Perspectives Portuaires Africaines

Numéro #6: Croissance portuaire africaine et connectivité maritime

Croissances différenciées des trafics portuaires

Sans exception, les principaux ports de la rangée Dakar-Luanda ont tous connu une croissance de leurs activités sur la décennie écoulée mais l'analyse par établissement met en perspective les gains et pertes de parts de marché sur l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AOC). Le corridor Abidjan-Lagos constitue l'espace portuaire ayant connu la plus forte progression, exacerbant les concurrences mais aussi les complémentarités entre des ports dits *gateway*[1] comme Abidjan et Cotonou et des terminaux plus orientés vers les transbordements à l'instar de Téma au Ghana et surtout Lomé qui s'impose comme le principal point d'éclatement stratégique de la rangée en intégrant le top 100 des ports du monde avec 1,72 million de conteneurs en 2020.

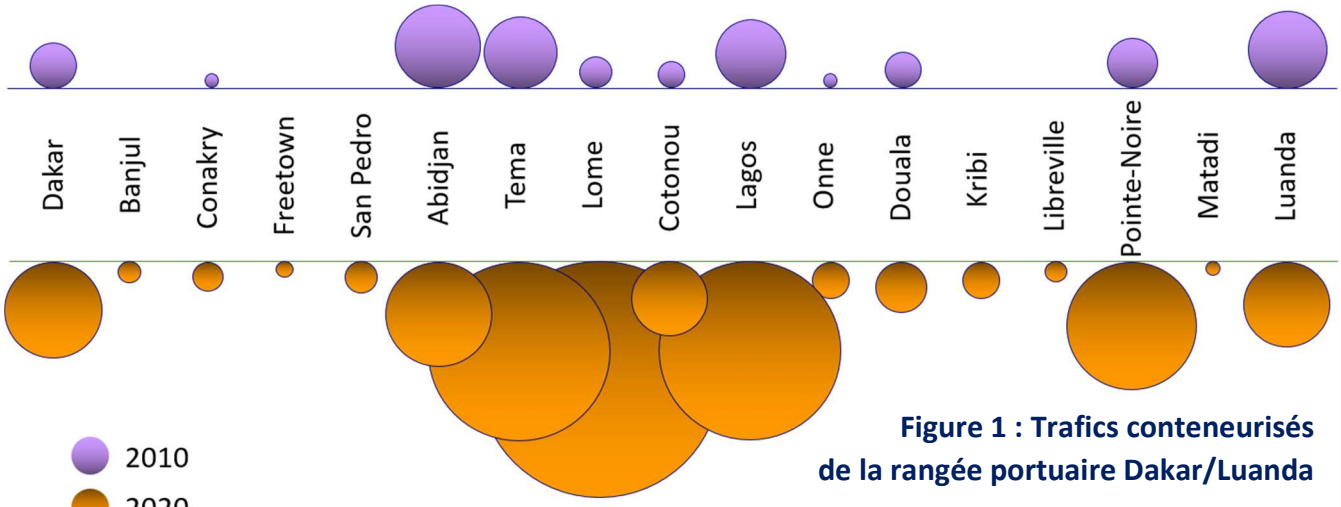


Figure 1 : Trafics conteneurisés de la rangée portuaire Dakar/Luanda

La part de marché relative de Dakar s'est étiolée tout comme celle de Douala, de Luanda et du complexe nigérian de Lagos-Apapa-Tin Can alors que des terminaux de moindre taille comme Conakry, Freetown ou San Pedro misent sur leurs proximités géographiques et logistiques pour desservir des marchés domestiques et sous-régionaux (Figure 1). Libreville, Banjul ou encore Matadi demeurent des ports modestes, connectés par des navires de petites tailles pour desservir des arrière-pays restreints et souvent de dimension uniquement nationale.Kribi, port en eau profonde qui a célébré son premier quinquennat d'activités en 2022, ne cache pas son ambition de conjuguer un statut de porte d'entrée logistique de l'Afrique

[1] Alix, Y., Daudet, B., 2014, West Africa Port-City: Not waiting until 2050 to turn governance into practice. in Bina, O., Balula, L., and Ricci, A., (Eds.)(2014) *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050.* Conference Proceedings. Institute of Social Sciences – University of Lisbon.

