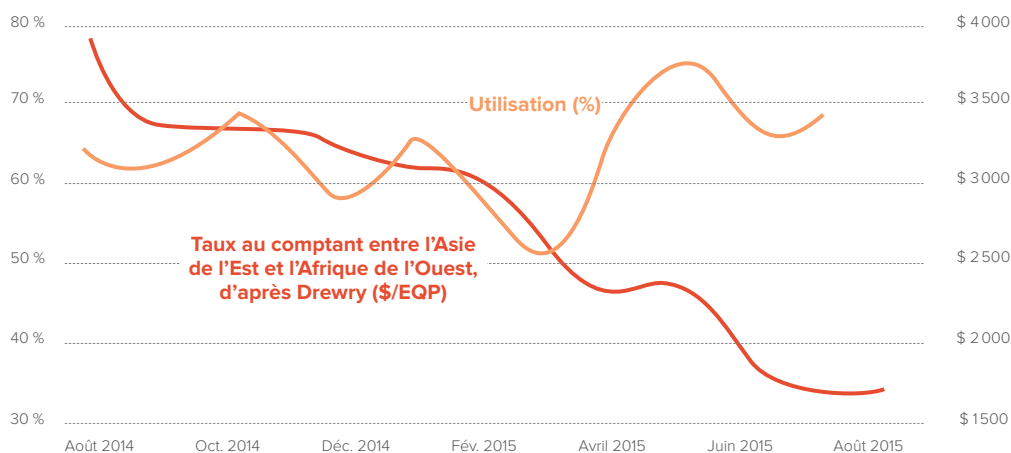
D'ailleurs, les trois plus grands acteurs du secteur, le danois Maersk Line, le français CMA CGM et l'italo-suisse MSC, qui, ensemble, chargent trois quarts des boîtes destinées à l'Afrique ou qui en proviennent, ainsi que la flottille d'opérateurs asiatiques et européens qui naviguent dans leurs sillages, n'ont pas lésiné sur les capacités mises en ligne pour desservir le continent. ➔

Cet article a été publié par Jeune Afrique dans son n° 2917 du 4 au 10 décembre 2016.

Cet article est disponible sur Internet : <http://www.jeuneafrique.com/mag/379466/economie/fret-pari-africain/>



➔ La crise des taux de fret en Afrique de l'Ouest (2014-2015)



Source : Drewry Maritime Research, 2015

Confrontés à la baisse abyssale des taux de fret provoquée par l'arrivée de navires de plus en plus gros ces trois dernières années, les armateurs ont réduit la voilure au Nord et transféré une partie

de leur flotte au Sud pour répondre à la croissance, notamment en Afrique. Laquelle, parallèlement, modernisait et approfondissait ses principaux ports pour pouvoir accueillir ces géants des mers.

D'IMPORTANTES CAPACITÉS DE TRANSPORT

Si la capacité mondiale de transport a augmenté de 3,5 % en 2016, elle a enflé de 46 % pour le continent seul, et il est de moins en moins rare de croiser un navire chargé de 6 000 conteneurs ou plus à Abidjan ou à Pointe-Noire (République du Congo). En 2011, Safmarine, la filiale africaine de Maersk, roulait des mécaniques avec l'arrivée de sa classe Wafmax, capable de porter 4 500 boîtes sur la côte ouest-africaine. Quelques années plus tard, MSC ouvrait un service de transbordement à Lomé avec un porte-conteneurs de 6 500 équivalents vingt pieds (EVP). Aujourd'hui, la compagnie met en ligne des navires d'une capacité de 13 000 EVP. Toujours mieux que de les mettre à la casse.

Au manque à gagner qu'impliquent ces surcapacités en temps de chute des prix s'ajoute « l'effet des incertitudes géopolitiques », précise Mukhisa Kituyi, le secrétaire général de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced). Le doublement du canal de Suez,

dans l'environnement tendu du Moyen-Orient, provoque par exemple des surcoûts en matière d'assurance qui plombent un peu plus les comptes des armateurs. Avec un tarif de passage estimé à 800 000 dollars (environ 754 000 euros) pour un porte-conteneurs, beaucoup d'opérateurs cherchent des solutions de contournement.

Le passage par le cap de Bonne-Espérance pourrait redevenir d'actualité, mais son trop long temps de transit demeure un handicap. Surtout avec le développement, sur le continent, de liaisons terrestres (notamment ferroviaires) qui, à terme, devraient présenter une alternative au tout-maritime. En plus de détourner une partie des trafics transcontinentaux, ces lignes de vie pourraient, dans un futur plus lointain, détourner des côtes les tonnages d'un commerce intra-africain en devenir. La carte de la desserte maritime en serait redessinée en fonction des flux commerciaux entre les différentes zones d'intégration économique.

ARRIVÉE DE MÉGAPORTS

En attendant une telle redéfinition logistique, l'offre maritime pour l'Afrique est encore loin d'être excédentaire. Entre le déséquilibre récurrent des volumes importés et exportés – gonflé par le ralentissement des économies dépendantes des ressources naturelles – et l'explosion de la capacité des soutes, Drewry estime que le taux de chargement des navires « ne dépasse parfois pas 56 % ».

C'est à se demander si les compagnies gagnent encore de l'argent sur certaines escales. Et le phénomène pourrait s'amplifier. L'Afrique a encore d'énormes besoins. Mais, au rythme actuel, et à mesure que la concurrence s'intensifiera entre des compagnies leaders qui tentent de limiter leurs pertes et une meute de poursuivants exclus des sillons est-ouest par manque de moyens, l'offre pourrait bien dépasser la demande. Heureusement, le potentiel du continent semble ne pas devoir connaître de limite.

L'arrivée programmée de mégaports de nouvelle génération au Nigeria ou sur la côte orientale, en

“Le potentiel du continent africain semble ne pas devoir connaître de limite.”

Tanzanie et au Kenya, pourrait justifier la mobilisation de telles capacités. Sans oublier l'ouverture de lignes sur des voies encore inédites avec un marché aussi gigantesque que celui de l'Inde.

L'avenir s'annonce donc peut-être moins sombre qu'aujourd'hui, même si, concernant l'Afrique, il n'est certainement pas aussi prometteur que les armateurs veulent le croire. Ils sont de toute manière habitués aux incertitudes d'un secteur qui vit au rythme des soubresauts de l'économie mondiale et trouvent toujours les ressources nécessaires pour s'y adapter. Voir les anticiper. Tout est question de capacité.

SUEZ, UN CANAL QUI VOIT DOUBLE

Construit en à peine un an pour un investissement de 2,5 milliards de dollars (2,35 milliards d'euros), le nouveau canal de Suez a été inauguré en août 2015. Plus large, plus profond, il doit renforcer son rôle de porte incontournable entre l'Europe et l'Asie, sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde. « En 2015, les porte-conteneurs sont devenus dominants, avec 5 941 unités pour un total de 17 483 bateaux. Sur 4 millions d'équivalents vingt pieds ayant transité par le canal en 2015, les trois quarts proviennent d'Extrême-Orient. Aujourd'hui, tous les navires marchands, hormis les plus grands vraquiers et les plus gros pétroliers, peuvent emprunter Suez »,

rappelle l'expert Yann Alix dans l'ouvrage *Histoires courtes maritimes et portuaires* (Ed. EMS, mai 2016).

De gigantesques travaux d'élargissement et d'approfondissement ont été effectués sur 37 des 193 km de l'ouvrage et une voie parallèle de 35 km a été réalisée. L'Égypte table sur un doublement du trafic d'ici à 2023 : de 49 à 97 navires par jour, alors que le temps d'attente a été réduit de dix-huit à onze heures. Les revenus devraient atteindre 13,2 milliards de dollars par an, contre 5,3 milliards aujourd'hui. Contribuant à 20 % du budget de l'État, ils soutiendront une économie actuellement en berne. ■

RÉFÉRENCES

Yann Alix,
*Histoires courtes maritimes
et portuaires*, Éditions
EMS, mai 2016



La maîtrise de l'hinterland, clé de voûte du versant terrestre

Par Patrick Claes, cofondateur de Vecturis et directeur général de la Setrag

La bonne connexion des ports avec leur hinterland est l'un des facteurs clés de la croissance et du désenclavement des territoires en Afrique. Avec leurs avantages respectifs, rail et route se concurrencent pour irriguer le continent en lien avec les infrastructures portuaires.

DÉCLIN ET RÉHABILITATION PROGRESSIVE DU RAIL EN AFRIQUE

Si nous remontons dans le passé, la plupart des mises en concession, ou affermage, des réseaux ferroviaires africains – donc la mise en place de partenariats public-privé – ont débuté à la fin des années 1990. Depuis les indépendances en Afrique, nous assistons à une dégradation progressive du système ferroviaire, auquel est venu se substituer la route. Le transport routier s'est ainsi développé parce que le rail n'était pas performant et que son schéma d'exploitation n'était plus adapté aux attentes de la clientèle.

Cela s'est répercuté au niveau des ports, en entraînant la suppression des accès du rail aux quais ou aux magasins d'entreposage. Lorsque ces chemins de fer ont été mis en concession, nous nous sommes aperçus dans certains

ports, notamment à Tamatave (Madagascar) ou à Douala (Cameroun), que le rail avait tout simplement été supprimé des installations. Il a alors fallu négocier avec les autorités portuaires pour installer de nouvelles voies et, surtout, pouvoir s'embrancher aux nouveaux terminaux à conteneurs. Ce qui a été rendu possible aux environs des années 2000.

Aujourd'hui, le chemin de fer fait de nouveau partie du paysage portuaire en Afrique. Si, par endroits, le réseau ferré est encore marginalisé, comme à Lagos (Nigéria), il a désormais repris sa place et, dans la plupart des cas, est devenu un acteur incontournable. Au Gabon par exemple, où le trafic routier est peu développé du fait de l'état des routes, près de 95 % du trafic de marchandises entre Libreville et Franceville est assuré par le chemin de fer.

RAIL ET ROUTE : UNE CONCURRENCE HISTORIQUE

REPÈRES VECTURIS

Constituée en 2006, la société Vecturis a son siège en Belgique. Spécialisé dans le secteur ferroviaire, Vecturis est opérateur de la société concessionnaire du réseau ferroviaire de Madagascar (Madarail) et a été opérateur de la compagnie Transrail (Sénégal-Mali). Vecturis conduit en outre une mission de gestion et de stabilisation de la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC). Enfin, le groupe est impliqué dans plusieurs projets en phase de développement en Afrique.

Aujourd'hui, un client qui importe un conteneur souhaite que celui-ci soit rapidement dédouané et qu'il lui soit mis à disposition dans les délais les plus brefs et au moindre coût. L'avantage du transport routier tient évidemment au fait qu'un conteneur peut être livré directement chez le client, ce qui n'est pas le cas pour le ferroviaire. Le rail, quant à lui, est plus approprié pour les acheminements de longue distance (au minimum 250 kilomètres) et peut mettre à disposition des terminaux portuaires 30 à 50 wagons qui

sont chargés par des transitaires en fonction des réservations. Une fois chargé, le train se dirige en bout de ligne en direction d'un port sec – ou port intérieur – où les conteneurs sont déchargés puis repris par la route.

Pour autant, le transport ferroviaire offre davantage de sécurité pour les marchandises convoyées, en particulier pour le trafic transfrontalier comme entre le Cameroun et le Tchad ou la Centrafrique. En effet, lorsqu'un conteneur est chargé sur un



wagon, il y a de fortes probabilités qu'il ne le quitte pas avant d'arriver à destination. Sans compter que l'on assiste rarement au pillage de conteneurs transportés par chemin de fer. Par la route, on peut donner une destination à un conteneur, mais le chauffeur pourra emprunter un autre itinéraire, se faire arrêter pour des motifs divers et payer des frais de route non prévus au départ. Le rail, enfin, offre des avantages en

termes de pollution moindre mais également de coûts, puisqu'un train peut transporter 2 000 à 3 000 tonnes là où un camion ne charge qu'un ou deux conteneurs au maximum.

“ Depuis dix ans, l'Afrique a connu de nettes améliorations sur le plan documentaire. ”

LE DÉDOUANEMENT HORS DU PORT : L'UN DES PRINCIPAUX AVANTAGES DU FERROVIAIRE

Dans un climat où les grands ports africains sont en concurrence pour attirer les flux de marchandises, la facilitation des démarches administratives joue un rôle important. Depuis les dix dernières années, l'Afrique a connu de très nettes améliorations sur le plan documentaire, facilitées par la conteneurisation croissante. Les conteneurs jouissent d'une traçabilité, depuis le départ jusqu'à l'arrivée chez un client, la marchandise transportée ainsi que son poids étant identifiés. Ceci permet au transitaire de disposer de toute la documentation administrative nécessaire afin d'entamer les démarches douanières, et ce avant même l'arrivée du bateau.

Par rapport au transport routier, le transport ferroviaire permet de réduire le stationnement des

conteneurs dans le port et d'éviter l'engorgement de celui-ci. Quand 30 à 50 camions, qui transportent chacun un ou deux conteneurs, attendent en file d'être scannés au port, le temps d'attente est bien supérieur à une rame de wagons chargés qui passe d'un coup sous le scanner. Prenons également l'exemple du port de Tamatave à Madagascar, où on procède au transport ferroviaire de conteneurs sous régime douanier suspensif : le dédouanement se fait à destination, soit environ 400 kilomètres plus loin. Par rapport au transport routier, on raccourcit ainsi le temps de stationnement de la marchandise sur le port à deux ou trois jours au maximum, avant que celle-ci ne soit embarquée pour Antananarivo où les opérations de dédouanement peuvent s'effectuer.

HAUSSE DE LA CONTENEURISATION, LA CARTE À JOUER DU RAIL AFRICAÎN

La conteneurisation des échanges maritimes est une tendance lourde en Afrique. Rien que pour le chemin de fer, près de 90 % des volumes de marchandises du continent sont aujourd'hui convoyés par conteneurs, depuis un port vers l'intérieur des terres.

