

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #3: Les ports secs en Afrique subsaharienne



Genèse du port sec: de la plaisance au conteneur maritime

Chose peu connue, le port sec tient son origine du monde de la plaisance avec le développement de « ports secs » aux Etats-Unis dans les années 1960. Les bateaux recevaient des services (manutention, stockage, sécurité, entretien, etc.) sur des terrains qui avaient la particularité de ne pas être situés en zone portuaire et/ou immédiatement connectés à un bassin¹. Cette emprise foncière en relation avec l'usage maritime et portuaire se développe dans avec la conteneurisation et des services afférents somme toute semblables à ceux prodigués aux navires de plaisance. Les Etats-Unis et l'Europe de l'Ouest voient, dans les années 1980, se déployer des ports secs connectés via des réseaux de transport (routiers mais aussi ferroviaires et quand cela est possible fluviaux) pour faciliter les transferts conteneurisés depuis/vers la terminaison maritimo-portuaire. En Afrique subsaharienne, ces infrastructures émergent plus tardivement, avec l'accélération de la conteneurisation des années 2000, le développement des corridors de transport et l'ambition politique de mieux contrôler administrativement les recettes fiscales et douanières.

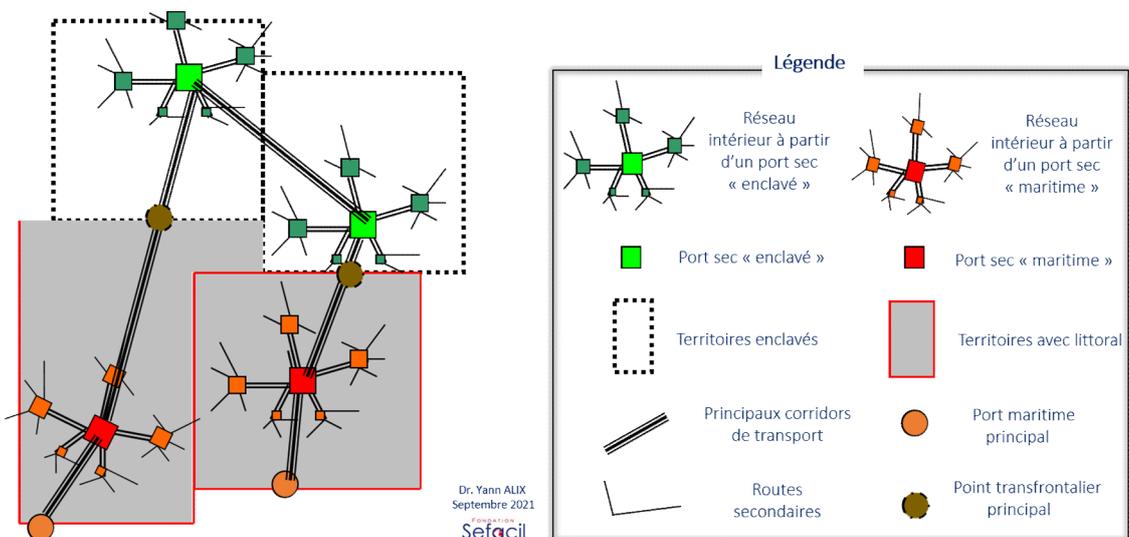


Figure 1 : Schématisation d'une organisation logistique subsaharienne à la fin des années 2000

¹ Entretien avec Thierry Briois, Directeur Dept. Corps & RC Marine – Eyssautier-Verlingue



Pour une typologie simplifiée des ports secs

Considérant que le port sec n'a pas de définition juridique, il s'avère pertinent d'en déterminer les principales caractéristiques, en commençant par les tenants et aboutissants qui préfigurent son installation, son opération et son développement (Figure 2).

La première condition logique découle d'une demande exprimée par un marché (tant du côté chargeurs que transporteurs) qui exige le recours à une infrastructure pour optimiser l'organisation des flux de marchandises depuis le port maritime vers l'intérieur et réciproquement (port sec maritime), sans négliger pour autant sa capacité à drainer et consolider des flux disséminés et éloignés de la frange côtière (port sec enclavé). Le port-sec s'impose comme une installation géographique avec des bénéfices de connectivité et des capacités d'emplois qui permettent de

développer des gammes de services qui vont s'étoffer au fur et à mesure de la densité et de la complexité des demandes logistiques des clients. Le port sec propose des services à destination des matériels (roulants et non-roulants), aux différentes typologies de marchandises, sans négliger les services à destination des chauffeurs et des organisateurs de transport.

