



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

L'activité portuaire en Afrique australe : Etude comparée de la Namibie, de l'Afrique du Sud et du Mozambique

L'Afrique du Sud est de loin le pays d'Afrique subsaharienne qui possède le système portuaire le plus performant. Elle s'appuie sur un ensemble de huit complexes aux infrastructures relativement modernes. Ses deux voisins ne peuvent en dire autant. La Namibie, vaste pays désertique faiblement peuplé, ne s'appuie que sur deux ports à l'activité modeste. Le Mozambique, quant à lui, dont les ports sont en pleine réhabilitation, n'a toujours pas retrouvé son rythme d'avant-guerre. Le pays, sorti ruiné de la guerre civile post-indépendance, n'a pas renoncé pour autant à revaloriser son atout géostratégique de fenêtre maritime. Faisant partie de la proche périphérie de l'Afrique du Sud, la Namibie et le Mozambique sont soumis dans bien des domaines et à bien des égards à l'influence de leur puissant voisin. Qu'en est-il dans le domaine portuaire ? Quels rôles jouent l'ensemble de ces ports au niveau national ainsi qu'à l'échelle régionale ? Quels sont les défis à relever en la matière dans ces pays en pleine mutation.

Le temps des changements

Chacun de ces trois pays a connu des heures sombres au cours des années 70 et 80. Pendant que l'Afrique du Sud renforçait son régime d'apartheid, le Mozambique s'enfonçait dans la guérilla et la Namibie menait une lutte armée contre l'occupant sud-africain. Le début de la décennie 90 marque un tournant. L'Afrique du Sud met un terme à sa politique d'apartheid et procède aux premières élections démocratiques. La Namibie accède à l'indépendance en 1990. Le Mozambique, enfin, voit se terminer une guerre civile qui aura duré en tout et pour tout 17 ans. Ces événements ont eu bien sûr des répercussions sur l'activité économique, et par voie de conséquence sur les ports, de chacun de ces pays.

L'Afrique du Sud : de l'embargo à l'ouverture

Aux quatre ports, dont les premiers appointements remontent respectivement à 1652 (Le Cap), 1820 (Port Elizabeth), 1847 (East London) et 1880 (Durban), hérités de la période coloniale s'ajoutent trois établissements plus récents (Richards Bay, Saldanha Bay et Mossel Bay) sortis de terre au cours des années 70 et 80. Le pays manquait alors de ports en eau profonde. Qui plus est les établissements coloniaux, bien qu'ayant connu plusieurs phases d'agrandissement, s'étaient révélés, en ces temps prospères d'après-guerre, étriés.

A partir de 1985, la République d'Afrique du Sud, mise au ban des Nations pour sa politique d'apartheid, doit faire face à un blocus pétrolier ainsi qu'à un embargo sur le charbon, le fer, les aciers, l'uranium ou les fruits. Ces sanctions économiques internationales impactent l'activité portuaire qui enregistre une légère baisse sur la période allant de 1985 à 1990, passant de 131 à 121 Mt. Cette baisse fut néanmoins limitée car de nombreux États occidentaux ont réduit leurs importations (de produits énergétiques en particulier) sans jamais vraiment y mettre un terme.

A partir de 1991, avec la levée progressive des sanctions, l'activité portuaire, impulsée par le trafic de conteneurs, croît rapidement. Les ports de la façade

maritime sud-africaine deviennent ou redeviennent des points d'entrées et de sorties prééminents pour le cœur économique du pays, ainsi que pour les pays bordiers qui avaient eu également à souffrir de cet isolement. Tant et si bien que les principaux établissements portuaires du pays se sont vite révélés dans l'incapacité, par manque d'infrastructures, de répondre à l'augmentation du volume de marchandises traitées. Manifestement, le pays n'a pas su anticiper la croissance du trafic portuaire.

La Namibie, une histoire sud-africaine

La Namibie (ex-Sud-Ouest Africain), un des derniers pays d'Afrique à accéder à l'indépendance, subit jusqu'en 1990 l'occupation sud-africaine. Cette administration commença en 1920 lorsque, à l'issue de la première Guerre mondiale, le Sud-Ouest Africain, colonie allemande de 1884 à 1914, fut placé sous mandat britannique. Ce mandat fut exercé par l'Union Sud-africaine qui finit par occuper illégalement le territoire namibien en 1966. Globalement, le bilan des 70 années de colonisation sud-africaine n'est guère glorieux, sauf en ce qui concerne les infrastructures de transport (réalisation de voies ferrées, aménagement des sites portuaires...).

