



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Les ports de la façade est-africaine : dynamiques d'intégrations et d'exclusions

Développer les grandes infrastructures de transport en Afrique subsaharienne représente un défi pour le continent entier comme pour les investisseurs extérieurs. Les ports des pays en développement de la façade océanique est-africaine, de Port Soudan à Maputo, constituent un espoir majeur pour leurs arrière-pays enclavés et connaissent des fortunes diverses suivant les contextes politiques, géopolitiques et économiques des régions qu'ils desservent. Les stratégies des investisseurs internationaux, occidentaux, arabes et chinois déterminent aussi largement les devenir des espaces portuaires africains et des corridors sans lesquels ces ports ne pourraient espérer se développer.

Des comptoirs et ports coloniaux aux ports actuels

Les ports de l'Afrique de l'Est connaissent dans leur ensemble une création précoce sous l'impulsion des réseaux commerciaux arabo-perses, puis arabes, qui s'installent dans de nombreux points clefs pour le commerce des richesses africaines, notamment des esclaves. Cette expansion arabe reprend majoritairement des sites déjà connus à l'époque comme historiques et morphologiquement adaptés à l'établissement de ports (baies, flèches sableuses, sites insulaires côtiers...). L'arrivée occidentale dans l'Océan Indien ne changea pas profondément la cartographie portuaire mais modifia les rapports de force et les hiérarchies au gré des dominations successives portugaises et britanniques. C'est finalement au cours des XIX^e et XX^e siècles que la majorité des ports connaissent un développement significatif et l'adossement de villes majeures : Maputo (1876), Beira (1887), Djibouti (1888), Assab (1882), Massoua (1885), Dar-es-Salaam (1900), Port Soudan (1909)... Les recompositions stratégiques de la Guerre Froide et la chute du bloc de l'Est n'ont que peu modifié les systèmes portuaires de l'Est-africain. Les ports ancestraux sont aujourd'hui encore les ports qui relient l'hinterland africain à l'espace indo-océanique, si l'on admet le déplacement de quelques dizaines de kilomètres des infrastructures portuaires. Les réseaux actuels, les corridors en premier, se calquent sur les réseaux ancestraux très fonctionnels.

Le système portuaire actuel est avant tout un héritage plus qu'une création moderne. On peut identifier trois ensembles majeurs répondant à des hinterlands différents :

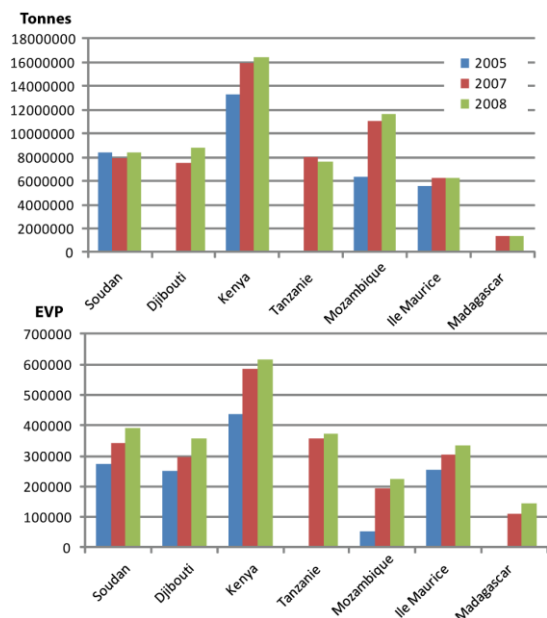
- Le système de corridors de la Corne, de Port Soudan à Mogadiscio, desservant l'Ethiopie, le territoire soudanais et la frange somali. Il est axé sur les

corridors de Djibouti et Port Soudan, les autres ports étant secondaires ou en ruines.

- Le système de Mombasa et Dar-es-Salaam approvisionnant la région des Grands Lacs. On peut lui joindre le port de Nacala au Mozambique qui relie la frontière malawienne.