Seuls les engins de génie civil, les grosses machines-outils ou encore certaines marchan-

dises en vrac comme le ciment ou le blé – qui sont stockées dans des silos avant d'être progressivement expédiées en fonction des besoins vers les grands centres de consommation de l'hinterland – ne peuvent être acheminés par conteneurs. S'appuyant sur des wagons adaptés, le transport du vrac n'est opéré par voie ferroviaire que si le marché existe et que des investissements spécifiques sont réalisés.

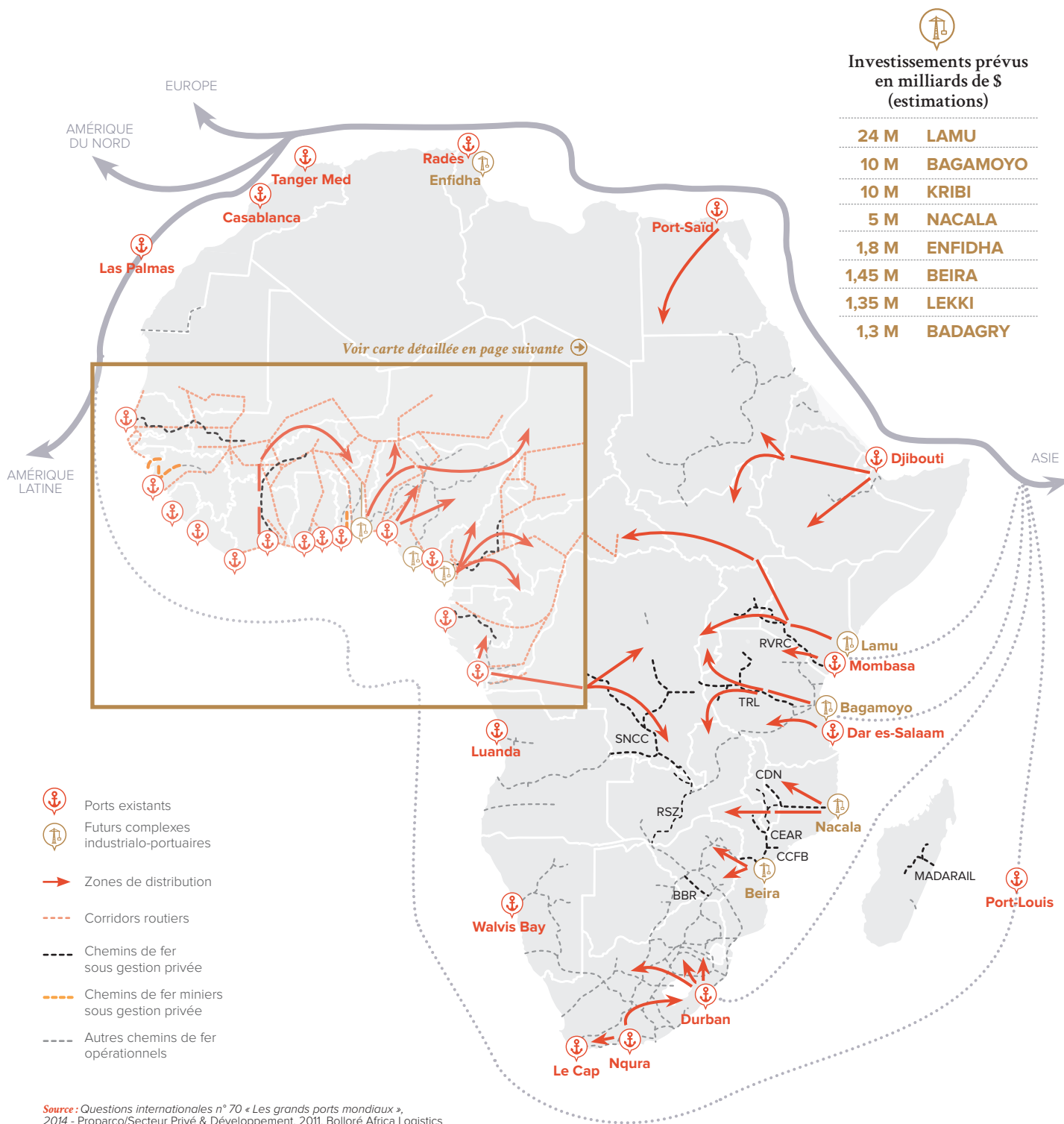
LE RÔLE DU FERROVIAIRE DANS LA CONNEXION PORT-HINTERLAND

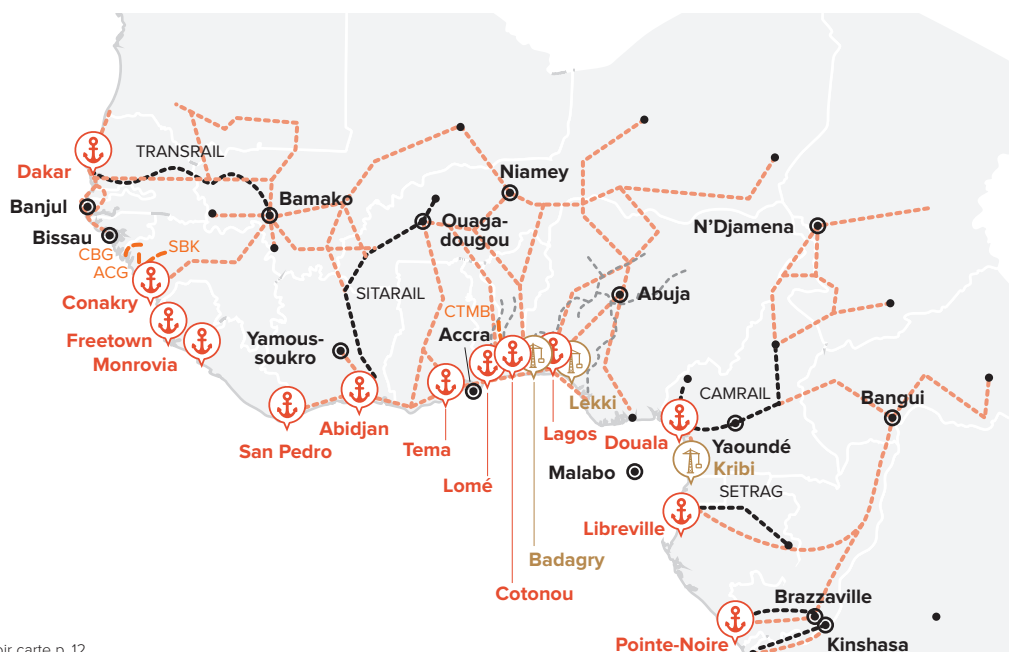
La capacité des ports à desservir correctement les grands centres de consommation mais également les zones intérieures enclavées est un élément important. Dans ce domaine, le rôle du secteur ferroviaire est essentiel car pour les

pays sans accès à une façade littorale comme le Mali ou le Burkina Faso, pouvoir compter sur un pays voisin avec un port et un chemin de fer performants ne peut être que bénéfique en termes de coût et de rapidité d'acheminement. →



➔ Les points d'entrée dans l'hinterland





Légende et sources : voir carte p. 12.

L'opportunité d'un raccordement au port par voie ferroviaire dépend fondamentalement de l'endroit où sont situés les grands centres de consommation. Dans le cas du Cameroun, la distance entre le port de Douala et la capitale étant relativement faible, le transport de conteneurs par voie ferroviaire jusqu'à Yaoundé est marginal par rapport à la route, alors qu'il est beaucoup plus développé pour les trajets plus longs vers l'hinterland (Tchad et Centrafrique). Au Gabon, le principal centre de consommation se trouve à proximité immédiate

du port, à Libreville, dont l'approvisionnement ne repose donc pas sur le chemin de fer, tandis que l'hinterland et Franceville reçoivent les conteneurs par le train. En République démocratique du Congo (RDC), l'approvisionnement du gros centre de consommation de Lubumbashi, dans la province du Katanga, repose sur du trafic conteneurisé qui provient soit de ports sud-africains, namibiens ou mozambicains, soit de la « voie nationale » qui emprunte les fleuves Congo et Kasai jusqu'à Ilebo avant de reprendre la voie ferrée.

QUEL AVENIR POUR LE RAIL EN AFRIQUE ?

Aujourd'hui, les développements portuaires en Afrique intègrent partout la dimension ferroviaire. En Éthiopie, une nouvelle ligne ferroviaire a vu le jour, fin 2016, pour relier Addis Abeba au port de Djibouti. En Angola, le port de Lobito a été complètement remis à neuf avec la construction d'un nouveau terminal ferroviaire et le chemin de fer de Benguela a été reconstruit pour relier la République démocratique du Congo (RDC). Le Kenya et l'Ouganda, de leur côté, sont liés par un chemin de fer binational qui fonctionne très bien.

Malgré cette dynamique, les défis auxquels doit faire face le rail africain sont encore nombreux et

les pistes d'amélioration ne concernent pas seulement la création de nouvelles infrastructures ou de nouveaux équipements. L'avenir du chemin de fer en Afrique se joue également dans une bonne interface entre les opérateurs portuaires et ferroviaires, qui dépend notamment de la qualité des services rendus par les transitaires au niveau douanier. Dans le même mouvement, pour se développer, le chemin de fer doit viser à ouvrir son offre à un large éventail de clients, pour éviter que son activité ne soit captive d'un nombre limité d'opérateurs portuaires qui mobiliseraient prioritairement les capacités de transport. ■



Des outils juridiques au service du développement des ports africains

👤 Clément Seka Aba, docteur en droit spécialisé dans les affaires maritimes et portuaires, Ebiele & Associés

Relevant essentiellement des régimes de la concession et de l'autorisation, les outils juridiques qui organisent les partenariats public-privé du secteur portuaire africain sont parfois inadaptés. Ils doivent donc évoluer pour mieux prendre en compte les attentes des opérateurs privés en termes de stabilité et de sécurité. En particulier, une meilleure application des règles de concurrence et un assouplissement du droit de la domanialité publique favoriseraient certainement les investissements privés.

Les politiques de développement considèrent, aujourd'hui encore, les ports maritimes comme des infrastructures de transport essentielles, qui conditionnent l'émergence économique des pays africains (Daudet, 2014). La raison en est simple : plus de 80 % du commerce extérieur de ces pays – y compris ceux dépourvus de façade maritime – transite par les ports.

Le secteur est d'ailleurs en pleine mutation. Une nouvelle gouvernance entrepreneuriale se met en place dans les ports maritimes africains et les stratégies de développement des autorités portuaires s'appuient désormais sur des équipements performants, sur la réactivité commerciale, la culture du résultat et sur une gestion transparente. De façon croissante, les ports maritimes africains prennent non seulement en compte les exigences des opérateurs du transport multimodal mais les invitent aussi à participer à des partenariats

techniques, économiques et financiers. Ainsi, les autorités portuaires d'Abidjan, de Kribi, de Dakar, de Conakry, de Pointe-Noire, de Tanger-Méditerranée ou de San Pedro, délèguent désormais à des opérateurs privés leurs activités de manutention, de stockage et plus largement, l'exploitation des terminaux.

Les partenariats public-privé (PPP) qui organisent ces délégations de mission reposent sur une pluralité d'instruments juridiques. Mais en Afrique, la sécurité juridique des affaires n'est pas toujours garantie¹, alors qu'elle est un préalable indispensable au développement économique des ports. De plus, les outils juridiques sur lesquels reposent les PPP doivent être adaptés aux nouveaux enjeux (juridiques, économiques et politiques) et à la modernisation en cours du secteur.

1 ▶ Comme le montre, par exemple, la résiliation par décret du Président de la République de Guinée, le 8 mars 2011, de la convention de mise en concession du terminal à conteneurs du port autonome de Conakry, initialement accordée à Getma International.



CONCESSIONS ET AUTORISATIONS, LES INSTRUMENTS JURIDIQUES DES PPP

Les instruments juridiques traditionnels qui ont contribué à la réussite des PPP dans les ports africains relèvent essentiellement du régime de la concession et de celui de l'autorisation. La concession portuaire est une convention qui a pour objet l'externalisation d'une mission globale, impliquant l'occupation et l'exploitation d'un espace du domaine public portuaire (DPP). Cette concession est établie au profit d'un partenaire privé et concerne le plus souvent l'exploitation d'un terminal portuaire ou d'un outillage public portuaire. Les parties signataires de conventions d'exploitation d'un terminal portuaire (CET) se réfèrent souvent à un modèle de convention dit « *Build, Operate, Transfer* » (ou BOT), qui permet l'externalisation de tout un service public portuaire, de la conception d'un projet à son exploitation, en passant par son financement et la construction. Ce type de convention permet de concilier à la fois les attentes des administrations portuaires (désireuses d'externaliser des missions globales), des opérateurs privés (souhaitant rentabiliser leurs investissements) et des bailleurs de fonds institutionnels qui souhaitent mettre le dynamisme des partenaires privés au service de l'intérêt général. La convention de concession d'outillage public portuaire vise, elle, à déléguer à un partenaire privé l'exploitation de hangars, d'installations de stockage d'hydrocarbures, de postes d'accostage, de silos céréaliers, etc. Le partenaire privé réalise le plus souvent des travaux, même mineurs, avec pour effet d'occuper privativement le DPP. Cette convention de concession est alors qualifiée de délégation de service public jumelée à concession domaniale.

En parallèle du régime de la concession existe celui de l'autorisation : toute utilisation privative du domaine public portuaire est soumise à l'obtention préalable d'une autorisation

“ Les outils juridiques sur lesquels reposent les PPP doivent être adaptés aux nouveaux enjeux et à la modernisation en cours du secteur. ”

d'occupation délivrée par l'autorité portuaire. Les autorités peuvent donc accorder, selon les cas, une autorisation d'occupation temporaire (AOT), une autorisation conventionnelle portant occupation du domaine public ou bien une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public. En règle générale, les autorités portuaires accordent de simples AOT pour les occupations privatives de courte durée qui ne nécessitent pas d'investissements importants – cela peut être le cas, par exemple, pour des activités de restauration sur le domaine public portuaire à l'intention des dockers. En revanche, lorsque ces occupations privatives nécessitent de lourds capitaux et la réalisation d'importants travaux, il peut être nécessaire d'établir une autorisation conventionnelle d'occupation du domaine public, une concession domaniale ou une concession de voirie. Cette convention de concession est de longue durée et l'autorité portuaire accepte de donner des assurances de stabilité aux opérateurs.