C'est en partie à cause des investissements concédés pour équiper le port de Walvis Bay que le gouvernement de Pretoria refusa de rétrocéder cette ville portuaire à la Namibie indépendante. Sans compter qu'en gardant la mainmise sur cette enclave, il s'assurait un débouché maritime supplémentaire, lequel avait été relié par voie ferrée au réseau sud-africain. Il fallut attendre 1994, et l'arrivée au pouvoir de N. Mandela, pour que l'enclave portuaire de Walvis Bay soit rétrocédée à la Namibie. Il aurait été difficilement concevable pour la nouvelle Namibie de jouir pleinement de son indépendance sans cette fenêtre maritime. D'autant que ses 1 400 km de côtes n'offrent que très peu d'abris. Le second site portuaire du pays, Lüderitz, reste soumis aux caprices du vent et n'affiche que 8,7 mètres de profondeur.

Le Mozambique, les années de déclin

En regardant le trafic actuel des ports mozambicains, il est difficile de concevoir qu'au début des années 70, autrement dit à la veille de l'indépendance du pays, Maputo (ex-Lourenço Marques) était, avec un trafic de 14,8 Mt, le plus grand port d'Afrique australe, devant Durban. Le Mozambique jouait alors, depuis la fin du XIX^e siècle, le rôle de façade maritime pour les pays enclavés voisins ainsi que pour la partie orientale de l'Afrique du Sud. Il leur servait d'apportement minier et industriel.

Mais en accédant à l'indépendance, le pays plonge dans la guerre civile. Toute l'économie, pourtant une des plus prospères de la région, avec la destruction des usines et des voies de communication, s'effondre. Rapidement le Mozambique n'est plus en mesure de remplir sa fonction d'exutoire maritime. Les pays limitrophes se détournent alors progressivement, bien que plus éloignés, vers les complexes sud-africains, en particulier Durban et Port Elizabeth.

La fin de la guérilla en 1992 n'a pas réellement signifié une reprise d'activité pour les établissements portuaires mozambicains. Au préalable, il faut assurer la réhabilitation des corridors menant vers les Etats voisins et procéder à la rénovation des installations portuaires tombées en ruine pendant la guerre.

Rôle et activités de la façade portuaire

Conjointement, les trois pays de la zone réalisent un trafic portuaire de 252,6 Mt dont 93,5% pour la seule Afrique du Sud.

Comparaison des trafics portuaires 2001 et 2009, Mt

Ports	2001	2009	Ports	2001	2009
Walvis Bay	1,7	4,4	East London	2,5	2,7
Lüderitz	0,2	0,3	Durban	52,4	74,7
Saldanha Bay	29,4	50,2	Richards Bay	90,0	83,0
Cape Town	9,9	13,4	Maputo	3,8	7,8
Mossel Bay	1,2	2,0	Beira	2,1	3,0
Port Elizabeth	6,7	10,0	Nacala	0,7	1,0

Source : NPA, CFM, Namport, 2009

L'écrasante domination des ports sud-africains

La façade portuaire sud-africaine associe des ports vraquiers à des ports plurifonctionnels. A l'aune du trafic, elle abrite les deux plus grands ports, Richards Bay et Durban, du continent. Deux des trois ports vraquiers nationaux, Richards Bay et Saldanha Bay, furent créés, en 1976, pour exporter du minerai. A l'origine, Richards Bay fut construit pour exporter du charbon. Bien que cela reste son activité principale, le port traite aujourd'hui le long de ses 5 km de quais une gamme variée de vracs (chrome, alumine...) et même de marchandises générales (aluminium, granite, papier). Effacé par Durban qui peut se vanter d'être un port plurifonctionnel alors que lui n'est qu'un établissement vraquier, Richards Bay se positionne néanmoins, avec un trafic de 83 Mt, comme le premier port africain. Son

développement ne serait se dissocier de sa fonction de zone industrialo-portuaire (ZIP). Aluminerie, papeterie, usine d'engrais ou fabriques de bois se sont implantées à quelques encablures du port dont elles dépendent pour leurs importations de matières premières et leurs exportations de produits semi-finis et finis. Saldanha Bay, sur la côte atlantique, présente quelques similitudes avec le port du KwaZulu-Natal. Sauf qu'ici l'activité portuaire s'est finalement peu diversifiée. Le port reste spécialisé dans l'exportation de minerai de fer et dans l'importation d'hydrocarbures. Une ZIP s'y est également constituée, mais elle ne s'est guère étoffée. Seule une aciérie, à laquelle est associée une usine de laminage de l'acier, ainsi qu'une fabrique de fonte sont sorties de terre. Essentiellement destiné à l'évacuation d'alcool et de carburants synthétiques issus de la transformation du gaz naturel, Mossel Bay, le troisième port vraquier, ne se compose que de deux bouées de mouillage. Il est l'archétype même du port spécialisé qui n'a connu qu'un développement limité.

