

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #7: Abidjan: conjuguer des croissances durables



Un port de référence internationale

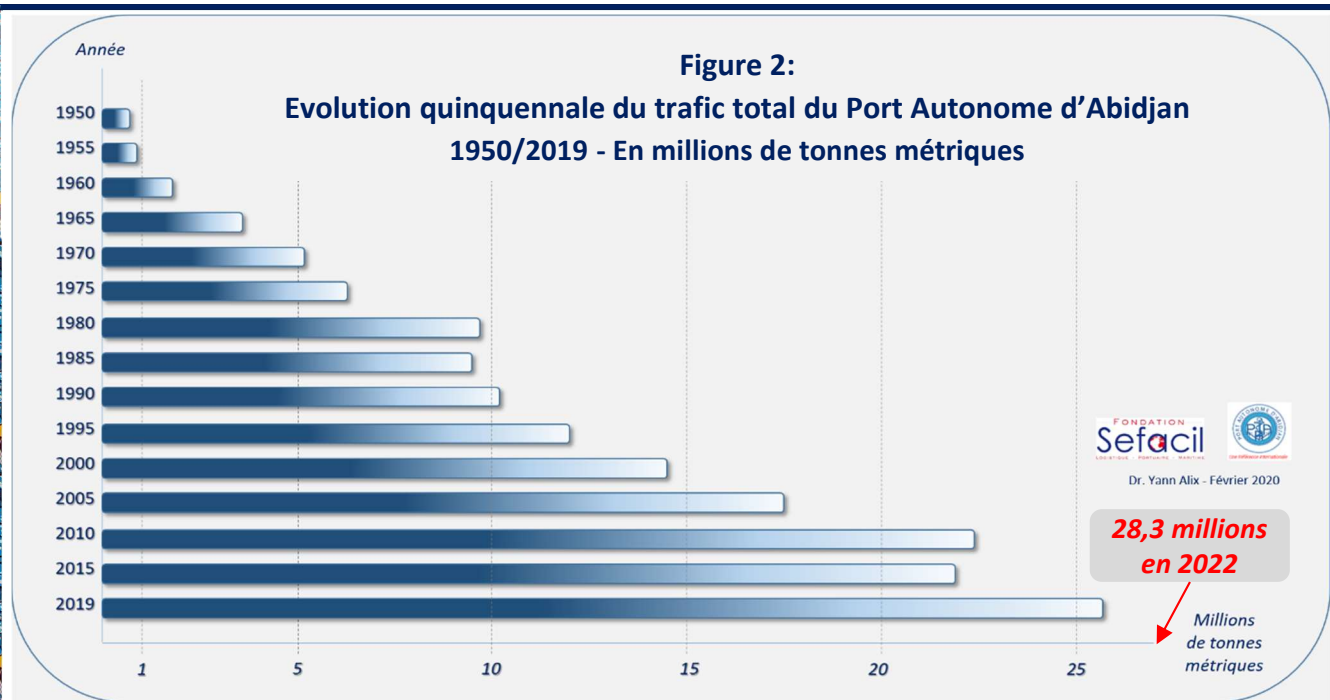
En introduction d'un séminaire de réflexions avec les clients/opérateurs du Port Autonome d'Abidjan¹, Hien Yacouba Sie, Directeur Général du PAA, inscrivait TC2 dans 70 ans de construction portuaire ivoirienne, entamée avec le perçage du Canal de Vridi, inauguré par François Mitterrand (Figure 1). L'indépendance de la Côte d'Ivoire en 1960 marque le décollage des trafics totaux du port qui s'impose comme le moteur d'une économie dépendante des mouvements ultramarins d'importations et d'exportations.



Figure 1: Le port d'Abidjan: cœur stratégique du fonctionnement socio-économique national

La multiplication par 4 des trafics totaux permet de dépasser les 5 millions de tonnes dès 1970 et de flirter avec les 10 millions dix ans plus tard (Figure 2). Seules les décennies 1980 et 2010 contraignent une croissance quasi linéaire qui permet au PAA d'anticiper pour la première fois de son histoire le cap symbolique des 30 millions de tonnes en 2023 et de devenir un port millionnaire en conteneurs.

¹ Fondation SEFACIL, 2021. *Réflexions et discussions opérationnelles pour l'amélioration de la fluidité logistique et portuaire à Abidjan*. Séminaire organisé pour la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan en partenariat avec l'AGPAOC. 8 avril 2021. Abidjan. Côte d'Ivoire.



Abidjan demeure un grand port polyfonctionnel

Trois caractéristiques fondamentales concourent à faire du port d'Abidjan une infrastructure géostratégique majeure qui dépasse la desserte socio-économique de l'arrière-pays ivoirien :

- sa polyfonctionnalité à travers une spécialisation de terminaux portuaires (conteneur, Ro-Ro, minéralier, céréalier, fruitier, pêche, etc.) qui occupent un domaine foncier unique sur une lagune de 10 000 hectares de surface totale;
- son équilibre relatif entre les tonnages importés (2/3 du total) et exportés (1/3 du total) du fait notamment de la transformation des produits de l'agro-business et des ambitions industrielo-manufacturières toujours plus affirmées par les pouvoirs publics ivoiriens; et,
- son rôle prégnant dans les connectivités logistiques avec les marchés enclavés sahéliens qui représentent en moyenne 10% du tonnage total annuel manutentionné.

