

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #8: Perspectives conteneurisées africaines



Un marché encore confidentiel mais en croissance constante

En 2022, le total de toutes les manutentions conteneurisées du continent africain équivalait peu ou prou au résultat annuel de Shanghai, premier établissement mondial (Figure 1).

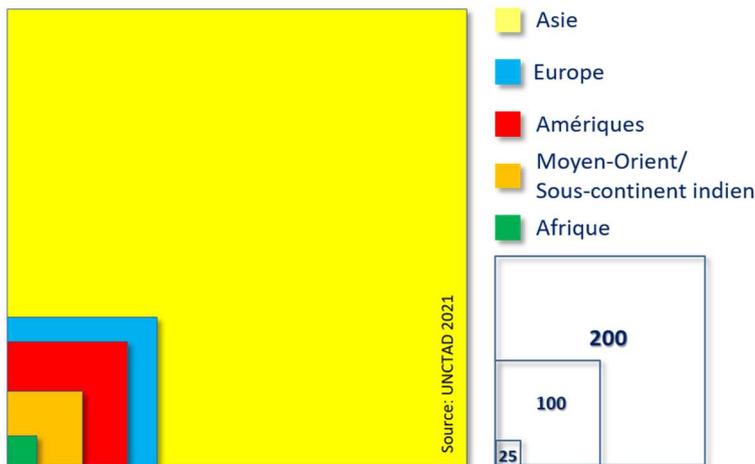


Figure 1: Moins de 5% des manutentions portuaires Conteneurisées sont africaines en 2021

qui ne parviennent toujours pas à consolider une classe moyenne supérieure consommatrice de biens manufacturés conteneurisés importés d'Asie ou d'Europe. Hormis l'effet des mannes énergétiques fossiles pour des pays faiblement peuplés comme la Guinée Equatoriale ou le Gabon, ce sont bien l'Afrique du Sud, l'Egypte, le Maroc et le Nigéria qui dominent les importations/exportations ultramarines. Toutefois, les choses s'accroissent puisque Tanger Med au Maroc et Port-Saïd en Egypte se classent par les fortes croissances conteneurisées mondiales en 2020, année de crise pandémique planétaire (figure 2).

En cela, la conteneurisation constitue un indicateur du degré d'inclusion dans la mondialisation marchande manufacturée et atteste des niveaux d'intégration des économies nationales dans des chaînes de valeur globales structurées par l'intensité des connectivités maritimes. Le ratio conteneur/habitant/continent souligne combien le continent est en retard dans son industrialisation et sa *manufacturisation*. Cela se traduit par des déséquilibres chroniques de flux avec des niveaux d'exportation trop faibles et des politiques de lutte contre la pauvreté

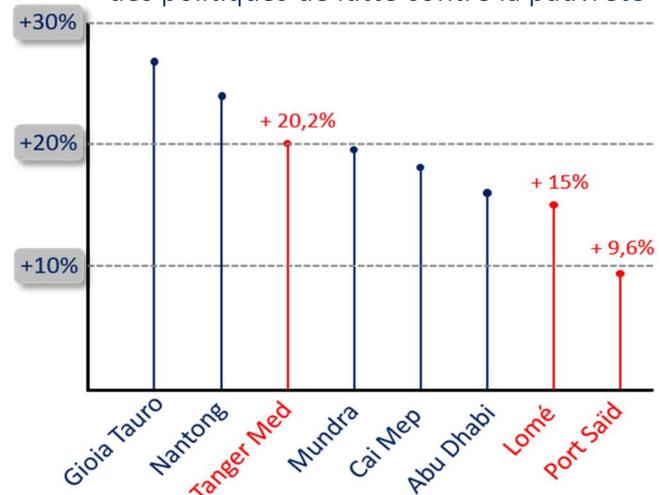


Figure 2: Plus fortes croissances mondiales parmi le Top 100 des ports à conteneurs en 2020

