



Portsetcorridors.com

Hors-série Juillet 2021

Projets portuaires en Afrique de l'Ouest



En partenariat avec International Trade Partners

Sommaire

| | |
|--|------|
| Afrique de l'ouest : les infrastructures portuaires toujours en croissance..... | p.3 |
| Préface: des défis logistiques persistants en Afrique de l'Ouest et du Centre..... | p.4 |
| Mauritanie : le projet de Nouackchott s'éternise..... | P.6 |
| Sénégal : DP World construira le port du futur de Ndayane..... | P.7 |
| Sierra Leone : le projet de Bonthe Seaport..... | p.9 |
| Libéria : dans une nouvelle dynamique initiée par le président de la République..... | p.9 |
| Côte d'Ivoire : Abidjan et San Pedro au coude à coude..... | p.10 |
| Ghana : entre Tema et Takoradi, les rôles sont bien répartis..... | p.13 |
| Togo : premier port millionnaire du range..... | p.14 |
| Bénin : les travaux progressent..... | p.15 |
| Nigéria : des projets en gestation | p.15 |
| Cameroun : polyvalent contre conteneurs, la guerre des terminaux est ouverte..... | p.17 |
| Guinée Équatoriale : un projet portuaire grandiose encore virtuel..... | p.18 |
| Gabon : un port construit en 18 mois..... | p.19 |
| République Démocratique du Congo: le scandale du port de Banana..... | p.21 |
| Angola : Lobito et Luanda tendent vers le polyvalent..... | p.23 |

Afrique de l'ouest : les infrastructures portuaires toujours en croissance

De Nouakchott à Luanda, les projets de nouveaux terminaux portuaires sont nombreux. Qu'il s'agisse d'extensions ou de ports créés ex-nihilo, le paysage portuaire africain se transforme.

Le monde portuaire africain n'a eu de cesse de s'agrandir au cours des dernières années. En Afrique de l'Ouest, du port mauritanien de Nouakchott au terminal angolais de Luanda, les projets sont devenus pléthores. Certains analystes s'inquiètent de cette inflation.

Or, aujourd'hui, l'inflation de nouveaux projets portuaires ex nihilo ou d'extension de terminaux se pose aussi en fonction des capacités des ports actuels. Quelle priorité donner aux ports africains? Les infrastructures physiques sont devenues l'objectif à atteindre. Néanmoins, l'attractivité portuaire passe aussi par la fluidité des flux. En cela, la digitalisation

participe activement à cette amélioration. Infrastructures physiques et infrastructures digitales sont souvent en concurrence quand, pour les opérateurs, elles apparaissent comme complémentaires.

De plus, le port n'est que le lieu de transit entre terre et mer. L'Afrique comme tous les continents voit ses marchés intérieurs s'intensifier. Les corridors intérieurs sont une donnée essentielle au développement de ces ports.



Préface

Des défis logistiques persistants en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Les échanges commerciaux à l'international s'opèrent dans un contexte globalisé, avec des chaînes d'approvisionnement de plus en plus longues et complexes. C'est pourquoi le moindre facteur de tension au niveau d'un maillon de la chaîne peut faire peser un risque majeur sur la disponibilité des marchandises.

La faiblesse structurelle de la logistique terrestre

En Afrique, spécifiquement à l'Ouest et au Centre, une contrainte supplémentaire exerce une pression sur les coûts et les délais, entraînant un goulot d'étranglement au cœur des flux: la faiblesse structurelle de la logistique terrestre. La situation est particulièrement préoccupante lorsqu'il est question d'échanges commerciaux à l'international impliquant les pays dépourvus de façade maritime. En cause, la qualité des corridors de transport qui les desservent: Tchad, Centrafrique, Niger, Burkina-Faso, Mali, etc.

Des ports aux standards internationaux

Pour rejoindre l'hinterland, le tronçon maritime est globalement fluide. De plus, les ports de la

façade Ouest Africaine se sont majoritairement hissés au niveau des standards internationaux grâce à l'investissement et au partenariat avec des exploitants portuaires d'envergure : PSA, DP World, TIL, APM Terminals, Bolloré, Arise, etc. C'est la desserte terrestre qui constitue un véritable « bottleneck » au cœur des flux. En l'absence de véritables conditions logistiques gagnantes, les économies d'échelle réalisées sur le tronçon maritime finiront toujours par « s'évaporer » à cause de la faiblesse de la desserte terrestre.

Investir dans l'amélioration des dessertes

Le décalage entre la qualité des infrastructures portuaires et celle de la desserte terrestre à destination de l'hinterland demeure un sujet de préoccupation. Pourtant, de nouveaux projets de terminaux portuaires continuent d'être mis en avant. Sont-ils vraiment nécessaires sachant qu'un port excelle d'abord par sa connectivité et la profondeur de son arrière-pays qui lui permettent d'atteindre un marché étendu? Nous pensons que compte tenu du niveau des infrastructures portuaires existants, il serait plus avisé d'investir dans l'amélioration de la des-

Armand Hounto
Expert en Gestion Portuaire, Logistique
et Affaires Internationales
Consultant au Cabinet International
Trade Partners. Montréal, Canada

<https://www.itradepartners.com>



serte terrestre (rails et routes) afin d'éviter la surcapacité portuaire.

À l'analyse, dans les pays qui disposant d'un port en eaux profondes, la capacité des terminaux portuaires dépasse largement la taille des marchés domestiques. C'est pourquoi nous suggérons que les corridors à destination de l'hinterland soient considérés comme des vecteurs de croissance du marché des pays côtiers.

Élaborer des objectifs «Smart»

Il est entendu que les corridors devront être adéquatement dimensionnés, d'où la nécessité pour les pays de se doter de plans préalablement aux travaux de modernisation. Il faudrait d'abord élaborer une vision stratégique avec des objectifs « SMART » avant de penser à engager des investissements pour les atteindre.

Une lecture objective du projet de création de la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) révèle des insuffisances quant aux conditions logistiques nécessaires à son opérationnalisation. Pour réussir ce projet, l'Union Africaine gagnerait à se faire accompagner d'experts capables d'élaborer les conditions logistiques d'une opérationnalisation réussie. Une nouvelle politique en matière de transport qui soit dyna-

mique et soucieuse d'une meilleure intégration des entreprises africaines dans le commerce intra-africain devrait être envisagée. Cette nouvelle politique donnerait une nouvelle impulsion à l'intégration Africaine à condition d'être ambitieuse, structurante, intégrée et sécuritaire.

