



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

FONDATION
Sefacil
LOGISTIQUE - PORTUAIRE - MARITIME

Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne

Sous l'égide de la fondation de France, la Fondation SEFACIL anime un pôle mondial de réflexion stratégique et d'analyse prospective dans les secteurs maritime, portuaire et logistique. Dans le cadre de ses travaux sur l'Afrique subsaharienne, la Fondation SEFACIL s'associe à ISEMAR pour produire une note de synthèse sur l'évolution des pratiques maritimes et portuaires au sud du Sahara. Avec moins de 2% des manutentions conteneurisées planétaires, l'espace portuaire subsaharien reste encore à conquérir. Les connections maritimes avec l'Asie mettent en avant de nouvelles dynamiques portuaires avec des investisseurs prêts à moderniser les équipements pour soutenir l'intégration des économies subsahariennes dans les réseaux logistiques et productifs mondiaux.

Une décennie de trafics conteneurisés subsahariens

Les marchés portuaires subsahariens demeurent caractérisés par une triple dynamique. D'un côté, les vracs énergétiques dominent les tonnages avec notamment les pétroles bruts angolais, nigérian, gabonais et demain ghanéen. De l'autre, les vracs solides miniers et conventionnel forestiers, animent des ports spécialistes géants à l'instar de Kamsar en Guinée. Et finalement, il reste des volumes conteneurisés nettement plus médiatisés qui se complètent d'un marché unique de Ro-Ro. La manutention portuaire conteneurisée subsaharienne a presque triplé sur la dernière décennie, passant d'un volume global de 4,5 millions d'EvP contre plus de 11 millions en 2009. Si l'on exclut la dynamique portuaire sud-africaine et ses mouvements de transbordement sur Durban et le nouveau terminal de Ngqura, force est de constater que le système portuaire subsaharien symbolise en partie le renouveau économique du continent.

Un dividende démographique, l'émergence d'une classe moyenne supérieure consommatrice de biens manufacturiers étrangers et un assainissement financier/bancaire expliquent ces croissances des trafics sur toutes les rangées portuaires. La figure 1 reprend l'évolution décennale des trafics. De Nouakchott à Cotonou, les trafics totaux ont cru d'1,5 M d'evp pour dépasser les 2,7 M manutentionnés en 2009. L'Afrique Centrale, emmenée par les ports du Nigéria, est passée de 750 000 evp en 2000 à un volume comparable à la rangée Ouest. Finalement, les ports de l'Est, de Port Soudan à Maputo en incluant les grands ports de l'Océan Indien (Port Louis, Port Réunion, Toamasina) enregistrent une croissance comparable à la rangée ouest-africaine, passant de 910 000 evp en 2000 à 2,66 M d'evp en 2009. Bien sûr, le fort tropisme

portuaire sud-africain avec un appareil portuaire national qui a traité 4 M d'evp en 2009 contre moins de 2 une décennie plus tôt.

La figure 1 permet de constater une certaine homogénéité globale dans les croissances agglomérées par rangées portuaires. Les données statistiques compilées dans la figure 2 mettent en avant le top 15 des places portuaires subsahariennes pour le trafic manutentionné en 2009.

Figure 1 : Trafics conteneurisés des façades africaines (200-2009)