Centrale et un port de transbordement stratégique en concurrence avec Pointe-Noire, incontournable dans la desserte de la République Démocratique du Congo, qui mise sur le futur terminal de Banana (Horizon 2026) pour raccorder Kinshasa, Matadi et Boma. Passant de 4 à 9,4 millions de conteneurs manutentionnés en une décennie, la rangée portuaire de l'AOC dépasse le cap symbolique des 10 millions en 2021 malgré les conséquences pandémiques.

L' Asie comme moteur des connectivités maritimes sur les ports de l'AOC

Une manière d'appréhende l'évolution des trafics portuaires conteneurisés consiste à calcule le total des capacités déployées par l'ensemble des armements de lignes régulières sur lesdits ports de la rangée. Ainsi, entre 2010 et 2020, près de 40% de capacité totale supplémentaire a été allouée aux marchés de l'AOC pour atteindre près de 4 millions d'EVP en 2020. Les services réguliers avec l'Asie incluant le Moyen-Orient et le sous-continent indien ont été les moteurs de la croissance et de la connectivité maritime de l'AOC représentant dorénavant 53% du total (Figure 2).

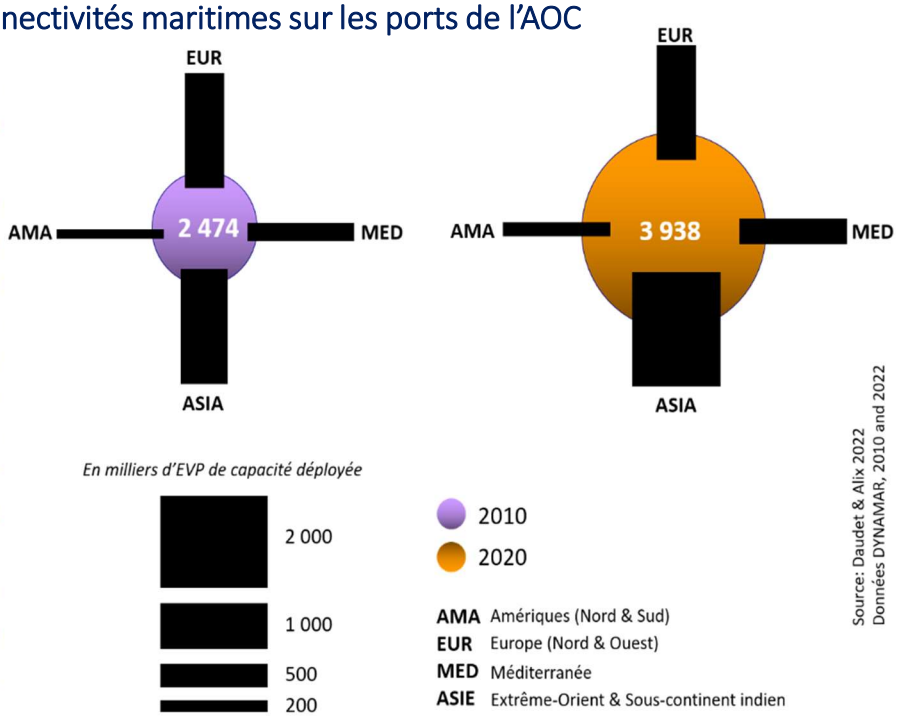
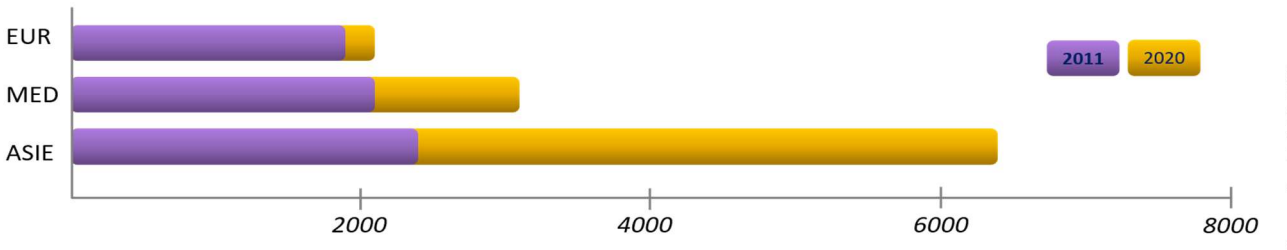