L'impact limité des zones franches en construction

Le déficit structurel en infrastructures logistiques combiné à l'état de la desserte terrestre posent un défi au développement industriel de l'Afrique, particulièrement à l'Ouest et au Centre. Aussi longtemps que persistera cet état de fait, les zones franches et autres plateformes industrielles en construction auront un impact limité sur la croissance économique et sur l'organisation portuaire actuelle qui se limite à exporter les matières premières brutes et à importer les produits finis qui sont acheminés le plus loin possible à l'intérieur des terres.

Sur le point final, il faudrait noter deux nécessités (entre autres): revoir la structure macro-économique des économies Africaines et doter le continent de politiques publiques structurantes en matière de transport.



Mauritanie : le projet de Nouackchott s'éternise

Face aux groupes mondiaux de maintenance, des nouveaux entrants viennent troubler le jeu. Il en est ainsi de Meridiam un fonds d'investissement créé par un ancien salarié du groupe Egis. Le groupe a remporté la concession du futur terminal à conteneurs du port mauritanien de Nouakchott.

Deux phases pour un terminal

Meridiam va construire, aménager et exploiter ce futur terminal. L'opération se fera en deux phases. La première prévoit la construction d'un quai de 570 m linéaires avec une zone de stockage de 22 hectares. Le terminal sera équipé de deux portiques, de quatre RTG et d'un reachstacker. Le chenal d'accès et la souille du terminal seront dragués à 15 m.

Une concurrence interne

La seconde étape de travaux prévoit le dragage à plus grande profondeur pour accueillir des navires de 80 000 tpl. En créant un nouveau terminal, l'autorité portuaire mauritanienne vient créer sur sa propre circonscription une concurrence.

En effet, le port de Nouakchott dispose déjà d'un terminal à conteneurs opéré par le groupe Bolloré. Le port ne prévoit pas de réaliser de nouveaux investissements sur ce terminal. En outre, à Nouadhibou, autre port de la Mauritanie, la construction d'un quai dédié au commerce est en cours de réflexion.



© Arise Mauritania

Sénégal : DP World construira le port du futur de Ndayane

Plus au sud, au Sénégal, le Port autonome de Dakar a entrepris la construction d'un nouveau terminal à conteneurs. Confié à la société DP World, ce terminal sera installé sur la commune de Ndayane. Le 23 décembre, le président de la République du Sénégal, Macky Sall, a signé avec le groupe de Dubaï une convention pour la construction de ce terminal. « Il sera le plus grand de l'Afrique de l'ouest et pourra accueillir les plus gros navires de l'espace maritime. Il va également être jumelé à une zone économique spéciale pour en faire un véritable pôle d'attraction qui va attirer un grand nombre d'investisseurs et contribuer ainsi à la création de milliers d'emplois pour la jeunesse du pays », ont indiqué les services de la présidence de la République lors de la signature de ce contrat.

La congestion du terminal actuel

La construction de ce nouveau terminal de Ndayane est devenue, pour l'autorité portuaire une nécessité. L'actuelle installation souffre de congestion. L'évacuation des conteneurs ne peut se faire aisément en raison de sa position en cœur de ville. Le futur terminal sera situé à l'extérieur de la ville. De plus, il sera à proximité de l'aéroport. Il permettra d'offrir une palette de services plus étendue entre les modes de transport grâce à la construction d'une zone logistique.

Un futur port minéralier

Outre le futur port à conteneurs, le Sénégal a entrepris la construction d'un port minéralier de grande envergure. Situé sur la commune de Bargny-Sendou, à 35 km de Dakar, le futur port sera dédié aux trafics de vracs solides. Le

gouvernement veut ériger cette commune en « hub industriel ». En mai, le ministre sénégalais de la pêche et de l'économie maritime a annoncé, lors d'une visite sur le chantier, que le premier terminal de ce port sera livré au mois de décembre.

Trois terminaux pour un port

Le port sera composé de trois terminaux distincts. Le premier sera dédié au vrac liquide. D'une capacité de 2,5 Mt, il recevra et stockera des produits pétroliers et du gaz. Le deuxième aura vocation à exporter la production minière sénégalaise comme le phosphate, la bauxite ou encore le Zircon. Enfin, le troisième terminal aura une unité d'ensachage de céréales et sera une plate-forme pour les matériaux de construction.



© Hervé Deiss

DP World

DP World est né à Dubaï comme opérateur de Port Rashid. Au fur et à mesure des années, le groupe a étendu son activité sur tous les continents du globe. Aujourd'hui DP World est présent dans 150 terminaux dans le monde. Après avoir concentré son activité sur la gestion des terminaux à conteneurs, l'opérateur s'est diversifié en prenant en charge la gestion de plates-formes logistiques, puis en rachetant des opérateurs logistiques et des armateurs.

En Afrique, DP World est présent au port de Dakar, avec l'actuel et le futur terminal à conteneurs. Il est aussi au port de Luanda, en Angola. Sur la côte orientale du continent, DP World est présent sur les terminaux de Maputo, Doraleh, Berbera et Sokhna. Enfin, sur la côte nord du continent, DP World est gestionnaire des terminaux à conteneurs d'Alger et de Djen Djen.



Le projet de ce port, d'un coût de 320 Md\$, est mené par Sénégal Minergy Port. Cette société de droit sénégalais est détenue par des intérêts locaux, des américains et des indiens. Initié en 2017, le projet de port vraquier du Sé-

négal a pris du retard dans les travaux en raison d'impayés. Lors de sa visite de chantier, le ministre de la Pêche s'est voulu rassurant. Il a indiqué avoir convoqué les parties pour trouver des solutions.

Sierra Leone : le projet de Bonthe Seaport

Au Sierra Leone, la présidence de la République a créé en 2018 un organisme pour le développement des infrastructures. Cet organisme a dénombré plusieurs projets dont la création d'un nouveau port dans le sud du pays.

Premières études en cours

Le Bonthe Seaport Project et la zone économique spéciale de Bonthe se situeront à quelques kilomètres de la frontière avec le Libéria. Le projet en est encore à l'état embryonnaire. Les premières études ont été menées par différents bureaux d'ingénieurs.

Tourné vers le commerce international, le port devrait disposer de plusieurs terminaux. La direction de l'Office of Presidential Infrastructure Initiative (OPII) n'a pas encore dévoilé tous les détails de ce projet.