Il convient de rappeler que cinq établissements portuaires africains se classent dans le TOP 100 mondial et 10 seulement font partis du Club des millionnaires conteneurisés en 2021. Outre le cas spécifique de Tanger Med, devenu en une décennie le premier port d'Afrique et de Méditerranée, force est de constater que les façades portuaires africaines présentent de forts contrastes. La rangée Nouakchott/Luanda présente le plus grand nombre d'établissements portuaires pour 1/5ème du total continental. Sur l'espace méditerranéen africain, c'est sensiblement la même situation avec des terminaux de petites et moyennes tailles positionnés sur des arrière-pays locaux et captifs. De Port-Soudan à Cape-Town, le duo Mombasa-Dar est fixateur de flux, en concurrence directe sur la desserte des économies enclavées des Grands-Lacs, incluant une partie des trafics de la République Démocratique du Congo.

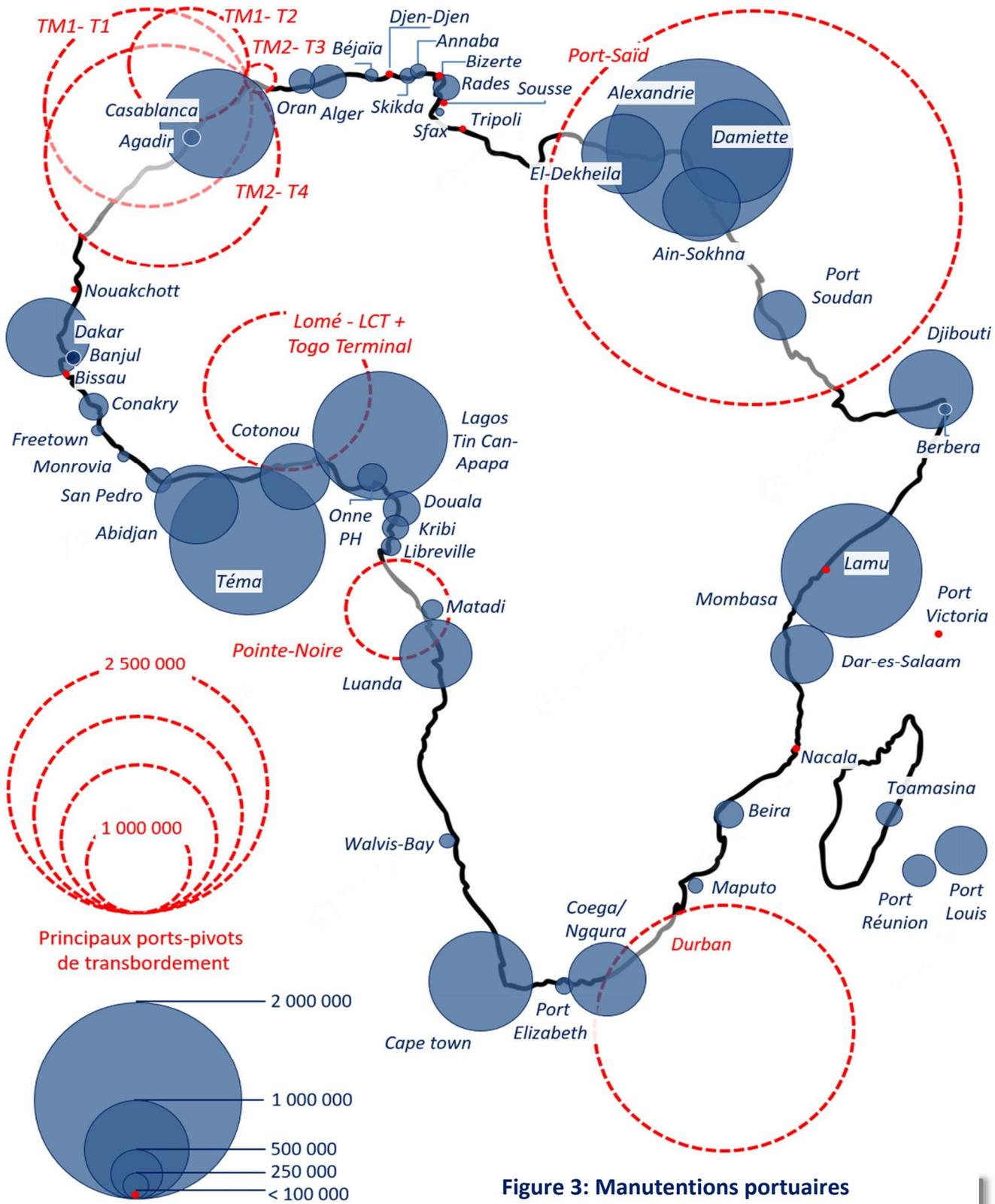


Figure 3: Manutentions portuaires conteneurisées africaines (Année 2021 – En EVP)

Les dynamiques de concurrence sur le continent marquent combien les stratégies maritimes des opérateurs de lignes régulières ainsi que les positionnements tactiques des opérateurs globaux de manutention pèsent sur la répartition des trafics portuaires africains (Figure 4). Le succès de Lomé en atteste avec la conjugaison des effets de hub par MSC Shipping via sa ligne directe avec l'Asie et les investissements portuaires consentis par sa filière manutention TiL Ltd. La carte des manutentionnaires met en avant la concentration des actifs des leaders (APM-Terminals et TiL/BAL) sur l'Ouest et le Centre de l'Afrique alors que les opérateurs asiatiques demeurent discrets en investissant en JV essentiellement entre Alger et Berbera, sans oublier les deux grands derniers grands opérateurs publics de manutention que sont KPA au Kenya et TRANSNET sur 6 principaux ports de l'Afrique du Sud.