- Le système du Mozambique, Maputo et Beira, qui, avec les ports sud-africains, est une porte d'entrée aux espaces enclavés d'Afrique australe, alternative aux ports sud-africains.

Regroupement des statistiques portuaires par Etats de la façade est-africaine en 2005, 2007 et 2008



Sources : autorités portuaires

Le constat majeur sur la façade est-africaine est sa pauvreté en infrastructures portuaires d'envergure. Seule une quinzaine de ports dispose de quais, moins d'une dizaine de grues et de portiques... Cela est dû à trois facteurs principaux. Le premier tient au manque de sites propices à l'établissement de ports en eaux

profondes nécessitant le plus souvent des travaux d'aménagement et de dragage lourds. Le second est lié à l'évitement des ports régionaux par les grandes lignes mondiales, route maritime est-ouest et route du Cap, qui préfèrent des *hubs* plus éloignés. C'est un paradoxe de contact entre la mondialisation et ses marges, l'existence sur des espaces connexes de réseaux intégrés et d'autres négligés voire ignorés. Enfin, il y a la faible capacité des Etats à entretenir et rénover les infrastructures, souvent de bonnes qualités, héritées des périodes de colonisation et de coopération.

L'exemple phare de discontinuité est celui du monde somali qui, de Berbera au Nord du Kenya, ne compte aucun port officiellement actif. Si la situation à Mogadiscio semble bloquer toute activité du port, Bossasso représente cependant le débouché principal de l'ensemble de la Somalie et demeure un port majeur pour le trafic des boutres et petits caboteurs. Cette situation, paroxysmique en Somalie, montre la difficulté de la façade à offrir une variété de portes d'entrées et d'alternatives aux grandes infrastructures, laissant de grandes portions littorales sans débouchés portuaires directs. Les ports secondaires relayent difficilement les ports principaux et ne peuvent à eux seuls permettre l'acheminement des marchandises dans les régions isolées et exclues de la façade.

Chargement d'un vraquier au port de Djibouti



Photo F. GUIZIOU

Vers une nouvelle hiérarchie portuaire est-africaine ?

Le contexte géopolitique est sans conteste le facteur majeur de cette hiérarchisation et est avant tout appréhendable à travers l'analyse des situations des Etats d'Afrique de l'Est. La côte très rectiligne et peu découpée, bordée d'Etats à long littoraux, à l'exception de Djibouti, prive l'arrière-pays de débouchés directs et impose les dépendances et les servitudes dans le commerce extérieur de la frange d'Etats enclavés allant du Zimbabwe à l'Ethiopie. Cela confère aux Etats littoraux un avantage réel ainsi qu'une pression constante dans la gestion des relations bilatérales. Les organisations supra-étatiques régionales ont un rôle particulièrement intéressant, et qui pourrait s'amplifier,

dans la gestion de ces espaces afin de limiter les tensions et d'aider à l'intégration régionale. Il s'agit principalement de l'East African Community (Kenya, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Burundi), du Common Market For Eastern and Southern Africa – COMESA (qui regroupe la totalité des Etats d'Afrique de l'Est de la Libye et l'Egypte au Zimbabwe en incluant les îles océaniques, seule la Somalie est exclue) – et de l'Inter-Governmental Authority for Development – IGAD (qui regroupe les Etats de la Corne plus le Kenya, le Soudan et l'Ouganda). Encore récentes et souvent limitées dans leur action, ces organisations visent une intégration progressive à un marché commun et à un désenclavement particulièrement basés sur le développement d'infrastructures de transport, d'accords douaniers et de captations d'investissements extérieurs.

Une autre dimension géopolitique est celle des conflits civils et interétatiques récurrents qui modifient considérablement les dynamiques de transport. Les conflits au Mozambique (1975-1992), entre Ethiopie et Erythrée (1974-1991 puis 1998-2000), en Somalie (depuis 1989), les tensions au Kenya (2007-2008) et au Zimbabwe (2008), montrent que la façade Est-africaine a été et reste un espace instable et à la reconstruction précaire.

