

DOCUMENT DE REFERENCE 8

DIAGNOSTICS DES INFRASTRUCTURES NATIONALES EN AFRIQUE

Au-delà des goulots
d'étranglement: Les Ports en
Afrique subsaharienne

Ocean Shipping Consultants, Ltd.

Juin 2008

Ce document a été rédigé par Ocean Shipping Consultants, Ltd, pour la Banque mondiale, avec le soutien financier et autre des institutions suivantes (par ordre alphabétique) : l'Agence Française de développement, le Department for International Development du Royaume Uni, le Nouveau Partenariat pour le développement Économique de l'Afrique (NEPAD), la Public-Private Infrastructure Advisory Facility (Service consultatif des infrastructures publiques-privées – PPIAF), l'Union africaine et l'Union européenne.



Qu'est-ce que l'AICD ?



L'étude qui suit s'inscrit dans le programme Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique (AICD _ *Africa Infrastructure Country Diagnostic*), dont l'objectif est d'étendre les connaissances mondiales en matière d'infrastructure physique en Afrique. L'AICD fournira une base de référence par rapport à laquelle les futures améliorations des services d'infrastructure pourront être mesurées pour permettre de suivre les résultats atteints grâce à l'appui des bailleurs de fonds. Le projet établira également des bases empiriques plus solides pour la détermination des priorités d'investissement et pour la formulation des réformes stratégiques dans les secteurs infrastructurels en Afrique.



L'AICD produira une série de rapports (semblables à celui-ci) donnant un aperçu de l'état des dépenses publiques, des besoins d'investissement et de la performance individuelle de chacun des principaux secteurs d'infrastructure : l'énergie, les technologies de l'information et de la communication, l'irrigation, le transport, ainsi que l'eau et l'assainissement. La Banque mondiale publiera un résumé des constats réalisés par l'AICD au printemps 2008. Les données utilisées seront mises à la disposition du public sur un site web interactif permettant à ses visiteurs de télécharger des rapports d'informations taillés sur mesure et d'effectuer des exercices de simulation simples.



La première phase de l'AICD est consacrée à 24 pays, qui ensemble représentent 85 % du produit national brut, de la population et des flux d'aide à l'infrastructure de l'Afrique subsaharienne. Ces pays sont les suivants : Afrique du Sud, Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Cameroun, Congo (République démocratique du Congo), Côte d'Ivoire, Éthiopie, Ghana, Kenya, Madagascar, Malawi, Mali, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Tchad, et Zambie. Dans une seconde phase, la couverture du projet sera étendue à d'autres pays.



L'AICD est mis en œuvre par la Banque mondiale pour le compte d'un comité de pilotage représentant l'Union africaine, le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), les communautés économiques régionales africaines, la Banque africaine de développement, et les principaux bailleurs de fonds des secteurs infrastructurels. Le financement de l'AICD provient d'un fonds fiduciaire multi-bailleurs dont les principaux contributeurs sont le *Department for International Development* (DfID) du Royaume Uni, le Mécanisme de conseil à l'appui de la formation de partenariats public-privé dans le secteur des infrastructures, l'Agence française de développement et la Commission européenne. Un groupe de personnalités éminentes issues de cercles de décideurs politiques et du monde académique, aussi bien de l'Afrique que des autres continents, a évalué la qualité technique de tous les principaux résultats produits par l'étude.



Le présent article et d'autres documents analysant des sujets clés liés à l'infrastructure, ainsi que les sources de données utilisées mentionnées ci-dessus, pourront être téléchargés à partir du site www.infrastructureafrica.org. Des résumés sont disponibles en anglais et en français.



Tous les demandes concernant la disponibilité des ensembles de données peuvent être adressées à VFoster@worldbank.org.

Résumé

Le rythme du trafic de conteneurs et de marchandises est un critère important de la santé d'une économie. Durant la décennie de 1995 à 2005, le trafic mondial de fret a connu une hausse considérable, en rapport avec l'expansion du commerce mondial et la rapide croissance économique du monde en développement. Néanmoins, l'essor du commerce a été freiné par l'obsolescence et le manque d'efficacité des ports. Et cette situation ne pourra que se poursuivre à moins que la capacité et l'efficacité des ports puissent être améliorées.

