

Perspectives Portuaires Africaines



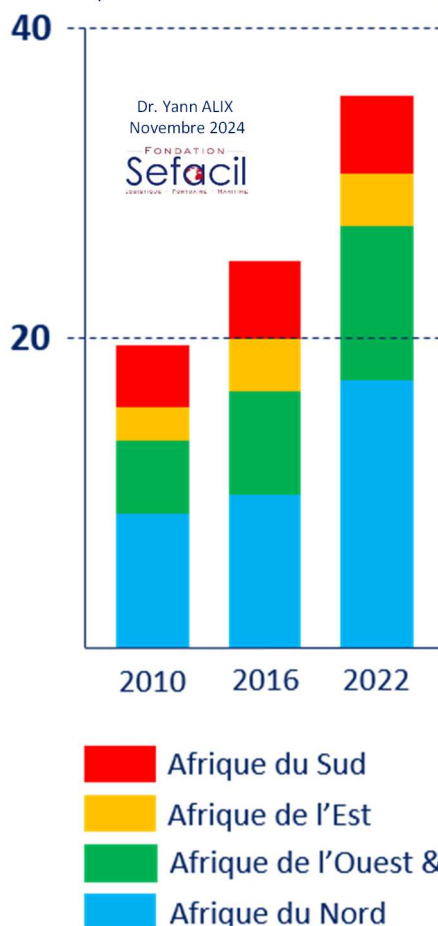
Numéro #12: Manutentions portuaires conteneurisées:

Enjeux de croissance africaine



Le continent africain : entre marchés de niche et transbordements stratégiques

Le continent africain dans sa totalité ne pèse pas encore 5% du total des manutentions conteneurisées mondiales qui ont cumulé le record historique de 852 millions en 2022. Toutefois, en passant de 19,2 à 34,9 millions entre 2010 et 2022, les ports africains ont connu une croissance relative parmi les plus dynamiques du monde, derrière l'Asie mais devant l'Europe et les Amériques. Deux zones économiques portent cette croissance qui s'est accélérée depuis la sortie



de la crise pandémique. Avec un peu moins de 10 millions d'EVP, les ports de la façade méditerranéenne de l'Afrique représentaient 44% du volume total de 2010. L'attractivité des nouveaux terminaux de Tanger Med mais aussi de Port-Saïd en Egypte ont transcendé des activités essentiellement de transbordement orchestrées par les stratégies armatoriales. Le port marocain est devenu le premier port d'Afrique mais aussi le premier établissement en terme de connectivité avec les marchés subsahariens. La rangée Nouakchott-Luanda constitue l'autre façade qui a le plus gagné de trafic, représentant 30% du total des manutentions du continent en 2022. Les ports sud-africains, parmi les plus modernes et les plus dynamiques au début des années 2000, subissent le ralentissement de l'économie nationale et la cherté des prestations sur les terminaux. Quant aux ports de l'Est, souvent congestionnés et en attente de modernisation/extension de nouveaux terminaux, ils ne manutentionnent plus que 10% du total continental en 2022, devenant la façade portuaire la moins stimulée du continent.