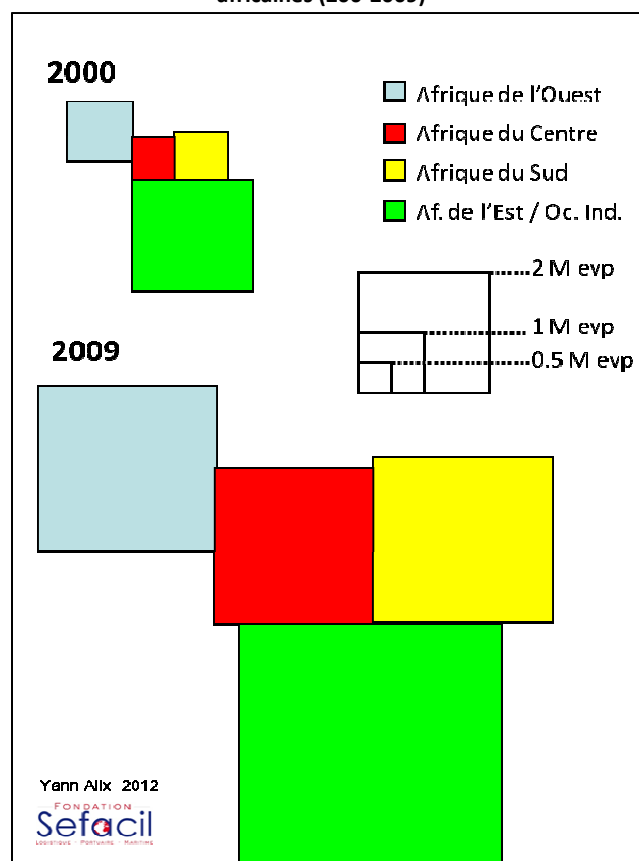
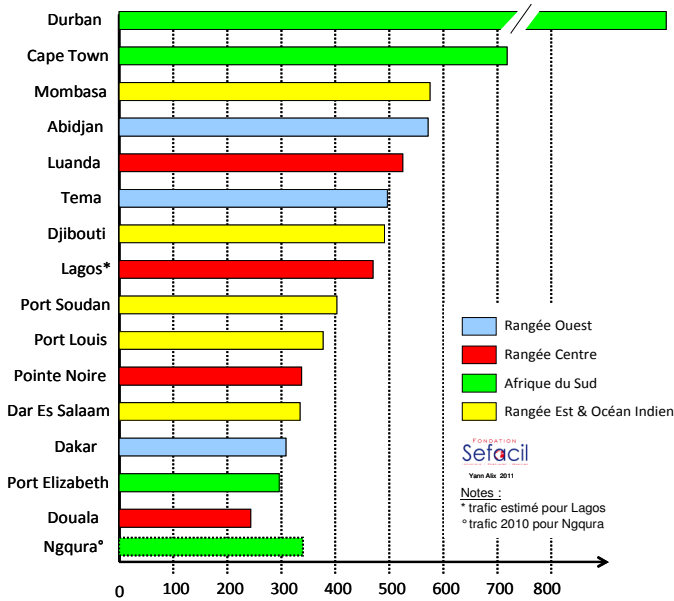


Figure 2 : Top 15 des terminaux portuaires conteneurisés subsahariens – (2009 – en milliers d'evp)



Sources : Dynamar, Drewry, Containerisation International, Fondation SEFACIL

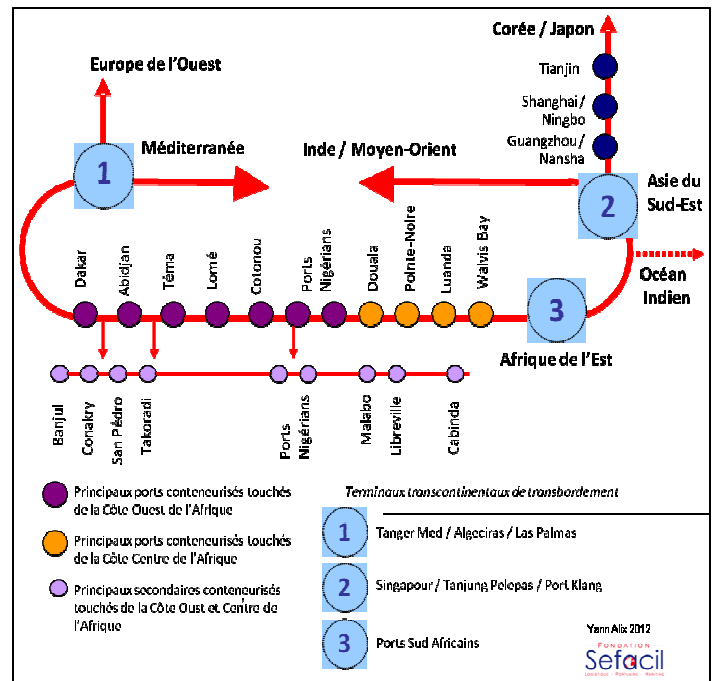
En dehors de Durban qui a manutentionné 2,5 M d'evp, il est intéressant de constater que la concentration des trafics portuaires s'agence finalement d'une façon relativement identique sur les façades Ouest, Centre et Est. En effet, une hiérarchie portuaire sous-régionale s'orchestre autour de quelques grandes portes d'entrées adossées la plupart du temps à des marchés intérieurs nationaux importants. Abidjan, Tema et Dakar à l'Ouest, Luanda, Pointe Noire et Douala au Centre, Mombasa, Port Soudan et Dar es Salam à l'Est illustrent finalement la manière dont les marchés subsahariens sont couverts par les armements conteneurisés. Lomé et Cotonou à l'Ouest qui cumulent 450 000 evp, Walvis Bay en Namibie avec 250 000 evp et Toamasina à Madagascar complètent le panorama des plus importants ports du sous-continent pour desservir les marchés côtiers et enclavés.