Durban est, avec un trafic de 74,7 Mt, le plus grand port plurifonctionnel du continent africain, devant les ports égyptiens d'Alexandrie-El Dekheila qui réalisent un trafic de 40 Mt dont 38% de marchandises générales. L'activité conteneurisée y atteint désormais 34,5 Mt (2,5 millions d'EVP) soit 38,7% du trafic portuaire total. Bien qu'étant un géant portuaire à l'échelle régionale, Durban souffre de nombreux handicaps. Avec une profondeur maximale de 12,8 m, le port ne peut recevoir des géants des mers. Qui plus est, en dépit des opérations de poldérisation, en particulier pour l'agrandissement des terminaux à conteneurs, le port est handicapé par la petitesse de son site, à savoir une baie de 850 ha. Par ailleurs, il est freiné dans son extension par une agglomération tentaculaire de plus de 3 M. d'habitants. Comment expliquer alors qu'il occupe le sommet de la hiérarchie portuaire nationale ? Cette position de leader, Durban la doit incontestablement à son riche arrière-pays, composé de vastes aires métropolitaines (Johannesburg, Pretoria, Vereeniging), lesquelles forment le cœur économique du pays, et de régions minières ainsi qu'agricoles. Cette situation géographique privilégiée a rendu Durban très attractif. Tant et si bien qu'il se révèle, depuis la fin des années 90, incapable de réguler son trafic. Il se retrouve saturé et un à plusieurs jours sont dorénavant nécessaires pour accéder aux terminaux à conteneurs. Le problème est plus grave quand on sait que toutes les voies ferrées qui se dirigent vers Durban, notamment celles au départ de Johannesburg, sont congestionnées.

Les trois autres ports plurifonctionnels sud-africains : East London (2,7 Mt), Port Elizabeth (10 Mt) et Cape Town (13,4 Mt) affichent un trafic plus modeste. East London, seul port fluvial du pays, a été érigé sur les deux rives du fleuve Buffalo. Depuis 2000, East London "travaille" presque exclusivement pour le constructeur automobile DaimlerChrysler South Africa. A 300 km de là, Port Elizabeth, fief de Delta Motors, de Volkswagen et

d'une pléthore d'équipementiers travaillant pour l'industrie automobile. Mais contrairement à East London, Port Elizabeth a plusieurs cordes à son arc. Seul expéditeur de manganèse du pays, il se présente également comme un des principaux exportateurs de fruits de la région, derrière Cape Town et Durban.

Le développement du Cap fut pendant longtemps freiné par sa mauvaise situation géographique. Effectivement, il est éloigné de plus de 1 300 km du centre économique et des principaux gisements miniers du pays. Sans riche arrière-pays, il serait sans doute resté un petit port, tourné vers l'exportation de fruits. Mais le port profita de l'explosion du trafic conteneurisé, au début des années 90, pour conquérir ses lettres de noblesse. Il en aurait sans doute été autrement si Durban n'avait pas montré des signes d'engorgement. Mais manifestement, que ce soit Cape Town ou Port Elizabeth, chacun, dans la mesure de ses capacités, a su tirer profit de cette situation. Aujourd'hui, à Port Elizabeth comme au Cap, l'activité conteneurisée est prépondérante. Elle représente 61,7% du trafic dans le premier port et 73,3% dans le second. A Cape Town plus qu'ailleurs la conteneurisation a eu un rôle régénérateur. Mais il lui faudra aussi rapidement prévoir de nouveaux équipements car le spectre de la saturation menace.

Quel rôle pour la TPT ? :

L'opératrice portuaire – la Transnet Port Terminals (TPT, ex-South African Port Operations) – filiale de la société parapublique Transnet, tente tant bien que mal de répondre à cette explosion du trafic. Elle agrandit ou étend les installations pour les conteneurs aux terminaux environnants. Mais ce ne sont que des pis-aller et il est manifeste que la TPT montre ses limites à gérer les quatorze terminaux dont elle a la charge à l'échelle nationale. Elle n'a pas la capacité financière pour créer de nouvelles installations et renouveler l'ensemble du parc de portiques. La solution passe par une cogestion ou une privatisation des terminaux à conteneurs. Mais la TPT ne semble pas pour l'instant vouloir s'y résoudre. Pourtant il existe déjà de nombreux opérateurs privés sur la scène portuaire sud-africaine. Rien qu'à Durban, on en recense une douzaine (Unilever, Rennie's Forest Product...).

