



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains

Dans la dernière Note de Synthèse concernant l'Afrique maritime et portuaire (2012, n°141), Yann Alix montre l'accélération de la conteneurisation sur un continent dont les volumes ont triplé en une décennie, qui a mis en place des réformes portuaires amenant un tiers des ports africains à posséder des opérateurs privés et qui s'est intégré aux rotations des principaux armements conteneurisés. Cette Note est l'occasion de faire le point sur la consolidation des processus précédemment évoqués et sur les enjeux territoriaux de ces mutations économiques stimulées autant par la croissance de nombreux pays que par la modernisation des infrastructures.

Ports millionnaires, course au hub et diversification des partenariats économiques

Appuyée par les nombreuses mises en concession de ces dernières années, la conteneurisation a pris son envol en Afrique. Quelques ports millionnaires confirment des volumes soutenus par le fret international provenant de l'*interlining* et par une fonction plus régionale de *hub* de transbordement. C'est sur les passages interocéaniques que les volumes les plus importants sont ainsi relevés : au Maroc, avec Tanger-Med (3 M evp en 2014) ; en Egypte autour du duo méditerranéen Port-Saïd (4 M evp) / Damiette (0,7 M evp) ; enfin en Afrique du Sud, pays africain le plus anciennement engagé dans la conteneurisation, avec le port de Durban (2,6 M evp) et le *hub* de Ngqura (0,7 M evp) en service depuis 2009. Seule exception à ce schéma des pays qui profitent de leur position interocéanique pour asseoir leurs trafics, le Nigeria avec le complexe portuaire de Lagos qui enregistre 1,66 M evp en 2014. La croissance portuaire est ici directement imputable au dynamisme économique du pays qui connaît un accroissement des échanges commerciaux et une forte consolidation des classes moyennes consommatrices de biens manufacturés.

L'évolution des régimes de gouvernance portuaire (excepté en Afrique du Sud) participe à la modernisation et à l'équipement de l'ensemble des ports et favorise cette augmentation des tonnages. Ainsi Dakar, Tema, Lomé, Douala, Pointe Noire, Luanda à l'Ouest, Mombasa et Dar-es-Salam à l'Est ont vu leurs trafics conteneurisés fortement progresser ces dernières années. Les progressions les plus

importantes sont celles de Lagos, seul port millionnaire du golfe de Guinée (sous les effets de l'Apapa Container terminal et de Tican Terminal, tous deux inaugurés en 2006) et de Mombasa depuis l'ajout d'un quai au terminal à conteneurs opéré par la Kenya Ports Authority. Les trafics de Luanda et Pointe Noire ont également fortement progressé du fait de l'établissement de nouveaux terminaux en eaux profondes et dépassent aujourd'hui les 600 000 EVP. Les effets des nouveaux terminaux à conteneurs, généralement en position d'exurbanisation (hors des villes) pour récupérer de l'espace et du tirant d'eau se font alors largement sentir sur les trafics africains.

Ports à conteneurs subsahariens* évolution 2004-2014

	M evp 2014	M evp 2004	% 04-09	% 09-14
Lagos	1,66	0,44	61	134
Mombasa	1	0,44	41	61
Luanda	0,91	0,28	114	52
Djibouti	0,86	0,16	212	72
Tema	0,73	0,34	59	35
Abidjan	0,65	0,67	-21	23
Pointe Noire	0,64	0,06	433	100
Dakar	0,45	0,33	0	36

Source Journal de la Marine Marchande,

*Afrique du Sud exclue

Ces évolutions se réalisent dans le cadre d'une forme de course au *hub* africain, rapidement mise à mal par les réalités du terrain. Hormis le terminal à conteneurs de Lomé, géré par MSC et China Merchants qui y alignent des navires de 9 000 evp en provenance d'Asie, peu de ports africains ont des tirants d'eau suffisamment élevés pour accueillir les méga porte-conteneurs. Les perspectives de croissance sont alors davantage dans l'augmentation des trafics intra-africains et la consolidation des trafics nationaux. D'ailleurs, Tanger-Med joue aujourd'hui un rôle de plus en plus incontournable de *hub* ouest-africain : 70% de ses volumes de transbordement sont à destination des ports de l'Afrique Atlantique de Nouadhibou (Mauritanie) à Namibe (Angola). Il bénéficie des stratégies des opérateurs globaux qui ont fortement investi le *hub* et qui proposent alors des lignes directes plus courtes de type *feeders* vers les ports africains. Certains acteurs du transport africain parlent même d'une nécessité d'augmenter les fréquences (généralement hebdomadaire) et la taille des *feeders*