L'Afrique subsaharienne possède un grand nombre de ports dont peu, toutefois, sont de taille importante selon les normes mondiales. Ils sont généralement mal équipés, et n'ont qu'un faible niveau de productivité. Peu sont capables d'accueillir et de gérer les plus grands navires de la génération actuelle, et, en règle générale, ils ne sont pas préparés à des modèles de commerce et de transport en pleine mutation. S'acheminant lentement du statut de service public vers des structures dites de "port propriétaire" (*landlord port*), et comportant d'ailleurs souvent des terminaux de conteneurs en concession, ils ont toujours un temps de retard sur d'autres régions dans la modernisation de leurs structures de gestion portuaire. Un élan nouveau de modernisation est cependant apporté par la présence croissante dans les ports africains de transporteurs de taille mondiale et d'opérateurs internationaux de terminaux.

Ce document est basé sur une étude détaillée des ports maritimes dans 17 pays d'Afrique subsaharienne, qui porte sur le développement du trafic, les cadres institutionnels et réglementaires, le développement et l'investissement dans les infrastructures, le coût et la qualité des opérations, et les mesures de sécurité. Les ports sont groupés en trois régions de commerce maritime: Afrique de l'Est, sud de l'Afrique, Afrique de l'Ouest. Deux modes importants de fret—conteneurs et marchandises diverses—sont plus particulièrement étudiés. On passera plus sommairement sur le développement du trafic des vrac solides et liquides. La catégorie marchandises diverses recouvre divers types de fret non-*vrac* tels que palettisés, ensachés, ou biens voyageant à l'unité.

Un trafic en hausse dans les ports de la région

Les ports de la région ont connu, entre 1995 et 2005, des augmentations substantielles dans le domaine du fret conteneurisé (Tableau A) et des marchandises diverses (tableau B). Tous deux ont augmenté d'environ 7% par an, doublant par conséquent de volume durant la dernière décennie. La croissance du trafic de conteneurs a été d'environ deux fois celle de la moyenne régionale en Afrique de l'Ouest, alors que dans le sud de l'Afrique c'est le trafic des marchandises diverses qui s'est accru d'environ deux fois la moyenne régionale. Dans l'ensemble, cependant, la croissance du trafic conteneurisé a été plus lente que dans d'autres régions du monde, alors que celle des mouvements de marchandises diverses a été plus rapide. Ces deux tendances sont très liées.

LES PORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Tableau A Augmentation du trafic de conteneurs 1995-2005

Région	EVP		Variation	
	1995	2005	%	AAGR
Afrique de l'Est	505.100	1.394.956	+176	+5.8
Sud de l'Afrique	1.356.000	3.091.846	+128	+2.5
Afrique de l'Ouest	673.400	3.126.901	+364	+13.8
Total	2.534.500	7.613.703	+200	+7.2

L'augmentation du trafic conteneurisé a été tirée par une croissance économique rapide en Afrique subsaharienne, une forte tendance à la hausse du commerce mondial, la privatisation des ports et l'arrivée de navires porte-conteneurs modernes. Cependant, ces facteurs auraient sans nul doute entraîné une augmentation encore plus rapide du trafic de conteneurs sans les sévères contraintes qui affectent les ports de la région.

Tableau B Augmentation du trafic de marchandises diverses, 1995-2005

Région	EVP		Variation	
	1995	2005	%	AAGR
Afrique de l'Est	13.84	38.42	+177	+5.9
Sud de l'Afrique	2.73	14.52	+431	+15.7
Afrique de l'Ouest	19.57	51.68	+164	+5.1
Total	36.14	104.62	+189	+6.6

La première de ces contraintes est le déséquilibre marqué du trafic conteneurisé. Idéalement, un trafic conteneurisé efficace supposerait l'équilibre---conteneurs pleins à l'arrivée; conteneurs pleins au départ. Mais en Afrique subsaharienne 80% des conteneurs entrants sont réexportés vides, contre généralement 60 à 70% de conteneurs renvoyés vides au départ de l'Asie. La raison en est que les exportations dominantes de la région sont des produits agricoles et des matières premières, mieux adaptés au trafic de marchandises diverses qu'à la conteneurisation. C'est la raison pour laquelle les mouvements de marchandises diverses sont plutôt moins déséquilibrés que ceux de conteneurs.

