Africa is today the continent where the pace of urbanization is the fastest, while remaining the least urbanized in the world [1]. Some large cities (Casablanca, Lagos, Cape Town, Dakar, Abidjan…) are also major ports, but many intermediate cities, they are capitals or not, have substantial port infrastructure since the colonial period. The current movement of urbanization, driven by quick population growth and the development of import-export activities, is carrying a true “port fever”: infrastructure are increasing and new ambitious projects appear. The major private operators – who are also dealers of port terminals in most cases – are in action, from French Bolloré to Danish Maersk, through the Emirates operator DP World (based in Dubai). The Chinese don’t hide either their appetite for the African market, signing wondrous contracts they finance under the form of loans [2].

In addition to China, new partners appear to African ports. The Philippine operator International Container Terminal Services (ICTSI), already present in 27 international harbours, puts Africa at the heart of its global growth strategy and seeks to strengthen its presence. Located in Toamasina (Madagascar) and Abidjan (Ivory Coast), where he’s involved in the creation of a second container terminal through a trust including Franco-Lebanese operator CMA- CGM, it signed in 2012 a concession for the oil port of Lekki, Nigeria: an investment of 225 million dollars (170 million euros) destined to recover the management of the port for twenty-one years [3].



Africa, its cities and major ports. (Source: Questions Internationales n. 33, septembre-octobre 2008, La Documentation française, Atelier de Cartographie de

Sciences Po, 2008)

The Tanger Med effect

In the north of Morocco, the Tangier Med port, where the giant container carriers crossing the Strait of Gibraltar to the Atlantic stop, generates a substantial profit for the Moroccan authorities in a region that the regime chérifien had neglected for decades. Happy turn of events, the new port of Tangier is the only one on the West African coast to accommodate vessels of more than 400 meters long. This result is the product of massive investment – 7.5 billion euros between 2004 and 2012 – which led, five years ago, to the commissioning of two terminals able to handle two million containers a year [4].

Tanger Med is not an isolated case. Most ports on the Atlantic coast of Africa between Dakar (Senegal) and Cotonou (Benin) have committed their transfer to the tune of hundreds of millions of euros: nearly two billion dollars (1.5 billion euros) must be invested in container terminals. This “fever” is easy to explain. Because of obsolete facilities and infrastructure undersized hindering the development of coastal and inland areas opening up yet served by major rivers, the West African ports have treated in 2012 a little less than one percent of worldwide container traffic. All generalist ports now launched concession projects to promote the growth of containerized activities for the benefit of big private operators.

New deep-water ports

Many infrastructures emerge on new sites – deep water port at Enfidha (Tunisia), Kribi (Cameroon) and Sao Tome, dry ports, infrastructures and channels... – while gantry cranes and storage areas invade the African coast. According to Dominique Lafont, Chairman of Bolloré Africa Logistics (BAL), the group invests approximately

€ 250 million a year in African ports [5]. Since BAL won a first port concession in Abidjan in 2003, major projects came successful to the group from Guinea, Congo and Nigeria. The target of this operator in 2014 is to deal one million TEUs [6] by the Congolese port of Pointe-Noire, where he's invested in a transshipment hub for the whole Central Africa.







Pointe Noire, future transhipment hub for the whole Central Africa.

In Sao Tome, the construction of a new deep-water port was confirmed last year by CMA-CGM. The completion is scheduled for 2016-2017, according Terminal Link, a subsidiary of the Saade brothers group. Like Tanger Med 2, the project has been delayed by the financial crisis that has slowed or been revised downwards planned investments by 2008 . “The funds don’t actually default, nevertheless says Dominique Lafont (BAL). It’s above all the public authorities to decide their master plans, and thus the possible modernization of ports whose saturation is expected, as in Ghana and Gabon.”

The World Bank warns

In a recent publication [7], World Bank‘s economists do however warn the African authorities against the “panacea” that would be competitive investment in the region. Transit procedures and customs controls are indeed very slow in Africa, resulting in an immobilization of goods more important than elsewhere: fifteen days on the West African front on average, against three to five days in the rest of the world. Investment in transport infrastructure doesn’t reduce the price of moving goods if market structures have failed, the study concludes. The major operators

have understood the risk. The port of Abidjan has contracted with two international offices for the construction of a high-sophisticated port information system which should enable the Ivorian port “to manage more effectively the call of the vessels, freight traffic, billing services, statistics production and customer relationships”, according SOGET, one of two contractors. A language that hardly hides what he means: the endemic nature of corruption and the systematic theft on African port terminals against which the authorities sometimes seem very helpless [8].