Dans un entretien avec le journal du

Le futur projet du port de Bonthe sera situé dans la ville de Niti

Sierra Leone, Politico, John Tambi, président de l'OPII, a rappelé que ce port serait installé dans le village de Niti. Les études réalisées par Strong Hold Finance Group ont donné des résultats que le président de l'OPII a jugé satisfaisants. L'investissement de ce projet de port est estimé selon les observateurs régionaux aux environs de 1,4 Md\$.

En complément du port de Freetown

Ce nouveau port viendra en complément de celui de Freetown. En 2018, le port de la capitale du Sierra Leone a inauguré son nouveau quai réalisé avec le groupe Bolloré. ([Voir notre article](#)).

Libéria : dans une nouvelle dynamique initiée par le président de la République

Dans le pays voisin, au Libéria, les projets portuaires ont connu une nouvelle dynamique avec l'arrivée de Georges Weah à la présidence de la République. Le 25 février, le nouveau président de la République a lancé les travaux d'amélioration de Port Harper.

Un projet tourné vers les hydrocarbures

Situé dans la partie sud du pays, à quelques kilomètres de la frontière avec la Côte d'Ivoire, Port Harper doit permettre un meilleur approvisionnement en produits pétroliers des provinces du sud. Pour ce faire, le gouvernement prévoit de créer sur le site un dépôt pétrolier. Le projet, bâti sous le concept de PPP (partenariat public privé) prévoit aussi la construction d'un

Profiter du trajet ferroviaire plus court depuis les mines guinéennes jusqu'à Buchanan

dépôt pour l'huile de palme.

Les convoitises des mines guinéennes

Au Libéria, le port de Buchanan attise les convoitises. Les mines du sud-est de la Guinée, Simandou, Zogota et Nimba ainsi que l'exploitation de la mine de Yekepa doivent trouver leur débouché portuaire. Or, si la Guinée dispose d'un port minéralier important à Kamsar, le trajet ferroviaire vers Buchanan au Libéria est plus court. ArceIorMittal a d'ailleurs remporté la concession ferroviaire pour sortir les produits tirés de la mine de Yekepa au Libéria.

Exporter les minerais de Zogota

En janvier, lors de son discours devant la Nation, le président du Libéria, Georges Weah, a déclaré qu'un ac-

cord est sur la bonne voie avec la Guinée Conakry pour exporter par le Libéria une partie des minerais des mines de Zogota.



© DR

Côte d'Ivoire : Abidjan et San Pedro au coude à coude

Dans le pays voisin du Libéria, en Côte d'Ivoire, les deux ports d'Abidjan et de San Pedro continuent leur métamorphose. Dans le Port autonome de San Pedro, à l'ouest du pays, la diversification des trafics, engagée depuis 2011, porte ses fruits. Le port a vu arriver sur ses quais des trafics de coton, de minerais et de manganèse. Pour accompagner cette diversification, l'autorité portuaire a décidé l'agrandissement du terminal à conteneurs.

Concédé à la filiale de MSC, Terminal Investment Limited, ce terminal pourra accueillir des navires d'une capacité

de 14 000 EVP avec un tirant d'eau de 15,5 m. En arrière de ce terminal, une zone de 30 hectares permettra d'améliorer la capacité du port pour atteindre 1 MEVP.

Le futur terminal industriel polyvalent de San Pedro

Dans le port de San Pedro, Arise Ports & Logistics (Arise P&L) a obtenu une concession de 35 ans pour construire, gérer et développer ce qui sera le futur Terminal industriel polyvalent

Bolloré Ports

Bolloré Ports est une filiale de Bolloré Transport & Logistics. Avec ses 35 000 collaborateurs répartis dans 109 pays et sur les cinq continents, la filiale spécialisée dans la logistique du groupe français compte plusieurs filiales : Bolloré Ports, Bolloré Railways, Bolloré Energy et Bolloré Logistics.

Bolloré Ports est actif dans la gestion de terminaux sur trois continents, Afrique, Asie et Amérique. Bolloré Ports investit chaque année dans la construction et la valorisation des infrastructures portuaires qui lui sont confiées au service de ses clients armateurs, importateurs et exportateurs.

En Afrique, Bolloré Ports est principalement présent sur la côte ouest africaine. La société a obtenu des concessions soit seul soit avec APM Terminals, filiale du groupe Mærsk. Ainsi, le groupe est présent à Conakry, Freetown, Monrovia, San Pedro, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou, Kribi, Bangui, Owendo, Port Gentil, Pointe Noire. Sur la côte orientale du continent, Bolloré Ports dispose d'une concession dans le terminal de Moroni et à La Réunion.

Le groupe a récemment étendu son spectre sur le continent asiatique en prenant la concession de Tuticorin, en Inde. Il développe actuellement un port à Dili, au Timor Oriental. En Amérique, Bolloré Ports est présent dans le port de Port au Prince.

Outre son activité dans la conteneurisation, Bolloré Ports a remporté des concessions dans les terminaux rouliers. Il est présent à Dakar, Conakry, Freetown, Monrovia, Abidjan, Lomé, Libreville et Pointe Noire.

Enfin, Bolloré Ports est aussi présent dans les terminaux de marchandises conventionnelles de la côte Ouest d'Afrique. Ainsi, il est présent à Nouakchott, Dakar, Conakry, Freetown, Monrovia, San Pedro, Abidjan, Douala, Libreville, Pointe Noire et Moroni.

Pour compléter sa palette d'intervention sur le continent, la filiale du groupe gère aussi des ports secs au Burkina Faso, au Cameroun, au Gabon, au Ghana, en Guinée Conakry, au Niger, au Mali, au Nigéria en RDC, en République Centrafricaine, au Tchad, au Malawi, en Tanzanie, en Ouganda et au Kenya.

lent de San Pedro (TIPSP). La concession a été attribuée à un consortium formé d'Arise P&L et de S. Energies. Cette dernière est une filiale du groupe ivoirien Snedai, spécialisé dans l'énergie. Ce terminal disposera de deux quais, l'un de 270 m linéaires et l'autre de 220 m. Il est destiné à soutenir la croissance de l'industrie du vrac en Côte d'Ivoire. Un terminal qui disposera d'une capacité de 6 Mt.

