



**OCEAN
SHIPPING
CONSULTANTS**

**Etude de diagnostic
de l'infrastructure en Afrique
SECTEUR PORTUAIRE**

Mike Mundy

Ocean Shipping Consultants

Tunis, décembre 2007

SOMMAIRE DE LA PRÉSENTATION

- Champ de l'étude
- Développement du trafic
- Cadre institutionnel
- Attrait du financement
- Développement de l'infrastructure
- Coût
- Conclusions

CHAMP DE L'ÉTUDE

POINT FOCAL

- 15 pays d'Afrique sub-saharienne
- environ 73 ports
- examen approfondi d'une trentaine de ports
- examen partiel d'une quarantaine de ports

OBJECTIF

- Affiner, recueillir et élaborer une série d'indicateurs prédéfinis, optimisés par l'analyse

LES INDICATEURS SONT LES SUIVANTS

Dans le cas de l'examen approfondi :

- Organisation des autorités portuaires
- Main-d'oeuvre portuaire
- Activité et performance du port
- Installations et infrastructures
- Profil des équipements
- Profil des capacités
- Coût
- Performance
- Modèle de gestion et concurrence
- Participation du secteur privé

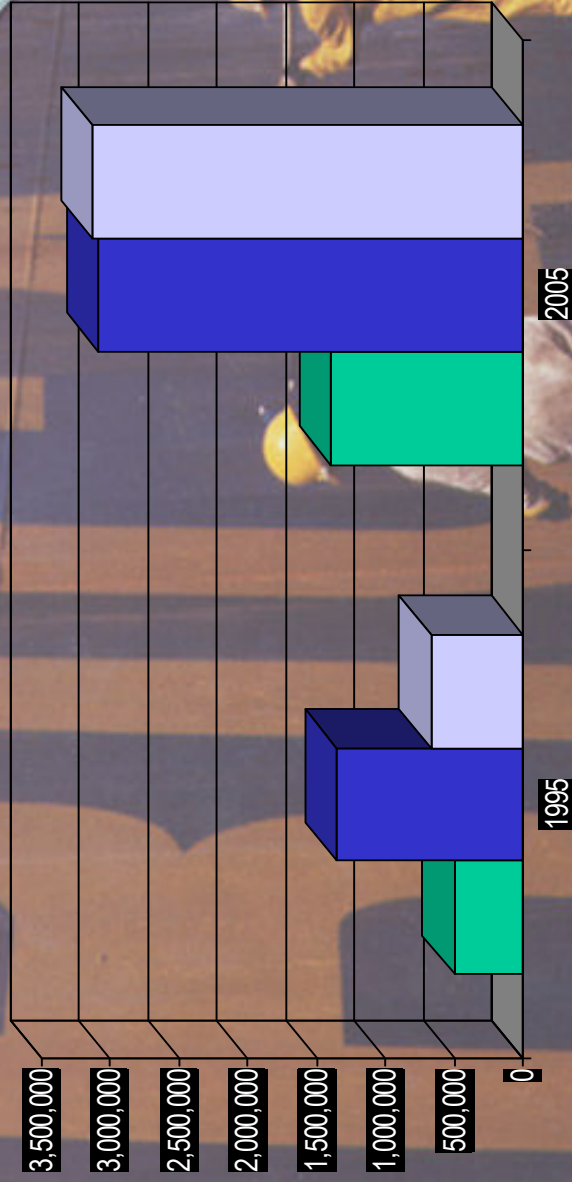
Ainsi qu'un examen national et un profil du pays