Deuxièmement, le manque de liaisons routières et ferroviaires intégrées signifie que les ports d'Afrique subsaharienne sont mal équipés pour accueillir les conteneurs. Il s'ensuit que l'adoption du commerce conteneurisé n'est souvent que superficielle: les conteneurs sont chargés et déchargés au voisinage immédiat des ports, ce qui annule les avantages du transport multimodal entièrement intégré qu'est censée procurer la conteneurisation. Le trafic conteneurisé est donc encore faible dans l'arrière-pays enclavé, et la plupart des importations de ces pays se font sous forme de marchandises diverses.

Il est grand besoin d'installations de transbordement aptes à redistribuer le fret depuis des plates-formes régionales vers les ports du littoral environnant. C'est ce rôle que joue Durban au sud de l'Afrique ainsi que Mombasa et Dar es Salaam en Afrique de l'Est, bien que Djibouti soit aussi en train d'émerger comme nouvelle plate-forme. Dans le cas de l'Afrique de l'Ouest, Abidjan a été un centre de

transbordement majeur, mais suite à des troubles internes, plusieurs lignes de transport ont quitté Abidjan pour Malaga en Espagne. En règle générale, le trafic de transbordement tend à être la première victime quand les ports atteignent les limites de leur capacité, comme cela a été récemment le cas d'un certain nombre de ces plateformes.

La grande variété des types de fret solide en vrac rend impossible une mesure exacte des volumes traités dans cette catégorie. De plus, le fret en vrac solide est manutentionné dans des ports de types extrêmement divers: terminaux portuaires sans spécialisation, terminaux de type industriel, terminaux privés, ou installations pour marchandises diverses. On peut sans risque affirmer que le trafic des vracs solides a considérablement augmenté, mais il est difficile de dire dans quelle proportion.

Le trafic de fret liquide en Afrique subsaharienne est dominé par le pétrole, et donc concentré sur les 11 exportateurs nets de pétrole de la région, dont Nigeria et Angola sont de loin les plus importants. Aucune donnée n'est disponible pour ce segment de marché, mais on peut déduire de l'augmentation des volumes de pétrole exportés une croissance substantielle du trafic de cette catégorie. L'infrastructure portuaire pour les vracs liquides s'est traditionnellement développée en marge des opérations portuaires classiques, intégrée qu'elle était plutôt dans la chaîne d'approvisionnement en énergie. Cette approche a bien fonctionné, les enjeux étant trop importants pour que toutes les parties concernées ne possèdent pas les capacités requises en place et en temps voulu.

Un rythme croissant de la réforme institutionnelle

La réforme institutionnelle est une condition préalable à la modernisation des ports de l'Afrique. Des signes positifs de réforme sont apparus, et le rythme s'accélère, mais il reste beaucoup à faire. L'« indice des réformes portuaires » (schéma A) fournit un aperçu rapide de la situation en 2006. Sur la base d'un questionnaire couvrant de nombreux aspects de la réforme du secteur, cet indice permet une notation générale des progrès enregistrés sur les quatre aspects principaux de la réforme du secteur portuaire que sont : législation, restructuration, supervision des politiques et implication du secteur privé. La note maximum possible est 100.

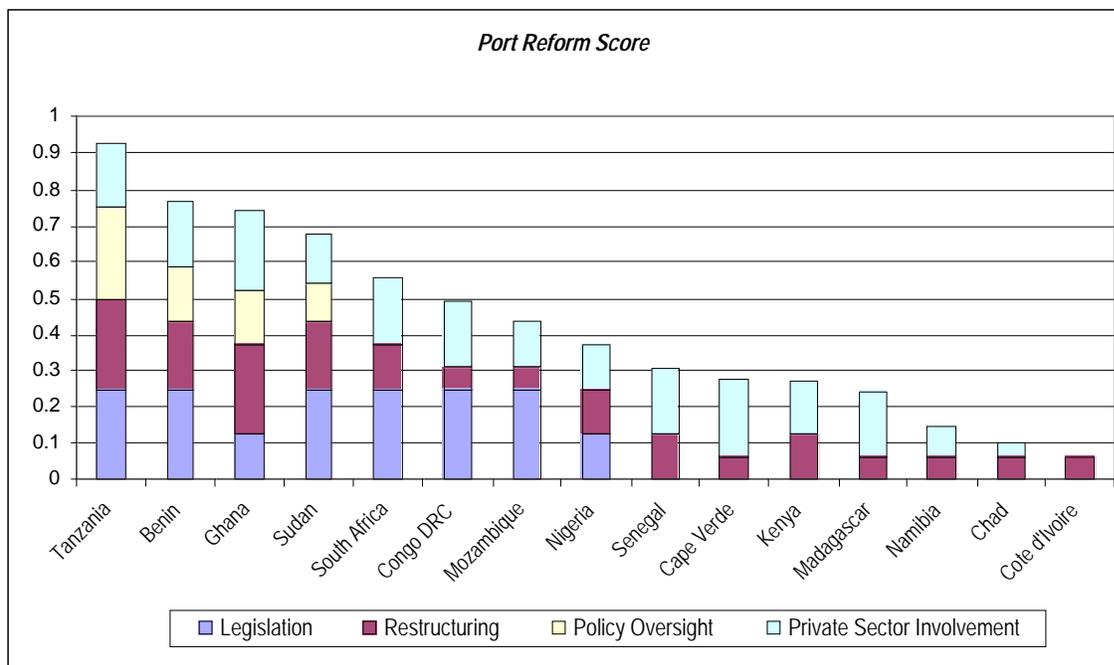
L'évolution du processus de réforme diffère grandement d'un pays à l'autre, avec 90 pour le premier pays réformateur, la Tanzanie, contre moins de 10 pour la Côte d'Ivoire. Alors que presque tous les pays ont quelque peu avancé dans la restructuration et le développement d'outils réglementaires de base, seuls la moitié d'entre eux ont adopté une législation sectorielle appropriée, et un quart ont institué une forme quelconque de supervision des politiques.