Ouverture du terminal en 2021

« Nous pensons ouvrir le terminal dans les deux prochains mois. En attendant, les retours des Clients potentiels ont été très positifs », nous a confié Patrick Bird, directeur du développement

Le terminal industriel polyvalent de San Pedro a nécessité un investissement de 175M\$

d'Arise Ports & Logistics. Cette première phase comprend un quai de 270 m pour une profondeur de 15 m. Il est destiné à recevoir des marchandises de vrac tels que des engrais ou encore de l'huile de palme, du manganèse ou encore du nickel.

Deux phases de prévues

Le terminal sera équipé de grues mobiles et de convoyeurs pour l'acheminement depuis le bord à quai vers les lieux d'entreposage. Au total, l'investissement de ce terminal est estimé aux environs de 175 M€.

Une seconde phase de ce projet permettra d'étendre le quai sur 250 m linéaires supplémentaires

Enfin, dans les cartons du port, le projet de construction d'un terminal minéralier devrait sortir dans les prochains mois. Il doit répondre à l'augmentation de la production de minerais du pays, comme le manganèse et le nickel.

Le TC2 du Port autonome d'Abidjan

L'autre port ivoirien, le Port autonome d'Abidjan, travaille aujourd'hui sur le développement du trafic conteneurisé avec la construction d'un deuxième terminal à conteneurs, le TC2 (terminal à conteneurs 2). Le port et le gouvernement ont déjà financé l'ouvrage portuaire pour 334 Mds CFA au mois d'octobre 2020. Désormais, ce sont les deux concessionnaires de ce futur terminal, le groupe Bolloré et APM Terminal, qui ont entamé leur part. (Le terminal 1 est d'ores et déjà entre les mains des groupes Bolloré et APM Terminals) Le terminal 2 doit entrer en opération en 2022.

Côte d'Ivoire Terminal concessionnaire du TC2

La société concessionnaire du TC2, Côte d'Ivoire Terminal, prévoit d'in-

vestir 262 Md FCFA pour les superstructures, les travaux de revêtement, d'aménagement et de raccordement au réseau ferroviaire de Sitarail, une société concédée au groupe Bolloré.

Faire d'Abidjan un hub en Afrique de l'Ouest

L'objectif du groupe Bolloré vise à positionner Abidjan comme un hub en Afrique de l'ouest en pouvant accueillir les navires de dernière génération malgré la baisse du trafic de transbordement constatée sur les deux dernières années. Outre les deux terminaux à conteneurs, Abidjan devrait aussi accueillir prochainement une zone logistique en arrière de ses terminaux.

Diversifier l'activité du port vers les vracs

Si la conteneurisation fait partie des axes majeurs de développement du port abidjanais, d'autres travaux sont à l'étude ou en cours. Ainsi, le port veut améliorer les conditions d'importation des céréales. Le terminal actuel dispose de six si-

Le Terminal à conteneurs 2 du Port autonome d'Abidjan a représenté un investissement de 334Md FCFA, soit 508,6M€



© Bolloré Ports

los et traite environ 200 000 t par an. Le projet, démarré en janvier 2020, prévoit d'accueillir des navires de 13 m de tirant d'eau et d'agrandir les surfaces de stockage.

Un projet de terminal minéralier

Toujours dans le vrac, le Port autonome d'Abidjan souhaiterait aussi développer un terminal minéralier. Le projet serait toujours à la recherche de

financements pour démarrer les travaux. Outre la production aurifère, la Côte d'Ivoire voit sa production de nickel, de bauxite, de granite et de pouzzolane augmenter. Pour pouvoir exporter ces produits à des prix compétitifs, le pays doit disposer d'outils portuaires compétitifs, rappelle le gouvernement.

Ghana : entre Tema et Takoradi, les rôles sont bien répartis

Au Ghana, les deux ports de Tema et Takoradi ont su trouver chacun leur rôle dans l'économie nationale. Takoradi consacre une plus grande partie de ses activités sur les trafics de vracs liquides. Le port de Tema se concentre sur le trafic de marchandises conventionnelles. Ainsi, le terminal à conteneurs de Tema, concédé à la société Meridian Port Services (MPS) détenue par Bolloré et APM Terminals, a été agrandi en 2020. Le terminal 3 du port de Tema, concédé à MPS, est entré

en service pendant l'été 2020.

Tema a une vocation de hub

Pour l'opérateur des terminaux à conteneurs, le port de Tema a pour vocation de devenir un hub dans la région. Avec ses caractéristiques techniques, le port peut recevoir des navires de plus de 10 000 EVP. En début d'année, MPS a souligné son intention de vouloir faire



du port de Téma le point de liaison entre l'Amérique du sud et l'Afrique de l'ouest.

Un projet à Kedzi

Le gouvernement ghanéen a décidé de missionner la Ghana Ports and Harbours Authority (GPHA) pour la construction d'un port à l'est du pays.

Dans la commune de Kedzi, le port de Keta se fait attendre. Les travaux dans les ports de Téma et de Lomé empiètent sur ceux de Keta. Et pourtant, le projet a été inscrit dans le programme électoral du président de la République en 2016. Le projet prévoit un investissement de 365 M\$.

Togo : premier port millionnaire du range

De l'autre côté de la frontière de Kedzi, au Togo, le port de Lomé continue sa progression. Premier port à conteneurs de l'ouest africain à avoir franchi la barre du million de conteneurs depuis trois ans. Véritable hub pour le transport conteneurisé, le terminal à conteneurs de Lomé a été concédé à Terminal Investment Limited, filiale de MSC.

Agrandissement du terminal minéralier

Pour consolider sa position, l'autorité portuaire a mis en place un programme de réhabilitation des infrastructures dont le quai minéralier qui sera agran-

di. La desserte ferroviaire sera ensuite améliorée. L'objectif du port vise à conserver sa place dans la desserte des pays enclavés de la région. Dans le port, le parking de vente et de réception de véhicules sera délocalisé pour libérer de la place. Enfin, le port prévoit la construction d'un port sec à l'intérieur du pays qui sera relié au port maritime par voie ferroviaire. Encore une fois, ce terminal intérieur sera une opportunité pour développer les trafics avec les pays du Sahel, notamment le Burkina Faso.



© Hervé Deiss

Bénin : les travaux progressent

Au Bénin, le port autonome de Cotonou fait office d'exception dans le paysage portuaire ouest africain. Depuis l'arrivée du nouveau président de la République du Bénin, Patrice Talon, en 2016, les choses évoluent. Le port autonome de Cotonou est confié à Port of Antwerp International (PAI). Dès leur arrivée en juin 2018, les responsables de PAI entament une rénovation du port de Cotonou, afin de rattraper le retard accumulé.