Ces instruments juridiques sont les supports traditionnels des PPP. Ils contribuent à la valorisation des espaces portuaires et à la modernisation des services publics et participent donc à l'évolution et au développement des ports africains – qui tendent à devenir rentables et performants. Pour autant, ces instruments juridiques doivent s'adapter aux nouveaux enjeux qui s'imposent à la collaboration entre secteurs public et privé. ➔

REPÈRES EBIELE & ASSOCIÉS

Le cabinet d'avocats Ebiele & Associés, à vocation internationale, intervient en conseil et en contentieux pour des clients ivoiriens et étrangers depuis Abidjan et, souvent, en collaboration avec des partenaires des barreaux de Paris et de New-York.

Les associés du cabinet ont développé au fil des années une connaissance particulière et transversale dans les principales matières du droit des affaires : droit de l'Ohada, droit des transports, droit maritime, droit portuaire et aéroportuaire, droit du commerce international, droit des assurances et risques industriels, droit de la concurrence, droit immobilier et construction, droit social, droit de la commande publique.



NÉCESSAIRE MUTATION DES INSTRUMENTS JURIDIQUES

“La précarité des autorisations d’occupation du domaine public portuaire semble bien peu adaptée aux partenariats avec le secteur privé.”

Les instruments juridiques traditionnels sont en effet restés le reflet d’un discours issu du droit colonial. Or, l’adoption de nouvelles politiques de gouvernance des ports africains, dans un contexte marqué par la gestion entrepreneuriale et la logique concurrentielle, exige une mutation de ces outils pour répondre aux nouvelles aspirations des investisseurs privés – qui demandent désormais que leurs investissements soient sécurisés.

Les qualifications juridiques des outils traditionnels qui ont permis le succès des PPP sont parfois inadaptées, comme le montre par exemple la convention de concession du deuxième terminal à conteneurs du port d’Abidjan. La qualification retenue – une « concession de service public » – va à l’encontre des standards internationaux de la gestion moderne des ports. Certes, par le passé, l’exercice de la manutention relevait du service public car il était effectué à l’aide d’outillages publics ; mais à présent, les opérateurs internationaux offrent des prestations

identiques en utilisant des outillages privés. Le choix effectué par l’autorité portuaire d’Abidjan s’inscrit donc à contre-courant de l’exploitation internationale des terminaux portuaires.

Aussi, faut-il noter que la précarité des autorisations d’occupation du domaine public portuaire semble bien peu adaptée aux partenariats avec le secteur privé. Le discours juridique portant sur les ports africains considère la « précarité » des occupations privatives du domaine public portuaire comme l’un des principes essentiels du régime de la domanialité. L’administration portuaire peut ainsi mettre fin, à tout moment, à l’occupation privative du domaine public, par décision unilatérale, en l’absence même d’une faute de l’occupant. Cela ne semble pas conciliable avec la logique partenariale, fondée sur des garanties juridiques solides offertes aux investisseurs.

D’ailleurs, les pratiques évoluent. En Côte d’Ivoire, par exemple, les investisseurs privés ont des droits réels leur permettant de fournir des garanties à leurs prêteurs. La propriété des ouvrages qu’ils édifient sur le DPP leur est reconnue. Mais malgré ces progrès, les opérateurs portuaires estiment qu’au regard de l’importance des capitaux investis dans les ports, leur protection sur le domaine public demeure encore bien fragile.

RÉFÉRENCES

Daudet, B., 2014. Les villes portuaires subsahariennes : enjeu(x) de croissance(s). *Questions internationales – Les grands ports mondiaux*, n° 70, pp. 85 à 89.

MLTC/CATRAM, 2013. Rapport final Étude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l’Ouest et du Centre.

Ndendé, M., 2013. Les pays africains doivent se doter de législations portuaires adaptées. *Jeune Afrique*, 8 août. Disponible sur Internet : www.jeuneafrique.com/17870/economie/les-pays-africains-doivent-se-doter-de-l-gislations-portuaires-adapt-es/

Rézenthel, R., 2001. Vers une meilleure protection contre la précarité de l’occupation du domaine public. *AJDA*, 2001, p. 1025.

AJUSTER LES RAPPORTS ENTRE POUVOIRS PUBLICS ET OPÉRATEURS PRIVÉS

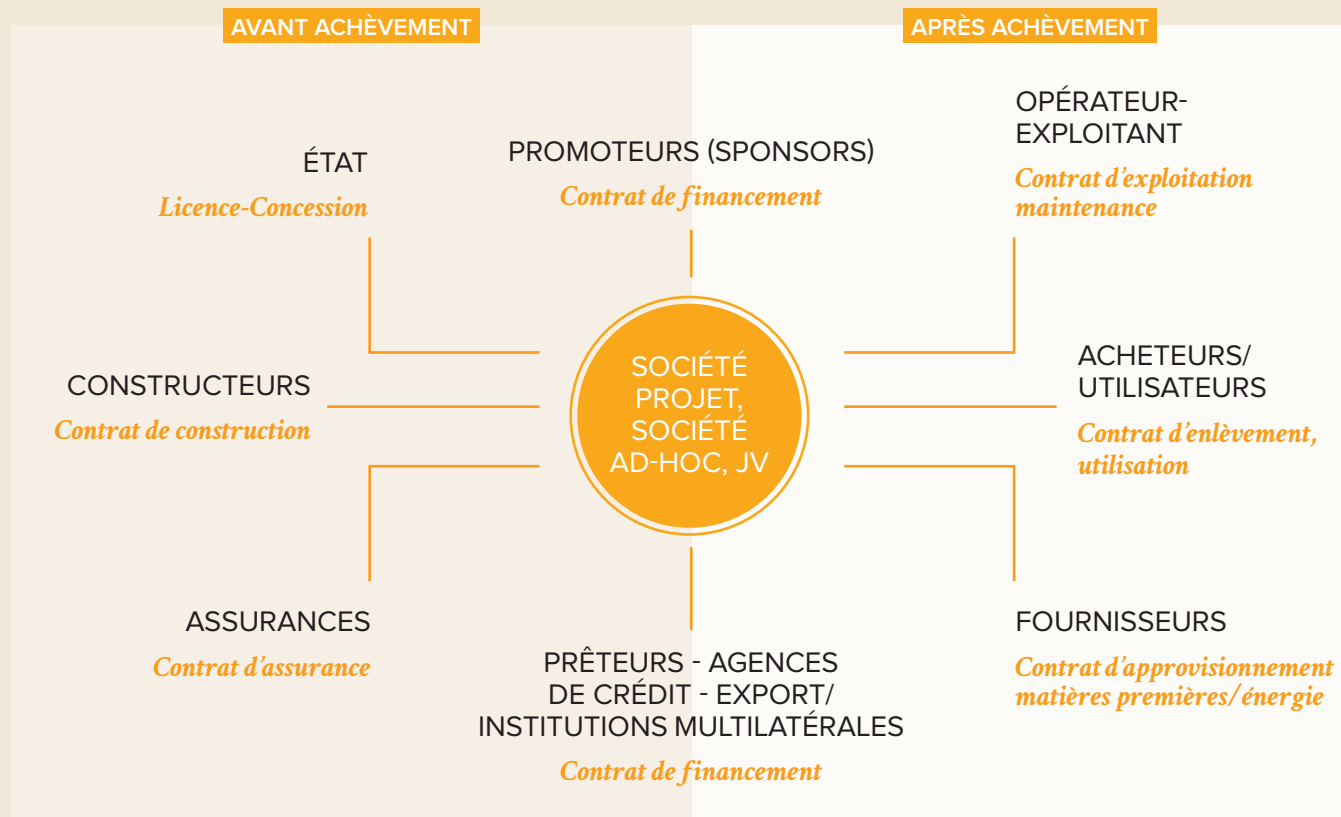
Nombreux sont les rapports économiques (voir par exemple MLTC/CATRAM, 2013) qui continuent d’affirmer que le développement des ports maritimes est indispensable à l’émergence des pays africains. Un ajustement des rapports entre les pouvoirs publics et les opérateurs portuaires est nécessaire, eu égard au rôle croissant du secteur privé dans l’activité et la gestion des ports. En effet, « l’occupation du domaine public n’intervient pas dans le seul intérêt des occupants. La collectivité gestionnaire profite également de la valorisation

que ceux-ci apportent par leurs investissements et par les activités qu’ils y exercent. Les intérêts sont réciproques. » (Rézenthel, 2001).

La modernisation de la gouvernance des ports africains impose donc la mutation des outils juridiques qui articulent les partenariats public-privé. « Ces contrats doivent être obligatoirement soumis à un régime équilibré et minutieusement réglementé, ainsi qu’à un cahier des charges fixant clairement les droits et obligations de chacun » (Ndendé, 2013).



⊕ Schéma contractuel type en financement de projet



Source : Agence Française de Développement (AFD) / Proparco

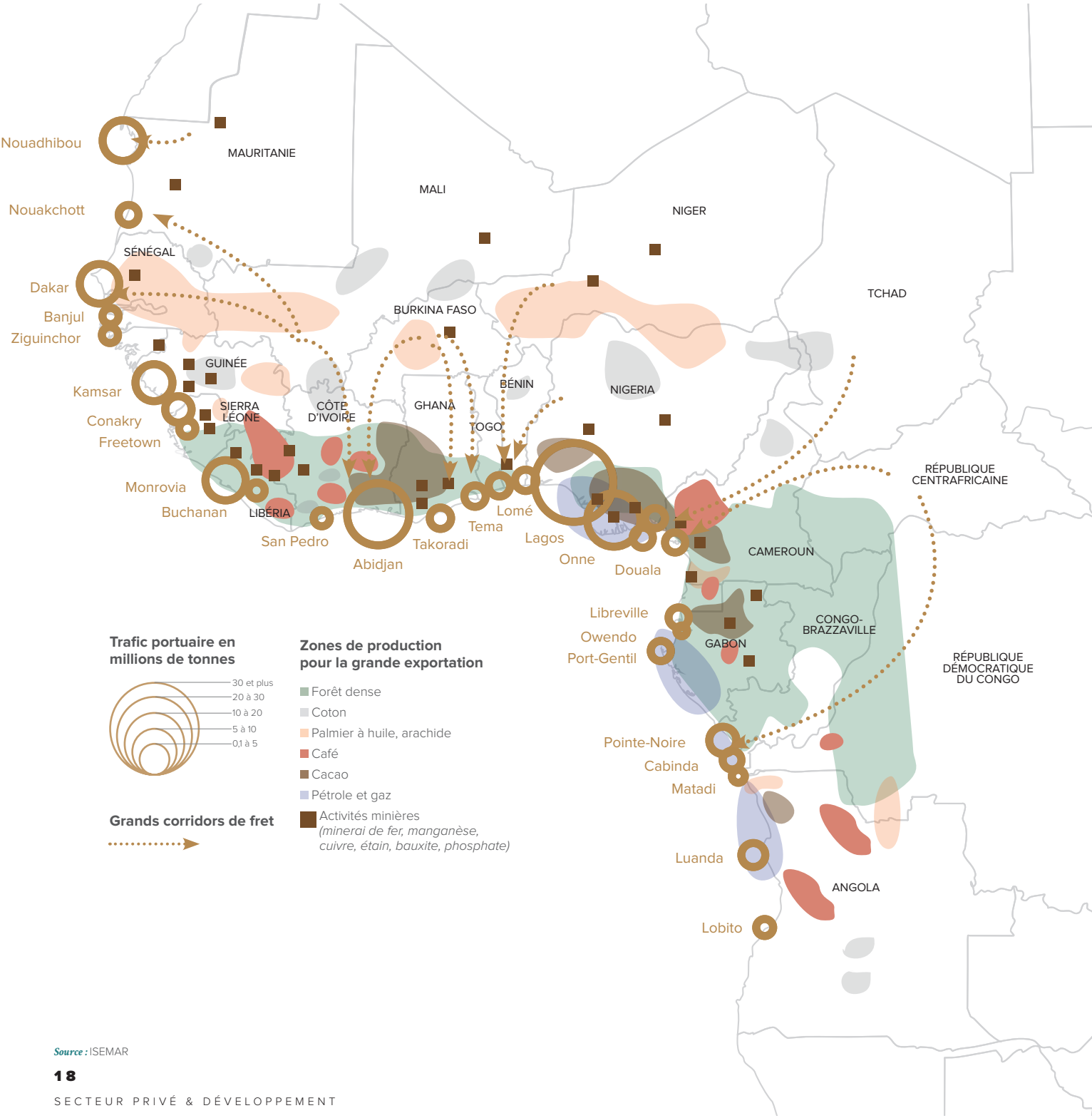
Il faut appliquer pleinement les règles de la concurrence dans le choix des opérateurs privés et remettre en cause la précarité qui entoure, dans de nombreux ports africains, les autorisations d'occupation privative des espaces domaniaux. Plus précisément, trois recommandations peuvent être formulées. Le droit de la domanialité publique, tout d'abord, doit s'adapter au contexte spécifique des économies africaines et favoriser leur participation au commerce maritime mondial. En effet, il faut admettre que certaines dépendances domaniales ayant une vocation économique prépondérante (comme les ports maritimes) doivent faire l'objet d'une protection juridique plus souple et plus dynamique, favorable aux partenaires privés. Ces dépendances doivent être affranchies des règles qui privilégient le gestionnaire du port

“La modernisation de la gouvernance des ports africains impose la mutation des outils juridiques qui articulent les partenariats public-privé.”