Les modèles de gestion portuaire communément adoptés sont au nombre de trois: (a) le modèle concession de la gestion, dans lequel le secteur public confie l'entière gestion du port au secteur privé; (b) le modèle port de service public, où l'autorité portuaire assure elle-même la gestion, la manutention du fret et les autres fonctions de première ligne au moyen d'une administration centralisée, la participation du secteur privé demeurant circonscrite aux services secondaires ; et (c) le modèle port propriétaire, selon lequel le secteur public se retire des opérations de première ligne de gestion du fret, concédant ces dernières au secteur privé tandis que l'autorité portuaire, fonctionnant comme une corporation autonome, se concentre sur la gestion du foncier, le contrôle de la navigation et la planification. Dans un modèle intermédiaire assez répandu dans les pays francophones, l'autorité portuaire loue des entrepôts et des

LES PORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

espaces de stockage aux sociétés de maintenance privées agréées, qui traitent avec les armateurs pour leur fournir l'équipement de maintenance, embaucher la main d'œuvre occasionnelle, servir les navires, entreposer et livrer les cargaisons.

Figure A Notation des réformes portuaires selon les pays



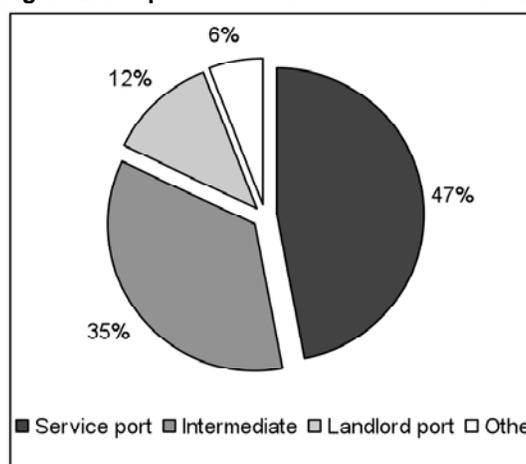
Axe horizontal : Tanzanie, Bénin, Ghana, Soudan, Afrique du Sud, RDC, Mozambique, Sénégal, Cap-Vert, Kenya, Madagascar, Namibie, Tchad, Côte d'Ivoire.

Le modèle propriétaire est désormais largement considéré dans la profession comme le cadre institutionnel le plus adapté. Il n'a cependant été adopté jusqu'ici, en Afrique subsaharienne, que par le Nigeria et le Ghana. Ailleurs c'est le modèle port de service public qui continue de prévaloir, suivi de près par le modèle intermédiaire (schéma B).

La participation privée, en Afrique subsaharienne, a été largement répandue, concernant un total de 26 ports dans la région. Le nombre de contrats de ce type a augmenté en 2005, année de réformes majeures au Nigeria. On ne constate jusqu'à présent qu'un seul cas de contrat de concession annulé: celui du terminal de conteneurs de Mombasa.