Le terminal 5 prévu au budget pour 2021

À Cotonou, les travaux vont bon train. Une première phase a déjà été réalisée. Le gouvernement ne lâche rien, période pré-électorale oblige, en dédiant un budget conséquent pour les

travaux du port. Dans le budget prévu pour 2021, le gouvernement a indiqué vouloir réaliser le terminal 5 du port. Il s'agit de créer de nouvelles capacités pour les opérations du terminal à conteneurs. Dans le même temps, il est prévu de réhabiliter les quais sur la partie nord du port.

Des trafics rouliers

Ces différentes installations sont destinées à accueillir des trafics rouliers et des marchandises conventionnelles. Ils disposeront d'un tirant d'eau de 15m.

Nigéria : des projets en gestation

Au Nigéria, la situation portuaire reste plus compliquée. Pays avec la plus grande population de la région, le Nigéria dispose déjà d'un ensemble portuaire important. Dans la ville de Lagos, les terminaux de Lagos et de Tin Can apportent une diversité de trafics : Conteneurs, roulier, vracs secs et liquides se côtoient dans le lagon. Plus à l'Est, River Port comprend l'ensemble des sites situés dans la région de Port Harcourt, notamment ceux situés sur l'île Bonny. Ce port traite majoritairement des trafics de vracs liquides. Des terminaux dédiés aux trafics de marchandises conventionnelles et de conteneurs sont installés le long de la rivière Bonny sur le site de Onne.

Calabar, port dédié aux trafics d'hydrocarbures

À la frontière avec le Cameroun, l'auto-

rité portuaire nigériane gère le site des ports de Calabar. Port principalement lié à l'industrie pétrolière du pays, il dispose aussi de terminaux à conteneurs et pour les marchandises générales. Enfin, la Nigeria Ports Authority gère aussi Port Warri, situé à l'Est de Lagos.

Repositionner les ports hors des lagons

L'ensemble de ces ports nigériens ont la particularité d'être situés soit dans des lagons soit sur des bras de fleuve. Afin de repositionner ses ensembles portuaires plus directement sur la mer, l'autorité portuaire nigériane a développé plusieurs projets. Les projets visent aussi à désengorger les ports, parfois

enserrés dans les villes. Ainsi, à Lagos, les opérateurs économiques qualifient la situation « de bordel absolu », comme l'indique une dépêche de l'AFP du mois de mars. Les navires peuvent attendre jusqu'à 80 jours sur rade. De plus, compte tenu de la situation sécuritaire dans le golfe de Guinée, les navires sont parfois obligés de patienter dans les eaux territoriales des autres pays pour éviter d'être piratés.

Congestion sur rade
et sur les routes

Outre la situation catastrophique de l'approche maritime, la congestion du port de Lagos s'étend aussi sur le plan terrestre. Le port situé aux portes de la ville évacue avec difficulté conteneurs et autres marchandises. Dans ce maelstrom, le gouvernement nigérian et l'autorité portuaire ont prévu plusieurs nouveaux ports.

Le projet de Lekki

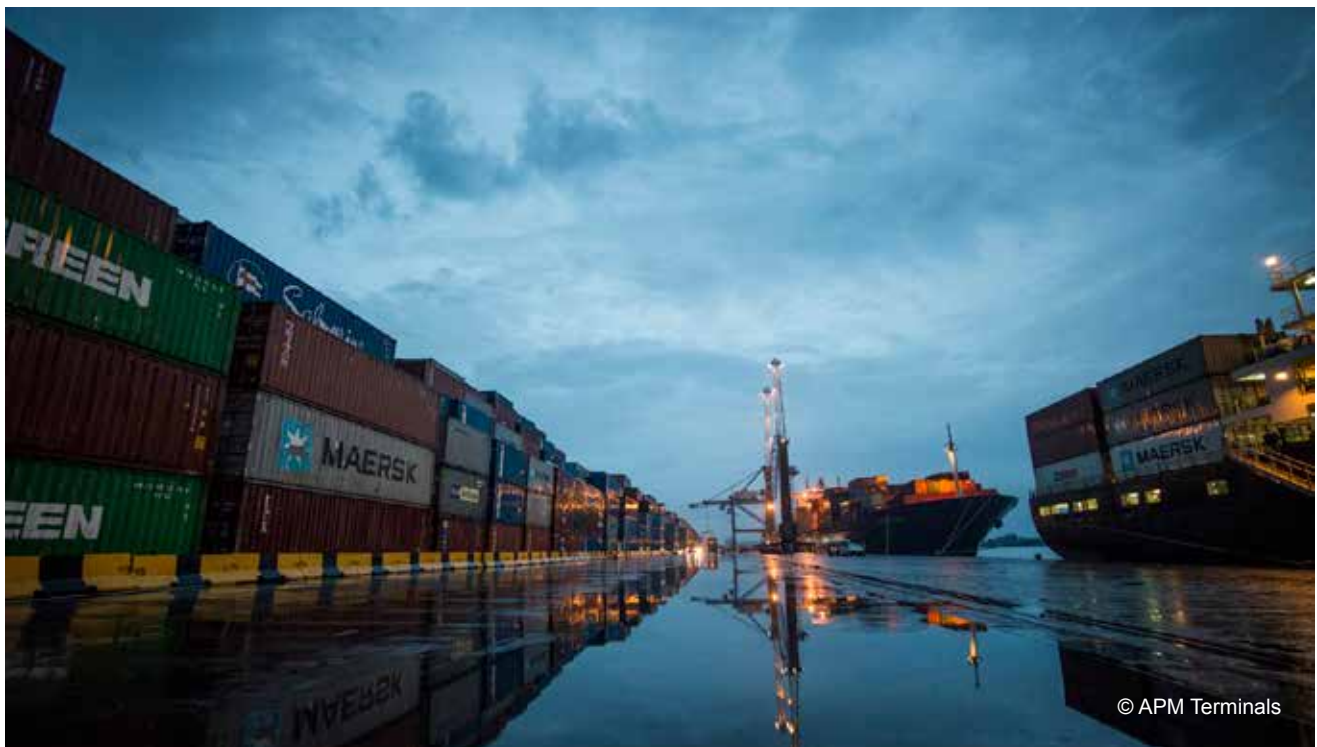
Le premier projet, à créer ex-nihilo, est prévu sur la commune de Lekki. Le projet est mené par un consortium formé par CMA Terminals, CHEC (Chi-

Le port de Badagry devrait désengorger les ports de Lagos et de Tin Can et s'imposer comme un hub dans la

na Harbour Engineering Company) et Louis Berger International. Il prévoit de créer sur ce site un terminal à conteneurs, un terminal pour les vracs secs et un pour les vracs liquides. Le terminal à conteneurs aura une capacité de 2,7 MEVP avec un quai de 1200 m pour trois postes à quai. Les installations dédiées au vrac sec disposeront d'une longueur de quai de 300 m et pourront accueillir des navires de type Panamax. Il est prévu que le port de Lekki accueille les premiers navires en 2022.