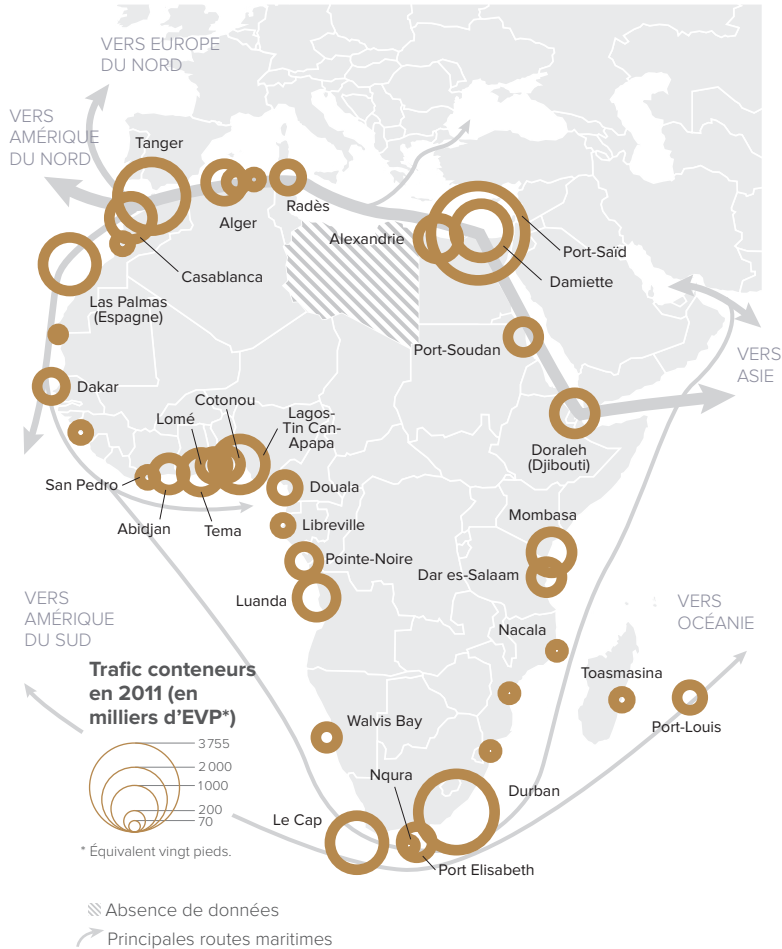
et pénalisent les investisseurs privés sans justification juridique véritable. Par ailleurs, rien n'interdit aux gestionnaires des ports africains de proposer des contrats *sui generis*, adaptés aux besoins de leurs zones portuaires, dans le respect des règles de la domanialité publique. Enfin, les gestionnaires peuvent envisager le déclassement de parcelles domaniales en vue de permettre des implantations industrielles ; ces accords peuvent prendre la forme de contrats de droit privé, comme les baux à construction. ■

Les ports en Afrique

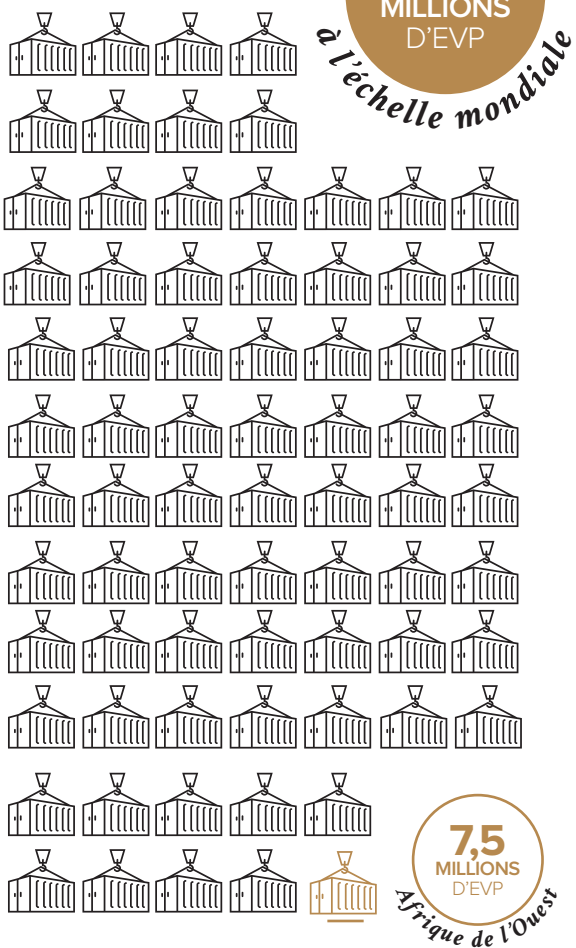
Organisation portuaire en Afrique de l'Ouest : évacuer les matières premières et irriguer les pays enclavés ▼



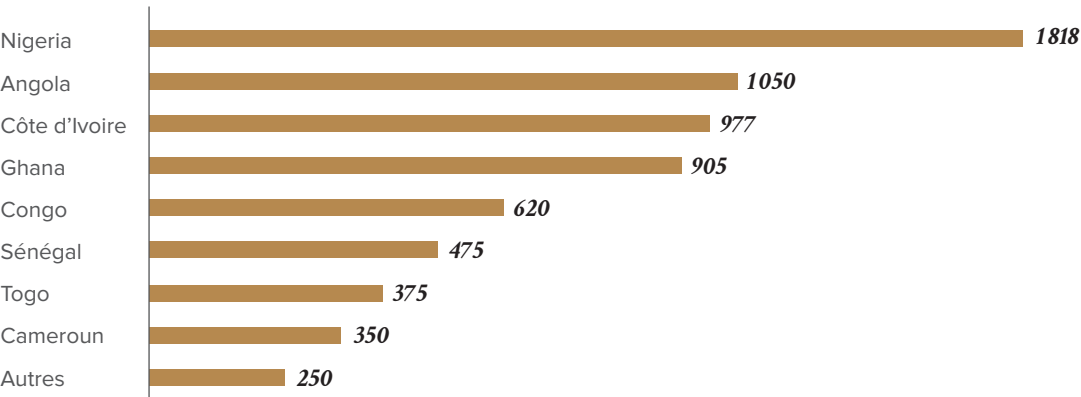
Trafic des conteneurs en 2011 (en milliers d'EVP) ▼



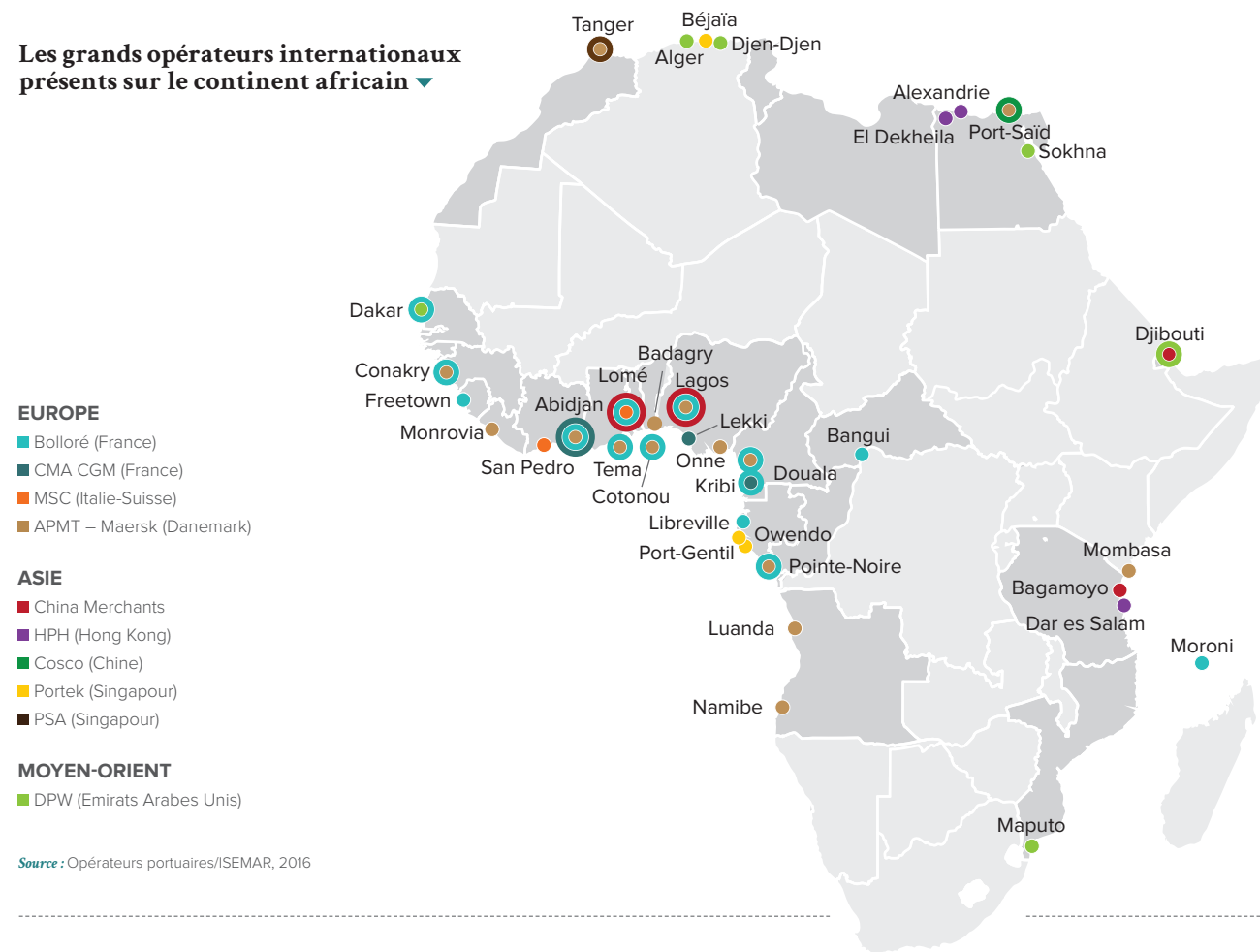
Le trafic conteneurisé à l'échelle mondiale en 2014 ▼



Le trafic conteneurisé à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest en 2014 (en milliers de conteneurs/EVP)* ▼

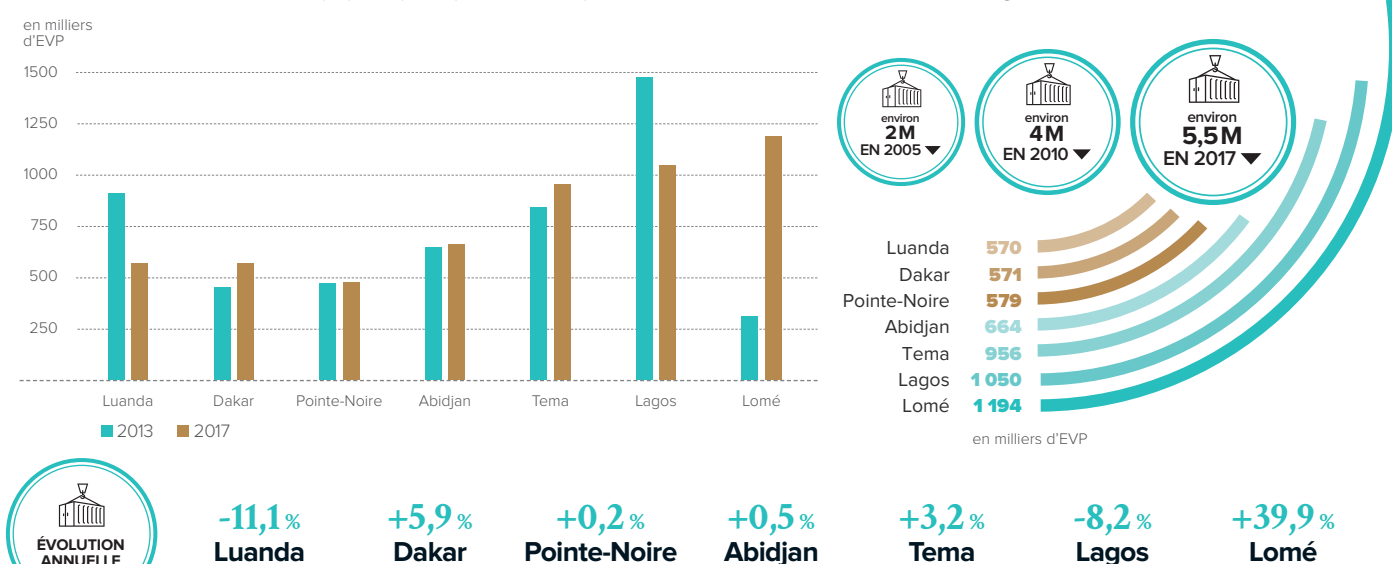


Les grands opérateurs internationaux présents sur le continent africain ▼



Marché des conteneurs dans les sept principaux ports d'Afrique de l'Ouest : une recomposition rapide ▼

Pris dans leur ensemble, les sept principaux ports traitent plus des 2/3 du trafic conteneurisé de la région.

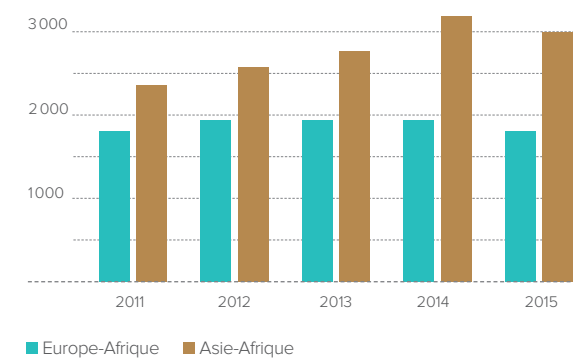


Source : Drewry, 2015 ; Dynamar, 2018.

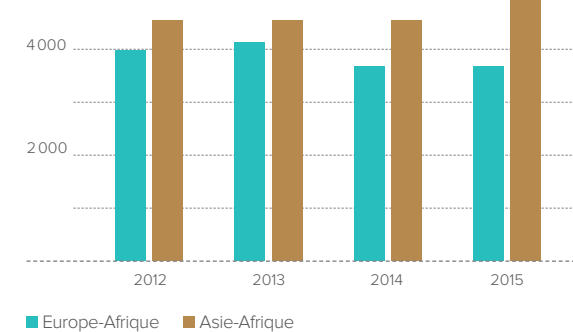
Taille des navires de commerce transitant vers l'Afrique de l'Ouest (en EVP) ▼

Ces dernières années, l'Afrique de l'Ouest a vu arriver des navires d'une taille plus importante mais, pour l'instant, ceux-ci ne circulent que sur les axes Afrique-Asie.