Les investissements engagés depuis 2015 ont permis de gagner 116,5 hectares de surface avec une addition de près de 2,5 kilomètres de linéaire de quais qui présentent des tirants d'eau améliorés par le recalibrage du Canal de Vridi à -16 mètres et des dragages sélectifs en milieu lagunaire (Figure 3). Ces nouvelles emprises repositionnent le PPA dans une compétition portuaire régionale qui n'a cessé de s'exacerber. Au total, et sur la période 2012/2025, l'Etat ivoirien compte investir 1 100 milliards de FCFA sur le seul port d'Abidjan pour lui permettre de recouvrer sa place de leader portuaire du Golfe de Guinée.

Source: Direction Générale du PAA - 2022	Surface terrain crée par remblai	Linéaire de quais additionnel	Augmentation du tirant d'eau
Mole du Port de pêche	7 ha	450 m	7 à 10 m
Remblai (baie de bietry)	40 ha		
Terminal RORO	56 ha	930 m	10,5 m à 14 m
Terminal à conteneurs TC2			11,50 m à 16 m
Terminal céréalier	9,5 ha	700 m	14 m
Canal de Vridi	-	-	13,50 m à 16 m
Terminal minéralier Barging (mouillage)	4 ha	200 m 1 poste	12 m 16 m
TOTAL	116,5 ha	2 460 m	

Figure 3: Modernisation et extension des infrastructures maritimes et portuaires à Abidjan

Une concurrence portuaire régionale exacerbée sur les trafics conteneurisés

Abidjan a longtemps dominé le classement des trafics conteneurisés portuaires du Golfe de Guinée du fait d'une mise en concession pionnière de son terminal dès 2004. En 2010, il demeurait le premier terminal avec plus d'un demi-million de conteneurs manutentionnés, en concurrence avec l'ensemble Tin Can-Apapa-Lagos. En 2021, la part de marché relative d'Abidjan s'est érodée au profit du voisin ghanéen Tema qui se substitue au port ivoirien, victime de l'instabilité politique et économique intérieure, pour desservir les marchés du nord de la Côte d'Ivoire et surtout du Burkina Faso et même du sud malien.

Autre phénomène remarquable, alors qu'Abidjan présente les meilleurs ratio de productivité/efficacité/fiabilité sur *Abidjan Terminal* en 2010, il demeure un port dit de « gateway » au service des importateurs et exportateurs de l'Afrique de l'Ouest. En 2021, les compagnies maritimes, et leurs filiales de manutentions, déploient des solutions qui optimisent avant tout les performances sur l'interface

terminal/navire. Cela explique la croissance spectaculaire d'un port comme Lomé qui continue de tirer profit de son positionnement comme tête de pont du Golfe de Guinée du service phare de *MSC Shipping* entre l'Asie et l'Afrique. Avec TC2, Abidjan compte bien rattraper son retard sur ces grands volumes de transbordement qui déterminent le statut convoité de hub et l'escale inaugurale du *MSC Aliya* de 14 300 EVP le 7 novembre 2022 marque d'ores et déjà l'inclusion du premier port ivoirien dans le *Asia-West Africa Express Service* de *MSC Shipping*.

Evidemment, cela concorde avec une autre réalité opérationnelle qui devrait changer la trajectoire concurrentielle du PAA: la complétion opérationnelle de l'acquisition de *Bolloré Africa Logistics* par *Terminal Investment Limited* (TIL), filiale de manutention de *MSC*. Les autorités de régulation ivoiriennes devront veiller au respect d'une libre et saine concurrence alors que TIL concentrera à terme près des 2/3 des capacités de manutention du pays si l'on considère ses ambitions de croissance sur le futur terminal de San Pedro, l'autre grand port commercial ivoirien situé à l'ouest du pays.

L'enjeu d'une planification métropolito-portuaire

Le port d'Abidjan grandit par ses emprises lagunaires sans oublier les défis terrestres d'une fluidité logistique indispensable pour proposer les temps de transit portuaire et logistique les plus attractifs. Avec la perspective de disposer de deux nouveaux ponts et d'assurer l'embranchement de TC2 sur le réseau de SITARAIL, le PAA projette les connectivités routières et ferroviaires de demain pour absorber 1,5 millions de conteneurs supplémentaires (Figure 4).