However, this frenzy of investment could produce new imbalances in development. If South Africa, the continent’s largest economy, is doing very well -with four of its harbours listed in the “Top 50” global ports- the East facade of Africa is the poor relation of this new Eldorado. She suffers from a long delay in investment, despite the arrival of DP World to Djibouti in 2000 and Maputo in 2006. “In addition to DP World and Hutchinson (Tanzania), no global operator has yet invested in East Africa”, pointed the French Institute of Shipping Economics (Isemar) in 2010. The phenomenon could change if piracy activities, particularly in Somali waters, confirmed their decline as a result of the security operation “Atalante” conducted since 2008 by fifteen countries of the European Union under France’s leadership [9].

Sign of the times: a huge port project must be created in Lamu, Kenya, with 19 billion investment announced in spring 2012. Almost too kind to be true! Finally, the annual report of the UNCTAD, published in June 2013, gave grist to the mill of the major african port projects: Africa appears as the only region in the world where foreign direct investment increased past year, with an average growth of 5% defying the international negative trend. The statement of the top three recipient countries is too instructive: Nigeria, Mozambique, South Africa. Only downside: the windfall focuses mainly on the exploitation of natural resources, the main attraction of Africa… since a long time.

Notes

[1] In Pierre Gras (ed.), Travel in urban Africa, L'Harmattan, 2009.

[2] According to UNCTAD, the amount of Chinese direct investment in Africa totaled $ 16 billion in 2012.

[3] Source: Agence Ecofin, June 2013.

[4] *Jeune Afrique*, file Shipping Facts, December 2012

[5] *Jeune Afrique*, ibid.

[6] TEU = Twenty-foot Equivalent, international unit of measure for container traffic.

[7] Note entitled "Why the goods remain a long time in the ports of sub-Saharan Africa?" – www.banquemondiale.org

[8] However, the Autonomous Port of Dakar has recently decided to create an "elite corps" of 450 young people who will be responsible for site security.

[9] According to the latest report from the International Maritime Bureau (IMB), pirate attacks off the Horn of Africa and Somalia would have fallen from 160 in 2011 to 49 in 2012. However, the situation has deteriorated on the Atlantic coast, including the Gulf of Guinea, where 58 attacks occurred in 2012, for twenty in the past two years.

Head image: Pointe-Noire, transhipment hub for the whole of Central Africa.

Afrique: la fièvre portuaire ne craint pas la crise

L'Afrique est aujourd'hui le continent dont le rythme d'urbanisation est le plus rapide, tout en demeurant l'espace le moins urbanisé de la planète [1]. Quelques vastes métropoles (Casablanca, Lagos, Le Cap, Dakar, Abidjan…) sont également de grands ports, mais de nombreuses villes intermédiaires, capitales ou non, disposent, depuis la période coloniale, d'infrastructures portuaires conséquentes. Le mouvement d'urbanisation actuel, porté par une forte poussée démographique et la croissance des activités d'import-export, s'accompagne d'une véritable «fièvre portuaire» : les infrastructures se multiplient et de nouveaux projets, très ambitieux, voient le jour. Les grands opérateurs privés – qui sont aussi concessionnaires des terminaux portuaires dans la plupart des cas – sont à la manœuvre, du Français Bolloré au Danois Maersk, en passant par l'opérateur émirati DP World (basé à Dubaï). Les Chinois ne cachent pas non plus leur appétit pour le marché africain, signant au passage de mirifiques contrats qu'ils financent par ailleurs sous forme de prêts [2].