Le Mozambique, une difficile relance portuaire

Des trois ports du Mozambique, Maputo est celui dont l'activité a plus ou moins redémarré. Avec un trafic de 7,8 Mt, il fait pour l'instant à peu près jeu égal avec le port sud-africain de Port Elizabeth. De par sa proximité, il partage, pour l'heure dans une logique de complémentarité, le même arrière-pays que Richards Bay et Durban.

La situation du port de Beira est plus problématique. Son activité reste dépendante du Zimbabwe, sa principale zone d'arrière-pays. Or cet ancien poids lourd de la South African Development Coordination and Conference, ancêtre de la South African Development Community (SADC), longtemps considéré comme le grenier à grains de l'Afrique australe, connaît, depuis 2000, une grave crise politico-économique. Parmi les principales causes figure l'application de la réforme agraire, laquelle a conduit à l'expropriation des fermiers blancs. Depuis l'agriculture s'est effondrée, entraînant la

désorganisation de l'ensemble de l'économie du pays. Si Beira subit de plein fouet cette crise, son activité reste aussi pénalisée par la lente reprise, en raison des mauvaises conditions de circulation sur l'axe ferroviaire Beira-Sena, des flux de marchandises vers le Malawi, sa seconde zone d'arrière-pays. Il faut aussi souligner qu'il souffre de la concurrence de Dar es-Salaam pour la desserte de la Zambie. Une voie ferrée, la TAZARA line, relie depuis 1975, la Zambie au port tanzanien.

Des trois ports, Nacala reste celui dont les équipements sont les plus sommaires. Il supplée Beira dans la desserte du Malawi et de la Zambie. Actuellement entre 2 et 3% du cuivre zambien sont exportés via ce port, dont le trafic total ne dépasse pas les 1 Mt.

Vue sur une partie du terminal à conteneurs de Maputo



Deux petits ports au service de la nouvelle Namibie

A Walvis Bay, les activités portuaires commerciales et de pêche dominent le paysage. Travaillant peu, pour l'instant, pour les pays voisins, Walvis Bay réalise un trafic relativement modeste (4,4 Mt). Il sert surtout d'exutoire aux richesses minières (zinc) du pays et constitue surtout la seule porte d'entrée et de sortie pour les marchandises conteneurisées. Aujourd'hui, six compagnies maritimes conteneurisées (dont Maersk, MSC, MACS) font escale à Walvis Bay, contre deux au début des années 2000. La ville de Lüderitz est aujourd'hui surtout réputée parce qu'elle sert de base arrière à l'exploitation offshore de diamants. Comme à Nacala, le port ne renferme que très peu d'équipements, sauf ceux dédiés à la pêche et semble végéter. Quoique depuis l'ouverture d'une mine et d'une raffinerie de zinc (Skorpion Zinc), en 2003, à 200 km au Sud-Est du port, une certaine animation est notable.

Quels enjeux portuaires ?

Coega, le huitième port sud-africain

Pour suppléer les complexes actuels, l'Afrique du Sud a choisi d'édifier un huitième port. Il prend place dans la province du Cap Est. Baptisé Coega (ou Ngqura) "rivière souterraine" en khoikhoi, le nouveau complexe, livré en octobre 2009, a été érigé à quelque 20 km au Nord-Est de Port Elizabeth. Le choix du Cap Est n'est pas anodin. Il s'agit d'une des régions, parce que traitée en parent pauvre par le régime d'apartheid, les moins dynamiques du pays. Elle ne réalise que 7% du PIB et concentre 49% de chômeurs. Il s'agit de donner une impulsion à

l'activité économique de la province. Le petit nouveau comporte deux terminaux pour le traitement des vracs mais surtout une vaste installation pour conteneurs. Il était devenu urgent de trouver une vraie solution, et non pas des demi-mesures, afin de mettre un terme à la paralysie actuelle. Coega est capable d'accueillir des porte-conteneurs de 14 m de tirant d'eau. Il sera adossé à une zone industrielle.