Figure 2: Matrice de la connectivité maritime conteneurisée de l'AOC en fonction des principales routes commerciales

L'Europe du Nord et de l'Ouest pèse pour moins de 25% des capacités directes déployées avec toutefois la précision que de nombreux armements articulent leurs services avec un croisement de lignes sur l'ouest méditerranéen. Ces stratégies de transbordement profitent en particulier à Tanger Med devenu en moins de 10 ans le premier port à conteneurs du continent[2]. Les marchés américains s'imposent comme le quatrième sillon d'importance, devant les déploiements intra-africains qui ne pèsent que pour 2% de la capacité maritime conteneurisée totale. Cette croissance des capacités déployées n'est pas motivée par une augmentation du nombre de services réguliers comme le prouve la route avec l'Europe, passant de 22 rotations hebdomadaires en 2014 à 19 en 2020 et même 15 en 2022 suite à l'accélération des restructurations et consolidations entre armements européens. Moins de services directs donc mais des « loops » avec des navires plus grands qui structurent des connectivités qui combinent services directs et croisement de lignes sur des hubs. CMA-CGM sur Pointe-Noire et surtout MSC avec son service *Africa Express* sur Lomé alimentent un triplement de la taille moyenne des porte-conteneurs entre l'Asie et l'AOC avec comme conséquences l'amélioration des temps de transit sur le trade Asie-AOC mais aussi la transformation des connectivités maritimes de ports comme Libreville et Douala, plus souvent feederisés.

Figure 3: Taille moyenne des porte-conteneurs déployés sur les trois principales routes maritimes desservant les ports de l'AOC



[2] Alix, Y., Montier, N., Faury, O., 2020, Vers une nouvelle hiérarchisation portuaire ouest-méditerranéenne dans l'ère du COVID? Article No. 67 [UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°88 - Fourth Quarter 2020]. Genève. Suisse. *https://unctad.org/news/vers-une-nouvelle-hierarchisation-portuaire-ouest-mediterraneenne-dans-lere-de-la-covid*

Concentration des acteurs maritimes et domination européenne sur l'AOC

Le marché AOC constate une diminution continue du nombre d'opérateurs de lignes régulières, passant de 32 compagnies en 2010 à 23 en 2020, et même 20 au début de l'année 2022. Cela met en perspective combien les décisions stratégiques des armateurs influent sur les connectivités portuaires puisque la concentration des acteurs implique aussi une concentration des capacités déployées aux mains de quelques opérateurs de plus en plus dominants. Entre 2010 et 2020, le trio européen ML/MSC/CMA-CGM passe d'une part de marché combinée de 64,4% à 73,6% (Tableau 1). MSC Shipping s'impose comme l'armement le plus ambitieux sur la zone AOC avec une multiplication par 4 de ses parts de marché et une première place visée pour la fin 2022.