Avec la croissance des volumes échangés et le déploiement de nouvelles unités, la desserte des marchés subsahariens évolue selon une triple logique :

- des services directs encore largement orientés "Nord-Sud" avec des unités cellularisées qui touchent les plus grands ports comme Abidjan à l'Ouest, Apapa au Centre ou Mombasa à l'Est;
- des services feeders sous-régionaux qui servent de collecteurs de trafics sur des marchés nettement plus restreints où les capacités d'accueil portuaire restreignent les touchés des grandes unités. Le manque d'intégration (douanière et administrative) limite également les consolidations terrestres et entretient une forte connectivité maritime assurée par des navires adaptés; et enfin,

- l'utilisation de plus en plus fréquente de ruptures opérationnelles sur des plates-formes d'éclatement transcontinentales situées à l'intersection de services Est-Ouest et Nord-Sud (Figure 3).

Figure 3 : Schématisation des dessertes maritimes conteneurisées sur les rangées portuaires ouest et centre africaines



Ces déploiements stratégiques par les armements maritimes redistribuent les cartes des concurrences portuaires sous-régionales. Toutes les grandes portes d'entrées revendiquent le statut convoité de hub régional. Or, force est de constater que les massifications basées sur le transbordement ne sont pas présentes en dehors des terminaux prévus à cet effet aux extrémités du continent et dans les îles de l'Océan Indien. La faible densité des trafics subsahariens et la configuration géographique des réseaux de transport maritime expliquent la difficulté de croiser des flux pour obtenir des gains de productivité issus du transbordement. De surcroît, les équipements de manutention, les rendements et la fiabilité des services sur les trafics transbordés ne sont pas encore garantis dans la plupart des ports du continent. Ceci dit, une part croissante des manutentions portuaires subsahariennes est absorbée par le repositionnement stratégique... de boîtes vides ! Cette réalité gonfle d'ailleurs passablement les statistiques portuaires sous-régionales. Un exemple significatif se retrouve sur le trade Chine/Afrique avec la double complexité pour les armements de gérer les déséquilibres vides/pleins et 20 pieds/40 pieds. En effet, en sortie de Chine, un relatif équilibre entre 20 et 40 pieds se constate alors qu'en

sortie Afrique domine l'expédition des 20 pieds. La nature des marchandises échangées et leur rapport densité/poids/volume fournissent une explication à ce véritable casse-tête armatorial. Prenons l'exemple des grumes forestières tronçonnées qui sont expédiées vers les marchés asiatiques. Il demeure impossible de remplir un 40 pieds au complet sans excéder la charge maximale admise. En conséquence, le choix d'un 20 pieds avec 26 tonnes de produits forestiers est privilégié par les organisateurs de transport. Il en résulte une raréfaction des 20 pieds au départ Afrique vers Chine et une pléthore de 40 pieds qui peuvent repartir à vide faute de trouver des frets retours adéquats. Bien sûr, les expéditeurs chinois préfèrent de leur côté optimiser leur transport en ayant recours au conteneur de 40 pieds avec des produits manufacturés très diversifiés. Pour contrecarrer ce genre de situation, les armements cherchent à croiser les services Europe/Afrique/Asie. Malgré cela, la situation n'est pas prête de se résorber au regard des déploiements de capacités entre l'Extrême-Orient et l'Afrique.

valeur unitaire comme les récipients en plastique ou les bougies de paraffine. En 2010, 129 Mds ont été échangés entre la Chine et l'Afrique en 2010, soit 10 fois plus qu'il y a 10 ans.

Sur les côtes Ouest et centrale africaines, plus de 60% des capacités déployées par les armements de lignes régulières concernent toujours les marchés du nord de l'Europe tout en intégrant de plus en plus de touchés stratégiques méditerranéens. Les services vers l'Asie atteignent 30% avec des liaisons directes qui contournent le continent par le sud en utilisant des navires nettement plus grands (en moyenne 2 500 evp de capacité sauf pour des compagnies outsiders comme PIL).