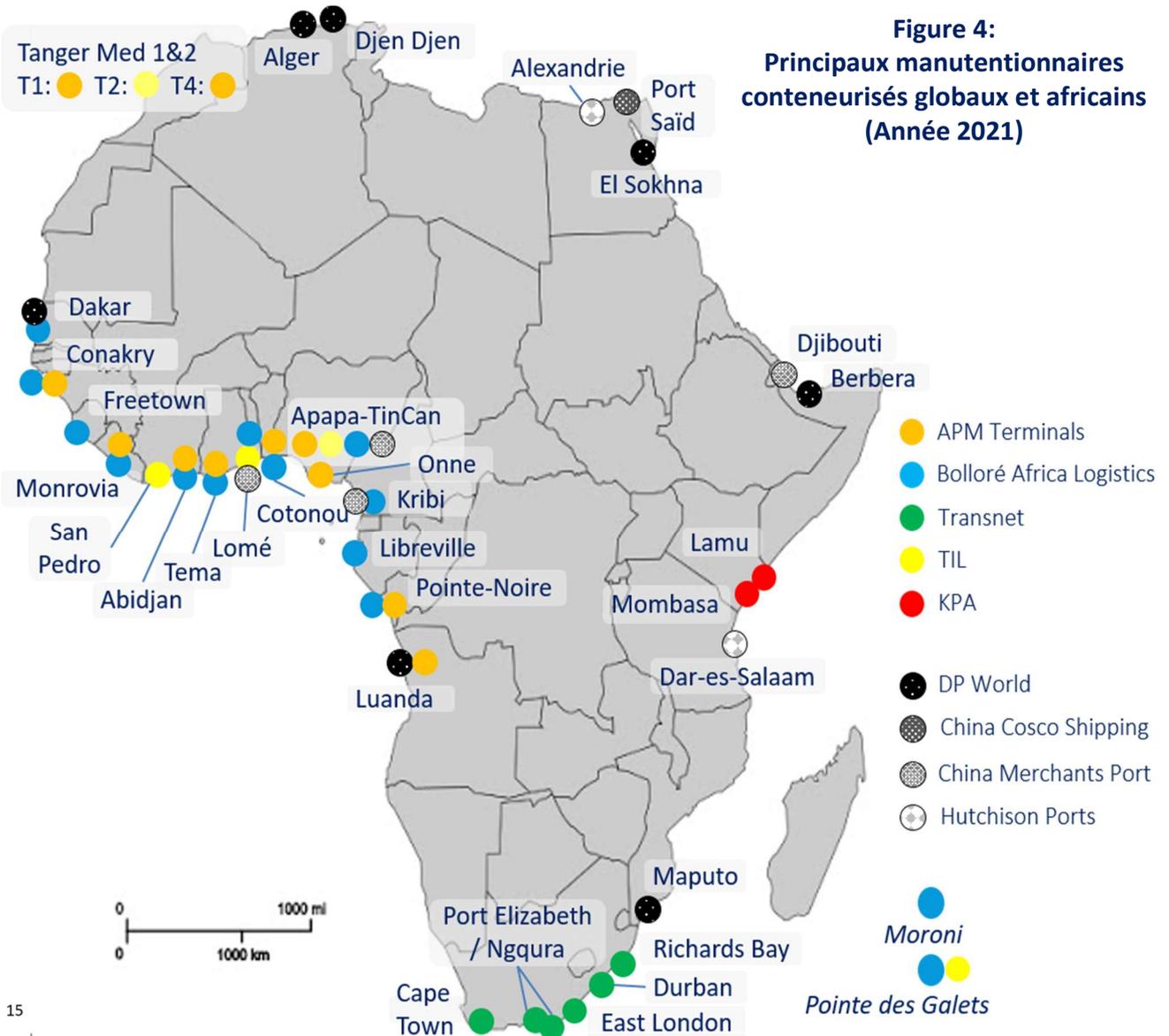
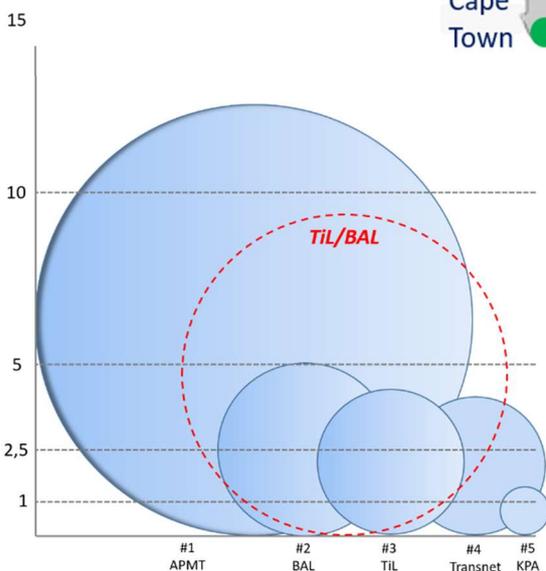


Figure 4:
Principaux manutentionnaires conteneurisés globaux et africains (Année 2021)



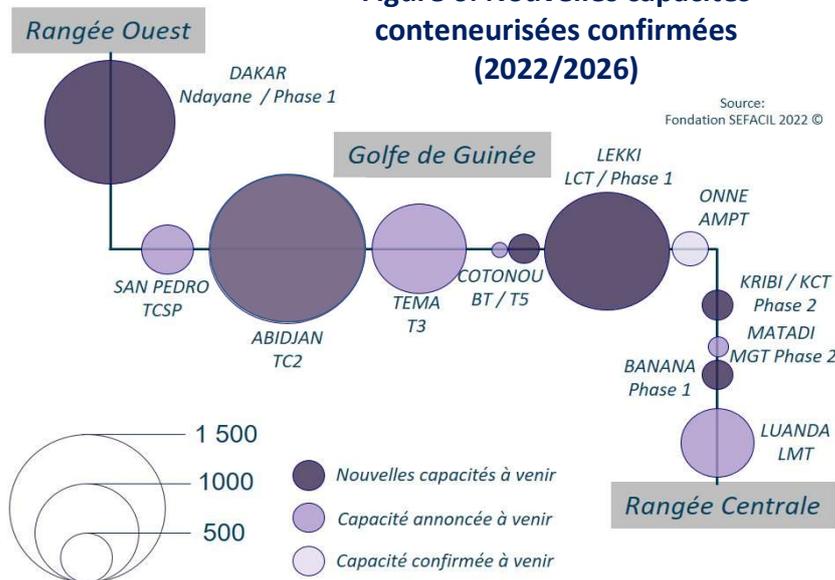
L'acquisition du réseau Bolloré Africa Logistics par TiL Ltd. en 2022 marque un tournant historique puisque les deux premiers armements conteneurisés mondiaux sont aussi les deux premiers armements à desservir le continent tout en contrôlant les deux plus importants manutentionnaires via leurs filières respectives avec des parts de marché cumulées qui dépassent le seuil des 50% du total africain. Cela est à mettre en perspective de la fin de l'Alliance 2M entre les deux géants d'ici 2025 avec ses possibles conséquences sur les stratégies vis-à-vis du continent africain.