Mais, outre la Chine, de nouveaux partenaires apparaissent pour les ports africains. L'opérateur philippin International Container Terminal Services (ICTSI), déjà présent dans 27 ports internationaux, met ainsi l'Afrique au cœur de sa stratégie de croissance mondiale et cherche à renforcer sa présence. Implanté à Toamasina (Madagascar) et à Abidjan (Côte d'Ivoire), où il participe à la réalisation d'un deuxième terminal à conteneurs dans le cadre d'un groupement où figure également l'opération franco-libanais CMA-CGM, il a signé en 2012 un contrat de concession pour le port pétrolier de Lekki, au Nigeria : un investissement de 225 millions de dollars (environ 170 millions d'euros) destiné à récupérer l'exploitation du port pendant vingt et un ans [3].L'Afrique, ses villes et principaux ports. (Questions Internationales n. 33, septembre-octobre 2008, La Documentation française, Atelier de Cartographie de Sciences Po, 2008)

L'effet Tanger Med

Tout au nord du Maroc, le port de Tanger Med, où les porte-conteneurs géants qui

franchissent le détroit de Gibraltar pour rejoindre l'Atlantique font désormais escale, génère un profit conséquent pour les autorités marocaines, dans une région que le régime chérifien avait négligé pendant des décennies. Juste retour des choses, le nouveau port de Tanger est le seul, sur la côte ouest-africaine, à pouvoir accueillir des navires de plus de 400 mètres de long. Ce résultat est le produit d'investissements colossaux – 7,5 milliards d'euros entre 2004 et 2012 – qui ont permis la mise en service, il y a cinq ans, de terminaux capables de traiter deux millions de conteneurs par an [4].

Mais Tanger Med n'est pas un cas isolé. La plupart des ports de la façade atlantique de l'Afrique entre Dakar (Sénégal) et Cotonou (Bénin) ont engagé leur mutation à coup de centaines de millions d'euros : près de deux milliards de dollars (1,5 milliard d'euros) doivent être investis sur des terminaux à conteneurs. Cette «fièvre» s'explique aisément. Du fait d'installations obsolètes et d'infrastructures sous-dimensionnées qui entravent le développement du littoral et le désenclavement de régions intérieures pourtant desservies par de grands fleuves, les ports ouest-africains n'ont traité en 2012 qu'un peu moins d'un pour cent du trafic mondial de conteneurs. Désormais, tous les ports généralistes ont lancé des projets de concession pour favoriser la croissance des activités conteneurisées, au bénéfice des grands opérateurs privés.

De nouveaux ports en eau profonde

Certaines infrastructures émergent sur des sites neufs – port en eau profonde à Enfidha (Tunisie), à Kribi (Cameroun) et à Sao Tomé, ports à sec, aménagement d'infrastructures et de canaux, etc. –, tandis que grues, portiques et aires de stockage envahissent le littoral africain. Selon Dominique Lafont, président de Bolloré Africa Logistics (BAL), son groupe investit en moyenne 250 millions d'euros par an dans les ports africains [5]. Depuis que BAL a remporté une première concession portuaire à Abidjan en 2003, les grands chantiers se succèdent pour le groupe, de la Guinée au Congo en passant par le Nigeria. L'opérateur vise ainsi dès 2014 l'objectif d'un million d'EVP [6].pour le port congolais de Pointe-Noire, où il investit dans une véritable plateforme de transbordement pour toute l'Afrique centrale.

Pointe-Noire, future plateforme de transbordement pour toute l'Afrique centrale.

À Sao Tomé, la construction d'un nouveau port en eau profonde a été confirmée l'an dernier par le groupe CMA-CGM. La réalisation est programmée pour 2016-2017, selon Terminal Link, filiale du groupe des frères Saadé. À l'instar de Tanger Med 2, le projet a cependant été retardé par la crise financière qui a ralenti ou fait revoir à la baisse les investissements prévus avant 2008 à l'échelle mondiale. «Les financements ne font pas réellement défaut, affirme néanmoins Dominique Lafont (BAL). C'est avant tout aux autorités publiques de décider de leurs schémas directeurs, et donc de la modernisation éventuelle de ports dont la saturation est prévisible, comme au Ghana ou au Gabon.»

