

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #2: Anticiper la congestion métropolito-portuaire



Des écosystèmes ville-port subsahariens féconds et prospères... mais saturés

L'organisation contemporaine de la plupart des villes portuaires subsahariennes a ceci de particulier qu'elle hérite d'une planification structurée dans les années 1960¹. Le port sert alors en priorité à l'exportation de l'agrobusiness tandis que la ville concentre des services administratifs et financiers nourris du commerce ultramarin. L'aménagement du territoire urbano-portuaire s'orchestre à partir du port avec des réseaux structurés sur les mobilités entrantes et sortantes de l'interface maritime. Des corridors routiers, et trop rarement ferroviaires, assurent les connectivités vitales avec l'immensité géographique intérieure. Au cours du dernier demi-siècle, les croissances urbaines et portuaires ont progressivement fécondé des écosystèmes complexes et dynamiques mais sans cohérence ni planning spatio-fonctionnel. Il en résulte aujourd'hui des congestions endémiques qui génèrent des *déséconomies* d'échelles et des externalités négatives qui peuvent à terme contraindre le développement socio-économique subsaharien.

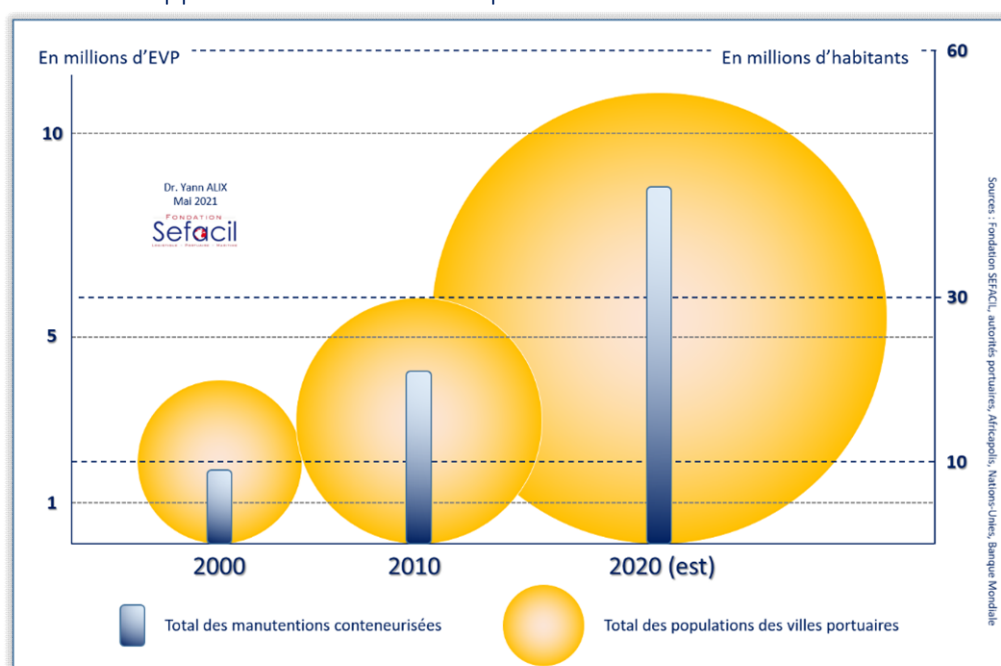


Figure 1 : Croissance métropolito-portuaire sur la rangée Dakar-Luanda 2000-2010-2020 (est)

¹ Africapolis, (2008), *Rapport d'étude – Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020 : Approche géo-statistique. Afrique de l'Ouest*. E-Geopolis. AFD- SEDET, 124p.

Une boîte à outils des possibles pour solder la congestion et anticiper la croissance

La congestion actuelle peut s'adresser dans le court terme par des initiatives simples et pratiques, co-construites la plupart du temps par les opérateurs privés et les autorités publiques habilitées.

- 1 Augmenter les tarifs d'entreposage sur le terminal maritime tout en limitant le nombre de jours alloués au retrait des conteneurs, des véhicules ou des marchandises ;
- 2 Orchestrer une meilleure organisation entre le terminaliste, le transporteur, l'entreposeur et le client de la marchandise avec la possibilité d'engager des contrats de performance et un programme tarifaire modulé en fonction de la fluidité, de la volumétrie des flux, des heures « creuses et pleines » ;
- 3 Optimiser des solutions de type *RDV transporteurs* pour supprimer les stationnements prolongés et illégaux aux abords des terminaux et ordonnancer des transferts planifiés entre les terminaux maritimes et les ports secs.
- 4 Permettre l'organisation des rotations nocturnes et des convois massifiés entre le terminal, les ports secs et les entrepôts des industriels/chargeurs
- 5 Encourager des certifications/agréments qualité envers les sociétés de camionnages qui respectent les règles, gèrent des matériels roulants modernes et assurent la formation professionnelle de chauffeurs qualifiés.