Figure 5: Top 5 des manutentionnaires conteneurisés en Afrique (En total throughput – Année 2020)

À la question des sur ou sous-investissements portuaires conteneurisés sur le continent, il est clair que sur toutes les façades portuaires, il y a encore un déficit de capacités au regard de toutes les prévisions macro-économiques et financières internationales. La crise pandémique du COVID-19 a toutefois mis en lumière la fragilisation d'une économie-monde sans pour autant remettre en cause les fondamentaux qui soutiennent le développement des futurs terminaux. Avec l'inauguration à quelques semaines d'intervalle de TC2 à Abidjan en Côte d'Ivoire et de la phase 1

de Lekki à Lagos au Nigéria, le Golfe de Guinée tend à démontrer que 500 millions de consommateurs potentiels ont besoin d'infrastructures et de services pour fluidifier et optimiser les échanges ultramarins. Et cela sans évoquer les potentiels des relations maritimes et portuaires intra et inter-africaines.

Figure 6: Nouvelles capacités conteneurisées confirmées (2022/2026)



Rédigé le 1^{er} Mars 2023 par Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL

Trois Questions à... Hilaire Lamizana – PASP

Directeur Général – Port Autonome de San Pedro



Comment le premier port cacaoyer du monde perçoit la concurrence conteneurisée actuelle?

Nous célébrons nos 50 premières années d'existence avec des projets portuaires qui devraient conduire le Port Autonome de San Pedro sur le chemin des 15 millions de tonnes et du million de conteneurs. Nous sommes un port au service de notre économie régionale et ce sont les connectivités maritimes et terrestres qui décident de notre positionnement concurrentiel. Avec notre grand frère d'Abidjan, nous devons proposer des solutions portuaires nationales complémentaires pour renforcer notre rôle essentiel à l'égard de tous les ivoiriens et toutes les ivoiriennes.

MSC Shipping prévoit de nouveaux services maritimes sur l'Afrique et TiL absorbe les actifs portuaires et logistiques de BAL. Votre regard pour le PASP?

Nous sommes partenaires du premier armement mondial depuis plus d'une décennie et nous avons beaucoup appris, notamment en matière logistique. La concurrence est rude, notamment avec le hub de Lomé, mais San Pedro dispose d'atouts avec un schéma directeur qui projette une planification stratégique réaliste qui permettra par exemple d'éviter les fortes congestions qui contraignent nos concurrents. Le PASP a de grandes ambitions également sur les flux miniers car il n'y a pas que le conteneur qui compte, notamment pour la génération des emplois directs par le PASP.

Quelles innovations le PASP envisage-t-il pour être toujours plus attractif?

Tout d'abord, travailler ensemble, en communauté d'acteurs et d'intérêts pour que nous soyons plus forts dans des partenariats publics-privés qui soient gagnants pour tous. Ensuite, la transformation digitale doit augmenter la performance globale de notre place portuaire. Et enfin, nous devons assumer nos responsabilités en matière de transition énergétique mais ce dossier complexe ne doit pas incomber aux seules autorités publiques. D'où l'idée de départ: travaillons de concert avec les investisseurs, les opérateurs, les porteurs de solutions innovantes pour que le port continue de jouer son rôle de catalyseur du développement socio-économique de toute la sous-région, incluant les marchés maliens, guinéens et libériens.