Figure 4 : Capacité conteneurisée déployée par les armements en 2010 sur les marchés de l'Afrique de l'Est, l'Océan indien et l'Afrique du Sud – En % du total des evp

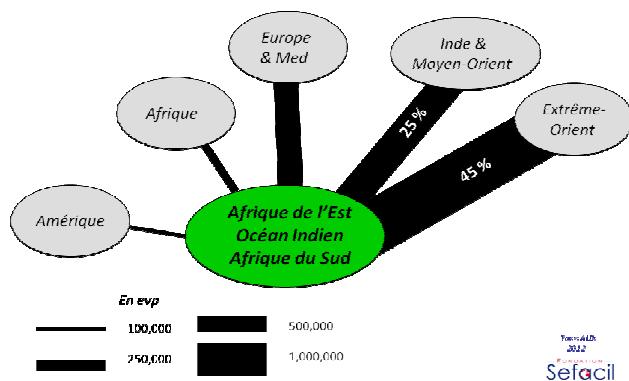
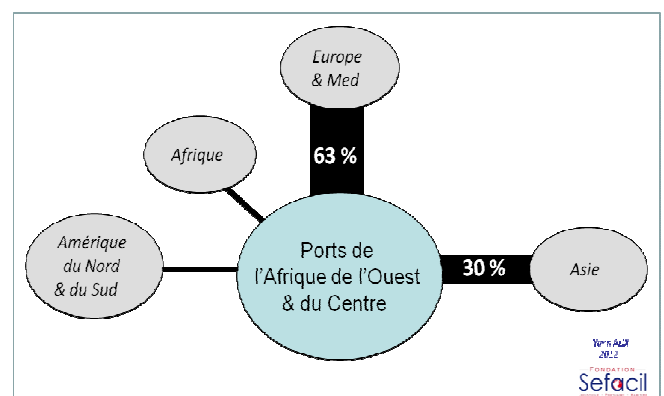


Figure 5 : Capacité conteneurisée déployée par les armements en 2010 sur les marchés de l'Afrique de l'Ouest, et du Centre – En % du total des evp



Les croissances sino-africaines

La figure 4 met en avant que plus des 2/3 des capacités déployées sur l'ensemble Afrique de l'Est, Océan Indien et Afrique du Sud concernent un avant-pays situé à l'est du Canal de Suez. Sur le plan conteneurisé, les volumes asiatico-africains ont dépassé les flux africano-européens depuis le milieu des années 2000. Le continent africain représente un nouvel eldorado pour l'écoulement des produits chinois. L'émergence d'une classe moyenne avec un pouvoir d'achat amélioré se conjugue avec l'ambition de consommation de populations jeunes et dynamiques.

La puissance des réseaux maritimes permet aux exportateurs chinois d'inonder les marchés africains de textile, d'équipements électriques/électroniques, de quincaillerie ou encore de marchandises à très faible

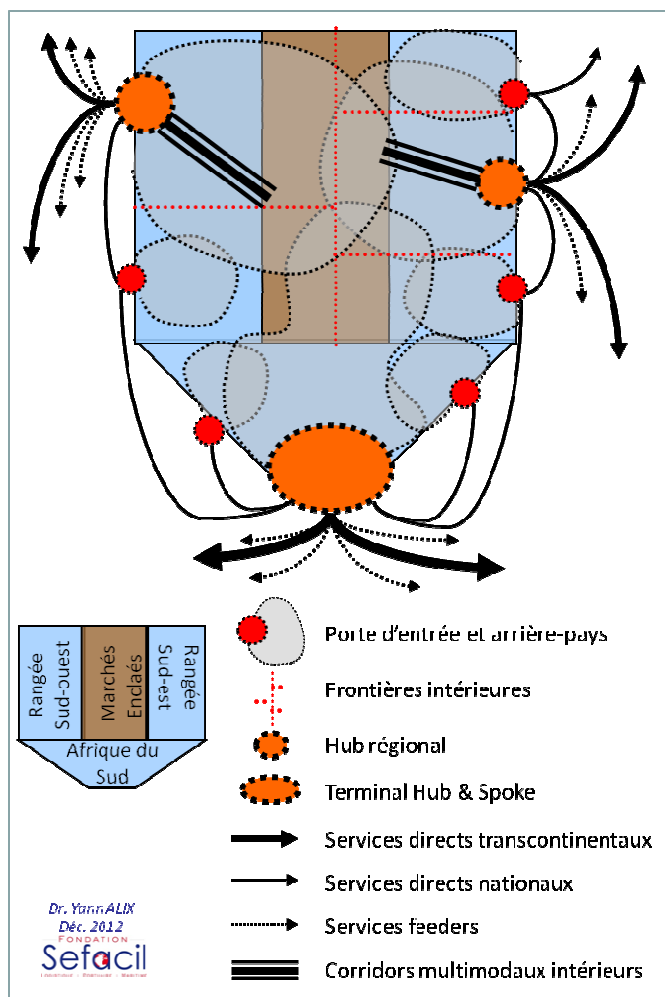
Des porte-conteneurs post-panamax touchent dorénavant des ports du continent africain, ce qui pressent les autorités portuaires à investir dans des terminaux plus vastes et des accès nautiques plus profonds. Surfant sur la croissance cumulée des années 2000, quasiment tous les ports subsahariens disposent de plans de modernisation, d'extension ou même de création de nouveaux terminaux conteneurisés. Sur la seule rangée Nouakchott/Cotonou, un total estimé à 1,5 milliards de dollars devrait être engagé par les opérateurs privés de terminaux afin d'accompagner la modernisation indispensable des interfaces portuaires ouest-africaines.