Figure 2 : 5 leviers opérationnels à court terme de décongestion portuaire et métropolitaine

Toutefois, il est impérieux de considérer des politiques publiques et des pratiques cohérentes avec la mobilisation par exemple d'une administration douanière en capacité d'opérer des services nocturnes, d'autoriser des transferts sur les ports secs et ainsi parvenir à réduire le temps incompressible de dédouanement. C'est le cas avec les parcs de décongestion du *Groupe Bolloré* à Diamniadio (Port de Dakar) et Kagbelen (Port de Conakry) qui jugulent la pression sur les terminaux rouliers en étroite concertation avec les autorités portuaires et douanières.

La fluidification des transits intra et péri-urbains se retrouve à Abidjan où *Sea-Invest* a investi avec les cimentiers dans des convoyeurs aériens vraquiers pour supprimer 100 000 camions par an dans l'enceinte portuaire. Le *barging*, déjà expérimenté à Lagos notamment, constitue une autre solution de transport structurante mais impliquant des investissements publics et privés conséquents. A Abidjan, d'innovantes alternatives logistiques pourraient connecter plusieurs terminaux maritimes à un ensemble de ports secs et de zones logistiques localisés le long d'un axe routier névralgique puisqu'il sert du corridor principal avec les arrière-pays ivoirien et sahélien.



Figure 3 : Du modèle gravitaire de déchargement des vrac secs au transport par barge lagunaire: planification logistique des décongestions métropolitaines à Abidjan et Lagos

Autre perspective expérimentée dans plusieurs ports subsahariens, le déploiement de solutions informatiques communautaires qui accélèrent et sécurisent une gestion documentaire sans papier et donc sans tracasseries administratives qui contraignent la fluidité logistique des marchandises. L'accélération digitale et l'innovation numérique en matière de *Data Intelligence* doivent accompagner la transformation d'une économie informelle toujours génératrice de congestion.

Des solutions structurantes de décongestion des trafics routiers à moyen et long termes

Le succès des solutions à moyen et long termes reposent sur deux facteurs. Le premier est leur interdépendance, c'est-à-dire qu'une solution uniquement basée sur les infrastructures ne règlera pas le problème de congestion dans la zone portuaire : un système de gestion du trafic efficient, accompagné d'une bonne gouvernance des opérations, est indispensable. Le deuxième facteur est la réalisation de conditions préalables afin de préparer le cadre de mise en œuvre, en amont, des solutions à moyen et long termes².

	Solutions moyen-terme	Solutions long-terme
Gouvernance des opérations	Développer un plan de circulation et de stationnement des camions (plages horaires, itinéraires, emplacement et durée du stationnement)	Renforcer le plan de gestion de la circulation et du stationnement en le rendant plus général
Infrastructure	Parkings d'attente dans la zone portuaire pour les camions stationnant sur les axes Parkings d'appel vers les corridors utilisés avec la mise en place d'un système de RDV routiers	Renforcer les parkings d'attente et d'appel avec la systématisation des RDV routiers Création d'axes routiers alternatifs pour accéder à la zone portuaire
Utilisation des sols et zonage	Développer une stratégie de zonage et d'occupation des sols pour la zone portuaire	Relocaliser certaines activités génératrices de fret (et non nécessaire) hors de la zone portuaire

Figure 4 : La gestion et la planification des flux par l'anticipation de solutions interdépendantes

Ces conditionnalités concernent plusieurs aspects :

- Sur le plan institutionnel et réglementaire tout d'abord, les acteurs doivent être préparés à mettre en œuvre le nouveau cadre envisagé (en donnant les moyens coercitifs nécessaires aux entités responsables de la mise en œuvre effective) et à respecter les nouvelles mesures de circulation, par exemple avec des pénalités appropriées pour les camionneurs qui ne respecteraient pas les directives. Notamment, la réussite du système de rendez-vous dépend d'une large concertation et inclusion des principales parties prenantes (opérateurs de terminaux, camionneurs, services douaniers, autorité portuaires, chargeurs, transporteurs, transitaires et autorités publiques), ainsi que de leur appropriation de la solution.
- Sur le plan des technologies de l'information ensuite, un travail d'enregistrement des camions est indispensable pour disposer d'une base de données d'immatriculation des camions. Il s'agit ici de récupérer les informations disponibles au niveau national pour son utilisation et mise en forme dans le cadre du système de régulation des flux. Il faut définir le cadre d'échange de données électronique et identifier toutes les parties qui auront à utiliser la plateforme (gestionnaire du fret, flotte de camions, origine et destination des marchandises, disponibilité de la marchandise, système de prise de RDV...).
- Enfin sur le plan urbanistique, il est important de développer une base de données de zonage et d'utilisation actuelle des sols de la zone portuaire mais aussi de la ville, qui servira ensuite de base pour développer une stratégie efficace et durable d'occupation des sols.