Ces prérequis identifiés, il convient de qualifier la typologie des principaux services que l'on retrouve dans les différents ports secs et la figure 3 décline en quatre générations les principales catégories de services qui se sont progressivement assemblées au cours des 30 dernières années (Figure 3). La 1^{ère} génération se réfère pour l'essentiel à un parking sécurisé de décongestion où les chauffeurs

routiers (des zones intérieures et enclavées) peuvent/doivent organiser leurs acheminements sur les terminaux maritimes sans congestionner le domaine foncier portuaire. Ces espaces-tampons se situent à proximité des ports maritimes ainsi que le long des principaux axes/corridors de transport pour réguler les flux import-export ainsi que ceux en transit vers les marchés intérieurs éloignés.

La 2^{ème} génération additionne des services aux marchandises en faisant du port sec une aire de manutention des produits pour optimiser leur gestion logistique. Avec des entrepôts et des services d'informations, la valeur ajoutée du port sec augmente et produit plus d'emplois et de prestations.

La 3^{ème} génération complète la phase précédente en densifiant les services de dématérialisation tout en encourageant les premières transformations industrialo-manufacturières des produits issus des territoires productifs locaux et régionaux. De nouvelles fonctions logistiques accompagnent l'ajout

de valeur avec des prestations sous température contrôlée ou la maîtrise des logistiques amont-aval pour la grande distribution par exemple. Le port sec s'impose comme un outil stratégique d'aménagement et de développement qui dépasse les seules fonctions du transport et de la logistique.

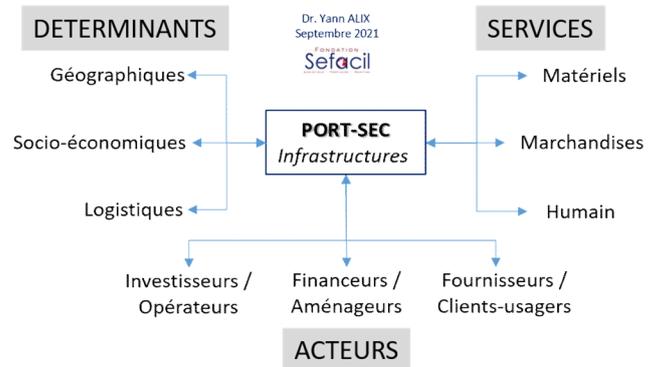


Figure 2 : Les principaux déterminants, services et acteurs du port sec subsaharien

Génération #1

- Aire fermée
- Services de stationnement et de sécurité
- Services aux chauffeurs et aux matériels

Génération #2

- Entrepôts
- Stockage – empotage
- Services douaniers & phyto-sanitaires

Génération #3

- Services logistiques avancés sur les marchandises
- Premières transformations Industrialo-manufacturières
- Gestion dématérialisée et anticipée des procédures

Génération #4

- Implantations industrielles et productions manufacturières
- Facilitations fiscales et d'investissements
- Aménageurs fonciers & promoteurs logistiques

Figure 3 : Essai d'une typologie simplifiée :

Les 4 générations de ports secs de la Fondation SEFACIL



La 4^{ème} génération constitue un écosystème intégré où des modèles de partenariats publics-privés projettent le développement de pôles industrialo-logistiques dans l'objectif de créer plus de valeurs directes et indirectes sur le continent. Ces plateformes visent à optimiser la génération de corridors intelligents de transport en connexion directe avec les installations portuaires et aéroportuaires. Dotés de véhicules financiers et fiscaux attractifs sur mesure, cette quatrième génération constitue un instrument de compétitivité logistique et industrielle dans l'objectif de soutenir l'émergence de nouvelles chaînes de valeurs marchandes en Afrique (Figure 4).

Mailler les ports secs pour aménager une logistique continentale africaine

Les ports secs constituent des nœuds infrastructurels et de services qui servent directement les interfaces maritimes et les arrière-pays. L'une des conditions de l'efficacité des ports secs réside dans la connectivité des solutions de transport (Figure 5).

Avec moins de 1,5% des routes asphaltées du monde et environ 0,1% du tonnage total de fret ferroviaire international², le continent ne dispose toujours pas des réseaux de transport suffisants pour soutenir une inter-connectivité transfrontalière des ports secs. Cela constitue un des enjeux essentiels de la zone de libre échange continentale africaine (ZLECAF) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021 afin de réduire les coûts de transport et de transactions parmi les plus élevés du monde. Les ports secs, tout comme les ports maritimes, doivent concourir à l'émergence d'un grand marché intérieur africain en accélérant la réduction des tracasseries administratives tout en simplifiant les procédures pour faciliter les échanges entre les économies émergentes et moins avancées du continent.