Figure 3: Evolution des trafics conteneurisés sur le corridor Abidjan-Lagos

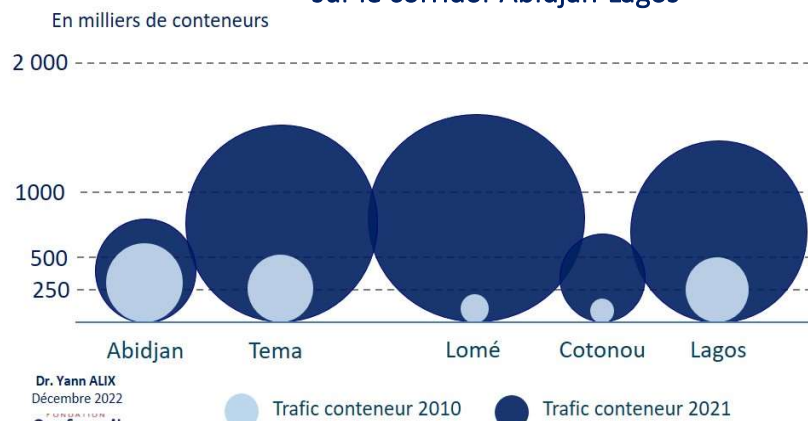


Figure 4: Plan directeur routier métropolito-portuaire abidjanais



Les délestages terrestres visent aussi à utiliser les potentiels lagunaires avec des convois de barge qui permettraient de soulager les transits intra-métropolitains tout en assurant la desserte des plates-formes logistiques et industrielles qui se distribuent le long de la Route Nationale 1. Un réseau de ports secs aux abords de l'agglomération se met également en place pour optimiser les mouvements routiers. Les différents programmes de digitalisation et de dématérialisation des procédures administratives accompagnent des innovations comme les RDV transporteurs qui régulent les trafics et réduisent les encombrements inutiles des voies d'accès aux terminaux. Cela permet aussi une réduction drastique des externalités négatives comme la pollution atmosphérique dans le cadre du plan de réduction des émissions de CO2 du PAA.

Ces orchestrations résultent d'un travail communautaire que le PAA initie et supervise en coopération active avec les terminalistes, les entreposeurs, les logisticiens et les transporteurs. La Côte d'Ivoire présente d'excellentes perspectives macro-économiques qui seront nourries des performances portuaires car il n'est jamais inutile de rappeler que 80% des droits et taxes sont réalisés au PAA.

Rédigé le 2 décembre 2022 par Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL

Trois Questions à... Jean-Marie Koffi – AGPAOC

Secrétaire Général – Association Générale des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre



L'AGPAOC a 50 ans et le PAA plus de 70: quel rôle ce port a joué pour l'Association ?

La Côte d'Ivoire et son port principal Abidjan ont toujours été au cœur de l'évolution de l'AGPAOC au point d'en assurer soit la présidence soit le Secrétariat Général ; moi-même étant l'actuel Secrétaire Général et cadre du PAA. Un exemple significatif: quand le groupe Bolloré devient exploitant du terminal à conteneurs en 2004, de nombreuses missions et ateliers de travail se déroulent sur place afin que les autres ports membres de l'association se nourrissent des innovations opérationnelles qui se mettaient en place à l'époque. Aujourd'hui, ce sont les initiatives en matière de développement durable que mènent le PAA qui inspirent nos communautés qui utilisent l'AGPAOC comme un carrefour d'idées et une plateforme d'échanges des meilleures pratiques portuaires et logistiques.

Avec le deuxième terminal à conteneurs, Abidjan redeviendra le leader de la sous-région?

Abidjan avait besoin de ce nouveau terminal qui trouve sa pleine expression concurrentielle depuis que le Canal de Vridi a été élargi et approfondi. La compétitivité du PAA repose sur un ensemble et le plus grand défi selon moi est plus terrestre que maritime. Avec le deuxième terminal, les armements savent qu'ils disposent de ce qui se fait de mieux dans le Golfe de Guinée. Mais l'efficacité doit être aussi constatable sur les mouvements de pré et de post-acheminements sur la terre. La *Banque Mondiale* le rappelle : ce sont les temps de transit en porte à porte qui importent, avec la problématique de congestion qui dépasse bien souvent les terminaux portuaires. Abidjan travaille sa fluidité avec de grands projets au sein de la métropole mais aussi le long des corridors de fret. Par exemple, le PAA investit des terrains sur la zone logistique PK24 le long de l'autoroute du Nord pour construire une zone logistique et des aires de gestion destinés surtout aux flux routiers sahéliens.

Quels sont les plus grands défis portuaires qu'Abidjan et les ports voisins doivent relever?

Le thème de la 42^{ème} réunion du Conseil des Directeurs Généraux des ports de l'AGPAOC qui s'est tenu en novembre dernier à Luanda en Angola était « *Le rôle des Ports face aux effets du changement climatique* ». Nos communautés sont conscientes des effets directs de ces dérèglements mais le constat partagé est que face aux enjeux, il est essentiel que nous ne soyons pas seuls pour investir et agir. Abidjan travaille à réduire déjà sa consommation électrique tout en accompagnant l'usage plus intensif des énergies renouvelables. Le PAA a déjà installé des panneaux solaires sur un site d'outillage portuaire. Mais nous savons tous, Abidjan inclus, que la réduction des gaz à effet de serre notamment passera par une coopération plus engageante avec les armements maritimes, les exploitants de terminaux ou encore les chargeurs. A Abidjan encore, les engins de parc sur le nouveau terminal à conteneurs seront électriques en partenariat direct avec le groupe Bolloré, et demain avec TIL.