Le projet de Badagry

Le second projet prévoit de construire un port le long de l'autoroute entre Lagos et la frontière avec le Bénin, sur la commune de Badagry. Il devrait pouvoir accueillir des navires jusqu'à 18 000 EVP et d'une zone de 480 hectares pour les opérations logistiques. Le futur port aura aussi des quais pour les vracs secs et liquides. L'objectif affiché de l'autorité por-



© APM Terminals

tuaire nationale vise à consacrer une partie de ce port aux trafics conteneurs. Il permettra de désengorger Lagos et Tin Can. Il veut s'imposer comme un hub en Afrique de l'ouest.

Futur terminal à conteneurs à Calabar

Dernier projet nigérian, la construction d'un nouveau port est prévue dans la partie orientale du pays, à quelques kilomètres de la frontière avec le Cameroun, dans l'État d'Akwa Ibom. Le port sera construit à l'embouchure du fleuve qui mène au port de Calabar. Il prévoit un terminal à conteneurs avec un chenal d'accès à plus de 18 m pour

les navires de dernière génération, une zone industrielle de plus de 5000 hectares et des installations pour les autres types de trafic.

De Ibom à Lekki en passant par Badagry, les projets nigériens vont demander des investissements lourds tant par le gouvernement fédéral, les gouvernements locaux mais aussi les opérateurs privés. La question sur le devenir des ports actuels reste entière et, surtout, sans réponse concrète.

Cameroun : polyvalent contre conteneurs, la guerre des terminaux est ouverte

Au Cameroun, l'ouverture du port de Kribi a quelque peu rebattu les cartes. Le nouveau port en eaux profondes devait être un complément de celui de Douala, indiquait le gouvernement lors du lancement du projet. Un complément que le consortium formé par Bolloré et APM Terminals avait compris et avancé lors de leur candidature à la concession du terminal à conteneurs de Kribi.

Bolloré et APM Terminals à Kribi

Ils ont remporté l'appel d'offres mais, lors du renouvellement de la concession du terminal de Douala, le consortium a été écarté. Le gouvernement a préféré l'opérateur TIL. Les procédures judiciaires en cours ont amené le gouvernement à donner, « provisoirement », la gestion du DIT (Douala International Terminal) à l'autorité portuaire camerounaise.

Le retour dans les mains de l'autorité

Le terminal polyvalent de Kribi offre un quai de 365 m pour un tirant d'eau de 16 m

portuaire du terminal de Douala ne semble pas avoir été une bonne opération. Selon certains opérateurs, les cadences se sont nettement dégradées. Le matériel n'est plus maintenu et des pannes surviennent fréquemment.

Des opérateurs locaux gèrent le terminal polyvalent

Dans ce contexte, le Port autonome de Kribi s'engage sur une croissance de trafic. Le terminal à conteneurs, entre les mains de Bolloré et APMT, côtoie le terminal polyvalent. Ce dernier est concédé à KPMO (Kribi Port Multi Operator). Ce groupement de neuf sociétés regroupe Transimex, APM, Groupe 2m, Sapem, 3T, Cam-Transit, Copem, Star, et Global outsourcing. Le terminal polyvalent de Kribi offre un quai de 365 m pour

une profondeur de 16 m. La concession aux opérateurs est transitoire. Le groupe philippin ICTSI devrait prendre le relais dans le courant de l'année.

Terminal minéralier avec deux postes

L'opérateur engage aujourd'hui des projets de développement sur ce port. Cameroon Tribune indique dans un article du mois d'août 2020 les différents projets du groupement. En premier lieu, il vise à construire un terminal minéralier avec deux postes à quai. Le

projet se ferait avec le concours de Avima iron Ore Limited, une société minière congolaise. Le groupe congolais exploite une mine de fer dans le nord-ouest du pays.

Pour exporter les minerais de Avima Iron ore, KPMO envisage la construction d'une ligne de chemin de fer qui relierait la mine au port en passant par Nabeba (Congo) et Mbalam (Cameroun). Le projet minier évalue à plus de 700 Mt.



Guinée Équatoriale : un projet portuaire gigantesque encore virtuel

Coincée entre le Cameroun et le Gabon, la Guinée Équatoriale tente aussi de s'intégrer dans le secteur portuaire africain. Le gouvernement de Bata a indiqué disposer d'un projet qui propulserait le pays au premier rang des hubs portuaires d'Afrique de l'Ouest.

Euroc a rencontré l'ambassadeur guinéen

L'ambassadeur de Guinée Équatoriale en Belgique, Carmelo Nvono-Ncá, a indiqué au cours des premiers mois de 2021 qu'une société néerlandaise devrait concrétiser un projet. L'annonce

a été faite au mois de mars quand l'ambassadeur a rencontré la société néerlandaise Euroc. L'ambassadeur qualifie cette entreprise d'une des plus grandes du monde portuaire avec des projets dans de nombreux pays.

Le plus grand port d'Afrique de l'Ouest

Concrètement, Euroc devrait améliorer, restructurer et donner un nouvel élan aux ports

de Guinée Équatoriale. Ce projet permettrait au pays de se sortir quelque peu de sa dépendance au pétrole. En effet, les variations importantes du prix du baril ces dernières années ont pesé sur le budget de l'État. Bien plus, pour l'ambassadeur, ce projet serait aussi un tremplin pour les autres secteurs industriels du pays.

Un envol rapidement interrompu

Un projet à la hauteur des ambitions du gouvernement de Malabo. Or, à peine dévoilé, le projet a vu son envol prendre du retard. La société néerlandaise, déjà présente au Bénin, a fait

jouer la concurrence. Dans un communiqué du 30 mars, l'ambassade de Guinée Équatoriale en Belgique a annoncé que le grand projet portuaire africain se jouera entre les deux pays : Bénin et Guinée Équatoriale.