Ces transactions ont entraîné avec elles des engagements d'investissements privés d'un montant total de 1,3 milliard de dollars US, et des paiements de redevances aux gouvernements de 1,7 milliard de

Figure B Fréquence des différents modèles institutionnels



Légende (de gauche à droite): port de service; intermédiaire; Port propriétaire; autres modèles

dollars US. Près de 62% des engagements d'investissements répertoriés correspondent à des terminaux de conteneurs, et 32% à des terminaux multifonctionnels, très peu d'investissements allant à des installations de vrac. Le Nigeria a lui seul totalise 55% du total des investissements privés dans les ports d'Afrique subsaharienne.

Outre le programme nigérian, des concessions de terminaux de conteneurs sont intervenues pour Abidjan, Dakar, Dar es Salaam, Douala, Luanda, Takoradi, Tema et Toamasina. Djibouti a également attribué une concession portuaire intégrale, chose beaucoup plus rare et qui inclut d'importants engagements d'aménagement de terrains vierges. A noter que la concession de terminaux de conteneurs n'a parfois été que partielle, et que certains processus d'attribution de concession ont fait l'objet de controverses. Dans certains cas, l'autorité portuaire ou l'agence gouvernementale n'a pas souhaité se défaire totalement des installations, restant partenaire dans la société d'exploitation du port ou du terminal. La concentration excessive entre les mains de quelques opérateurs fait également problème. Des concessions de terminaux de conteneurs ont été attribuées à une petite poignée d'opérateurs mondiaux, tels APM Terminals, DP World, et ICTSI. Le processus d'attribution lui-même a parfois été source de contentieux, comme à Dakar et Luanda.

Les régulateurs portuaires indépendants sont rares en Afrique subsaharienne, et le cadre réglementaire est en général insuffisamment développé. Actuellement, dans la plupart des cas, la réglementation est le fait d'un ministère des transports, d'une agence gouvernementale, d'une autorité portuaire ou d'un organisme de gestion portuaire. Ce système donne lieu à des conflits d'intérêts, puisqu'une autorité portuaire, étant elle-même partie prenante, ne peut avoir une position objective sur les doléances qui lui sont présentées. L'Afrique du Sud est le seul pays à avoir, par son *National Ports Authority Act*, adopté un régulateur portuaire indépendant. Pour le reste de la région, une réglementation indépendante reste un objectif lointain.

La réforme institutionnelle est donc un impératif majeur pour la modernisation des ports d'Afrique subsaharienne. Elle est la clé de la réorganisation des structures de gestion portuaire, de la modernisation des conditions d'emploi de la main-d'œuvre, et de l'élévation du niveau d'efficacité tant des services de première ligne que du support logistique, ainsi que de l'attractivité de ces ports pour les investisseurs privés.

Augmenter la capacité pour répondre à la demande

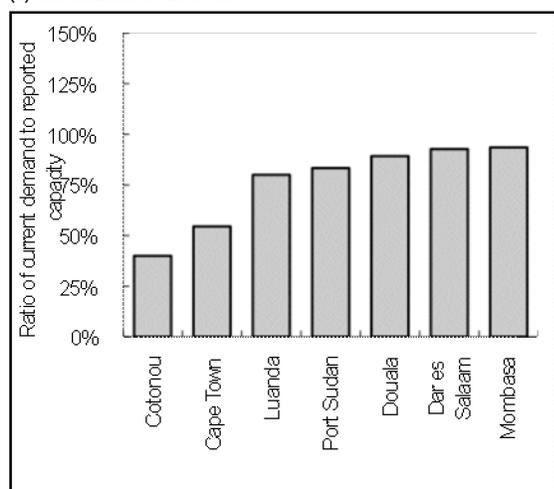
Dans la majeure partie de la région on peut douter de la capacité des ports à répondre à la croissance de la demande. Il est cependant difficile de mesurer l'écart entre la demande et la capacité pour deux raisons: D'abord, pour des raisons évidentes, la demande à venir est sujette à un certain nombre d'aléas. Ensuite, et surtout, les données existantes concernant le trafic de nombreux ports ne permettent pas une planification correcte de leur capacité. L'expérience prouve que les ports n'investissent dans de nouvelles infrastructures que lorsqu'il est devenu clair que leur capacité est devenue insuffisante. Le manque de financement et de volonté politique contribuent souvent à retarder encore les décisions. Pourtant, autorités portuaires et pouvoirs publics devraient garder à l'esprit que des ports meilleurs, loin de nuire au trafic existant, ne manqueront pas de leur ouvrir de nouvelles opportunités commerciales.

