



ESCALES AFRICAINES

Longtemps plus contournée que desservie par les grandes routes maritimes, l'Afrique mène depuis une dizaine d'années un processus de modernisation de ses infrastructures portuaires pour s'insérer dans le commerce mondial. À l'ouest comme à l'est, les ports s'agrandissent, se professionnalisent, s'ouvrent à la fois vers le monde et vers le cœur du continent. Chaque région doit cependant faire face à des freins au développement qui lui sont propres.

LA MER, VECTEUR DE RICHESSES

La mer peut être pour l'Afrique une source de forte prospérité ; l'Union africaine en a fait le constat et entend provoquer la création de richesses maritimes par une action concertée des États du continent. Elle a ainsi adopté en 2012 une *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050*, dans une approche globale du fait maritime africain. Si elle se concentre sur l'économie bleue, cette stratégie se fixe aussi des objectifs à terre comme l'amélioration de la connexion terre-mer pour développer le volume de marchandises à traiter par les ports. Car il ne suffit pas que 90 % des exportations/importations s'effectuent par voie de mer pour que les grands ports africains soient suffisamment intégrés dans les lignes des grands armateurs. L'UA en identifie les causes, structurelles ou conjoncturelles (taille des ports, inadaptation à la conteneurisation, insécurité maritime, insuffisances des voies de transport avec le cœur du continent...) et entend y apporter des réponses, avec la modernisation des ports, une meilleure gestion des infrastructures et l'ouverture à l'investissement international. Cette politique semble porter ses fruits : les ports africains attirent peu à peu des compagnies étrangères intéressées par le dynamisme de la croissance économique du continent.

LA MODERNISATION DES PORTS D'AFRIQUE DE L'OUEST

L'Afrique de l'Ouest s'est récemment dotée de ports en eau profonde, élément essentiel pour réduire les temps d'attente des navires et faciliter les transbordements. Cette modernisation s'apprécie également au regard de la conteneurisation : les ports rejoignent les standards internationaux et entrent dans le commerce maritime mondial, dynamisés par la concurrence qu'entretiennent entre eux les pays du golfe de Guinée. Se sont ainsi notamment lancés dans cette compétition le port de Kribi, au Cameroun, cédé au *consortium* formé par Bolloré Africa Logistics, CMA/CGM et le chinois CHEC (China Harbour Engineering Company) ou le port de Lomé, au Togo, dimensionné pour des navires de plus de 12 000 EVP.

Si la modernisation des ports a favorisé l'augmentation des tonnages, l'amélioration de la liaison des pays côtiers avec l'intérieur du continent joue un rôle tout aussi important, notamment pour Dakar, Abidjan, Lomé ou Cotonou. Le groupe Bolloré compte d'ailleurs accélérer ce processus grâce à un méga-projet de « boucle ferroviaire » reliant Abidjan et Cotonou nommé *BlueLine*. Les économies ouest-africaines restent toutefois encore très marquées par

l'échange entre exportations de matières premières et importations des produits manufacturés en provenance d'Europe et d'Asie.

LA FAÇADE EST-AFRICAINE, UNE INTÉGRATION RÉGIONALE

L'Afrique orientale compte moins de ports d'importance que la côte atlantique et est, à ce jour, assez peu avancée dans leur modernisation. On peut tout de même noter quelques exceptions, sud-africaines essentiellement, comme Durban, premier port à conteneurs d'Afrique avec 2,7 millions d'EVP en 2015. Il existe en réalité plusieurs ensembles intégrés qui coexistent et irriguent les pays voisins enclavés : le premier concerne la corne de l'Afrique, sur la route du canal de Suez, dont les principaux ports sont Djibouti et Port-Soudan. Le deuxième est organisé par le Kenya et la Tanzanie, portes d'entrée vers la région des Grands Lacs, tandis que le dernier ensemble englobe l'Afrique australe, dominée par les ports sud-africains, avantageusement situés près du cap de Bonne-Espérance.

Tournés, géographiquement et économiquement, vers l'Asie et le Moyen-Orient, les pays est-africains concèdent de plus en plus leurs infrastructures portuaires et de transport à des acteurs étrangers tels Dubai Port World (port de Berbera au Somaliland) ou l'EximBank of China (ligne ferroviaire reliant Djibouti à Addis-Abeba). Si les indicateurs économiques semblent pour le moment donner raison à ces investisseurs, il est toutefois primordial que la stabilité politique et sociale de ces régions puisse se maintenir. Les récentes tensions en Éthiopie ou au Mozambique, la présence de milices islamistes comme le groupe Al-Shabbaab et l'autoritarisme de certains gouvernements pourraient fragiliser cet élan.

Bien lancé grâce à une double dynamique de désenclavement de l'*hinterland* et de mise aux standards internationaux, le développement portuaire africain reste cependant fragile par sa trop forte dépendance à la stabilité politique intérieure et aux investissements extérieurs.



Port de Zanzibar, Tanzanie. © David Ashby