À l'heure actuelle, ni la société Euroc ni l'ambassade de Guinée Équatoriale n'ont répondu à nos sollicitations pour savoir à quel stade de développement en est ce projet. Aucun détail sur ce « projet portuaire » n'a été dévoilé à ce jour.

Gabon : un port construit en 18 mois

La bande côtière du Gabon accueille deux ports principaux : Owendo, situé à quelques kilomètres de la capitale Libreville, et Port-Gentil, au sud. Les ports du Gabon sont gérés par un organisme d'État, l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag).

Le port d'Owendo a vu son paysage se modifier en 2017. De l'ancien port d'Owendo est né le New International Port of Owendo (NOIP), inauguré par le Président de la République en octobre 2017.

Owendo et New Owendo International Port

Aujourd'hui, le port d'Owendo dispose d'une structure pour gérer l'ancien port d'Owendo. Celle-ci est entre les mains de Portek, société singapourienne. Elle gère l'Owendo Container Terminal qui réalise un trafic d'environ 130 000 EVP par an.

Pour sa part, Arise P&L gère le New Owendo International Port. Construit en 18 mois et inauguré en octobre 2017, ce port a été conçu pour ac-

Le New Owendo International Port dispose d'une profondeur de 13 m pour accueillir des navires de type Panamax

croître la capacité de trafic du Gabon. Avec une profondeur de 13 m, ce port peut accueillir des navires de type Panamax. « Depuis sa genèse, ce port a vocation à traiter différentes sortes de trafics. Nous souhaitons accompagner nos clients pour développer de nouveaux flux sur ce port», explique Patrick Bird, directeur du développement de Arise P&L

Diversification prévue dans les vracs agricoles

Déjà, ce port traite plusieurs types de trafics comme du bois, de l'acier, des céréales, du cacao, des engrais ou encore des hydrocarbures. Arise P&L prévoit d'investir dans des silos céréaliers pour le port. Pour accompagner l'industrie forestière, il est prévu de construire des entrepôts pour les différents types de bois tropicaux : des grumes, des bois séchés



© Arise P&L

au four, contreplaqués et des fournitures. Les futurs entrepôts permettront à ces bois d'être entreposés dans des conditions optimales avant leur exportation.

Terminal minéralier géré par Arise P&L

Arise P&L a construit et gère aussi le Port minéralier. S'étendant sur 55 hectares, ce terminal a traité plus de

5 Mt en 2020. Initialement dédié aux trafics de manganèse en sortie du Gabon pour des clients COMILOG, NGM et Citic, le port minéralier d'Owendo traite également d'autres matières premières. Les minerais sont acheminés depuis la mine par voie ferroviaire avant d'être chargés sur des barges. Pour faire face à une demande

Arise P&L

Arise P&L est né de l'union entre l'Africa Finance Corporation, AP Moller Capital et Olam. Le groupe dispose de trois concessions portuaires dans deux pays d'Afrique. La société dispose aussi d'une structure en charge de plates-formes industrielles. Il est présent au Gabon au travers de la Zone économique spéciale du Gabon, au Togo avec la plateforme industrielle d'Adetikopé et au Bénin, où il gère le site de Glo-Djigbé.

Arise P&L ne cache pas sa volonté de croître sur le continent. Une croissance que Patrick Bird veut corréler avec les demandes des clients. « Nous avons un modèle qui nous permet d'être présent de différentes manières. Nous regardons les possibilités qui s'offrent et les partenariats que nous pourrions nouer », nous a confié le directeur du développement sans préciser vers quel pays son regard se tourne. Dans son analyse de la situation, Arise Ports & Logistics veut surtout se concentrer sur les opérations portuaires. « Nous n'avons pas établi une méthode pour développer nos activités sur le continent », explique Patrick Bird. Ainsi, au Gabon, son implication dans la chaîne logistique des minerais pourrait amener le groupe à investir dans les opérations ferroviaires pour apporter un plus pour ses clients. « Ce n'est pas un prérequis. Notre société est agile. Notre premier souci est de conduire vers une plus grande efficacité des opérations ».

croissante, Arise P&L investit continuellement dans des équipements roulants et des engins de manutention. « Notre programme d'investissement est mené avec la souci constant d'améliorer l'efficacité pour nos clients », selon le directeur du développement. « Nous avons la certitude qu'il est possible

d'étendre la capacité du port à 10 Mt et au-delà. Nous sommes parfaitement en ligne avec nos partenaires, Setrag et les entreprises minières, pour le faire. L'avenir s'annonce très prometteur ».

République Démocratique du Congo: le scandale du port de Banana

La République démocratique du Congo ne dispose que d'une petite frange côtière. Pays aux dimensions importantes sur le continent, son ouverture sur la mer se fait dans le delta du fleuve Congo. Malgré cette petite bande côtière, le pays dispose aujourd'hui de deux ports pour ses trafics.

ICTSI a commencé la phase 2 du port de Matadi

Le premier se situe à Matadi. Le port souhaite malgré tout tirer son épingle du jeu dans les trafics congolais. Il a concédé son terminal à conteneurs à l'opérateur philippin ICTSI et à des sociétés locales. Une concession que le groupe philippin mène pour donner une place importante au port. Des investissements ont été réalisés au cours des années passées. En 2019, ICTSI a entamé la phase 2 de ses travaux au port. Ces travaux ne doivent pas cacher la réalité. Dans la dernière édition des statistiques de la Banque centrale du Congo, le port de Matadi enregistre son plus faible score des dernières années.

Fermer les ports privés illégaux

Pour faire front, le gouvernement de la RDC a souligné l'importance des établissements portuaires pour le pays. Dans son discours de présentation de

sa politique, le chef du gouvernement, Jean-Michel Sama Lukonde, a déclaré qu'il souhaite que « les ports de Matadi et de Boma soient modernisés. Le gouvernement mettra en exécution la décision de fermeture de tous les ports privés illégaux ». En effet, le long du fleuve, des « ports privés » se sont ouverts faisant une concurrence qualifiée d'inégale avec les deux ports de Matadi et de Boma.

Boma tout aussi handicapé que Matadi

Le second port de RDC se situe dans la commune de Boma. Situé à l'aval de Matadi, le port de Boma est tout aussi handicapé que son homologue de Matadi en raison du faible tirant d'eau. Il ne peut traiter que des navires de petits gabarits. Il reste malgré tout une porte d'entrée et de sortie du territoire pour les flux congolais.