Les mises en garde de la Banque mondiale

Dans une publication récente de la Banque mondiale [7], des économistes mettent toutefois en garde les autorités africaines contre la «panacée» que constitueraient les investissements concurrentiels dans cette région du monde. En effet, les procédures de transit et de contrôle douanier restent très lentes en Afrique, avec pour résultat une immobilisation des marchandises plus importante qu'ailleurs : en moyenne, quinze jours sur la façade ouest-africaine, contre trois à cinq jours dans le reste du monde. Un investissement dans une infrastructure de transport ne réduit pas le prix du déplacement des marchandises si les structures de marché sont défaillantes, conclut notamment l'étude. Les grands opérateurs ont compris le danger. Ainsi le port d'Abidjan vient-il de signer un contrat avec deux bureaux d'étude internationaux pour la réalisation d'un système d'information portuaire ultrasophistiqué qui doit permettre au port ivoirien de «gérer avec plus d'efficacité les escales des navires, le trafic de marchandises, la facturation des prestations, la production des statistiques et les relations avec la clientèle», selon Soget, l'un des deux contractants. Un langage qui ne masque guère ce qu'il entend cacher : le caractère endémique de la corruption et du laisser-faire face aux vols systématiques sur les terminaux portuaires africains, contre lesquels les autorités paraissent parfois bien désarmées [8].

Toutefois, cette frénésie d'investissements pourrait produire de nouveaux déséquilibres en matière de développement. Si l'Afrique du Sud, première puissance économique du continent, s'en sort très bien – quatre de ses ports figurent dans le «Top 50» des ports mondiaux –, la façade est-africaine est le parent pauvre de ce nouvel eldorado. Elle souffre en effet d'un grand retard en matière d'investissements, malgré l'arrivée de DP World à Djibouti en 2000 et à Maputo en

2006. «Outre DP World et Hutchinson (en Tanzanie), aucun opérateur mondial n'a encore investi en Afrique de l'Est», soulignait l'Institut français d'économie maritime (Isemar) en 2010. Le phénomène pourrait évoluer si les activités de piraterie, notamment dans les eaux somaliennes, confirmaient leur déclin sous l'effet de l'opération de sécurisation «Atalante» menée depuis 2008 par une quinzaine de pays de l'Union européenne sous l'égide de la France [9].

Signe des temps: un gigantesque projet portuaire doit voir le jour à Lamu, au Kenya, avec quelque 19 milliards d'euros d'investissements annoncés au printemps 2012. Presque trop beau pour être vrai ! Enfin, le rapport annuel de la Cnuced, publié en juin 2013, a donné de l'eau au moulin des grands projets portuaires africains, car l'Afrique y apparaît comme la seule région au monde où les investissements directs étrangers ont augmenté l'an passé, avec une hausse moyenne de 5 %, narguant la tendance négative internationale. L'énoncé du trio de tête des pays bénéficiaires est instructif : Nigeria, Mozambique, Afrique du Sud. Seul bémol : cette manne financière se concentre surtout sur l'exploitation des ressources naturelles, principal pôle d'attraction de l'Afrique… depuis toujours.

Notes

[1] Cf. Pierre Gras (dir.), *Voyage en Afrique urbaine*, L'Harmattan, 2009.

[2] Selon la CNUCED, le montant des investissements directs chinois en Afrique s'est élevé à 16 milliards de dollars en 2012.

[3] Source: Agence Ecofin, juin 2013.

[4] *Jeune Afrique*, dossier Transport maritime, déc. 2012

[5] *Jeune Afrique*, idem.

[6] EVP = Equivalent Vingt Pieds, unité de mesure internationale pour le trafic des conteneurs.

[7] Note intitulée «Pourquoi les marchandises restent-elles des semaines dans les ports d'Afrique subsaharienne?» – www.banquemondiale.org

[8] Le Port autonome de Dakar vient toutefois de décider la création d'un «corps d'élite» de 450 jeunes qui sera chargé de la sécurité du site.

[9] Selon le dernier rapport du Bureau maritime international (BMI), les attaques de pirates au large de la Corne de l'Afrique et des côtes somaliennes seraient tombées de 160 en 2011 à 49 en 2012. En revanche, la situation s'est détériorée sur la façade atlantique, et notamment dans le golfe de Guinée, où l'on a recensé 58 agressions en 2012 contre une vingtaine au cours des deux années précédentes.

Image d'ouverture: Pointe-Noire, plateforme de transbordement pour toute l'Afrique centrale.