(en moyenne 1500-1700 evp) pour soutenir ce schéma de transbordement depuis la côte Sud du détroit de Gibraltar.

Cependant, des revers récents comme le retrait de l'armateur japonais MOL ou du taïwanais Evergreen de leurs lignes reliant l'Europe à l'Afrique mettent à jour les difficultés du marché africain - concurrence en hausse, surcapacité, dispersion des marchés - et le manque de rentabilité de certaines lignes. Dans ce contexte, la multiplication des partenariats pour gérer les lignes et le croisement des investissements dans les terminaux se développe et permet une minimisation des risques financiers même pour les opérateurs implantés depuis longtemps en Afrique.

Enfin, dans ce mouvement de diversification des partenariats, il faut noter la création en 2015 d'un armateur Maroc-Nigérien qui vient compléter une offre de desserte dominée par les Européens. Baptisé MNM Africa Shipping et basé à Tanger, il propose une rotation assurée par des cargos polyvalents entre la France (Marseille), l'Espagne (Barcelone et Sagunto) et le Maroc (Tanger-Med, Casablanca, Agadir) vers la côte ouest-africaine (Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, et Lagos).

Un armement du même type devrait voir le jour prochainement. Baptisé Sealink et soutenu par plusieurs banques africaines et chambres de commerce, le projet vise la création d'une compagnie maritime panafricaine et la promotion du commerce intra-africain.

Les opérateurs internationaux en Afrique

Opérateurs portuaires	Ports
China Merchants	Lagos-Tican, Lomé, Djibouti, Bagamoyo (P)
DPW (Emirats Arabes Unis)	Alger, Djen-Djen, Dakar, Djibouti, Maputo, Sokhna
HPH (Hong Kong)	Alexandrie, El Dekheila, Dar es Salam
Cosco (Chine)	Port-Saïd
Portek (Singapour)	Bejaia, Owendo, Port Gentil
PSA (Singapour)	Tanger-Med II (P)
APM Terminals – Maersk (Danemark)	Tanger Med, Port-Saïd, Abidjan, Tema, Lagos-Apapa, Onne, Cotonou, Conakry, Douala, Pointe Noire, Luanda, Namibe, Monrovia, Mombasa, Badagry (P)
Bolloré Logistics (France)	Abidjan, Bangui, Douala, Conakry, Cotonou, Freetown, Lagos (Tican), Libreville, Lomé, Pointe Noire, Tema, Dakar, Moroni, Kribi (P)
MSC (Italie – Suisse)	San Pedro, Lomé
CMA CGM (France)	Abidjan, Kribi (P), Lekki (P)

Sources : opérateurs portuaires. (P) projet

Des spécialisations portuaires en consolidation

Outre le conteneur, l'activité minière est un véritable relais de croissance en Afrique, en fort développement et nécessitant des investissements dans les infrastructures d'extraction, d'acheminement et d'exportation. Elle est au cœur des investissements chinois sur le continent mais pas seulement. Le groupe français Necotrans, spécialiste de la logistique internationale (déjà présent au Togo, au Cameroun ou au Congo), mise sur l'aménagement et la gestion des terminaux vraquiers pour asseoir sa position en Afrique : après avoir récupéré la concession des terminaux portuaires de Brazzaville (sur le fleuve Congo) et Dakar en 2014, il vient de s'imposer auprès de KPMO (Kribi Port Multi Operator, un consortium camerounais) pour la gestion du futur terminal polyvalent de Kribi. Ce projet camerounais de port en eaux profondes (16 m. de tirant d'eau contre 7 m. pour Douala) est symptomatique des mutations africaines. Il est financé en majorité par des groupes chinois comme China Harbour Engineering Co. Il est associé à une zone industrialo-portuaire (aluminerie, centrale à gaz) ainsi qu'au développement d'une voie ferrée jusqu'aux régions agricoles et minières. Enfin, les européens ont gagné les concessions portuaires puisque le terminal à conteneurs est concédé au consortium formé par Bolloré, CMA CGM, et l'entreprise de génie civile chinoise CHEC.