Taille moyenne

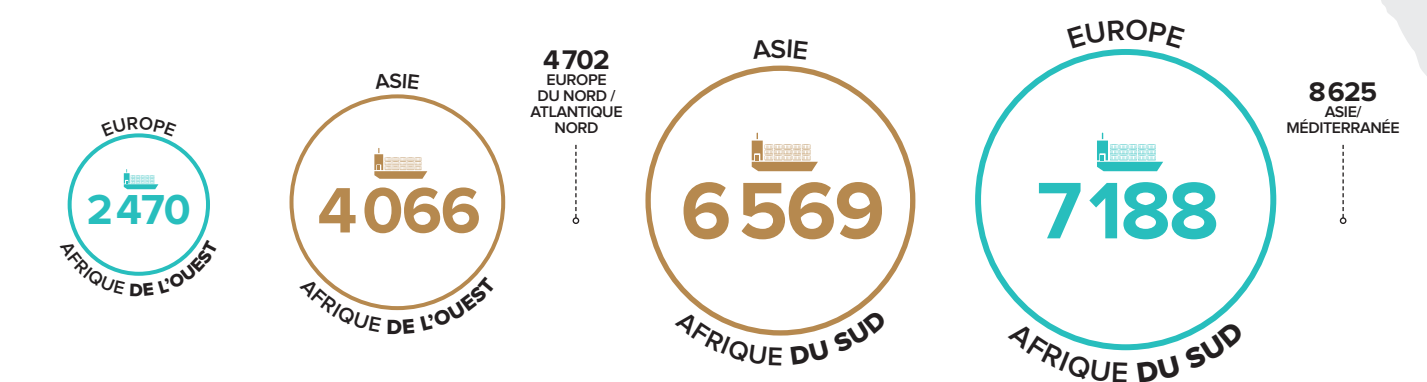


Taille maximale



Source : Drewry Maritime Research, 2015

Taille moyenne des navires sur différents axes intercontinentaux (en conteneurs/EVP) ▼

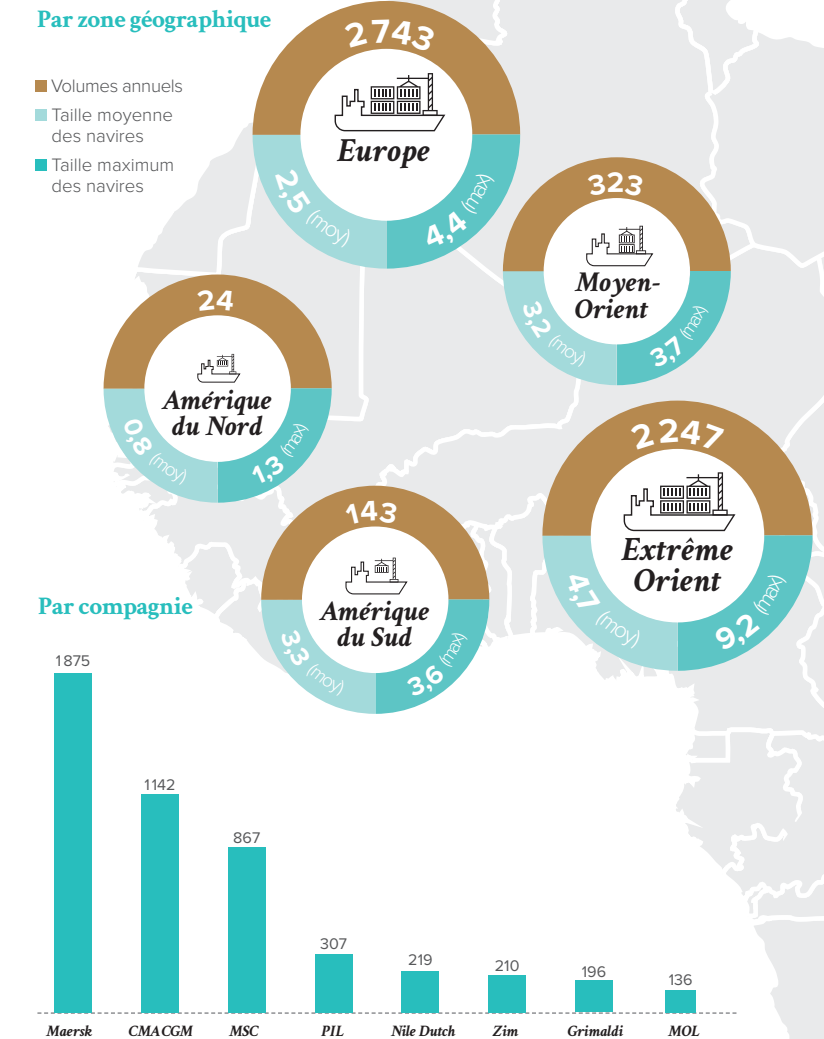


Source : Drewry Maritime Research, 2015

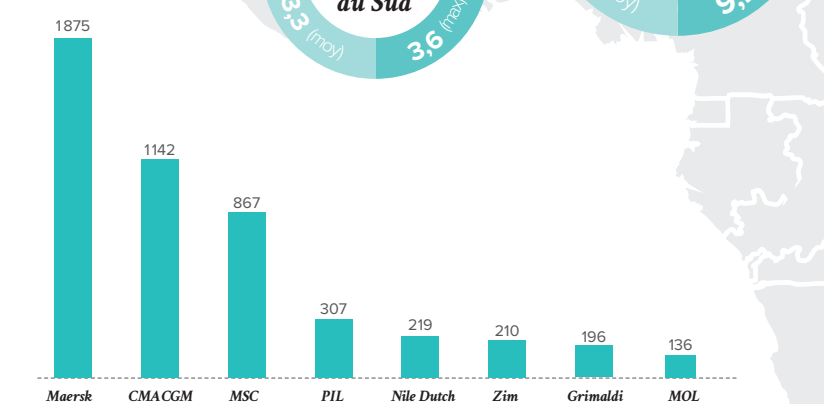
Trafic maritime avec l'Afrique de l'Ouest, en juillet 2015 (en milliers d'EVP) ▼

Par zone géographique

■ Volumes annuels
■ Taille moyenne des navires
■ Taille maximum des navires



Par compagnie



Source : Drewry Maritime Advisors, 2015

L'insertion des ports africains dans les flux mondiaux : atouts et faiblesses

🔗 Gilbert Meyer, expert en économie portuaire et maritime, Catram

Hausse de la conteneurisation des échanges, évolution des infrastructures, multiplication des projets d'envergures... Depuis une vingtaine d'années, les ports africains connaissent un réel dynamisme. Pour autant, les freins qui entravent leur développement sont nombreux et les infrastructures portuaires ont encore beaucoup à faire pour s'aligner sur les standards internationaux.

REPÈRES

CATRAM CONSULTANTS

Le cabinet de conseil Catram Consultants a été créé en 1982. Il a aujourd'hui rejoint le groupe Inddigo. Il conduit toutes sortes d'études économiques relatives aux ports et à leur aménagement (études de faisabilité, schémas directeurs, études de marché, tarification, etc.), aux transports maritimes, fluviaux et ferroviaires. Présent en France, Catram Consultants possède également une forte activité internationale, principalement axée sur les pays d'Afrique francophone.

En 2011, quelque 2,63 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) ont été acheminés vers les ports de la côte ouest-africaine, dont 0,705 million depuis l'Europe du Nord et 1,925 million depuis l'Asie. En 2014, ces chiffres sont passés à 3,313 millions d'EVP, soit une hausse de 26 % en trois ans. Bien qu'important, ce chiffre doit être repositionné dans le contexte plus global de la conteneurisation du commerce mondial : en 2015, environ 630 millions d'EVP ont été échangés sur la planète. Néanmoins, l'augmentation des tonnages dans les grands ports d'Afrique de l'Ouest – +134 % de croissance entre 2009 et 2014 pour le port de Lagos ; +100 % pour le port de Pointe-Noire (ISEMAR, 2016) – témoigne d'un réel dynamisme.

Cet envol de la conteneurisation en Afrique a été permis, par la croissance des économies et par une modernisation des ports et notamment les mises en concession portuaires survenues ces dernières années. Celles-ci ont grandement amélioré les capacités techniques des ports : nous avons vu apparaître des grues mobiles ou des portiques, permettant une nette accélération de la manutention. Il y a 25 ans par exemple, les rendements sans outillage de quai étaient de l'ordre de quatre ou cinq conteneurs traités par heure et par équipe, alors qu'aujourd'hui ces rendements atteignent une quinzaine de conteneurs en moyenne. Malgré des progrès notables, les ports africains souffrent encore de nombreux maux qui tendent à entraver leur développement.

RÉFÉRENCES

ISEMAR, *Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains*. Note de synthèse n° 179, avril 2016. Disponible sur Internet : <http://www.wk-transport-logistique.fr/outils/upload/note-de-synthese-isemar-179-ports-africains.pdf>

Organisation mondiale du commerce (OMC), *Statistiques du commerce international*, 2015, p. 42. Disponible sur Internet : https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/its2015_f/its2015_f.pdf

AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE EN AFRIQUE

Depuis 20 ou 25 ans, les ports africains ont connu une forte croissance. Celle-ci a été rendue possible, entre autres, par la modernisation des équipements et des infrastructures, permise par l'intervention du secteur privé dans les investissements. Cela permet aujourd'hui d'avoir des outillages de quai et des taux de productivité plus proches de ceux que l'on retrouve sur le conti-

nent européen en matière de conteneurisation. Si l'Afrique reste un petit acteur du commerce international – les exportations mondiales de marchandises, en 2014, étaient de 3 % pour l'Afrique, 32 % pour l'Asie et 36,8 % pour l'Europe (OMC, 2015) – elle est néanmoins devenue un acteur incontournable et un passage obligé pour les grands armateurs internationaux.

Les ports de la côte ouest-africaine sont aujourd'hui largement fréquentés par les grands opérateurs de transport maritime. Au premier rang, on retrouve sans surprise les géants européens et leaders mondiaux que sont A.P. Moller-Maersk (Maersk), Mediterranean Shipping Company (MSC) et CMA CGM.

“Le regard des opérateurs en Afrique se tourne de plus en plus vers l'Asie.”

Ces derniers se doivent d'avoir une offre globale pour servir leurs clients et les accompagner sur tous les marchés.

RÉORIENTATION DES FLUX VERS L'ASIE

Le regard des opérateurs en Afrique se tourne aujourd'hui de plus en plus vers l'Asie, et plus spécifiquement vers la Chine. Cette dernière, pour répondre à ses énormes besoins en matières premières, au premier rang desquels les hydrocarbures, les minerais ou encore le caoutchouc, opère une stratégie de diversification de ses approvisionnements tous azimuts. L'Afrique figure parmi les priorités des investissements chinois, notamment par le biais des nombreux contrats d'infrastructures obtenus, le secteur portuaire faisant figure d'investissement prioritaire.

Le basculement des flux est aujourd'hui une réalité : il y a 20 ans, l'Europe tenait une place largement dominante en tant que destination privilégiée des importations et des exportations africaines ; aujourd'hui, l'Asie l'a supplantée – sans pour autant la

faire disparaître – en amenant le commerce extérieur des marchandises conteneurisées du continent africain à 40 % en direction de l'Europe (en moyenne), contre 60 % vers l'Asie, variant selon les ports.

Cette situation est assez facile à comprendre. Les exportations chinoises, qui dans le même temps ont pris leur essor, se composent essentiellement de produits de consommation à bas prix et le faible niveau de vie constaté en Afrique conduit *ipso facto* les marchés africains à privilégier ces marchandises. Mais ce n'est pas la seule explication et d'autres paramètres entrent en jeu, notamment le fait que la Chine s'installe de plus en plus comme une superpuissance économique et qu'à ce titre elle dispose d'une « force de frappe » financière et de moyens considérables ; elle est en mesure de proposer des types de financements que n'offrent pas d'autres pays.

MONOPOLES ET COÛTS ÉLEVÉS DES TARIFS PORTUAIRES

Les ports ont avant tout vocation à alimenter leur pays et les corridors de transit qui y sont reliés. Ces derniers sont multiples et visent à connecter les pays sans littoral qui n'ont pas d'accès direct aux ports : en Afrique de l'Ouest, c'est le cas du Mali, du Burkina Faso ou encore du Niger.

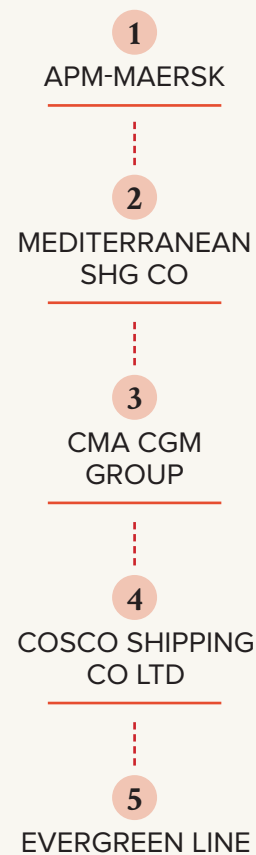
Aujourd'hui, le secteur portuaire d'Afrique de l'Ouest et du Centre fait face à un phénomène de concentration des acteurs, même si le jeu tend à s'ouvrir à de nouveaux entrants.

Ces problèmes de monopole se conjuguent à un manque de fluidité, de longues durées d'immobilisation des conteneurs (souvent près de 20 jours en moyenne), rendant les ports africains

très chers : si l'on en juge par les seuls terminaux à conteneurs, il est courant de constater des coûts de passage très fortement supérieurs aux coûts de passage connus en Europe (jusqu'à 1 500 euros pour la manutention, le stockage et la livraison locale, contre 250 à 300 euros en Europe).