LES PORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

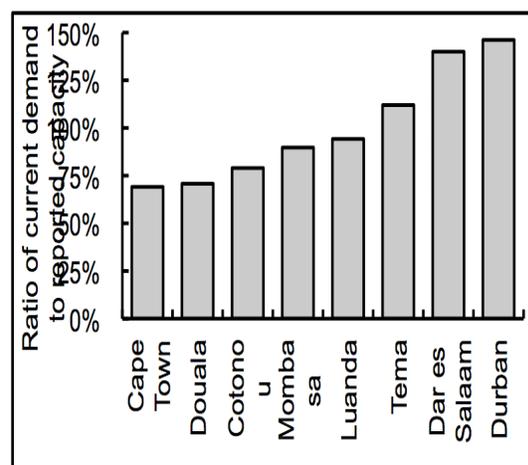
En règle générale, tout port fonctionnant à plus de 80% de sa capacité rencontre déjà des blocages et va voir son efficacité progressivement décliner. Évalués selon cette norme, les ports de Dar es Salaam, Douala, Luanda, Mombasa et Port Soudan semblent tous confrontés à des limites de capacité dans leur trafic de marchandises diverses (schéma C). Cotonou, Dar es Salaam, Durban, Luanda, Mombasa et Tema semblent rencontrer les mêmes problèmes dans leur trafic de conteneurs. La pression est, dans l'ensemble, plus élevée pour le trafic de conteneurs, la demande actuelle dépassant sensiblement, dans de nombreux cas, les capacités maximales.

Schéma C Ratio demande actuelle sur capacité déclarée

(a) Marchandises diverses



(b) Trafic de conteneurs



Axe vertical : Ratio de demande actuelle sur capacité déclarée

Source: Base de données Ports AICD, 2008

Dans leur effort pour disposer en temps voulu d'une capacité portuaire adéquate, 40% des pays étudiés entreprennent actuellement de nouveaux projets portuaires nationaux, qui mettent l'accent à la fois sur le développement des infrastructures matérielles et sur les réformes institutionnelles et réglementaires. Le Plan d'Action de Modernisation Portuaire au Nigeria en est un exemple saillant, mais bien d'autres actions similaires sont à l'étude ou en cours de réalisation dans toute l'Afrique subsaharienne. Plusieurs prévoient de confier le traitement direct du fret à des sociétés privées. On peut citer comme principaux exemples les nouveaux terminaux de conteneurs de Dakar, Djibouti, Durban, Mombasa et Souakin, ainsi que de nouveaux développements portuaires au Bénin, au Cameroun et au Ghana.

Au-delà de l'infrastructure portuaire proprement dite, les projets de modernisation portuaire supposent aussi des efforts coordonnés pour améliorer les réseaux ferrés et routiers qui les relieront aux marchés de l'arrière-pays. Supprimer ces goulots d'étranglement permettra de réduire la congestion qui entoure généralement les ports et d'assurer un usage plus efficace du trafic conteneurisé le long des couloirs de transport intégré.

Un autre problème majeur est celui de la modernisation des matériels de manutention. Même des ports importants comme Dakar, Onne, Pointe Noire ou Port Harcourt manquent d'équipements de levage et continuent de dépendre des appareils de bord des navires, ce qui limite sérieusement leur productivité. Dans d'autres cas, on continue d'utiliser des pontiques à conteneurs démodés. En Afrique du Sud et au

Kenya, les secteurs privé et public ont beaucoup investi dans des matériels modernes qui leur procurent des gains considérables de productivité.

Un équipement nouveau n'est pas une solution en soi---il faut l'intégrer dans un système conçu pour obtenir les meilleurs résultats, et l'accompagner d'une formation appropriée du personnel. Ce fait est illustré par la piètre performance que continuent d'enregistrer certains ports du secteur public, cela malgré l'achat de nouveaux équipements. On constate aussi des insuffisances au niveau de la qualité et de la régularité de la maintenance. C'est un domaine d'importance et qui requiert, à l'évidence, davantage de formation et d'organisation.