La chute des ports éthiopiens : Assab et Massawa illustrent parfaitement le rôle de la géopolitique régionale dans la réussite ou l'échec des ports. Bénéficiant d'un équipement considéré comme performant à l'échelle régionale, suite à la période italienne et aux soutiens américain puis soviétique, les ports érythréens sont devenus des ports nationaux suite à la fermeture de la frontière avec l'Ethiopie créée à l'indépendance (1991 puis 1998). Si Massawa survit en conservant le statut de port d'Asmara (tonnage annuel proche de 900 000 t.), Assab, pourtant longtemps considéré comme la rivale de Djibouti, ne peut plus guère prétendre la concurrencer. En 1998, lors de la fermeture de la frontière, 98% du trafic se destinaient à l'Ethiopie, soit une perte quotidienne de 300 000 dollars. Si les développements du port et sa remise en état complète sont réels, notamment avec l'ajout d'un terminal conteneur – en fait un terre-plein de stockage – Assab peine à se passer de son arrière-pays éthiopien, notamment Addis-Abeba, et doit se contenter d'être la porte d'entrée en hydrocarbures du nord de l'Ethiopie, grâce à la raffinerie Simple Oil encore très active. Ce trafic représenterait la moitié des 2,5 millions de tonnes officiellement traitées annuellement par le port d'Assab. Privés pour raisons géopolitiques de leur hinterland historique, Assab et Massawa doivent se contenter de rester des portes d'entrées secondaires voire locales pour la Corne, pendant que Djibouti et Berbera captent l'essentiel du trafic éthiopien et qu'un accord théorique existe entre l'Ethiopie et le Soudan pour faciliter l'utilisation de Port Soudan comme complément.

Le phénomène de la piraterie qui sévit maintenant depuis quatre années, sans montrer de signes d'accalmie malgré la présence navale internationale devenue intense, pose un problème majeur pour les ports est-africains. Cette piraterie a d'abord menacé les

approches portuaires et le cabotage régional, relais majeur aux grandes lignes et seul trafic pour les ports secondaires. Actuellement, les grandes lignes à destination de Mombasa et Dar-es-Salaam sont identifiées comme pouvant être des cibles privilégiées. Si le phénomène s'amplifie encore, nul doute que l'impact sur le développement portuaire de l'Afrique de l'Est sera notable. Récemment la CMA CGM a demandé l'établissement d'une protection analogue à celle effectuée dans le golfe d'Aden par la coalition pour la desserte de Mombasa, preuve partielle de la pression qui peut s'exercer sur ces ports.

Emergence de structures régionales fortes : le rôle des corridors

Le lien port/hinterland en Afrique passe essentiellement par les grandes infrastructures de transport : routières, ferrées, oléoducs ou fleuves. Les corridors sont matérialisés par au moins l'une de ces quatre modalités, souvent plusieurs se relayant ou se complétant. Le corridor de Dar-es-Salaam est adossé sur un système ferroviaire exploité par les sociétés Tanzania Railway Corporation et TAZARA qui le relie à l'Ouest de la Tanzanie, à la Zambie, à l'Ouest de la République Démocratique du Congo, au Burundi, à l'Ouganda, au Kenya – par des connexions avec Kenyan Railways et Uganda Railways Corporation – et, via cargo fluvial, au Rwanda. L'ensemble des interconnexions ferroviaires est un héritage de l'East African Railways and Harbours Corporation, société chargée de la gestion de l'ancien réseau colonial britannique, dissolue en 1977. Le corridor de Djibouti a longtemps profité de la voie ferrée vers l'Ethiopie qui, en complément de la route, a permis à Djibouti d'asseoir son contrôle partiel sur le commerce extérieur éthiopien. En mauvais état, cette voie ferrée n'est plus opérante depuis 2007 et le trafic se fait désormais uniquement par la route. Cette dernière, très usée, a du mal à compenser le trafic intense vers l'Ethiopie, les accidents sont nombreux et la rénovation, sous financement partiel de l'Union Européenne, avance lentement. Port Soudan connaît une situation plus sereine qui, dopée par les perspectives concernant le trafic d'hydrocarbures, notamment vers la Chine, permet à son port de ne pas dépendre uniquement de l'arrière-pays et d'être avant tout un port d'exportation. Ce moteur laisse espérer aux autorités soudanaises la construction d'un nouveau port pour développer les capacités non-pétrolières, port qui serait selon toute vraisemblance construit avec le soutien financier et technique de la Chine.