Si l'absence de concurrence peut en partie expliquer la hausse des tarifs, ce n'est pas le seul facteur. Il faut garder en tête qu'historiquement, les pays francophones ont été un modèle pour les ports africains, avec un processus administratif souvent lourd et peu adapté. Jusqu'à une période récente, ils ont été opérés de façon fortement étatique. →

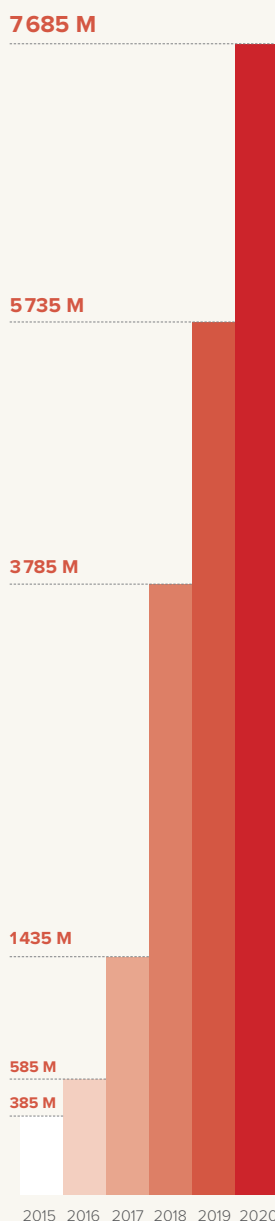
➔ Les cinq plus grands opérateurs mondiaux de porte-conteneurs



Source : Alphaliner – Top 100, 9 février 2017

➔ Augmentation des capacités prévues d'ici 2020 (en millions d'EVP)

Dès 2020, l'achèvement
des principaux projets
d'élargissement des grands
ports d'Afrique de l'Ouest
pourrait augmenter la
capacité totale de près de
20 millions d'EVP.



Source : Drewry Maritime Research, 2015

La multiplication des contrôles effectués à la sortie des ports par différents organismes étatiques et de sécurité, des infrastructures routières souvent saturées, alourdissent considérablement les délais de traitement et finalement le coût de passage portuaire en Afrique. De plus, les difficultés de communication par la route sont encore nombreuses : vétusté du réseau, routes dangereuses car source d'agressions, voire tout simplement absence de réseau, pénalisent la compétitivité des ports. Autant de facteurs qui entraînent des coûts et des délais de livraison extrêmement pénalisants, de l'ordre d'un conteneur par jour livré par camion, alors que le trajet se limite parfois à seulement une dizaine de kilomètres.

QUEL AVENIR POUR LES PORTS EN AFRIQUE ?

Si l'évolution des infrastructures portuaires du continent laisse entrevoir une amélioration, beaucoup de travail reste à effectuer pour espérer les voir rivaliser avec des ports aux standards internationaux.

Les ports africains semblent entrer dans un système à deux vitesses. Si l'on met de côté les ports d'Afrique du Nord – notamment Tanger Med, très bien implanté sur le détroit de Gibraltar – qui n'ont rien à voir avec les ports d'Afrique subsaharienne, il existe des infrastructures d'ancienne génération et d'autres sur le point d'augmenter largement leurs capacités, ou qui l'ont déjà fait. Ainsi, le port de Pointe-Noire (République du Congo) s'est équipé d'un quai de 15 mètres de profondeur pour accueillir des navires de plus gros tonnage ; deux nouveaux ports sont en projet à Lekki et Badagry (Nigeria) ; de nouveaux terminaux à conteneurs devraient voir le jour aux ports de Tema (Ghana) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Une rupture finira par s'opérer entre les ports ne pouvant recevoir que des navires de 10 mètres de tirant d'eau maximum, et les autres. Les pays qui seront desservis en priorité seront ceux qui auront développé des capacités d'accueil à fort tirant d'eau et aux performances techniques améliorées.

Les ports africains font face à un enjeu de taille : rester dans la course au gigantisme que mènent

Enfin, il faut également prendre en compte un facteur d'échelle pour expliquer ces tarifs élevés. En effet, les ports africains sont globalement très petits, aucun ne figurant d'ailleurs dans la liste des plus grands ports de la planète : un grand port à conteneurs comme celui d'Abidjan (en Côte d'Ivoire) a un trafic annuel d'environ 700 000 EVP ; le port de Lagos (au Nigeria), avec ses deux terminaux, a vu transiter près de 1,5 million d'EVP en 2014. Des chiffres remarquables, mais encore très loin des plus de 20 millions de conteneurs qui transitent par le port de Ningbo-Zhoushan (Chine), plus de 12 millions par le port de Rotterdam (Pays-Bas) et près de 10 millions à Anvers (Belgique).

les armateurs, à l'origine d'une réorientation des flux des navires de plus grandes capacités. L'implantation de toute nouvelle desserte portuaire accueillant des navires d'une capacité de 18 000 EVP conduit à rediriger des navires de 13 000 EVP vers d'autres ports qui, à leur tour, obligent à rediriger des navires de 10 000 EVP, et ainsi de suite (on appelle cela du « cascading », en anglais). Cette course à la taille menée par les armateurs génère un effet boule de neige qui impacte directement les ports, ces derniers devant s'adapter tant en termes de capacité d'accueil que d'améliorations de leurs moyens techniques. La concentration des investissements sur les ports les plus modernes ou ceux à fort potentiel – notamment en tenant compte des infrastructures portuaires existantes et de l'hinterland – risque à terme de creuser davantage le fossé avec les ports africains, plus particulièrement les plus mal lotis.

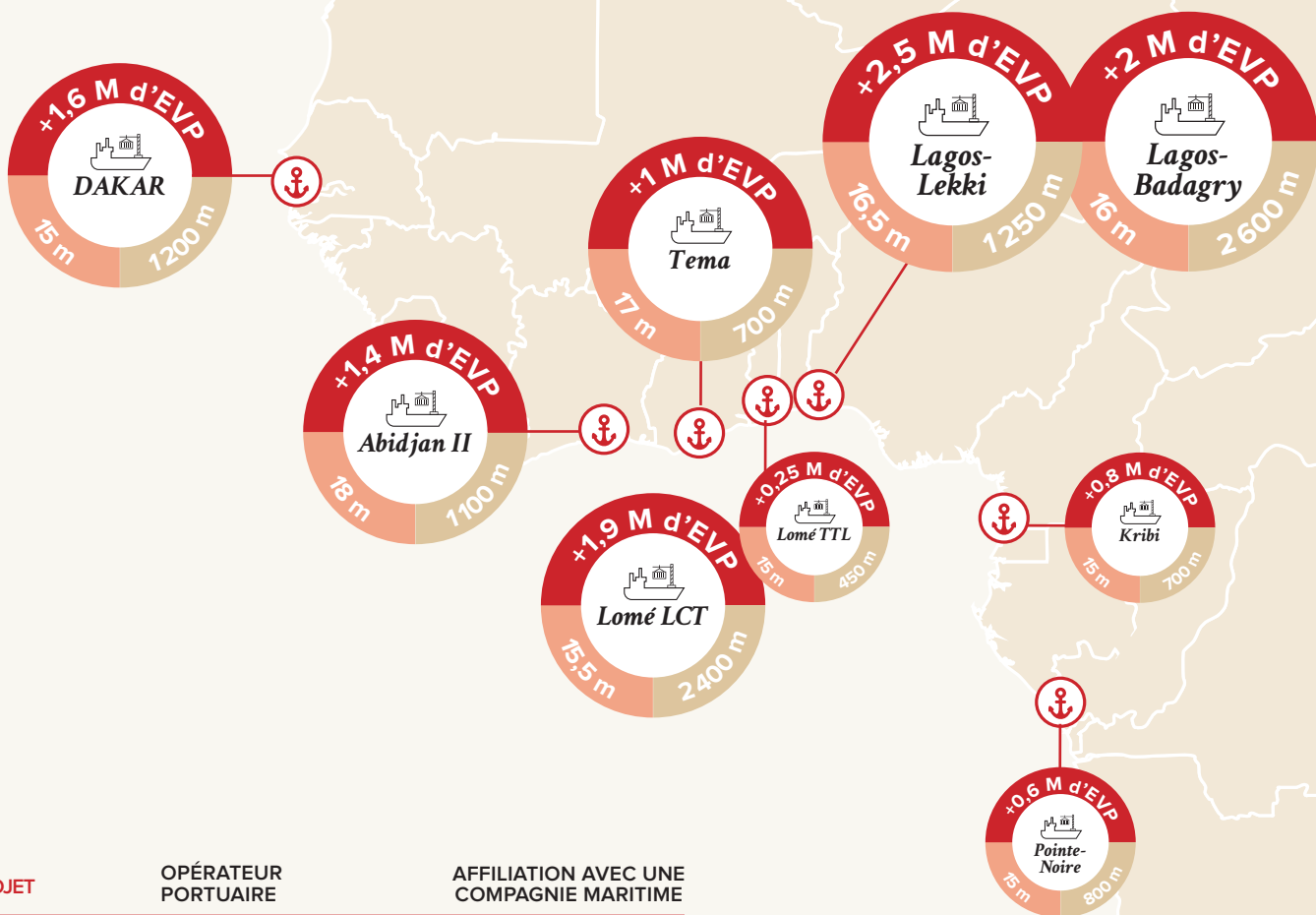
Les cartes maîtresses aux mains de l'Afrique restent le formidable dynamisme du continent ainsi que les opportunités de développement qui s'offrent aujourd'hui au secteur portuaire. Pour rester dans la course, l'Afrique devra miser sur les nouveaux investissements, sur l'amélioration de la qualité de service, mais aussi sur la diminution des coûts de passage. C'est un défi qui est lancé aux ports africains, que certains ont déjà décidé de relever. ■

➔ Évolution de neuf infrastructures portuaires majeures d'Afrique de l'Ouest

■ Augmentation de capacité en millions d'EVP

■ Profondeur en mètres

■ Longueur totale de quai



**+12,05 M
D'EVP D'ICI
À 2020**

PROJET	OPÉRATEUR PORTUAIRE	AFFILIATION AVEC UNE COMPAGNIE MARITIME
DAKAR	DP World	Aucun
TEMA	MPS (Bolloré, APMT, GPHA)	Maersk
ABIDJAN II	Bolloré/APMT/Bouygues	Maersk/CMA CGM
LOMÉ LCT	TIL-MSC/China Merchants	MSC
LOMÉ TTL	Bolloré	Aucun
LAGOS-BADAGRY	APMT/TIL-MSC/Macquarie	Maersk/MSC
LAGOS-LEKKI	ICTSI/CMA CGM	CMA CGM
KRIBI	Bolloré/CMA CGM	CMA CGM
POINTE-NOIRE	Bolloré/APMT/Socotrans	Maersk



Devenir un « port vert » en Afrique ?

Par Lionel Franceschini et Véronique Pescatori, Agence Française de Développement

Les autorités portuaires disposent d'un ensemble de leviers pour entrer dans une logique de « port vert » : capacité de contractualisation, fiscalité, certifications environnementales, adoption de normes internationales. Mais si les ports des pays développés évoluent rapidement vers plus de durabilité, leurs homologues africains peuvent avoir besoin d'appuis pour répondre aux enjeux environnementaux. Les bailleurs de fonds peuvent y contribuer.

REPÈRES AFD

L'Agence Française de Développement (AFD), institution financière publique qui met en œuvre la politique définie par le gouvernement français, agit pour combattre la pauvreté et favoriser le développement durable. Présente sur quatre continents à travers un réseau de 75 bureaux, l'AFD finance et accompagne des projets qui améliorent les conditions de vie des populations, soutiennent la croissance économique et protègent la planète. En 2015, l'AFD a consacré 8,3 milliards d'euros au financement de projets dans les pays en développement et en faveur des Outre-mer.

Le secteur du transport maritime, pourtant fondamental pour le commerce mondial, est responsable d'un certain nombre d'externalités négatives. Les oxydes de soufre émis par la combustion du fioul lourd utilisé comme carburant par les navires engendreraient par exemple quelques 60 000 décès prématurés par an dans l'Union européenne (Van Eeckhout, 2015). Par ailleurs, ce sont quelques 6,4 millions de tonnes de déchets marins qui sont rejetées chaque année dans les océans et les mers (UNEP, 2005) ; en 2015, les tankers ont déversé dans l'eau quelques 7 000 tonnes d'hydrocarbures (ITOPF, 2016). Si la majeure partie de ces impacts est générée

par les navires eux-mêmes, les ports sont aussi à l'origine d'un certain nombre de nuisances environnementales : pollution de l'eau et de l'air, modification du milieu ambiant, production de déchets, etc. Souvent localisés dans des bassins de population très denses, ils peuvent générer des conflits d'usage pour les espaces côtiers ou des nuisances pour les populations environnantes (niveaux de bruit ou d'éclairage).

Par la mise en place, notamment, de normes spécifiques, de labels, de certifications, l'évolution de la réglementation internationale et européenne pousse aujourd'hui la plupart des acteurs du secteur maritime à réduire leurs impacts environnementaux et climatiques.

MOYENS D'ACTION, BONNES PRATIQUES ET CERTIFICATIONS : DES OUTILS AU SERVICE DES « PORTS VERTS »

Ainsi, de plus en plus de ports tentent de prendre des mesures pour prévenir les pollutions marines ou aériennes, pour améliorer leur efficacité énergétique, pour mieux gérer leurs déchets et diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. De par sa position clef dans la chaîne logistique, l'autorité portuaire est l'acteur principal de l'évolution d'un port. En tant que gestionnaires de leurs ouvrages, les autorités portuaires peuvent intégrer les

problématiques environnementales et sociales dans leur planification stratégique. Elles peuvent aussi rendre très concrètement leurs infrastructures plus durables, en utilisant par exemple des matériaux durables économes en énergie pour leurs travaux ou en mettant à disposition des branchements électriques qui évitent que les navires ne consomment leur carburant à quai.



En tant que gestionnaires de zones d'activités, les autorités portuaires peuvent encourager les différents intervenants de la zone à évoluer. Elles disposent en effet d'outils de régulation et d'incitation financière : les taxes portuaires peuvent être différenciées selon la performance environnementale des navires, une taxe sur les carburants carbonés peut être instaurée et/ou un rabais pour les moteurs « propres » consenti. Enfin, elles peuvent s'appuyer sur leur capacité de contractualisation pour favoriser les changements, notamment par l'introduction de clauses environnementales dans les contrats de concession, sur l'efficacité énergétique des équipements de manutention par exemple. En tant qu'acteur local, l'autorité portuaire intervient aussi dans les réflexions sur les interfaces entre le port et son environnement : schéma d'aménagement urbain, modalités de transit des marchandises, etc.