CONCLUSIONS: TRAFIC

Secteur des conteneurs par TEU

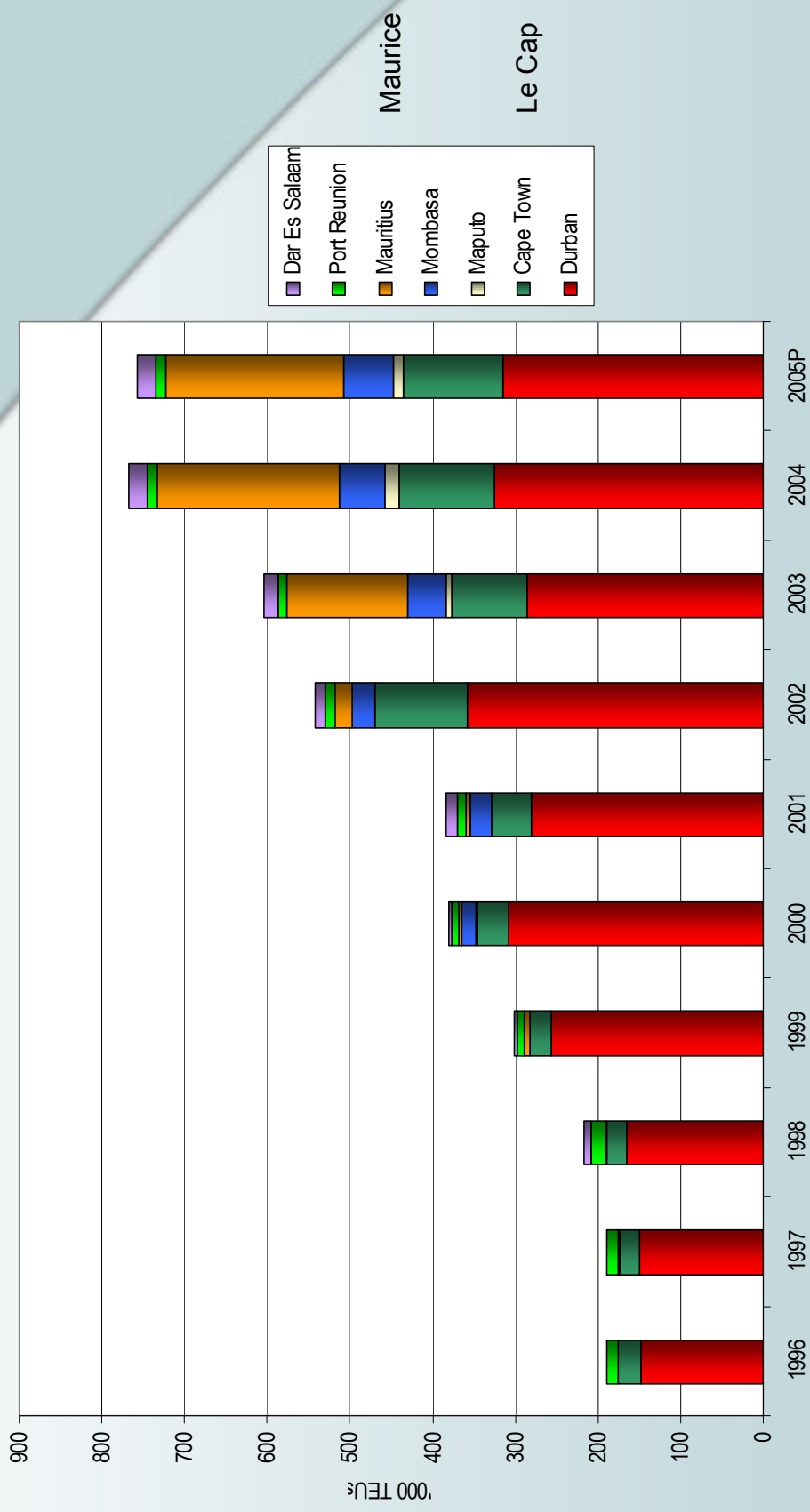
Afrique de l'Est/O.I.
 Afrique australe
 Afrique de l'Ouest

■ East Africa/I.O. ■ Southern Africa ■ West Africa



Région	1995	2005	% variation
Afrique de l'Est/O.I.	505,100	1,394,956	+176
Afrique australe	1,356,000	3,091,846	+128
Afrique de l'Ouest	673,400	3,126,901	+364
Total	2,534,500	7,613,703	+200

Demande régionale de ports de transbordement de conteneurs 1996-2005 – Etude de cas: Afrique de l'Est/O.I.