Cependant l'intégration est le plus souvent difficile, comme par exemple pour Maputo où, en 2005, le trafic croissant était engorgé par la fermeture nocturne de la frontière sud-africaine, immobilisant les camions de

nombreuses heures et ralentissant considérablement les délais de livraison. Les réformes douanières sont longues et asphyxient encore largement le trafic des corridors car elles représentent une manne non-négligeable pour les Etats intermédiaires ou côtiers.

Parking à poids-lourds sur l'axe Djibouti-Diré-Dawa



Photo F. GUIZIOU

Le corridor Berbera-Jijiga : Berbera, port d'entrée du Somaliland occupe une place privilégiée sur la route de l'Ethiopie, via le corridor de Jijiga et Diré-Dawa. Ce port modeste, ne disposant que d'infrastructures héritées des périodes de coopération soviétiques puis américaines, se positionne comme le concurrent direct de Djibouti pour l'approvisionnement de l'arrière-pays éthiopien et comme le dernier corridor africain en date. Les annonces récentes par le groupe Bolloré d'investissements massifs, supérieurs à 300 millions d'euros, ont confirmé l'essor de Berbera qui, depuis 2005-2006, s'était déjà vu doté d'une route asphaltée, sur la portion frontalière, reliant Hargeïsa, capitale du Somaliland, à Jijiga, ville somali d'Ethiopie. Ce corridor a par ailleurs été matérialisé politiquement par un accord commercial entre Addis-Abeba et Hargeïsa pour faciliter le transit des marchandises vers l'Ethiopie. Pressenti depuis le milieu des années 1990 comme une solution complémentaire à Djibouti, le port de Berbera a été fortement dopé par l'arrivée du trafic éthiopien. Le tonnage total du port dépasserait aisément, selon certaines sources, le million de tonnes – il n'atteignait pas la moitié de ce chiffre au milieu des années 1990 – et ce sans développement portuaire majeur depuis... Les incertitudes restent cependant grandes du fait du statut fragile du Somaliland, non reconnu par les institutions internationales malgré 20 années de paix et de reconstruction globalement réussies

Stratégies locales et stratégies internationales : du réseau mondial aux systèmes locaux

Les ports de l'Afrique de l'Est nécessitent pour leur développement des investissements massifs, à la fois en infrastructures lourdes mais aussi en matériel performant. Si les promesses de développements d'acteurs sont nombreuses, la majorité des projets peine à se concrétiser faute de financement adéquat. En 2003, le manque d'investissement du secteur privé dans les ports africains était déjà identifié comme l'une des limites majeures de la réussite pourtant réelle de Dar-es-Salaam, alors plus performant que le port de Durban ou Mombasa (respectivement 20, 16 et 10 evp à l'heure). Lorsque le Kenya se lance en 2006 dans la

rénovation et l'amélioration des routes et du port de Mombasa, c'est une somme de 220 millions de dollars qui est budgétée sur une année, sans soutien du privé. Effet d'annonce pour attirer les investisseurs ou volonté réelle de moderniser les infrastructures, ces décisions nationales se heurtent le plus souvent aux réalités techniques et aux lenteurs opérationnelles qui ne permettent pas aux projets de se réaliser dans les délais nécessaires.

À Djibouti l'arrivée en 2000 de Dubai Port World, alors Dubai Port International, a largement contribué au développement du port avec un investissement privé de plusieurs centaines de millions de dollars. Le coût cumulé de Dorâlé et des investissements annexes était pour DPW d'au moins 300 millions de dollars en 2004, chiffre à comparer au produit national brut djiboutien proche d'un milliard de dollars cette année. Certains observateurs pensent que l'investissement total de DPW pourrait atteindre sur, la durée de la concession, plus de deux milliards de dollars. Ce poids de l'investissement privé pèse évidemment sur l'économie et la politique djiboutiennes tout entières.