Figure 4: Illustration d'artiste de la future Plateforme Industrielle d'Adétikopé au Togo

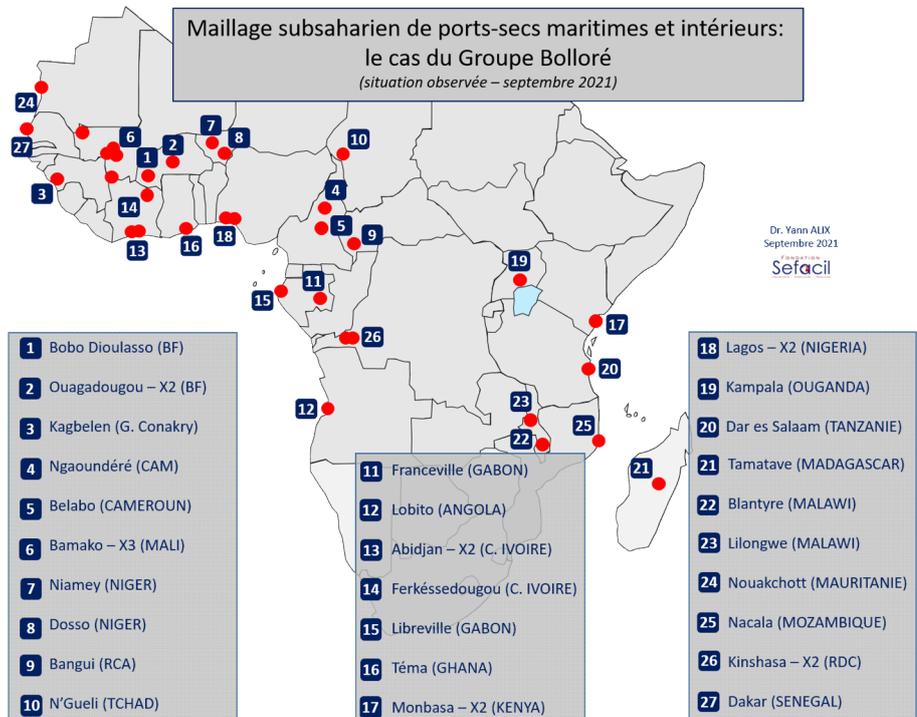


Figure 5: Les ports secs: aménagement structurant des territoires intérieurs subsahariens

² Alix, Y. & Cordel, D., 2018, *Les 7 commandements de la logistique africaine du futur*. Centre de Recherche Maritime Portuaire et Logistique (CREMPOL) – Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer. 19 octobre 2018. Abidjan.

Des ports secs à énergie positive pour une écologie industrielle innovante : infrastructure structurante du futur?

Une des voies d'avenir des ports secs subsahariens consiste à transformer ces territoires à haute valeur ajoutée de services en des espaces d'innovations économiques et industrielles, en faisant de l'énergie et de l'écologie les deux socles d'avenir du développement du continent. La 5^{ème} génération de port sec deviendrait alors le creuset d'une écologie industrielle façonnée selon les contraintes et les opportunités du continent. Les quelque 1,2 milliards d'africains qui vivront dans des centres métropolitains en 2050 auront nécessairement besoin de solutions innovantes, construites au cœur d'écosystèmes d'innovation où la transition énergétique, l'économie circulaire et l'efficacité logistique constitueront des sources de progrès et de valeur.

A n'en pas douter, les prochaines générations de ports secs constitueront une pièce essentielle de la future économie africaine de la fonctionnalité et du partage des biens matériels.

Rédigé le 30 septembre 2021- Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL

Trois Questions à... Dr. Alexis N'GUESSAN

- Maître de Conférences – Université Félix Houphouët Boigny
- Chercheur Principal au CREMPOL de l'ARSTM^X
- Co-directeur du Tome VI de la collection Afrique Atlantique^Y



Pourquoi les ports secs sont des vecteurs de développement ?

Un port sec est un germe de développement. Introduit dans un territoire, il lui donne « vie » par la dynamique économique qu'il crée, en mobilisant les ressources et les hommes, in fine en créant de la richesse par le biais des activités qu'il génère.

Quel partenariat optimal entre acteurs publics et opérateurs privés dans la gestion des ports-secs?

Un partenariat gagnant-gagnant se résume en une parfaite symbiose des intérêts publics et privés dans la gestion au quotidien des ports secs. Il faut pouvoir concilier les intérêts a priori divergents pour co-construire ensemble un modèle de gestion capable de générer des externalités positives pour toutes les parties prenantes qui investissent, gèrent et utilisent ces infrastructures de services.

Comment la recherche universitaire peut servir au développement des ports secs?

La recherche universitaire est par excellence idéologique à partir d'un brainstorming. C'est le résultat de cet exercice qui permet de proposer des idées à implémenter sur le terrain, sur la base de modèles alimentés par des données elles-mêmes collectées sur le terrain. Il convient de mettre le sujet des ports secs au cœur de thématiques diverses et pluridisciplinaires pour mobiliser la réflexion autour de cet outil économique stratégique. Il est essentiel que les produits et réflexions issus des recherches universitaires soient utiles et accompagnent les décideurs dans le développement des politiques publiques en matière d'aménagement et de transport.

^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 *Les ports secs : outil d'accélération socio-économique en Afrique Atlantique* » à paraître en décembre 2021 avec une conférence de restitution ministérielle lors du colloque annuel du CREMPOL à Abidjan.