Les terminaux ro-ro se développent également en Afrique, en particulier sur la côte occidentale où existe une forte demande d'automobiles et d'autres véhicules. Le marché est dominé par l'occasion qui représente 98% des parts de marché mais le neuf est amené à se développer grâce à des productions locales comme celle de Renault au Maroc ou de la future usine de PSA Peugeot-Citroën à Kenitra dont l'ambition affichée est d'alimenter un vaste marché régional. Il existe une concurrence pour la desserte régionale autour d'acteurs comme le néerlandais NMT Shipping ou le génois Messina Lines mais l'italien Grimaldi Lines, leader mondial du transport maritime roulier reste fortement implanté. L'Afrique de l'Ouest représente 15% du chiffre d'affaires du groupe. Ce dernier renforce d'ailleurs sa desserte régionale en augmentant la capacité de ses navires à destination de la côte africaine de Dakar à Luanda (passage de conros de 25 000 tpl / 850 evp à 31 000 tpl / 1800 evp). Son réseau ouest-africain s'appuie d'abord sur les ports de Dakar et de Lagos dont il détient la concession pour le second alors qu'elle a été perdue (en 2013) en faveur de Bolloré pour le premier. Ces flux rouliers, gérés par Grimaldi depuis les années 1970, alimentent une route atlantique de l'occasion entre les Amériques du Nord et du Sud, l'Europe et l'Afrique où le rôle des diasporas familiales est essentiel pour faire le lien entre les marchés. Le secteur informel y domine toutefois dès que les véhicules sortent du port, grâce à de grands

marchés régionaux au Bénin, au Cameroun ou au Sénégal qui drainent les flux vers les pays enclavés.

La structuration de ces spécialités, souvent liées à des trafics de niche, tout comme la conteneurisation, participe à une terminalisation des activités portuaires qui prend progressivement la place d'un système où l'ensemble du fret (conventionnel, roulier, conteneur) était traité au même endroit.

Le terminal DPW de Dakar



Logistiques péri-portuaires et liens aux hinterlands renforcés

Ces dynamiques de terminalisation et de spécialisation des activités portuaires s'accompagnent d'un enjeu d'investissement dans les infrastructures et la logistique au point que cela devienne un critère dans l'octroi d'une concession à tel ou tel groupe même si le marché reste dominé par des groupes européens. L'enjeu est une diminution des coûts de la manutention et du transit qui demeurent parmi les plus élevés au monde et qui freinent la productivité portuaire.

Ainsi, une tendance à une intégration verticale des transporteurs le long de la chaîne de transport est visible sur le continent. Elle peut aller jusqu'à la prise de participation dans les matières premières comme le fait Bolloré par exemple dans le cacao, le caoutchouc ou l'huile de palme. Maersk, en plus de gérer des terminaux, d'opérer la manutention de ses navires, prend de plus en plus en charge la logistique et l'organisation du transport terrestre vers les ports avec en particulier sa filiale DAMCO.

Les investissements privés dans les infrastructures de l'acheminement terrestre semblent incontournables. Le développement des ports secs sur le continent va dans ce sens et amène les décideurs et les acteurs du transport à une réflexion plus globale sur la fluidité de la chaîne logistique entre le port et l'arrière-pays. A Abidjan, un premier port sec devrait voir le jour d'ici 2017. Des investissements ont lieu au Sénégal pour désengorger le port de Dakar grâce à trois ports secs, ainsi qu'une plate-forme d'arrière-pays avec des entrepôts sous douane à Bamako (Mali). L'Egypte a également lancé un appel d'offre pour en réaliser six.