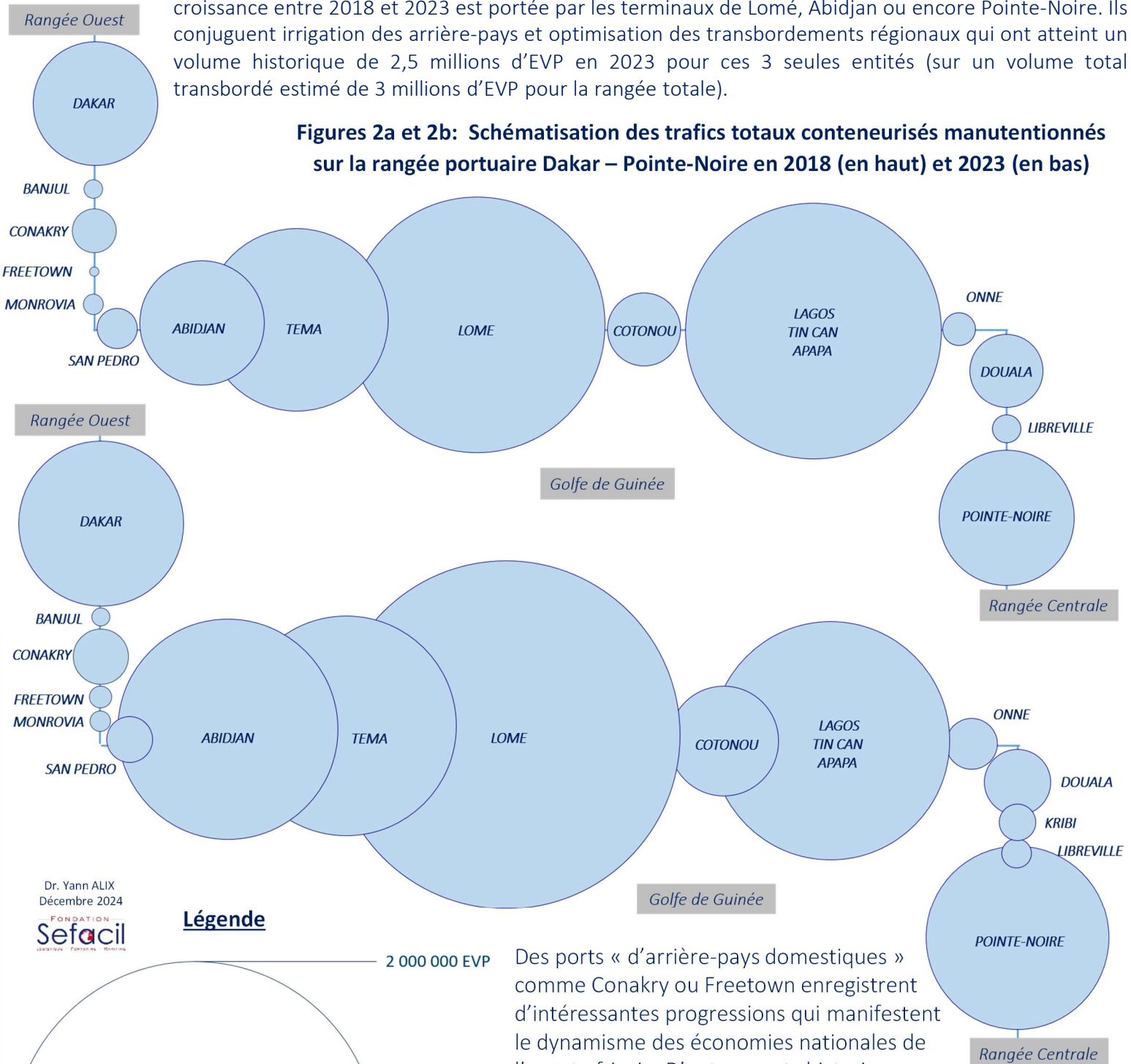
Figure 1: Evolution des manutentions conteneurisées africaines des quatre façades portuaires du continent

(en millions d'EVP – 2010 / 2016 / 2022)

Zoom sur la croissance de la rangée Dakar-Pointe-Noire

L'héritage de la géopolitique a généré un morcellement géographique qui continue de découper les marchés ouest et centre africains avec une vingtaine de grands établissements qui dessert autant de pays littoraux et 5 nations enclavées de la bande sahélienne à la Centre-Afrique. Expression manifeste de la performance opérationnelle des terminaux à conteneurs de la sous-région, la croissance entre 2018 et 2023 est portée par les terminaux de Lomé, Abidjan ou encore Pointe-Noire. Ils conjuguent irrigation des arrière-pays et optimisation des transbordements régionaux qui ont atteint un volume historique de 2,5 millions d'EVP en 2023 pour ces 3 seules entités (sur un volume total transbordé estimé de 3 millions d'EVP pour la rangée totale).

Figures 2a et 2b: Schématisation des trafics totaux conteneurisés manutentionnés sur la rangée portuaire Dakar – Pointe-Noire en 2018 (en haut) et 2023 (en bas)



Dr. Yann ALIX
Décembre 2024

FONDATION
Sefacil
LOGISTIQUE PORTUAIRE MARITIME

Des ports « d'arrière-pays domestiques » comme Conakry ou Freetown enregistrent d'intéressantes progressions qui manifestent le dynamisme des économies nationales de l'ouest africain. D'autres ports historiques aux aires de chalandises installées comme Douala ou Libreville constatent le déploiement de nouveaux terminaux en eau profonde, construits en mode *greenfield*. Lekki et Kribi visent à concurrencer/décongestionner des terminaux saturés par les densités métropolitaines tout en consolidant de nouvelles parts de marché. Ces nouveaux venus démontrent la stimulation d'une vraie et saine concurrence entre ports mais aussi entre les terminaux pour desservir plus de 850 millions de consommateurs potentiels.

Les leaders mondiaux maritimes sont les leaders continentaux de la manutention

APM Terminals et AGL – TIL, respectivement les opérateurs de terminaux de Maersk Line et MSC Shipping, dépassent les 20 millions d'EVP en 2023, laissant loin derrière l'opérateur national sud-africain TNPA présent sur les 6 ports du pays, le chinois CMP ou encore Eurogate et Marsa Maroc qui tirent leurs volumes essentiellement du succès des terminaux de Tanger Med.