Les ports du Mozambique suivent le chemin des autres ports de la façade avec une augmentation de la part des investissements privés, particulièrement à Maputo où, depuis 2008, DPW et Grindrod contrôlent par exemple le terminal conteneurs, avec la présence marginale d'un holding local proche du pouvoir. Le holding britannique Peel Ports a également eu un rôle clef dans la privatisation de Maputo.

Il faut remarquer qu'outre DPW, aucun opérateur mondial (HPH, PSA, APM T - MAERSK...) n'a investi en Afrique de l'Est. Cette situation est fondamentalement différente de celle de l'Afrique de l'Ouest et prouve que, bien qu'africaine, la façade orientale répond à des logiques propres liées à son appartenance à l'espace indo-océanique. C'est dans cette optique et fort de l'influence sur les rives historiquement liées au commerce arabe que DPW s'est développé sur une façade négligée.

L'enjeu de la croissance des ports de la façade est-africaine est de taille : désenclaver des arrière-pays isolés par un réseau de transport asthmatique et peu performant et permettre le rattachement fort des espaces africains à la mondialisation dont le transport maritime est un avatar puissant. Or sans équipements performants et sans liens avec les arrière-pays denses, les ports africains ne peuvent prétendre à se développer durablement, d'autant qu'ils sont éloignés de la grande route maritime est-ouest ou concurrencés par des structures plus performantes ou plus réputées telles Aden et Salaalah au Nord, ou les ports sud-africains au sud. Les normes internationales croissantes, en complexité et en exigence, notamment

ISPS, forcent les ports africains et leurs responsables à envisager des modifications lourdes, voire le plus souvent la création totale de nouvelles infrastructures portuaires. C'est le cas envisagé par les autorités kenyanes pour la création d'un nouveau corridor portuaire de Lamu à l'Ouganda, financé et réalisé par la Chine. Ce fût le cas pour Djibouti et la construction par *Dubai Port World* du port de Dôralé, plus en profondeur dans le golfe de Tadjoura et à distance du port autonome – port historique – de Djibouti, ou même pour la création d'un port minéralier pour exploiter le sel et les métaux rares du Goubet-al-Kharab.

En résumé, l'intégration des ports est-africains est plus que jamais à étudier sous l'angle de leur rôle régional, c'est-à-dire en profondeur dans l'arrière-pays, mais aussi de leur potentialité d'investissement. Cela n'est absolument pas nouveau et a toujours été dans la volonté des puissances qui exploitaient les ports, arabes, européens ; leur reprise par les Africains lors de la décolonisation ne changea pas cela. Il apparaît que le modèle favorisé est la solidification de quelques sous-systèmes portuaires performants à l'échelle régionale, deux ou trois systèmes pour toute la façade est-africaine, systèmes combinant infrastructures héritées et rénovées (ports historiques, voies ferrées et routes), développements nouveaux sous l'impulsion des autorités régionales et d'investisseurs étrangers (ports modernes glissement des enceintes historiques) et réseaux de commerces traditionnels pour compléter la portée encore très imparfaite des corridors est-africains. La phase ultime de développement espérée est de devenir les hubs régionaux, place que se disputent potentiellement Dar-es-Salaam, Mombasa et Djibouti, et qui, pour l'instant, revient aux ports concurrents en bordure de la façade est-africaine.

C'est, entre autre, de cette combinaison complexe que dépend le lien de près de 400 millions d'Africains, dont plus des deux-tiers vivent dans des régions enclavées difficilement reliées au commerce mondial, lien qui justifie assurément l'appui au développement de ces corridors portuaires, appui qui doit être international, public et privé, tout en répondant à la demande locale. C'est ces changements d'échelles qui ont toujours été les limites premières du développement de ces ports.

François GUIZIOU

Doctorant en géographie – laboratoire Géolittomer
UMR 6554 LETG – ISEMAR