Le Maroc a mis en œuvre un vaste plan national sur la logistique sous l'égide du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique et en association avec différents bureaux d'étude notamment français. Un peu partout sur le continent, cette stratégie de gestion des flux devrait ainsi se consolider.

Ces ports intérieurs peuvent être de simples plate-formes d'entreposage et de redistribution ou évoluer vers des installations plus sophistiquées depuis l'entrepôt sous douane jusqu'à un espace de transformation finale de certains produits (prestations d'emballage et de conditionnement par exemple). Ces installations peuvent être gérées par des sociétés locales (par exemple au Bénin) ou par des transporteurs internationaux (APMT gère des "services d'arrière-pays" dans 14 pays africains ; Bolloré gère 25 ports secs sous douane). Si le port sec se développe sous sa forme la plus aboutie sur le continent, il nécessitera un engagement accru des spécialistes de la logistique. Un développement en ce sens pourrait participer au renforcement d'une industrie africaine basée sur les transports et la logistique.

À côté de ces enjeux d'organisation des flux, des filières de production et de transformation de biens de consommation se développent (arrivée de H&M en Ethiopie par exemple) ou sont en projet (en Egypte par exemple dans les zones franches prévues autour du nouveau canal de Suez qui ont pour vocation d'accueillir majoritairement des entreprises asiatiques y transférant une partie de leur production). Cette Afrique de l'Est, sur la route de la Méditerranée et de l'Europe, pourrait ainsi devenir l'atelier d'une Asie devenue trop chère, trop lointaine, ...

C'est le pari de certaines entreprises chinoises qui délocalisent en Afrique notamment dans le textile ou dans l'équipement automobiles. Toutefois, c'est en termes d'investissement dans les infrastructures de l'arrière-pays que le rôle des entreprises chinoises est aujourd'hui incontesté. L'Angola, où elles assurent l'expansion des infrastructures du pays (rail, route, aéroport, canalisation, ...), est le premier partenaire africain. Banques et entreprises d'ingénierie et de BTP chinoises sont également présentes dans le développement du réseau ferré nigérian, ou à Djibouti avec également des investissements sur tous les fronts (ports, *pipeline* vers le Soudan, voies ferrées vers l'Ethiopie) ou encore au Kenya avec le projet d'une ligne de chemin de fer entre le port de Mombasa et le voisin ougandais. Cet investissement massif dans les infrastructures est conditionné par un accès facilité aux ressources naturelles, les pays fortement dotés en minerais et hydrocarbures sont ainsi les premiers bénéficiaires d'investissements directs extérieurs chinois.

L'autre modèle d'implantation d'entreprises étrangères en Afrique est celui de Bolloré Africa Logistics. Le groupe Bolloré, implanté en Afrique depuis la fin des années 1920 (au Sénégal), a récemment fait parlé de lui avec son projet de boucle ferroviaire prévue dans une région où la route a pris depuis longtemps le pas sur le rail. Le projet est de relier cinq pays d'Afrique : la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger, le Bénin et le Togo grâce à 2700 km de voies ferrées. Le chantier est financé par le groupe Bolloré et géré par la société Benirail, fruit d'un accord d'actionariat entre le Bénin, le Niger et le groupe français.

Le premier tronçon de la boucle entre Cotonou et Niamey est en chantier et s'étendra sur 630 km. Le projet permettra à Bolloré Logistics de renforcer sa position dans les pays traversés face à une concurrence croissante susceptible de briser le quasi-monopole d'une entreprise qui fait plus de 80% de son chiffre d'affaires sur le continent africain. Si ce projet s'inscrit dans un plan global de réhabilitation et de développement des activités ferroviaires du groupe, le projet *Bluezones* qui lui est associé, est plus étonnant. En effet, tout au long de la voie ferrée entre Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé, le groupe installe sur quelques hectares ce qu'il appelle "des lieux de vie et de développement", éclairés à l'énergie solaire, avec eau potable et Internet haut débit, soutien aux *start-up* africaines...