Banana, un projet à concrétiser

Devant ce contexte difficile, la République démocratique du Congo a décidé de se doter d'un port de grande envergure. Il a choisi le site de Banana si-

Les ports de Matadi et de Boma souffrent du peu de profondeur de leur quai.



tué directement sur l'océan Atlantique. Or, qui dit grand port dit aussi intérêts à préserver. Le port de Banana suscite bien des convoitises de la part des sociétés privées. À tel point qu'une affaire de « Banana Papers » émerge. Le projet de port de Banana a été concédé au groupe DP World.

Banana Papers, un scandale qui peut retarder le projet

Les Banana Papers, comme l'appelle une organisation de « lanceurs d'alerte » en Afrique, ont mis à jour des négociations secrètes entre le gouvernement et la société de Dubaï. Sur leur site internet (<https://www.pplaaf.org/fr/cases/the-banana-port-papers.html>), les lanceurs d'alerte s'inquiète de voir que l'attribution de la concession s'est réalisée dans un cadre de gré à gré, « alors que la loi congolaise prévoit de passer par un appel d'offres ».

Co-entreprise entre DP World et des sociétés proches du président

Outre ce point, ce projet serait ensuite exploité par une co-entreprise entre DP World et des proches de l'ex-président de la RDC, Joseph Kabila. Des accords auraient été négociés pour permettre aux sociétés des proches de Joseph Kabila de recevoir une partie

des bénéfices de ce projet.

Les choses ont évolué lors de l'accession à la présidence de la République de Félix Tschiseke-di. Le nouveau locataire du Palais de la Nation a décidé de remettre à plat le projet du port en eaux profondes de Banana, sans pour autant l'abandonner.

Des négociations avec le nouveau gouvernement

Pour arriver à résoudre les nombreux points de discorde, DP World et le nouveau gouvernement congolais ont missionné le cabinet d'avocats Holman Fenwick & Wilan comme arbitre. Le site internet Zoom Eco relève plusieurs points à régler entre le gouvernement et DP World. Parmi les clauses que le gouvernement congolais voudrait voir disparaître figure celle sur le retrait de la RDC de ce projet. Les pénalités de retrait sont jugées trop élevées.

De plus, le gouvernement souhaite que l'État dispose d'un droit de veto sur les décisions du port.

Inscrit dans les projets prioritaires du gouvernement, le port

en eaux profondes de Banana n'a toujours pas commencé. En mai, le gouvernement a signé avec DP World un compromis pour régler les différents points de « discordes ». Ce sont plus de 2000 emplois qui devront être créés grâce à la construction de cet établissement. En outre, l'entrée en service de ce port doit s'accompagner de la construction d'une ligne ferroviaire

reliant Matadi pour créer une synergie entre les ports de la RDC.

Le port de Banana prévoit de construire un terminal à conteneurs et plusieurs quais sur le site. Il doit s'étaler sur deux ans suivant les premiers coups de pioche .

Angola : Lobito et Luanda tendent vers le polyvalent

En Angola, les deux ports de Lobito et Luanda donnent au pays des capacités de commercer avec toute la région. Le port de Lobito, situé au centre du pays, a suivi le mouvement initié en 2020 par celui de Luanda, en ouvrant un appel d'offres pour la concession de son terminal polyvalent. Le gouvernement a dévoilé les conditions de candidature de ce terminal en juin. Il devrait pouvoir traiter des flux de vracs, de conventionnelles mais aussi quelque 250 000 EVP par an.

Un futur terminal polyvalent à Lobito

Le port de Lobito représente pour le gouvernement angolais une opportunité de développer son commerce extérieur. Il est aussi une porte de sortie pour des minerais extraits dans le sud-ouest de la RDC qui empruntent le ferroviaire jusqu'au port. Le projet de AVZ Minerals de sortir le lithium extrait dans la province du Haut Lomami par le port angolais. Le groupe minier australien a obtenu l'autorisation pour la construction d'une gare ferroviaire et la réfection de la route depuis la mine jusqu'au quai ferroviaire.

À Luanda, DP World remporte le terminal polyvalent

Dans le nord du pays, à Luanda, le terminal polyvalent du port est revenu à la société DP World. Un contrat signé avec l'opérateur de Dubaï à la suite du retrait par le nouveau gouvernement angolais de la précédente société gestionnaire du terminal. En effet, en 2019, le terminal polyvalent de Luanda a été attribué à une société proche de l'ancien président Dos Santos, Soportos – Transporte e Descarga. Pour faire peau neuve, le président de la République d'Angola, Joao Lourenço, a lancé un nouvel appel d'offres. Il a été attribué en janvier 2021 à l'opérateur DP World.

Renouveau après le départ du Président Santos

Une victoire difficile pour le groupe de Dubaï. Face au groupe de Dubaï, plusieurs grands noms de la manutention

ont postulé à cette concession. Outre DP World, les groupes Ictsi, Terminal Link, Shipping Agency Services et Sifax étaient sur les rangs. Le président du comité d'évaluation de l'appel d'offres, Joao Fernandes, a rappelé que les membres de ce comité ont retenu plusieurs critères dont la rémunération des concédants et des aspects techniques. « L'offre de DP World a été choisie parce qu'elle répond le mieux à l'intérêt public », a continué le fonctionnaire. La rémunération que DP World reversera à l'autorité portuaire est estimée à environ 440M\$.

DP World installe un TOS

Dès la fin du mois de février, le manutentionnaire a pris possession du terminal. Premier investissement réalisé pour ce terminal, la mise en place d'un Terminal Operating System. Le Cargoes Tos+ se présente comme une plate-forme intégrée qui intègre tous les systèmes informatiques sous un

Face à DP World à Luanda se trouvaient des sociétés comme Terminal Investment Limited, Ictsi, Shipping Agency Services et Sifax.

seul logiciel. Déployé en moins de deux mois, le TOS de DP World doit permettre au port angolais d'entrer dans une nouvelle dynamique de croissance. Cet investissement s'est fait à la suite de nouveaux moyens de manutention comme des grues RTG.

DP World face à APM Terminals

En donnant au terminal polyvalent de Luanda une nouvelle dimension, DP World impose cet outil face au terminal à conteneurs du port concédé au groupe APM Terminals. La filiale du groupe Mærsk devra faire de son terminal angolais un nouveau fleuron dans la partie méridionale de l'Afrique s'il ne veut pas laisser la part du lion au groupe DP World.



© APM Terminals