Tableau 1: Capacité déployée et parts de marché du TOP 5 des armements de lignes régulières sur les marchés de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

	2010				*2020*		
Rang	Compagnie	Total *(1000 EVP)*	Part de marché *(%)*	Rang	Compagnie	Total *(1000 EVP)*	Part de marché *(%)*
#1	Maersk Line	887	35,9	#1	Maersk Line	1 125	27,3
#2	CMA-CGM	545	22,0	#2	MSC Shipping	1 012	24,6
#3	MSC Shipping	161	6,5	#3	CMA-CGM	892	21,7
#4	Nile Dutch (ND)	118	4,8	#4	Hapag Lloyd / ND	334	8,1
#5	PIL	117	4,7	#5	COSCO	156	4,7

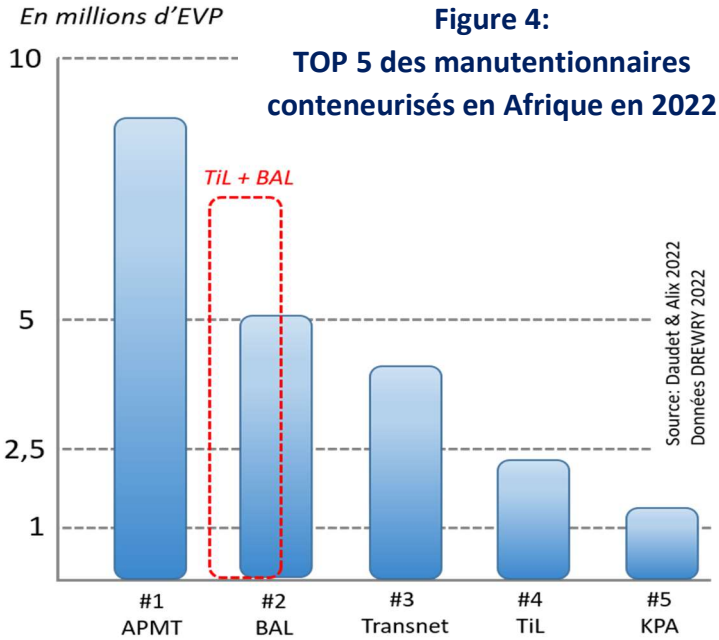
Source: Daudet & Alix 2022
Données DYNAMAR, 2010 and 2022

Autre fait marquant, Hapag-Lloyd, après son acquisition de Nile Dutch en 2021 et de Deutsche Afrika-Linen en 2022 symbolise en quelque sorte la mainmise des armements européens sur l'orchestration des dessertes commerciales conteneurisées de l'Afrique subsaharienne. Malgré que ce soit le commerce avec le continent asiatique qui stimule les connectivités maritimes, les armements chinois, coréens ou japonais apparaissent très effacés puisque COSCO en 2020 dispose de la même part de marché et de la même cinquième place que le Singapourien PIL en 2010.

Les opérateurs globaux de terminaux : « faiseurs » de croissance portuaire

TiL sur Lomé, APMT-Bolloré sur Téma et Pointe-Noire: ces trois exemples ont comme point commun de faire entrer ces trois ports dans le club des millionnaires conteneurisés par des politiques d'investissements inscrites dans des concessions de terminaux qui modernisent les pratiques et accélèrent la transformation des écosystèmes logistico-portuaires. Avec l'acquisition des actifs de Bolloré Africa Logistics en 2021, le groupe MSC ne cache pas son ambition d'optimiser ses connectivités maritimes avec son réseau de terminaux portuaires lui-même connectés à ses propres services logistiques terrestres.

Figure 4:
TOP 5 des manutentionnaires conteneurisés en Afrique en 2022



Les connectivités maritimes des interfaces portuaires dépendent en grande partie de la capacité des autorités publiques à attirer des spécialistes de la manutention dans des environnements politiques, sociaux, économiques et logistiques stables et sûrs. Ces garanties permettent de travailler des fiabilités portuaires elles-mêmes garantes de productivités armatoriales, en gardant à l'esprit la volatilité d'une ligne et sa capacité à recomposer et rerouter un service d'un port vers un autre.