À ce jour, cinq villes disposent de *Bluezones* : Conakry (Guinée), Niamey et Bosso (Niger), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin). Si ces zones permettent effectivement un accès à une modernité urbaine à l'occidentale, elles sont également une vitrine du groupe dans les énergies propres et les technologies de l'informatique et de la communication, domaines d'activité dont le continent ne saurait se passer.

Les projets de développement des infrastructures de transport sont généralement soutenus par différents fonds internationaux, la banque africaine de développement ou encore des plans d'investissement dédiés qui participent ainsi à une augmentation de l'investissement privé dans les infrastructures depuis les années 2000. Peu de chiffres sectoriels précis sont disponibles mais selon différents rapports de l'OCDE et de la banque mondiale, l'investissement dans les infrastructures africaines aurait été multiplié en moyenne par quatre depuis les années 2000, et bénéficie au secteur des technologies de l'information et de la communication avant celui des transports. D'un côté les difficultés économiques des Etats africains et de l'autre la frilosité des opérateurs à investir dans de l'infrastructure lourde, qui ne leur rapporte pas directement de l'argent, font que les pays africains sont obligés d'adopter de nouvelles solutions de financement qui sont de plus en plus mixtes devant le coût élevé des infrastructures de transport et de logistique.

Conclusion

L'image du navire gréé en route pour l'Afrique tombe en désuétude. Le continent a fait sa révolution portuaire, les ports sont équipés de portiques à conteneurs ou de grues mobiles, une dizaine de ports accueille aujourd'hui des navires entre 5 000 et 6 600 evp grâce à des capacités de 14 mètres de tirants d'eau et d'autres sont à venir comme Kribi au Cameroun, ou les projets nigériens de Lekki (concedé à CMA CGM et ICTSI) et Badagry (concedé à APMT), ou encore le futur port Tanzanien de Bagamoyo où opérera China Marchants. La taille des navires à destination de l'Afrique s'aligne sur la moyenne internationale : d'ailleurs depuis le 15 mars 2016, CMA-CGM déploie par la route du cap de Bonne-Espérance une flotte de navires de 9 400 evp entre l'Afrique de l'Ouest et l'Asie avec escales à Ngqura et à Cape Town avant de rejoindre Pointe Noire et Luanda. Ces nouveaux grands ports africains n'ont pas forcément vocation à devenir de grands *hubs* continentaux. Ils demeurent à l'écart du grand ring Est-Ouest qui concentre les grands flux internationaux et à partir duquel les besoins en transbordement et en *interlining* sont gigantesques. En revanche, la capacité à desservir les arrière-pays (bassins de consommation, zones enclavées, zones minières, futurs bassins de production) est une des clefs du succès de ces grands projets portuaires et fera la différence entre armateurs et logisticiens qui convoitent de gros volumes marchands.

Enfin, ces dynamiques d'internationalisation du secteur des transports et de la logistique s'accompagnent d'un essor des échanges intra-africains par mer certes mais également par terre. La consolidation des anciens corridors de fret vers les pays enclavés, la réhabilitation de routes trans-côtières (en Guinée par exemple pour une meilleure liaison entre Conakry et Dakar), la facilitation des services logistiques depuis les terminaux (guichet unique à Cotonou, à Douala) mais aussi l'utilisation de nouvelles routes comme le corridor côtier entre Tanger-Med et Dakar par des groupes du TIR eurafricain modifient la configuration des échanges intrarégionaux.

Ces efforts demeurent cependant confrontés à la faible intégration douanière qui favorise les échanges maritimes au détriment de la route et ses difficultés en tous genres (longues attentes aux frontières, ponctions diverses, mauvaise qualité d'une partie du réseau). Un changement durable de la carte des échanges africains passe alors par une intégration nécessaire des chaînes de transport depuis les ports et entre les pays voisins

Nora MAREÏ,
CNRS - UMR 8586 PRODIG