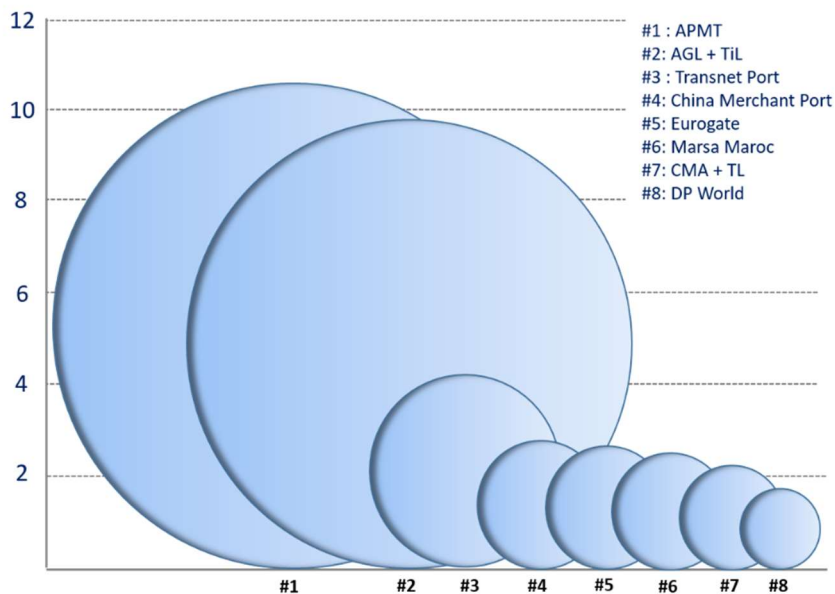


Figure 3: Top 8 des opérateurs de manutentions conteneurisées en Afrique (en millions d'EVP – 2023)

CMA-CGM, avec ses filiales de manutention CMA et Terminal Link, et l'opérateur dubaïote DP World complètent ce Top 8 d'où sort Kenya Port Authority qui manutentionne néanmoins 1,6 millions d'EVP en 2023.

Si l'on exclut « l'effet Tanger » et ses 9 millions d'EVP dont les $\frac{3}{4}$ en transbordement stratégique, force est de constater que la manutention portuaire africaine représente un cas unique dans le monde. En effet, MSC Shipping et Maersk Line, les deux plus importants armements conteneurisés du monde sont aussi les deux premiers armements dans la desserte des marchés africains.

Et ils sont aussi les deux plus puissants opérateurs de manutention depuis que Bolloré Africa Logistics a rejoint le giron suisse sous la bannière Africa Global Logistics (AGL). Cette verticalisation du contrôle conteneurisé est le fruit d'une stratégie commune aux deux compagnies familiales européennes. Elles investissent le continent à travers des concessions qui garantissent des engagements à long terme afin de soutenir des programmes d'extension/modernisation des terminaux pour optimiser la réception et le traitement de navires toujours plus grands. Les deux compagnies disposent de réseaux et de compétences locales qui ont transformé la gestion des interfaces navire/terminal/port. Les indicateurs de performance opérationnelle édités par des terminaux comme Meridian Port Services à Téma au Ghana ou Lomé Container Terminal démontrent que les cadences sur les transbordements sont comparables aux standards européens. Les volumétries chargées/ déchargées à l'escale ont plus que doublé sur la dernière décennie, notamment sur les opérations des porte-conteneurs de plus de 10 000 Evp déployés sur la route Asie-Afrique. APM Terminals et AGL – TIL continuent de conjuguer coopération opérationnelle dans des Joint-Ventures (JV) sur de grands terminaux comme à Cote d'Ivoire Terminal (CIT) ou Congo Terminal à Pointe-Noire tout en stimulant une vive compétition entre ports de transbordement mais aussi entre terminaux qui servent en priorité les flux imports/exports.

La modernisation en cours du port de Cotonou et les extensions de Kribi, Tema et bien sûr Pointe-Noire illustrent la vivacité des marchés de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui enregistrent 5,4% de croissance dans les manutentions de 2023. D'ici à 2028, déjà 8 millions d'EVP de capacité supplémentaires sont projetés pour absorber une croissance annuelle cumulée qui dépasse les 3% pour les espaces économiques CEDEAO/CEEAC. Cela attire de nouveaux entrants qui n'ont pas d'expériences significatives dans le secteur et dans cette zone de marché. Ainsi, l'opérateur turc Alport du groupe Albayrak, présent à Mogadiscio depuis 2014, s'est installé au port de Conakry en 2018 et accélère ses implantations africaines avec des concessions à Banjul en Gambie, Malabo et Bata en Guinée Equatoriale et même Pointe-Noire au Congo. En dehors de la sphère d'exploitation des terminaux à conteneurs, il n'en demeure pas moins que la société turque veut peser sur la modernisation et l'attractivité des autorités portuaires investies. Même tonalité pour Abu Dhabi Ports qui utilise habilement les leviers de la diplomatie économique pour entrer sur le marché portuaire africain, en dehors du conteneur pour l'instant.