Accord de libre-échange ZLECAf et flottes maritimes régionales

Avec l'avènement de la plus grande zone de libre-échange du continent africain, force est de croire que le commerce intra-africain ne sera pas que terrestre et transfrontalier. Les ports et les services maritimes doivent interconnecter les potentiels commerciaux entre les Nations du continent. C'est particulièrement possible sur la rangée Dakar-Luanda où des synergies maritimes à courte distance pourraient voir le jour. Le cabotage régional et le transport maritime courte distance reviennent dans les discours politiques avec la relance de possibles flottes nationales au service d'un commerce ultramarin africain et global. Ces niches de marché potentielles pourraient stimuler de meilleurs niveaux de connectivités maritimes par des maillages fructueux opérés en collaboration/concertation avec les armements européens et asiatiques. Facilitation douanière, harmonisation des procédures, dématérialisation des échanges d'informations, politiques tarifaires incitatives et études préalables sur les matrices origine/destination des produits constituent quelques-uns des leviers à activer pour voir revivre des flottes africaines au service d'une fluidité commerçante, au profit de la population la plus jeune du monde.

Dr. Brigitte DAUDET – METIS LAB - EM Normandie
& Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL

Trois Questions à… David Elbez– Terminal Investment Ltd

Directeur – Terminal Investment – TiL

Quel avenir maritime à 10 ans pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre?

L'Afrique est un continent porteur pour le groupe qui souhaite répondre aux enjeux de connectivités maritimes, portuaires et logistiques. L'Afrique de l'ouest et du centre a longtemps pâti d'un manque d'anticipation en matière d'infrastructures portuaires. C'est toujours le cas en matière routière et ferroviaire, ce qui a un impact direct dans le développement et l'efficacité de nos activités maritimes portuaires. Aujourd'hui, l'enjeu majeur se joue à terre pour orchestrer la fluidité logistique nécessaire pour soutenir autant les flux d'importation que d'exportation.

TiL s'est porté acquéreur de *Bolloré Africa Logistics* en 2021 pour accélérer son positionnement et assumer son ambition de devenir le leader maritime et portuaire du continent. Pour preuve, au-delà des 5,7 milliards d'investissement dans l'absorption des actifs de Bolloré, TiL dispose actuellement d'un portefeuilles d'investissement d'environ 1 milliard qui concerne toutes les rangées portuaires du continent.

Qu'attend un opérateur de terminal comme TiL des autorités publiques africaines?

TiL développe une vision pragmatique et opérationnelle car nous avons un intérêt commun avec les autorités publiques qui se base sur le respect et l'équilibre des intérêts de chacun. Dans cette considération, une analyse et un traitement objectif de nos offres s'avèrent cruciales de la part des autorités publiques du continent. Les pouvoirs politiques doivent faire preuve de clairvoyance comme ce fut le cas à Lomé où depuis 2014, nous travaillons de concert avec le gouvernement pour que notre terminal soit une référence international avec des performances comparables aux meilleurs rendements mondiaux. Un élément sur lequel je souhaite insister : la formation professionnelle et la montée en compétence des personnels africains qui sont fiables et efficaces. Cet accompagnement à la formation implique que les autorités publiques nous suivent comme c'est le cas par exemple à San Pedro qui reçoit des personnels de manutention d'autres terminaux de TiL (ailleurs en Afrique) pour partager les savoir-faire et les compétences.

Comment TiL et MSC Shipping perçoivent-ils le marché maritime domestique africain?

L'Afrique produit de plus en plus et l'organisation des réseaux de transport maritime concourt à stimuler les échanges entre les économies africaines. Un flux de Dakar vers Douala trouve une cohérence tarifaire et organisationnel car il peut profiter du croisement des lignes sur Lomé. Les économies d'échelles générées par les volumétries intercontinentales doivent soutenir le développement des services inter côtiers. Le passé tend à démontrer que les initiatives, même subventionnées, de services régionaux africains ne peuvent perdurer car les volumes et leurs débalancements (déséquilibres imports/exports entre deux marchés) impliquent trop de coûts et pas assez de revenus. La politique de TiL et de MSC Shipping consiste à soutenir le développement des flux régionaux africains par l'importance des volumétries globales qui sont en tendance haussière.