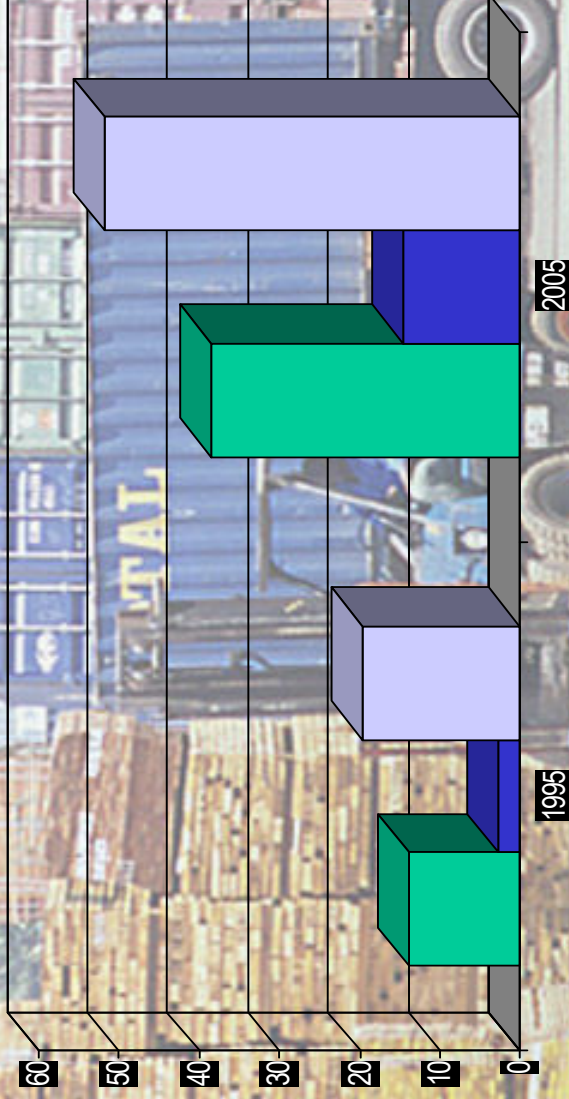


CONCLUSIONS: TRAFIC

Secteur des marchandises générales (milliers de tonnes)

Afrique de l'Est/O.I.
 Afrique australe
 Afrique de l'Ouest

■ East Africa/I.O. ■ Southern Africa □ West Africa



Région	1995	2005	% variation
Afrique de l'Est/O.I.	13.84	38.42	+177
Afrique australe	2.73	14.52	+431
Afrique de l'Ouest	19.57	51.68	+164
TOTAL	36.14	104.62	+189

CADRE INSTITUTIONNEL

Modèles de gestion portuaire - aperçu par pays

Modèles de gestion portuaire - aperçu par pays	Modèle de gestion
Afrique de l'Est	
Djibouti	Concession de gestion
Soudan	Port de service
Kenya	Port de service
Tanzanie	En partie port locateur, en partie port de service
Madagascar	En partie port locateur, en partie port de service
Afrique australe	
Namibie	Port de service
Afrique du Sud	Port de service
Afrique de l'Ouest	
Angola	En partie port locateur*, en partie port de service
République démocratique du Congo	Port de service du Congo
Éthiopie	Port de service
Cameroun	En partie port locateur, en partie port de service
Nigeria	Modèle de locateur
Bénin	Port de service
Ghana	Modèle de locateur
Côte d'Ivoire	En partie port locateur, en partie port de service
Sénégal	En partie port locateur, en partie port de service
Cap Vert	Port de service

- Seuls deux pays ont complètement adopté le modèle privilégié de port locateur.
- Sur les 17 pays examinés, près de la moitié (8) appliquent encore le vieux modèle de port de service où le secteur public est à la fois le gestionnaire et l'exploitant.
- Cela dit, neuf (9) pays sur dix-sept (17) ont accordé une concession au secteur privé pour l'exploitation d'installations de conteneurs clés.

