

INFRASTRUCTURES ET DEVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE

Par Dr **DON-MELLO Ahoua**

Ex-DG du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD), Côte d'Ivoire

Ex-Ministre de l'Équipement et de l'Assainissement, Côte d'Ivoire

Ex-Conseiller spécial des Grands travaux du Président Alpha CONDE

Consultant international

Les besoins en matière de développement du continent Africain sont énormes. Le développement des infrastructures demeure une des conditions essentielles du développement de l'Afrique. Le présent exposé a pour objectif de soulever la problématique des infrastructures en Afrique. Il s'agit d'abord, de rappeler comment elles ont contribué à faire de l'Afrique le leader du développement dans l'antiquité. Ensuite, d'expliquer comment la perte du contrôle des infrastructures a contribué à son déclin. Et enfin, de donner quelques perspectives de développement des infrastructures pour une renaissance du continent. Les facteurs de développement industriel sont nombreux : zones industrielles, transport multimodal, télécommunication, eau potable, énergie, finance, banque, monnaie, formation, recherche, etc. Pour cette communication, nous concentrerons notre analyse sur deux facteurs-clés : Les chemins de fer et les ports en Afrique.

I-HISTORIQUE : Le partage de l'Afrique entre les maîtres des océans et des côtes

Les premières civilisations ont eu pour infrastructures principales de développement les fleuves ou les grandes étendues d'eau navigables par les bateaux de l'époque (grands lacs et mers intérieures) offrant également des terres fertiles, un moyen rapide de mobilité de la population et de son contrôle par l'armée, ainsi qu'un moyen d'échange commercial et des possibilités d'accostage. Ces fleuves, lacs et rivières étaient surtout une source d'eau potable et de poissons. A partir des points d'accostage, se développe un réseau de transport terrestre tracté par des animaux ou à pied reliant les zones économiques et sociales.

Ainsi, la première grande civilisation au monde, la civilisation Egyptienne, s'est constituée le long de l'un des plus longs fleuves au monde : Le Nil. Cette civilisation est considérée comme un don du Nil, de 3000 ans avant J.-C. jusqu'à 525 avant J.-C.

Elle bénéficiait aussi de la mer Rouge et de la mer Méditerranée comme voie navigable et d'échange avec l'Europe et l'Asie.

Il en est de même des civilisations de l'antiquité comme la civilisation des Mayas dans la mer intérieure des Antilles et des caraïbes, de 1200 ans avant J.-C. à 1520 après J.-C. avec de nombreux fleuves qui servaient à la fois de source d'eau potable et de voie de communication.



Les civilisations Grecques et Romaines se sont construites à partir du bassin méditerranéen, des canaux, des rivières et fleuves du continent. Paris est un don de la Seine.

La puissance économique et militaire de l'empire du Mali est le don du fleuve Niger. Le rayonnement de Tombouctou la capitale de l'empire et de son illustre roi Kankan Moussa, avait franchi toutes les frontières. L'un des rois, Aboubakari II a tenté d'envoyer une expédition maritime de 200 bateaux qui ne sont jamais revenus, certainement engloutis par la mer. Aboubakari II, lui-même, avait décidé de relever le défi à la tête de 3 000 bateaux. Il n'est pas revenu. Cette page controversée de l'histoire de l'empire du Mali, a l'avantage de révéler la puissance qu'offrait la conquête des océans.

Conquérir l'océan agité, ouvrait la voie à l'ensemble de la planète terre et à ses richesses. Là où Aboubakari II a échoué, Bartolomeu Dias et Christophe Colomb ont réussi avec l'invention de la caravelle, un bateau adapté à l'agitation de la mer.

La caravelle est un navire à voile à hauts bords inventé par les Portugais au début du XV^e siècle pour les voyages d'exploration au long cours. La caravelle est une amélioration de la caraque qui servait uniquement dans les eaux calmes et non agitées comme la Méditerranée.