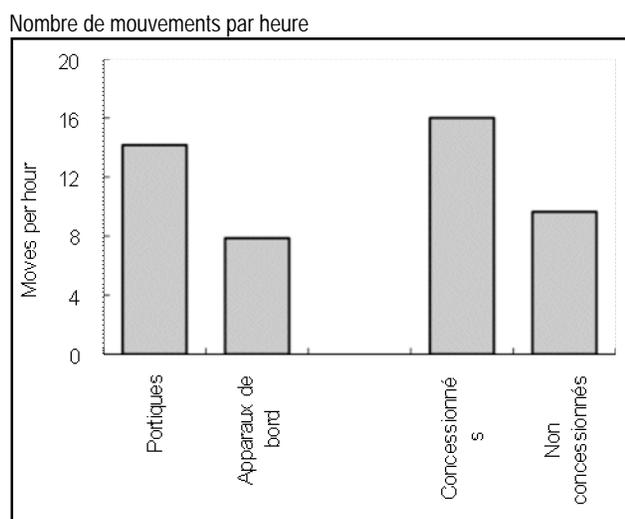
Enfin, le développement des parcs de matériels informatiques, de technologies informatisées, de pratiques douanières modernes etc.. est un impératif majeur pour les ports d'Afrique subsaharienne. Les moyens consacrés à l'infrastructure immatérielle sont traditionnellement insuffisants, ce qui contribue aussi à l'inefficience portuaire. Il est important, à côté des questions matérielles, d'accorder une attention accrue à ce problème.

L'écart de performance

S'il est relativement facile de mesurer et de comparer la performance du traitement du fret pour les catégories marchandises diverses et conteneurs, qui présentent un certain degré de similitude, il n'en est pas de même pour les marchandises en vrac, où la variété des matières premières traitées et des systèmes de manutention rendent de telles comparaisons pratiquement impossibles.

Pour le *traitement des conteneurs*, la présence d'opérateurs privés, d'équipements spécialisés pour conteneurs, et la qualité générale de la gestion des terminaux sont des éléments favorables à une bonne performance sur les quais. Celle-ci, en Afrique subsaharienne, oscille entre 7 et 20 mouvements par heure, alors que les terminaux à quai équipés des portiques les plus modernes exécutent jusqu'à 30 mouvements par heure. Il existe une différence radicale d'efficacité entre les ports selon qu'ils sont dotés de portiques à conteneurs (14 mouvements par heure) ou qu'ils ont seulement recours aux appareils de bord (7 mouvements par heure), ainsi qu'entre ceux qui fonctionnent en concession (16 mouvements par heure) et les autres (10 mouvements par heure) (schéma D).

Schéma D: Performance de traitement des conteneurs dans les ports de la région



Deux autres critères du bon fonctionnement d'un terminal de conteneurs sont les temps de rotation des camions qui déposent ou emportent les conteneurs, et la durée moyenne du stationnement, ou "temps de séjour", des conteneurs dans le terminal. Alors que la durée de rotation efficace d'un camion est de moins d'1 heure, en Afrique de l'Ouest elle peut dépasser les 10 heures. L'Afrique du Sud, avec 4 heures,

LES PORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

enregistre des durées de rotation relativement meilleures. Une gestion efficace des terminaux, la mise en œuvre d'un système de réservations préalables et de gestion informatisée, et une meilleure infrastructure d'accès aux ports sont les éléments de nature à améliorer les temps de rotation.

Le temps maximum de séjour normal d'un conteneur est de 7 jours selon les critères internationaux. En Afrique de l'Ouest, cependant, la plupart des conteneurs passent plus de deux semaines dans le terminal. Il en résulte une congestion du terminal et un mauvais rendement du port. Il est possible d'accélérer les enlèvements par la perception, au-delà d'un délai donné, d'un droit par jour supplémentaire de stationnement, et par l'adoption de règles spécifiques destinées à empêcher le dépôt de conteneurs vides au terminal.

Le secteur des *marchandises diverses* est en augmentation constante en Afrique subsaharienne, contrastant avec la plupart des régions du monde, où le trafic de conteneurs ne cesse de s'y substituer. Du fait de la variété des types de fret regroupés sous la catégorie générale, mesurer l'activité dans ce secteur n'est pas aisé. On estime cependant, en Afrique subsaharienne, le taux de rendement moyen de 12 à 16 tonnes par heure et par engin de levage, ce qui est très inférieur aux 30 tonnes par heure et par engin enregistrées dans les pays développés. L'amélioration ici ne pourra venir que d'investissements dans des systèmes performants de manutention et d'une modernisation rapide des méthodes de traitement du fret.