* Indique en règle générale l'octroi de concessions pour les terminaux à conteneurs uniquement

CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE



De nouveaux changements se profilent

Sur les dix-sept (17) pays du groupe d'étude, sept (7) élaborent de nouveaux plans directeurs d'aménagement portuaire à l'échelle nationale

Une large portion de ces plans aborde le thème de la réforme des institutions



Mais il n'est presque jamais question d'une réglementation indépendante des ports

L'intervention d'un organisme public, tel que le ministère des Transports, est la norme

ATTRAIT DU FINANCEMENT

- La réforme institutionnelle ouvrira la voie à l'investissement du secteur privé
- Sur les marchés matures, le secteur portuaire bénéficie aujourd'hui de l'arrivée d'investisseurs de la nouvelle génération, comme les fonds pour l'infrastructure, fonds de pension ou sociétés de private equity
- En Afrique toutefois, les nouveaux investisseurs demeurent pour l'essentiel les exploitants internationaux de terminaux
- ***Le profil de risque est toujours considéré comme élevé***

Appui multilatéral aux projets de transport en Afrique sub-saharienne avec la participation du secteur privé, 1990-2006

Pays	Année de l'engagement financier		Nom du projet	Type de PPI
	Année de l'engagement financier	Année de l'engagement financier		
Mozambique	1993		Terminal à charbon du port de Maputo	Contrat de gestion et de bail
Kenya	1996		Terminal à conteneurs de Mombasa	Contrat de gestion et de bail
Mozambique	1996		Terminal à conteneurs du port de Maputo	Contrat de gestion et de bail
Ile Maurice	1997		Exploitation du port franc de l'île Maurice	Projet d'installations nouvelles
Ile Maurice	1997		Mauritius Freeport Development Co.	Projet d'installations nouvelles
Kenya	1998		Terminal à céréales de Mombasa	Projet d'installations nouvelles
Kenya	1998		Terminal à céréales de Mombasa	Projet d'installations nouvelles
Mozambique	1998		Port de Beira	Concession
Côte d'Ivoire	2000		Agrandissement du port d'Abidjan	Projet d'installations nouvelles
Guinée équatoriale	2000		Port de Louba - 1re étape	Projet d'installations nouvelles
Ghana	2000		Terminal à conteneurs de Tema	Projet d'installations nouvelles
Angola	2003		Terminal à conteneurs de Luanda	Concession
Gabon	2003		Port d'Owendo et Port-Gentil	Concession
Ghana	2003		Port de Tema	Concession
Mozambique	2003		Port de Maputo	Concession
Cameroun	2004		Terminal à conteneurs de Douala	Contrat de gestion et de bail
Mozambique	2004		Terminal à conteneurs de Quelimane	Concession
Madagascar	2005		Port de Toamasina	Concession
Nigeria	2005		Concession du terminal à conteneurs d'Apapa	Concession
Nigeria	2005		Port d'Apapa, concession du terminal A	Concession
Nigeria	2005		Port d'Apapa, concession du terminal B	Concession
Nigeria	2005		Port d'Apapa, concession du terminal C	Concession
Nigeria	2005		Port d'Apapa, concession du terminal D	Concession
Nigeria	2005		Port d'Apapa, concession du terminal E	Concession
Nigeria	2005		Terminal A du port de Calabar	Concession
Nigeria	2005		Concession du terminal A de Port-Harcourt	Concession
Nigeria	2005		Terminal à conteneurs de Lilypond	Concession
Nigeria	2005		Port d'Onne, concession du Federal Lighter Terminal A	Concession
Nigeria	2005		Port d'Onne, concession du Federal Lighter Terminal B	Concession
Nigeria	2005		Port d'Onne, concession du Federal Ocean Terminal A	Concession
Nigeria	2005		Concession du terminal B de Port-Harcourt	Concession
Nigeria	2005		Tin Can Island, terminal RoRo	Concession
Nigeria	2005		Tin Can Island, terminal A	Concession
Nigeria	2005		Tin Can Island, terminal B	Concession
Nigeria	2005		Tin Can Island, terminal C	Concession
Nigeria	2005		Warri New, concession du terminal B	Concession
Nigeria	2005		Warri Old, concession du terminal A	Concession
Guinée équatoriale	2006		Port de Louba - 2e étape	Concession
Nigeria	2006		Terminal B du nouveau port de Calabar	Concession

DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Les capacités sont insuffisantes dans les trois zones d'activité maritime

Principaux développements de nouveaux ports en Afrique sub-saharienne	
Pays	Projet
<u>Afrique de l'Est</u>	
Soudan	Proposition : mise en place de nouvelles capacités de gestion des conteneurs et autres marchandises dans le port de Suakin
Djibouti	Effectif : début, prévu pour 2010, de l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs, doté d'importantes capacités nouvelles en matière de transbordement
Kenya	Proposition : second terminal à conteneurs à Mombasa
<u>Afrique australe</u>	
Durban	Effectif : développement du nouveau terminal à conteneurs sur le Pier One, ouverture du nouveau port de Ngqura pour la manutention des conteneurs et élargissement en cours des capacités destinées à l'exportation du charbon à Richards Bay
<u>Afrique de l'Ouest</u>	
Cameroun	Proposition : construction d'un nouveau port en eau profonde
Bénin	Proposition : développement d'un nouveau port à Seme-Kpodji
Ghana	Proposition : vaste prog. de dévelop. d'un nouveau port à Takoradi
Sénégal	Proposition : ajout d'importantes capacités de port à conteneurs

Chacun des trois sites de développement examinés en Afrique de l'Est affiche une insuffisance aiguë de capacités

En Afrique australe, le problème consiste également à trouver un équilibre raisonnable entre la demande et les capacités - la demande excède actuellement l'offre

Trois des sites montrés sur les côtes d'Afrique de l'Ouest fonctionnent actuellement au-delà de leurs limites théoriques de capacité

De façon générale, les capacités de transbordement sont insuffisantes

DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE (suite)

- La qualité d'un port dépend de son infrastructure d'interface
- L'Afrique du Sud est le seul pays d'Afrique sub-saharienne à disposer d'un réseau routier et ferroviaire développé

Infrastructure

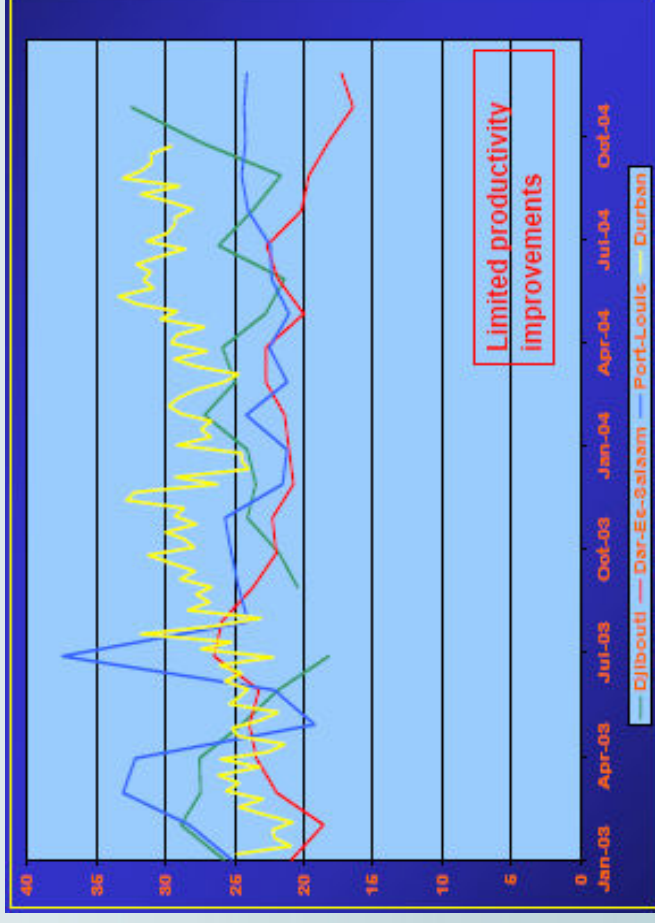
- Ce constat se reflète dans les volumes relativement faibles du trafic de transit traversant les frontières vertes - par ex. Tanzanie 50 000 TEU, Sénégal 33 000 TEU
- Un développement coordonné est essentiel