Les autorités portuaires, enfin, peuvent s'engager dans différents systèmes de certifications environnementales : certification ISO 14001, Eco-management and Audit Scheme de l'Union européenne ou

“ L'évolution de la réglementation internationale et européenne pousse la plupart des acteurs du secteur maritime à réduire leurs impacts environnementaux et climatiques. ”

encore le Port Environmental Review System. L'European Sea Ports Organization (ESPO) a développé un label – « EcoPorts » – destiné à des ports adhérant volontairement à de bonnes pratiques en matière de développement durable ; aujourd'hui, 98 ports sont labellisés. La prise de conscience des enjeux environnementaux et climatiques, et la disponibilité de ces différents outils ont fait émerger le concept de « port vert » – un port où les autorités de gestion et les acteurs adoptent une approche respectueuse de la société et de l'environnement en s'appuyant sur les trois piliers de la durabilité : sociale, économique et environnementale.

RÉFÉRENCES

Van Eeckhout, L., 2015. La pollution du transport maritime plus dangereuse que celle du transport automobile. *Le Monde*, 22 juillet 2015. Disponible sur Internet : www.lemonde.fr/planete/article/2015/07/22/la-pollution-du-transport-maritime-plus-dangereuse-que-celle-du-transport-automobile_4694015_3244.html

United Nations Environment Programme, 2005. *Marine Litter: An analytical overview*. Disponible sur Internet : [www.marinedebris.info/sites/default/files/literature/UNEP %20Marine %20Litter %20Analytical %20Overview.pdf](http://www.marinedebris.info/sites/default/files/literature/UNEP%20Marine%20Litter%20Analytical%20Overview.pdf)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited, 2016. Oil tanker spills statistics 2015. Disponible sur Internet : http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_2016.pdf

European Sea Ports Organization (ESPO), Port Performance Dashboard May 2013. Disponible sur internet : [www.espo.be/media/espopublications /espo_dashboard_2013%20final.pdf](http://www.espo.be/media/espopublications/espo_dashboard_2013%20final.pdf)

UNE MISE EN ŒUVRE DIFFICILE DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Même si ces démarches sont avant tout volontaires, le contexte international et la forte concurrence que se font aujourd'hui les ports au niveau mondial les incitent à les mettre en œuvre. Une étude de l'ESPO montre que, entre 2004 et 2013, de nombreux progrès en termes de management environnemental ont été réalisés¹. De nombreux ports d'importance internationale mènent désormais des politiques environnementales ambitieuses (port de Rotterdam, d'Amsterdam, d'Anvers, etc.). Mais dans un certain nombre de pays en développement – en Afrique notamment –, les ports peinent à minimiser les impacts négatifs de leur activité.

En effet, un certain nombre de ports africains sont confrontés à des difficultés et des problématiques variées, qui freinent l'identification et l'adoption de bonnes pratiques environnementales. Le choix de mesures efficaces et leur mise en place sont compliqués par les contextes géographiques, réglementaires et techniques. Les prises électriques à quai pour les navires, par exemple, requièrent une alimentation fiable et puissante – qui n'est pas disponible dans tous les pays. Les obstacles peuvent être aussi d'ordre économique et financier. ➔

1. Sur la période, les ports ont été + 43 % à mettre en place un système de management environnemental, et + 33 % à publié un rapport environnemental.



La justification de mesures qui ne sont pas toujours directement en prise avec l'activité du port peut se heurter aux logiques de compétitivité, dans un contexte de forte concurrence.

Les difficultés concernent aussi le domaine de la gestion et de la gouvernance, car l'évolution vers une plus grande durabilité nécessite l'intégration d'un système de management environnemental efficace et stable – dans des contextes où les cadres

institutionnels sont parfois fortement dégradés. De plus, la multiplicité des acteurs portuaires concernés complique la mise en place de mesures efficaces et globales, qui requièrent une forte coordination. Enfin, les freins peuvent être aussi d'ordre sociaux ; le secteur maritime s'automatise de façon croissante, laissant craindre un impact négatif sur la main-d'œuvre manutentionnaire.

Dans ce contexte, les bailleurs de fonds – comme l'Agence Française de Développement (AFD) – peuvent jouer un rôle important, en particulier en soutenant les initiatives visant à atténuer les impacts environnementaux et climatiques, à réduire la consommation d'énergie, à améliorer le cadre de vie et de travail autour du port. Cet accompagnement peut prendre des formes diverses, allant du simple appui au transfert de compétences jusqu'au financement direct.

“ Les bailleurs de fonds peuvent jouer un rôle important, en soutenant les initiatives visant à atténuer les impacts environnementaux, à réduire la consommation d'énergie, à améliorer le cadre de vie et de travail autour du port. ”

LE RÔLE DES BAILLEURS DE FONDS

Les bailleurs ont la possibilité, par exemple, de conditionner le financement des infrastructures à la réalisation d'un certain nombre d'études environnementales – voire les financer directement. L'AFD a ainsi financé un diagnostic environnemental et social pour le port autonome de Pointe-Noire (République du Congo) et une étude sur la mise en place d'un système de gestion de déchets et d'un réseau d'assainissement d'eau adapté à l'activité du port (encadré ci-contre). Les bailleurs peuvent aussi solliciter pour leurs partenaires des compléments de financement auprès des institutions internationales du type « Fonds vert » – prioritairement sous forme de subventions à l'investissement. Bien sûr, ils interviennent parfois directement dans le financement des infrastructures et d'équipements plus performants. Par ailleurs, les bailleurs jouent souvent un rôle non négligeable dans le trans-

fert de compétences entre pays développés et en développement.

Ils peuvent enfin avoir une approche plus globale, en s'établissant par exemple à l'échelle d'une région. Ainsi l'agence allemande pour le développement, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), a mis en place le programme *Sustainable Port Development in ASEAN Region* en coopération avec deux organisations intergouvernementales régionales². Les résultats de ce programme sont plutôt encourageants : tous les ports partenaires ont amélioré leur système de gestion de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

Enfin, les bailleurs de fonds travaillent aussi sur le lien ville-port. Il peut s'agir d'aider le développement d'une ville autour du port, en concevant

² Ce programme a été établi en coopération avec l'Association of South East Asian Nations (l'ASEAN, qui regroupe Brunei, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam) et avec le Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia, une organisation intergouvernementale qui a développé le PSHEM (Port Safety, Health and environmental Management), un standard qui équivaut aux certifications ISO 14001 et 9001 et à la norme britannique OHSAS 18001.



un aménagement intégré – l'AFD finance ainsi un fonds d'études et d'expertise pour l'aménagement de la région du nouveau port de Kribi (Cameroun). Dans les villes anciennes, il faut parfois gérer les difficultés de circulation que génère le trafic portuaire ou répondre au besoin de créer des zones de stockage en dehors d'un port encombré.

“ Les ports jouent indéniablement un rôle important dans la réduction des externalités négatives du secteur du transport maritime. ”

Les ports jouent indéniablement un rôle important dans la réduction des externalités négatives du secteur du transport maritime. De nombreux efforts allant dans ce sens ont déjà été consentis, particulièrement dans les pays développés, comme le montrent l'ensemble des mesures mises en place dans les ports européens et le succès croissant des normes et des certifications internationales. Si cer-

taines initiatives sont sans doute difficiles à dupliquer dans les pays en développement, d'autres doivent être promues, encouragées, accompagnées. Les bailleurs de fonds peuvent aider les acteurs de ce secteur, en particulier en Afrique, à entrer dans une logique de « port vert » – par exemple en liant leurs financements d'infrastructures à l'adoption de pratiques plus durables. ■



L'AFD et le port autonome de Pointe-Noire (PAPN)

Le port autonome de Pointe-Noire, comme tous les ports, génère un certain nombre d'impacts négatifs pour l'environnement. L'AFD, dans le cadre du financement du Programme d'investissement prioritaire du port, a accompagné dès 2009 le financement des infrastructures portuaires (quais, terre-pleins, etc.). Un cabinet de conseil a été mandaté pour définir et mettre en place un système de gestion environnemental au port de Pointe-Noire. Dans ce cadre, différentes études ont été produites, concernant le traitement des eaux pluviales, la gestion des déchets et des matières dangereuses. En outre, un plan d'amélioration des procédures portuaires a également été financé afin de réduire le temps d'attente en rade et la congestion du port, source d'impacts environnementaux négatifs.

Par ailleurs, le PAPN ayant fait face – lors d'opérations de dragage – à une pollution liée à la présence de sables bitumineux dans le sous-sol, l'AFD et la Banque européenne d'investissement ont exigé la rédaction d'un plan

de gestion environnemental et social spécifique aux opérations de dragage, ces dernières étant en effet indispensables à l'exploitation du port.

Toutefois, la gestion des questions environnementales et sociales reste à améliorer. Le PAPN, conscient de l'importance de ces sujets, a commandé un audit simplifié « Développement durable », afin d'identifier des pistes d'amélioration, et, à plus long terme, les étapes à franchir pour s'orienter vers une certification ou une labellisation environnementale. Il a déjà, à plus court terme, défini ses priorités pour les prochaines années : mise en place d'un réseau d'assainissement recommandé par l'étude préalable et amélioration de la gestion des déchets (*via* notamment la création d'un Ecopoint MARPOL). Au-delà de ces investissements spécifiques et compte tenu de la multiplicité des sujets environnementaux et sociaux à suivre, le PAPN devra se doter d'un système de management environnemental et social et d'une organisation plus adaptée.



Le développement de la conteneurisation, symbole de la modernisation des ports africains

Par Paul Turrett, directeur de l'ISEMAR et docteur en économie et en géographie
Camille Valero, juriste en droit maritime à l'ISEMAR

En Afrique, la logistique portuaire bascule rapidement du conventionnel au conteneur. De nombreux projets de modernisation concernent les ports existants, alors que des infrastructures nouvelles voient le jour. Si la conteneurisation est déjà une réalité en Afrique du Nord et en Afrique du Sud, elle se développe à l'Ouest et à l'Est. Mais les investisseurs et les opérateurs qui profitent de ce développement sont massivement étrangers au continent.

RÉFÉRENCES

CNUCED, 2015.
Étude sur les transports maritimes 2015. Voir en particulier page 64. Disponible sur Internet : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2015_fr.pdf

OCDE, BAD, PNUD, 2014.
Perspectives économiques en Afrique 2014 – Les chaînes de valeur mondiales et l'industrialisation de l'Afrique.

Avec un indice de croissance annuelle du PIB de 5 % depuis 10 ans – soit un point supérieur à celui de la croissance mondiale –, l'Afrique est bien arrimée à la chaîne de valeur mondiale (CVM). Ainsi, entre 1995 et 2014, la participation de l'Afrique au commerce international est passée de 1,4 % à 2,4 %, tandis qu'aux États-Unis, en Asie ou en Europe cette participation reculait légèrement. Mais le continent africain reste cantonné au rôle de fournisseur de matières premières et ne parvient pas à devenir une plateforme de production. Sa balance commerciale est déficitaire : l'Afrique importe (en majorité des produits manufacturés) plus qu'elle n'exporte (à 80 % des produits primaires : pétrole, gaz, produits miniers, agricoles et forestiers).

Toutes régions du monde confondues, le coût du transport international représentait en moyenne 9 % de la valeur des importations entre 2005 et 2014 – alors qu'il était de 11,4 % pour le continent africain (CNUCED, 2015). En dépendant à 90 % du transport maritime, la CVM est tributaire des coûts et contraintes qui le caractérisent en Afrique : logistique, délais d'acheminement, faiblesse des infrastructures intermodales, etc. Ainsi, « exporter un conteneur de 20 pieds coûte 2055 dollars au Kenya [...], 1 531 en Afrique du Sud, contre seulement [...] 577 au Maroc et 500 en Chine » (OCDE, BAD, PNUD, 2014).

L'Afrique connaît depuis les années 2000 une croissance exponentielle de la conteneurisation, qui s'accompagne d'une modernisation des infrastructures et d'une mutation de la gestion portuaire. Loin d'être homogène, cette évolution est très variable d'une région à l'autre.



PANORAMA DE LA MODERNISATION DU SECTEUR PORTUAIRE EN AFRIQUE

L'Afrique du Nord paraît privilégiée. Sur la rive méditerranéenne, Tanger Med (Maroc), Port Saïd et Damiette (Égypte) sont des ports de transbordement qui s'inscrivent dans les économies les plus intégrées de la région. Le hub de Tanger Med, avec l'entrée en service d'un troisième terminal à conteneurs opéré par Marsa Maroc, constitue une véritable plaque tournante des échanges. L'Algérie et la Libye – pays exportateurs de pétrole et de gaz – importent des biens de toutes sortes alors que la Tunisie, moins riche en matières premières, est très liée à des délocalisations de sous-traitance.

En Afrique subsaharienne – et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest – la chute du prix du pétrole brut a entraîné une baisse des importations portuaires. Les économies les plus diversifiées s'en tirent le mieux. La Côte d'Ivoire exporte ses fèves de cacao en majorité *via* le port de San Pedro, qui va devenir un des points d'entrée au Mali grâce au projet d'autoroute San Pedro-Boundiali-Zantiebougou-Bamako. Une base logistique, financée à hauteur de 20 millions d'euros par le groupe CMA CGM (spécialisé dans le transport maritime par conteneurs), devrait d'ailleurs bientôt voir le jour pour mieux approvisionner le Mali et le Burkina Faso. En plus de l'accès aux marchés intérieurs des pays enclavés, l'accessibilité des zones de production fait aussi partie intégrante des stratégies des grands opérateurs maritimes. La desserte terrestre est un enjeu majeur de compétitivité, tout comme l'accès aux ports en eau profonde – capables d'accueillir des navires pouvant transporter l'équivalent de 8 000 équivalents vingt pieds (EVP). Lomé a pris une longueur d'avance dans le domaine, avec une capacité annuelle de deux millions d'EVP. Cette mise à niveau du système portuaire ouest-africain passe pour certains (Dakar, Cotonou, Pointe-Noire) par une modernisation des quais ; d'autres s'engagent dans des extensions plus ou moins

“L'Afrique connaît depuis les années 2000 une croissance exponentielle de la conteneurisation, qui s'accompagne d'une modernisation des infrastructures et d'une mutation de la gestion portuaire.”

importantes (à Tema, Lomé, Freetown, Conakry). Ailleurs, de nouveaux sites sortent ou doivent sortir de terre, comme à Sao Tomé ou à Kribi, au Cameroun ; de nouveaux ports en eau profonde et de grandes capacités vont être construits à Lagos, au Nigeria. Globalement, le trafic portuaire ouest-africain, de Dakar à Luanda, est actuellement de 7,5 millions d'EVP pour une capacité de 10 millions d'EVP. Avec les nouveaux projets en cours, cette capacité sera multipliée par deux d'ici quelques années.