Mesurer la performance dans le traitement des *vracs solides et liquides* est forcément difficile en raison de la diversité des frets traités, des systèmes de manutention qu'ils nécessitent, et des types d'installations. Cette catégorie de fret n'est pas exclusivement traitée par le système portuaire public, mais également par des terminaux de propriété et de gestion privées qui répondent aux normes mondiales d'efficacité mais ne divulguent pas les volumes échangés pour des raisons de secret des affaires. Comme on peut s'y attendre, plus les systèmes de traitement et de gestion mis en œuvre sont modernes, meilleure est la performance.

Le coût de traitement de fret par tonne est en corrélation étroite avec l'âge et la condition des installations et de l'équipement, avec les méthodes de gestion, et avec l'adéquation de la capacité à la demande---tous éléments qui peuvent être améliorés par une planification efficace. D'autres facteurs d'inefficacité et d'augmentation des coûts sont l'existence de monopoles publics ou privés, une réglementation insuffisante ou mal orientée; et des systèmes et structures de tarification obsolètes.

Les frais de manutention en Afrique subsaharienne s'élèvent souvent au double de ceux généralement pratiqués ailleurs dans le monde (tableau C).

Tableau C: Frais sortie de port de manutention des conteneurs et des marchandises diverses dans les ports en Afrique et dans le monde

(dollars US)

Région	Traitement de conteneurs (rendus sortie de port), \$	Fret général (sur quai par tonne métrique)
Afrique de l'Est	135-275	6-15
Sud de l'Afrique	110-243	11-15
Afrique de l'Ouest	100-320	8-15
Reste du monde	80-154	7-9

Remarque sur les mesures de sécurité

Dans le contexte régnant d'insécurité généralisée, la sécurité fait l'objet d'une attention spéciale dans les ports de la région, concernant plus particulièrement les terminaux d'exportation de pétrole et les sept ports de commerce d'Afrique du Sud. Dans les principaux ports, les systèmes de sécurité et les technologies mises en œuvre sont relativement modernes, mais il reste beaucoup à faire pour améliorer les mesures de sécurité dans les ports secondaires.

Conclusions

A l'exception de ceux d'Afrique du Sud, les systèmes portuaires de l'Afrique subsaharienne se sont insuffisamment adaptés à la croissance du volume des échanges internationaux et aux méthodes réglementaires et technologiques relatives au commerce. L'activité des ports de la région demeure très inférieure à celle des autres régions du monde. Plusieurs ports du groupe objet de l'étude ont dépassé les limites de leur capacité nominale, tandis que d'autres approchent de ces limites. Malgré le rôle certain de catalyseur que jouent les transporteurs internationaux dans le développement des ports de la région, la lenteur des progrès sur le plan des réformes institutionnelles et réglementaires a annulé les gains de productivité qu'on aurait pu attendre des pratiques nouvelles introduites par ces opérateurs.

L'intérêt économique d'une infrastructure moderne apte à faire face à la croissance du volume des échanges est bien illustré par les terminaux d'exportation de pétrole de la région, qui sont globalement compétitifs en termes de coûts. Généraliser ce niveau de performance par la mise en œuvre de chaînes d'approvisionnement modernes pourrait étendre grandement la contribution des ports de la région à l'activité économique générale.

Les réformes institutionnelles et réglementaires sont appelées à jouer un grand rôle dans ce développement. Sans elles, les améliorations techniques ne peuvent donner qu'une faible partie de leur potentiel. Mais peu de ces nécessaires réformes ont dépassé le stade de projet. En 2007, deux pays seulement, le Ghana et le Nigeria, avaient adopté la meilleure formule, celle de port de propriétaire, et un seul pays, l'Afrique du Sud, avait un régulateur portuaire véritablement indépendant. Un troisième champ de réforme--la concession de terminaux de conteneurs au secteur privé ou à des opérateurs de terminaux internationaux--donne aussi des résultats positifs.

Un effort herculéen sera nécessaire pour enfin disposer de services portuaires d'un calibre comparable à ceux des nations développées. Mais les perspectives à attendre de cet effort s'imposent: les insuffisances actuelles des ports africains pèsent lourdement sur l'activité, compromettant sérieusement la compétitivité et détournant les ressources vers des usages non économiques tels que camions à l'arrêt, personnels au repos forcé, navires retardés et rentes de monopole. Plus vite les goulots d'étranglement pourront être supprimés, plus vite le continent recueillera pleinement les fruits de la croissance de son commerce.