PERFORMANCE

- Possibilités d'amélioration sensible de la performance en termes de manutention des marchandises dans tous les secteurs - conteneurs, marchandises générales, vrac sec

Exemple du secteur des conteneurs : Productivité portuaire en Afrique de l'Est et Afrique australe - transbordement par navire par heure



PERFORMANCE (suite)

Fourchette de performance en termes de manutention des conteneurs à quai	
Afrique de l'Est	9 à 20+ transbordements par heure
Afrique australe	6 à 18 transbordements par heure
Afrique de l'Ouest	6 à 20+ transbordements par heure

Fourchette de perf. en termes de manutention des marchandises générales	
Afrique de l'Est	8 à 25 tonnes/heure
Afrique australe	10 à 25 tonnes/heure
Afrique de l'Ouest	7 à 15 tonnes/heure

- La congestion est aujourd'hui une réalité en Afrique sub-saharienne
- Elle constitue un obstacle au progrès
- Il existe deux façons de résoudre le problème de la congestion :
augmenter les capacités et accroître l'efficacité

COÛT

Les coûts d'exploitation des ports étudiés sont élevés... en raison de

Facteurs techniques

- ▶ Capacités insuffisantes
- ▶ Médiocrité des installations
- ▶ Mauvaise gestion
- ▶ Systèmes/structures d'entretien inadéquats

Facteurs structurels

- ▶ Mauvaise planification
- ▶ Incapacité à répondre à la demande
- ▶ Absence d'une culture d'entreprise

Facteurs institutionnels

- ▶ Absence de réglementation
- ▶ Monopoles
- ▶ Tarification obsolète

	Manutention des conteneurs (de bord à quai)	Marchandises générales (sur le quai)
Afrique de l'Est	\$135 - \$275	\$6 - \$15
Afrique australe	\$110 - \$243	\$11 - \$15
Afrique de l'Ouest	\$100 - \$320	\$8 - \$15

QUELS SONT LES POINTS ESSENTIELS ?

- La demande potentielle est appelée à croître de façon massive et soutenue
- La demande existe - il devrait être possible d'obtenir un financement dans la plupart des cas
- Le secteur du transbordement offre des opportunités conséquentes
- Il est nécessaire d'effectuer des investissements importants pour devenir un centre portuaire
- Le développement des flux de marchandises de transit traversant les frontières vertes présente un potentiel important
- La réforme institutionnelle est aussi bénéfique que les investissements nouveaux
- La réglementation indépendante du secteur doit être un objectif
- Les investissements réalisés à ce jour sont effectués essentiellement via des sources traditionnelles - octroi de concessions
- La productivité doit être améliorée

En résumé, il existe un potentiel significatif et un éventail d'opportunités intéressantes pour l'investisseur. La construction de nouvelles capacités et les réformes institutionnelles doivent être accélérées pour réaliser ce potentiel

JE VOUS REMERCIE

Ocean Shipping Consultants Limited

Tél. : +44(0)1932 560 332

E-mail : mm@osclimited.com &

mm@mikemundy.cable.vianw.co.uk

Site Internet : www.osclimited.com

**OCEAN
SHIPPING
CONSULTANTS**