L'autorité portuaire: garante de partenariats publics-privés gagnants

Les PPP demeurent des mécanismes indispensables pour garantir l'équilibre des engagements et des dividendes que partagent les parties prenantes publiques et privées investies dans la concession d'un terminal à conteneurs. Des termes du contrat et de son équité découlent une confiance mutuelle qui va permettre de développer des volumes sur au moins deux décennies. Le respect du cadre juridique des PPP constitue le socle du succès des concessions les plus prospères. Ces dimensions juridiques et légales ne doivent pas obérer les aspects socio-économiques et sociétaux de schémas concessifs qui deviennent toujours plus « redistributifs ». Aménagement du territoire, facilitation du commerce, optimisation logistique, transformation digitale, fluidité des mobilités : un ensemble de considérations paramètre le succès d'une concession de terminal à conteneurs. Les montants engagés s'estiment en centaines de millions d'euros pour les terminaux de nouvelle génération. Il s'avère indispensable que les compétences en matière de PPP soient particulièrement aiguisées, tant au niveau des autorités politiques de tutelle que des autorités portuaires.

Rédigé le 31 décembre 2024 - Dr. Yann ALIX

Trois Questions à Asta Rosa CISE, directrice Régionale (Côte d'Ivoire - Burkina Faso) - Africa Global Logistics



Pourquoi Abidjan est-il le port subsaharien avec la plus forte croissance conteneurisée en 2023?

Avec 1,3 million de conteneurs EVP manutentionnés en 2023, le port d'Abidjan tire profit de la mise en service dès décembre 2022 du deuxième terminal à conteneurs, infrastructure moderne sur laquelle AGL a investi plus de 260 milliards de FCFA pour sa construction et son équipement. A cela s'ajoute les investissements réalisés depuis 20 ans par Abidjan Terminal pour la formation des hommes et la modernisation de ses 8 portiques de quai, 20 RTG, 2 grues mobiles et 50 tracteurs. En outre, une économie nationale en pleine croissance a accéléré les performances du port d'Abidjan sur des secteurs clés tels que l'agriculture, l'agro-industrie et la distribution, générant un important trafic tant à l'import qu'à l'export. Abidjan a renforcé son statut de hub de référence pour les grandes compagnies maritimes internationales.

Quels sont les principaux défis pour accélérer l'augmentation des manutentions dans le Golfe de Guinée ?

Pour maximiser les retombées sur les économies locales et régionales, il convient de décongestionner les zones portuaires par la création de réseaux d'interconnexion, en privilégiant le transport par rail, embranché aux plateformes portuaires ainsi que de développer le transport fluvial. La construction d'infrastructures logistiques en dehors des zones portuaires constitue une solution durable aux défis liés à la manutention dans le golfe de Guinée. Automatiser et dématérialiser les étapes du transit doivent aussi permettre de réduire les délais, de garantir la traçabilité et d'optimiser les coûts dans le cadre de la mise en œuvre de la ZLECAF. L'harmonisation des formalités douanières entre les pays est cruciale pour offrir un cadre uniforme et efficace aux opérateurs économiques. Enfin, le renforcement des compétences des équipes sont des leviers clés. La formation continue des collaborateurs permettra de maintenir des standards internationaux et d'offrir des prestations de haute qualité.

Energie, Ecologie et Economie : comment les terminaux à conteneurs du groupe AGL parviennent à concilier ces trois E sur le continent d'avenir qu'est l'Afrique ?

Conscient des enjeux environnementaux, AGL s'est engagé à réduire son empreinte écologique avec le programme de certification *Green Terminal*, un label exclusif validé par Bureau Veritas qui atteste du respect de normes en matière de réduction des émissions de CO₂, de gestion optimisée des déchets et d'efficacité énergétique. Cela se traduit par l'utilisation de 36 tracteurs, 6 portiques de quai et 18 portiques de parc, tous électriques. AGL intègre également les principes de durabilité dans la conception de ses bâtiments avec plusieurs installations certifiées EDGE (*Excellence in Design for Greater Efficiencies*), garantissant une utilisation responsable des ressources en eau, en énergie et en matériaux. Ces initiatives permettent d'offrir à nos collaborateurs des environnements de travail modernes, confortables et adaptés à leurs besoins.