L'ambition des ports namibiens

Les ports namibiens, en particulier celui de Walvis Bay, ne tournent pas à pleine capacité. Le gouvernement a donc décidé de développer, sur le modèle mozambicain, des corridors vers les pays voisins. Trois ont été mis en place : le Trans-Kalahari, se propose de relier Walvis Bay à Johannesburg via Gaborone ; le Trans-Caprivi relie la Zambie et le Zimbabwe au port namibien ; et le Trans-Kunene, met en connexion le sud de l'Angola au port de Walvis Bay. Mais 10 ans après leur ouverture, force est de constater que les corridors namibiens restent "boudés" par les pays limitrophes (Botswana, Zimbabwe). Il faut dire qu'ils ne s'appuient que sur des axes routiers et qu'au vu des distances des voies ferrées auraient été plus appropriées. Du coup, les ports sud-africains restent privilégiés par ces pays, dont les axes ferroviaires sont parfaitement connectés au réseau sud-africain. L'aubaine pour Walvis Bay serait de profiter de la saturation qui commence à régner au Cap.

Le Mozambique, le lent chemin de la réhabilitation

L'objectif affiché des ports du Mozambique est donc de reconquérir cet hinterland perdu, au lendemain de l'indépendance, et sur lequel les complexes sud-africains ont dorénavant mainmise. La première étape consiste sans doute à remettre en activité les ports du pays. Pour ce faire, l'Etat mozambicain a fait appel à des investisseurs privés en particulier étrangers. Chacun des trois ports du pays ont ainsi été mis en concession. A Maputo, la gestion du port a été confiée à la *Maputo Port Development Company* (MPDC), un consortium composé principalement de DP World et Grindrod (AfS) ; à Nacala il s'agit d'un groupement (*la Sociedade de Desenvolvimento do Corredor de Nacala*) emmené par une entreprise mozambicaine¹ et à Beira c'est le groupe néerlandais *Cornelder* qui a hérité de la concession. Pendant la durée de la concession, 15 ans renouvelables 10 ans, les nouveaux gestionnaires s'engagent à remettre en état toutes les installations portuaires. Pour leur utilisation, ils versent une rente annuelle à l'Etat mozambicain. Ce dernier est tout de même présent dans la gestion des ports par l'intermédiaire de la compagnie publique Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) qui possède selon les établissements entre 30 et 49% des parts.

¹ En 2009, le principal investisseur, l'américain Railroad Development Corporation, a vendu ses parts à Insitec, un groupe d'investissements mozambicain.

Il n'est pas tout de remettre en état les ports, il faut aussi assurer la réhabilitation des corridors, reliant port et arrière-pays. Il s'agit ici de couloirs composés d'axes ferroviaires et parfois routiers sans lesquels les pays enclavés du Zimbabwe ou du Malawi seraient privés de porte océane. Aujourd'hui, ces corridors font partie de projets de dimension régionale dont l'objectif consiste à développer les réseaux de transport entre les pays membres de la SADC.

Cependant, vingt ans après la fin de la guerre, le Mozambique n'est toujours pas redevenu l'incontournable façade-exutoire de l'Afrique australe. Cette fonction est occupée quasiment sans partage par l'Afrique du Sud. Plus des trois quarts des exportations et des importations du Zimbabwe, du Botswana, du Lesotho et du Swaziland se font encore via les ports sud-africains. Il en sera ainsi tant que les ports mais surtout les corridors mozambicains ne seront pas pleinement opérationnels.

Manifestement, chacun de ces trois pays se trouve à un tournant de son histoire. Le Mozambique a renoué avec la croissance économique. Le jeune Etat namibien et l'Afrique du Sud semblent avoir définitivement tourné la page de l'apartheid même si les disparités sociales demeurent prégnantes. D'un point de vue économique, sans coup férir, l'Afrique du Sud se présente comme le géant régional et impose sa domination sur les pays environnants qui constituent sa périphérie.

Dans le domaine portuaire, l'Afrique du Sud exerce aussi son hégémonie. Forte de huit ports, son dynamisme, régulièrement mis à mal, ces dernières années, par des problèmes de saturation, devrait être renforcé par la mise en service de Coega. Le Mozambique, pour sa part, aspire à rejouer un rôle majeur sur la scène portuaire régionale. Bien que quelque peu pénalisés par la lenteur des travaux de réhabilitation, ses ports sont néanmoins en passe de redevenir les appendices des pays voisins. La Namibie regarde avec envie le Mozambique. Mais il lui sera plus difficile, hormis pour le Botswana, de s'imposer, au vu de la concurrence régionale, comme une plaque tournante majeure pour les pays bordiers.

Le développement des ports namibiens et mozambicains reste intimement lié, voire dépendant, de celui du puissant voisin. Actuellement, il n'est pas réellement question de rivalité entre ces trois systèmes portuaires. Pour dire vrai, les ports du Mozambique et de la Namibie semblent pour l'heure être complémentaires de leurs voisins sud-africains.

M-Annick LAMY-GINER, MCF,
Université de La Réunion, CREGU