Même situation plus au sud depuis le projet de port en eau profonde de Kribi au Cameroun en passant par les espoirs équato-guinéens jusqu'à Pointe-Noire qui devrait disposer d'une capacité de traitement de 2 millions de boîtes grâce aux investissements de Bolloré Africa Logistics. De Djibouti avec Doraleh jusqu'aux nouvelles infrastructures de Ngqura en Afrique du sud, même situation à l'est avec là aussi l'ambition de mieux servir les navires.

L'enjeu des corridors intérieurs et la desserte des marchés enclavés

Du géant éthiopien à la triade Mali-Burkina-Niger jusqu'aux pays des Grands-Lacs, 13 pays enclavés dépendent des services portuaires de pays tiers en Afrique subsaharienne. La maîtrise des corridors de transport implique des luttes historiques entre grands ports côtiers. Les croissances des volumes ces dernières années et les investissements sur les infrastructures terrestres ne font qu'exacerber les concurrences logistiques. En prenant l'exemple du "cône" sud et est africain, la figure 6 cherche à styliser ce que pourrait être la concurrence interportuaire de demain avec des ports enchâssés dans des chaînes logistiques intégrées jusqu'aux confins des aires de chalandises enclavées.

Figure 6



Les intégrateurs logistiques privés souhaitent faciliter les transits en proposant des solutions de transport "tout intégré". C'est le cas notamment de la prestation en B/L direct proposé depuis des années par l'opérateur historique Delmas en étroite collaboration avec son ancienne maison mère Bolloré. La maîtrise de l'ensemble des procédures douanières, administratives et de transport sur l'ensemble des tronçons intérieurs

africains demeurent au cœur de la concurrence entre autorités portuaires. La mise en place d'un guichet unique portuaire électronique au port de Cotonou en 2011 s'inscrit dans cette ambition de faciliter le commerce depuis des places portuaires sécurisées et dépourvues en grande partie des sempiternelles tracasseries administratives.

Disposer de services logistiques facilités depuis les terminaux portuaires côtiers jusqu'aux destinations finales intérieures s'avère de plus en plus décisif dans la commercialisation des services portuaires subsahariens. Pour ce faire, des combinaisons d'intérêts publics et privés "marketisent" des corridors de transport à l'instar du Walvis Bay Corridor Group ou du Nacala Corridor Development.

Porte-conteneurs de la China Shipping en rade de Lomé au Togo



Conclusion

La révolution portuaire subsaharienne est en marche! En moins d'une décennie, la part des intérêts privés dans l'exploitation des terminaux conteneurisés africains est passée de moins de 15% à plus de 70%, ce qui constitue un simple rattrapage vis-à-vis des situations sur les autres continents. Tous les indicateurs semblent positifs mais il reste encore un très long chemin pour moderniser les pratiques de transport sur le continent. Intégration douanière, transparence dans la gestion des flux d'informations, traçabilité des flux physiques, formation et gestion du changement constituent autant de challenges que les gouvernements, les autorités portuaires et les opérateurs privés doivent assumer collectivement.

Yann ALIX, Délégué Général de la fondation SEFACIL
www.sefacil.com