

**REALITES ET PERSPECTIVES DU TRANSPORT MARITIME
EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRE**

Mostafa NACHOUI

*Professeur, Département Géographie,
Faculté des Lettres et Sciences Humaines,
Université Hassan II de Casablanca.*

Abstract

Maritime flows in Africa show rates of 10% to 12% growth per year. Experts expect an explosion in volumes, especially in container traffic. While Africa still represents only 3% of global volumes, with fifteen million TEU handled on the continent in 2011, the continent could treat 38 million by 2020, according to consistent forecasts of the International Monetary Fund and the World Bank, before peaking at 176 million TEU in 20 years. Given these promising prospects, international shipping companies have already started to reorganize their fleets to better respond to current developments and forthcoming challenges, with fleets sized to meet the nautical and technical constraints of African ports. At the same time, carriers become port terminal and logistic operators, following a logic of massification of traffic and integration of terrestrial and marine services. The arrival of these private operators certainly enhances the productivity of ports, but dispossess in some way Africans. The conjunction of the phenomena of concentration of handlers and owners in West Africa greatly alter the balance of power between the various actors and the French and Moroccan ports on the Atlantic seaboard. How do they react? What could be their role in this context? How could this role evolve to take account these changes?

Le XV^e siècle marquait un tournant décisif dans le domaine des routes maritimes internationales. En effet, la découverte de la route maritime ouest africaine par les portugais, grâce à leurs Caravelles, avait rajouté à la route maritime principale méditerranéenne, une nouvelle route contournant l'Afrique.

Cette découverte avait opéré un changement radical dans le jeu des rapports de forces au niveau international, portant le Portugal et l'Espagne au devant de la scène internationale ; l'effondrement de l'Etat marocain qui basait son économie sur le commerce caravanier entre l'Afrique subsaharienne et l'Europe ; la réduction de l'importance de la Méditerranée au profit du développement du commerce triangulaire entre l'Afrique l'Europe et les Amériques.

OPPORTUNITES ECONOMIQUES ET ENJEUX GEOSTRATEGIQUES

Ces développements avaient engendré une course à la colonisation entre des nations européennes et le développement de la piraterie maritime par les nations et les groupes qui se trouvaient bousculés par ce nouvel ordre mondial. Ainsi, l'Océan atlantique, appelé avant le 15^e siècle, mer des ténèbres, avait vu naître de nouvelles routes maritimes, configurant le monde en rapport de dominants/dominés, ce qui avait pour conséquence indubitable la réanimation des enjeux géopolitiques internationaux.



A l'heure actuelle, le long de la cote ouest africaine, du Sénégal à la Namibie, on compte près de 20 pays côtiers et insulaires (sans parler des pays enclavés) et près de 40 ports ouverts au commerce international, reliés au reste du monde grâce à 334 liaisons, selon l'étude du cabinet d'experts hollandais Dynamar. Les échanges commerciaux de cette partie de l'Afrique, appelée Afrique de l'Ouest et du centre (AOC), se font à 95 % par voie maritime et à la fin du 20^e siècle, 90 % de ces échanges se faisaient avec l'Europe, pour ne représentaient plus que 60 % en 20014, au profit de l'Asie qui a augmenté sa part à près de 35 %.

Selon les statistiques de l'OMC, les exportations africaines s'évaluaient à 8 Milliards DUS en 1953, représentant 6,5 % des exportations mondiales ; à 90 Milliards en 1993, avec une part de 2,5 % mondiale ; à 180 Milliards en 2003, avec une part de 2,4 % mondial; et à 600 Milliards en 2010 DUS, avec une part de 3,8 % mondiale. Au niveau du transport maritime conteneurisé, en 2011, on

TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRE

comptait l'équivalent de 500 millions d'EVP échangés dans le monde, dont 5 967 813 EVP des 16 ports de l'Afrique de l'Ouest et Centre, représentant 1,18 % de la part mondiale. Ces statistiques et bien d'autres prouvent le faible taux de participation de l'AOC aux échanges mondiaux, pour causes, le sous développement des pays, le retard de l'aménagement de l'arrière pays terrestre, les défauts des installations portuaires adéquates aux manutentions et le manque de fiabilité des opérations portuaires..., ce qui à longterm freiné l'évolution des échanges et privent encore les armateurs de l'économie d'échelle réalisée par les grands porte-conteneurs au niveau du transport conteneurisé et entraîne même un surcoût à cause du déficit d'équipement sur place.

Mais ces réalités commencent à changer à l'heure de l'actuelle mondialisation et les prévisions concordantes du Fonds monétaire international (FMI) et de la Banque mondiale, font savoir que l'AOC pourrait traiter 20 Millions d'EVP en 2020 et 60 Millions en 2040. Face à cette explosion attendue du nombre de conteneurs traités par les interfaces portuaires de l'AOC, les pays de la région voyant l'arrivée ou le renforcement de leaders mondiaux de la manutention portuaire, commencent à multiplier les initiatives en vue de l'amélioration des infrastructures portuaires, et la gouvernance des terminaux par la mise en place de concessions portuaires.

Ainsi, gouvernements locaux et compagnies internationales de transport maritime conteneurisé travaillent ensemble pour faire aboutir de nombreux projets portuaires depuis maintenant une vingtaine d'années. Ainsi, les ports de la rangée Dakar-Walvis Bay sont entrés dans une aire de compétition portuaire sous régionale effective, aboutissant à une nouvelle conception de Ports Hubs de transbordement.

Actuellement, la plupart des leaders mondiaux du transport maritime conteneurisé sont présents sur la côte ouest-africaine ; Européens (Maersk, CMA-CGM, MSC...), mais aussi asiatiques de plus en plus comme les japonais Mitsui et NYK ou le singapourien Pacific International Lines (PIL), les chinois Cosco et China Shipping, le taïwanais Evergreen Line, avec des stratégies différentes, en vue du développement de la conteneurisation, du transport multimodal et de la logistique dans tous ces Etats. Cet intérêt grandissant pour cette partie de l'Afrique, peut-il développer cette route maritime ? Est-ce que la région est suffisamment développée et prête pour intégrer un éventuel port Hub de transbordement ? Au cas où la réponse serait affirmative, on se demande où il pourrait-être localisé ?

I. Le transport maritime conteneurisé en Afrique de l'Ouest et du centre (AOC)

Le transport maritime africain représente 3 % des volumes mondiaux de marchandises transportés par voie maritime et moins de 2 % du trafic maritime en conteneur.

Ce faible pourcentage du trafic maritime en Afrique peut s'expliquer par son sous développement ; ses échanges internationaux en grande partie des produits pétroliers, miniers, agricoles et quelques produits manufacturés. De ce fait,