Des ports-métropoles aux ports « Greenfield »

Les aménagements des ports actuels n'empêchent nullement la projection de nouveaux ports industrialo-logistiques situés loin des actuelles concentrations urbaines. De Doraleh à Djibouti à Kribi au Cameroun, Lekki au Nigéria et Ndayane au Sénégal, ces infrastructures en eau profonde ont la particularité de « compléter » des installations portuaires existantes saturées. Ces nouveaux ports

sont aussi censés générer des dynamiques circulatoires à long terme avec la conséquence d'une accélération de la reconversion de certains sites portuaires urbains historiques tout en anticipant les solutions opérationnelles des futures fluidités portuaires, logistiques et métropolitaines.



Figure 5 : Des ports *ex-nihilo* aux marges des concentrations métropolitaines : le futur site industrialo-portuaire de Lekki au Nigéria

² Deau; A., (2021). *Réflexions et discussions opérationnelles pour l'amélioration de la fluidité logistique et portuaire à Abidjan*. Séminaire de la Fondation SEFACIL et du Port Autonome d'Abidjan. 8 avril 2021

Une question complexe de gouvernance et de vision partagée?

La conciliation et surtout la multiplication des croissances portuaires et métropolitaines exigent une gouvernance territorialisée qui soit en rupture avec les actuelles segmentations publiques entre l'autorité portuaire, la municipalité (le district, l'agglomération, etc.) et les pouvoirs politiques centralisés. Schémas directeurs, planifications fonctionnelles ou encore aménagements infrastructurels et investissements fonciers supposent une gouvernance stratégique et souveraine. Pour ce faire, une représentation équilibrée et légitime de parties prenantes publiques, privées et sociétales pourrait siéger dans différents organes de consultation/décision pour garantir l'animation dynamique d'un projet collégial, transparent et protégé des conflits d'usage et d'intérêts. Cette gouvernance plus stratégique prioriserait des aménagements structurants pour optimiser la cohérence du développement pérenne de territoires métropolito-portuaires en constante mutation. Projeter la décongestion demeure autant un acte politique que logistique.

Rédigé le 18 mai 2021- Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL & Albane DEAU – CPCs

Trois Questions à... Denis CORDEL

- PDG de la société ivoirienne de conseil en logistique DATOPI, donateur de SEFACIL
- Co-initiateur du CREMPOL à l'ARSTM en partenariat avec la Fondation SEFACIL^x
- Co-directeur du TOME VI de la Collection Afrique Atlantique^y



Quelle est l'action la plus immédiate à prendre selon vous pour enrayer la congestion portuaire subsaharienne ?

Ce sont des actions pratiques et opérationnelles qui n'exigent pas d'investissements majeurs ou de modifications réglementaires importantes. A titre d'exemple, je pense à la régulation des mouvements de camions en restreignant les transits de jour au profit d'organisation de convois nocturnes depuis des aires périphériques prévues à cet effet comme au port tanzanien congestionné de Dar-es-Salaam. Plus structurant évidemment, l'opportunité de planifier des corridors et voies urbaines dédiées aux camions ou tout simplement la simplification des flux documentaires pour réduire les temps de traitement et donc de stationnement.

Les ports secs constituent-ils une solution à la décongestion métropolito-portuaire ?

Oui mais... encore faut-il qu'un port sec, tout comme un corridor logistique d'ailleurs, dispose d'un statut juridique. Or, à ma connaissance, ce n'est pas le cas, ce qui n'est pas sans poser de vraies problématiques de coordination des activités entre le port dit maritime et le port dit sec.

Le coût de passage par le port sec ne doit pas pénaliser le destinataire final enclavé, alors qu'il sert à désengorger une métropole maritime. Il est aussi impératif d'organiser la simplification documentaire sur le corridor, cordon ombilical reliant le port sec à son port maritime. Dernier élément important, les déséquilibres entre les volumes d'importation et d'exportation constituent selon moi un frein à l'usage des ports secs.

Les terminaux « greenfield »: l'alternative stratégique pour absorber la croissance des volumes et solder la congestion?

Dans une vision à long terme, les terminaux greenfield sont une solution comme nous avons pu le voir en Europe mais encore faut-il que les connectivités logistiques et infrastructurelles suivent dans une planification structurée. Mais j'ajouterais qu'à moyen terme, il ne faudrait pas oublier le recours aux ports dits secondaires, épargnés par la congestion urbaine, et qui peuvent servir de relais pour décongestionner les ports principaux, sans engager de précieux milliards d'argent public. Il peut exister des villes sans port, mais il n'y a pas de port sans ville.

^x Centre de Recherche Maritime, Portuaire et Logistique (CREMPOL) de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) lancé en octobre 2018 sous l'égide de la Fondation SEFACIL

^y Tome VI sur la thématique des Ports Secs Subsahariens. Sortie prévue pour décembre 2021 avec une conférence de restitution officielle lors du colloque annuel du CREMPOL à Abidjan.