Leader incontestable en Afrique australe et de l'Est, l'Afrique du Sud compte trois ports équipés de terminaux à conteneurs : Durban (avec 2,6 millions d'EVP, orienté vers l'Extrême-Orient, l'Europe et les États-Unis), Port Élisabeth (proche des régions agricoles) et Ngqura, créé en 2009. Djibouti, avec le terminal de Doraleh réalisé en PPP par DP World (groupe portuaire de Dubaï), ne se positionne plus seulement comme plateforme régionale mais comme port attiré de la dynamique économique de l'Éthiopie. Plus au Sud, DP World est également impliqué dans le port de Berbera, au Somaliland. La conteneurisation accélérée des trafics portuaires en Afrique australe et de l'Est est largement due aux exportations chinoises – ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes. Au Kenya par exemple, le port de Mombasa se consacre quasi exclusivement à l'importation. Son trafic global, entre 2000 et 2012, a augmenté de 118 %, créant un véritable goulet d'étranglement et asphyxiant les économies des pays enclavés. →

REPÈRES ISEMAR

Fondé en 1997 par les acteurs territoriaux et portuaires de Nantes Saint-Nazaire, l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) a pour mission d'analyser l'évolution des secteurs maritimes et portuaires en France et à l'international. Ce travail est mis à la disposition du public, en particulier par le biais de publications. Ainsi, les Notes de Synthèse de l'ISEMAR font aujourd'hui référence. Elles proposent une analyse reconnue des grands enjeux maritimes (marchés, acteurs, espaces géographiques).



LES ACTEURS DE LA MUTATION DE L'AFRIQUE

Au cours de la dernière décennie, l'investissement portuaire a représenté 50 milliards de dollars en Afrique subsaharienne. Ces grands investissements sont le fait d'un petit nombre d'acteurs internationaux : APM Terminals, filiale portuaire du groupe Maersk ; Mediterranean Shipping Company (MSC) ; CMA Terminal, filiale de CMA CGM ; le groupe Bolloré, qui compte seize concessions portuaires conteneurisées sur le continent ; et de plus en plus, le conglomérat maritime China Merchant. Si DP World est présent à Dakar, les deux géants de la manutention Hutchison Port Holdings (HPH) et Port of Singapore Authority (PSA) brillent par leur absence dans la région. En revanche, le Philippin International Container Terminal Services, Inc. (ISTCI) est engagé en République démocratique du Congo à Matadi et surtout à Lekki, au Nigeria. Ces quelques acteurs se positionnent en concurrents ou en partenaires, au gré des concessions ouest-africaines.

La présence des principaux acteurs du secteur et d'investissements conséquents explique en partie la multiplication de projets portuaires

gigantesques dans cette région. Mais d'autres logiques participent elles aussi à ce développement. Il est prévu par exemple de créer un nouveau port à Lamu, au Kenya, qui relierait par voie ferrée l'océan Indien au Golfe de Guinée. Le projet comprend aussi la construction d'une usine de gaz naturel liquéfié, une raffinerie, une usine de désalinisation et plusieurs villes nouvelles. Lubie gouvernementale soutenue par des promoteurs chinois du BTP ou véritable projet de développement régional pour l'Afrique, ce projet ne fait pas l'unanimité au sein de la population. Risque de pollution, risque de spéculation foncière, guerre civile qui couve au Soudan du Sud, actes terroristes en Somalie, etc. : les obstacles sont nombreux.

D'autres projets pharaoniques, soutenus par des financements et des bâtisseurs chinois, apparaissent sur le continent, comme à Bagamoyo en Tanzanie ou à Technobanine au Mozambique. Là encore, les marchés intérieurs des pays enclavés sont visés, avec de grands axes ferroviaires allant des ports nouveaux vers les pays des Grands lacs et vers l'Afrique australe, notamment. Certes, les projets clés en main « made in China » – en particulier dans le Golfe de Guinée ou dans l'océan Indien – participent à la modernisation du continent, mais aussi au suréquipement portuaire de la région. L'histoire dira si l'apport de ces infrastructures nouvelles aura été réel ou au contraire, bien relatif.

“ Au cours de la dernière décennie, l'investissement portuaire a représenté 50 milliards de dollars en Afrique subsaharienne. ”

OMNIPRÉSENCE DES GROUPES ÉTRANGERS

Que l'on considère les compagnies qui gèrent des lignes régulières desservant l'Afrique, ou les opérateurs et bâtisseurs d'ouvrages portuaires qui y sont présents, un constat s'impose : tous sont des groupes étrangers au continent. En effet, le marché africain reste fragile : la concurrence est en hausse, les infrastructures portuaires frôlent la surcapacité, les marchés sont dispersés, certaines lignes ne sont pas (ou pas assez) rentables, etc. Il faut donc que les opérateurs soient particulièrement solides pour s'y investir – tout particulièrement lorsqu'il s'agit de répondre à des projets toujours plus ambitieux. Ils cherchent d'ailleurs à diminuer leur prise de risque en mutualisant leurs efforts et en créant des partenariats. Additionnée à cela, une intégration de plus en plus verticale des opérateurs de bout en bout de la chaîne logistique (organisation terrestre, achat des matières premières...). Mais leur audace peut être récompensée, dans certains cas, par l'octroi d'une concession. Quoi qu'il en soit, les investisseurs africains n'ont que peu

“ Les conditions sont favorables aux projets portuaires, qu'il s'agisse de simples modernisations ou de projets gigantesques impliquant jusqu'aux pays enclavés. ”

de chance d'être des membres à part entière dans le grand ballet des opérateurs portuaires

Pour autant, des initiatives « locales » émergent, comme en témoigne la volonté de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), avec l'appui de la Banque africaine et de la Fédération des chambres de commerce et d'industrie d'Afrique de l'Ouest, de créer une compagnie maritime panafricaine : la Sealink. Celle-ci assurera le transit de marchandises et de passagers d'Afrique de l'Ouest, de façon à fluidifier le trafic et à promouvoir un commerce intra-africain.

▼
Les conditions sont favorables aux projets portuaires, qu'il s'agisse de simples modernisations ou de projets gigantesques impliquant jusqu'aux pays enclavés. Tous types d'intervenants s'intéressent au secteur maritime africain : fonds internationaux, constructeurs chinois, opérateurs européens, etc. Le profil et les origines de ces acteurs mettent en lumière la faiblesse de la présence africaine dans le secteur. En effet, les

partenaires issus du continent qui sont directement impliqués dans des opérations se limitent à quelques autorités et sociétés portuaires locales. En étant optimiste, il faut considérer que la modernisation actuelle des ports africains, en contribuant au développement du continent, favorisera l'émergence d'outils économiques qui seront, à terme, pris en mains par des acteurs locaux. ■

Par Iskander Ezzerelli et Anis Zerhouni, coordinateurs du numéro, chargés d'affaires aux divisions Énergie et Infrastructures et Portefeuille de Proparco

« *Toujours tu chériras la mer* », écrivait Charles Baudelaire. Cet adage est confirmé par les chiffres du trafic maritime, principal mode de transport de marchandises de la planète : chaque année, dans le monde, plus de 9 milliards de tonnes de fret de pétrole, minerais, marchandises en vrac et de conteneurs sillonnent les océans. Les infrastructures portuaires, et les voies de communication routières et ferroviaires qui y sont connectées, jouent un rôle essentiel pour assurer le bon traitement de ces flux. Dans un contexte de mondialisation et de forte concurrence, les grands ports africains, véritables portes du continent sur ses façades nord, sud, est et ouest, n'échappent pas à la règle : ils sont au cœur des enjeux de développement du continent et se doivent d'assurer une bonne interface avec l'économie mondiale.

Bien que l'Afrique s'étende sur plus de 30 millions de km² avec une population de plus d'un milliard d'habitants, son poids demeure pour l'heure modeste dans les chiffres du commerce international, avec des exportations qui ne représentaient que 3 % du total mondial en 2014, contre 37 % pour l'Europe. Et les obstacles au développement des ports africains restent nombreux, ces derniers étant encore loin de pouvoir s'aligner sur les standards internationaux que l'on trouve en Europe ou en Asie. Comme nous l'explique Gilbert Meyer, le manque de fluidité au sein des infrastructures portuaires et la vétusté des réseaux de transport qui connectent les ports sont autant de défis à relever pour le continent, et autant d'obstacles qui allongent pour l'heure les délais d'acheminement et renchérissent, par rapport aux niveaux européens, les coûts de transport, manutention portuaire comprise.

Pour autant, ce tableau doit être nuancé autant par les formidables ressources du continent que par les importantes dynamiques qui y sont à l'œuvre. Depuis vingt ans, une profonde mue s'opère : à l'image des grandes infrastructures portuaires en Chine, en Europe ou en Amérique, beaucoup de ports africains sont désormais équipés de grues mobiles et de portiques à conteneurs tandis que de nouveaux projets de terminaux modernes émergent sur tout le continent, comme le soulignent Paul Tourret et Camille Valéro. Alors qu'il y a quelques années, les porte-conteneurs les plus imposants ne mouillaient jamais au large des côtes africaines, il n'est désormais plus rare de voir s'amarrer des géants des mers de 7 000 à 9 000 conteneurs, et ce grâce à des tirants d'eau toujours plus importants (jusqu'à 16 mètres pour certains ports). Les ports africains ne peuvent certes pas encore accueillir des mastodontes de 18 000 conteneurs mais la dynamique est aujourd'hui positive.

Toutes ces avancées sont dues à de multiples facteurs, parmi lesquels la généralisation de la conteneurisation des marchandises en Afrique : entre 2009 et 2014, le port de Lagos au Nigéria a, par exemple, vu sa capacité d'entreposage de conteneurs grimper de 134 %. L'intervention du secteur privé, *via* la création de partenariats public-privé et la multiplication des mises en concession, joue un rôle décisif dans cette dynamique de développement – à condition, toutefois, que le cadre juridique qui encadre ces processus trouve des formes appropriées, comme le rappelle Clément Seka Aba. Enfin, le basculement des échanges commerciaux vers l'Asie est indéniablement l'une des grandes dynamiques qui bouleversent la donne en Afrique.

La Chine multiplie les investissements, dans le cadre de la construction d'une Nouvelle Route de la Soie qui comprend des volets terrestre et maritime visant à créer un véritable maillage planétaire. L'Afrique, aux potentialités humaines et économiques encore insuffisamment exploitées, se trouve au cœur de cette stratégie chinoise dans laquelle les ports ont une place de choix.

Face à cette accélération, l'Afrique portuaire doit plus que jamais veiller à assurer un développement pérenne, qui passe notamment, comme le

souligne Patrick Claes, par la capacité à desservir efficacement les arrière-pays pour le bénéfice partagé de toutes les économies du continent, mais également, comme le défendent Véronique Pescatori et Lionel Franceschini, par une attention croissante aux problématiques environnementales. En regardant vers l'avenir, souvenons-nous des mots d'Erik Orsenna : « *Les bateaux ne partent pas que des ports, ils s'en vont poussés par un rêve* ». Gageons que les ports africains portent en eux les espoirs de développement de l'Afrique. ■

SP&D

Depuis 2009, Proparco anime l'initiative *Secteur Privé & Développement* (SP&D) qui traite du rôle du secteur privé dans le développement des pays du Sud.

Déclinée sous forme d'une revue trimestrielle et d'un blog dédié, l'initiative SP&D vise à diffuser les idées et les expériences tant des chercheurs que des acteurs du secteur privé qui apportent une réelle valeur ajoutée dans le développement des pays du Sud.

Les cinq derniers numéros de la revue

Hors-série

Les producteurs privés d'électricité : une solution pour l'Afrique ?

Numéro 25

L'assurance en Afrique : un futur à construire

Numéro 24

Le transport aérien au cœur des enjeux africains

Numéro 23

Social business : entreprendre et investir autrement

Numéro 22

Pour un changement d'échelle des financements privés du climat

Des contributions récentes du blog

La production privée d'énergie renouvelable en Afrique : une alternative crédible aux projets classiques ? - Hugues de La Forge, associé du cabinet Holman Fenwick Willan

Le développement hôtelier en Afrique : un formidable potentiel de rendement pour les investisseurs - David Harper, associé fondateur Hotel Partners Africa

Accord de Kigali : avancée concrète pour le Climat et opportunité pour le secteur privé - Laura Verdier, ingénieur-conseil indépendant, LVR Consulting

En matière d'innovation, l'Afrique prépare sa révolution - Alisée de Tonnac, CEO Seedstars

L'exploitation minière peut constituer une opportunité de transformation pour l'Afrique subsaharienne - Sudeshna Banerjee, spécialiste énergie, Banque mondiale - Gary McMahon, spécialiste développement, Banque mondiale - Zayra Romo, spécialiste énergie, Banque mondiale

Vidéo

Trois questions à Richard Lowe
Fondateur et PDG d'Activa Assurances

BLOG.SECTEUR-PRIVE-DEVELOPPEMENT.FR

Secteur Privé & Développement

Secteur Privé & Développement (SP&D) est une revue trimestrielle destinée à analyser les mécanismes par lesquels le secteur privé peut contribuer au développement des pays du Sud. SP&D confronte, à chaque numéro, les idées d'auteurs aux horizons variés provenant du secteur privé, du monde de la recherche, d'institutions de développement ou de la société civile. Un blog a été lancé dans la continuité de la revue afin d'offrir un espace de réflexion et de débats plus large sur le secteur privé et sur le développement.

blog.secteur-prive-developpement.fr