D'une taille plus élevée, un tirant d'eau faible, la caravelle permettait d'affronter les hautes mers mais aussi de longer les côtes et d'accoster. Ainsi, le Portugais Bartolomeu Diaz arrive au Cap de Bonne-Espérance entre 1487-1488, l'Espagnol Christophe Colomb découvre l'Amérique en 1492 en croyant atteindre l'Inde, Vasco de Gama atteint l'Inde en passant par les deux grands océans.

La conquête de l'océan par l'Europe et l'accès aux immenses richesses de la planète, vont non seulement ouvrir les pages les plus sombres des descendants d'Aboubakari II, mais de tout le continent noir. Les fusils et les canons transportés partout dans le monde, ont réduits en esclavage le continent noir et à la colonisation toute la planète terre. Le Portugal et l'Espagne, maîtres des mers et des côtes deviennent les plus grandes puissances du monde suivis de la Hollande, de l'Angleterre et de la France.



La civilisation arabe, la plus grande civilisation de l'époque qui régnait sur la Méditerranée, le Nil, la mer Rouge et les routes du désert, a été progressivement ensevelie par les maîtres des océans.

Le partage de l'Afrique entre les maîtres des océans et des côtes à la conférence de Berlin du 15 Novembre 1884 au 26 Février 1885, a cloisonné et rattaché chaque colonie à sa tutelle.

L'exploitation de ces colonies était impossible sans le relèvement du défi des infrastructures terrestres qui devaient les relier à leur tutelle. Les ports ont ainsi été construits. De ces ports ont été construits des routes, des chemins de fer et des aéroports. L'accumulation des connaissances et des richesses de la planète en Europe a permis des sauts technologiques importants dans tous les domaines. Pour assurer la communication sur toute la planète, les infrastructures de télécommunication ont été construites. L'invention de la machine à vapeur a donné de la puissance et de la vitesse aux moyens de transport. Les infrastructures énergétiques ont permis de fournir l'énergie nécessaire au fonctionnement de cette économie à grande échelle.

L'économie coloniale s'est donc développée en s'appuyant sur les infrastructures maritimes, fluviales, routières, ferroviaires, aéroportuaires, énergétiques et téléphoniques. Ces moyens ont permis d'établir un lien direct entre les métropoles et les colonies. Ces liens directs ont favorisé les échanges des idées, des hommes et des biens de consommation entre chaque métropole et ses colonies tout en divisant d'anciens royaumes ou communautés tribales de plus en plus isolés par le déficit d'infrastructures modernes les reliant.

Chaque colonie a été spécialisée sur un nombre limité de matières premières. Celles-ci sont transportées, centralisées et transformées en métropole. Cette chaîne logistique consacre ainsi la division interne et internationale du travail.

Cette situation a perduré après les indépendances politiques prolongeant la dépendance économique, scientifique, technique, financière et monétaire et vidant l'indépendance politique de sa substance. La conséquence directe est qu'il est plus aisé de commercer avec l'ancienne puissance coloniale qu'avec un pays voisin et ce qui est produit hors du continent est plus connu que ce que le voisin produit. Dans ces conditions, sans ignorer les autres obstacles, relever le défi du développement de l'Afrique pour l'Afrique, revient à relever le défi de l'intégration des infrastructures de transport et de communication.

II – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION EN AFRIQUE

Les capitales économiques les plus prospères en Afrique sont, à quelques rares exceptions près, des dons de l'océan et se trouvent sur les côtes maritimes. Dans ces villes portuaires, se sont développés des aéroports avant et après les indépendances. La compagnie panafricaine « air Afrique » qui a symbolisé l'intégration africaine, s'est évaporée sous les coups de boutoirs de la division interne et internationale du travail. Les compagnies nationales et la concurrence occidentale ont pris le dessus. Sur ses cendres, se développent des compagnies nationales à vocation internationale qui ne réussissent pas encore à couvrir en temps et en heure, les besoins de mobilité interafricaine.

Au lendemain de l'accession des pays africains à l'indépendance, le développement de l'autorité de l'État à l'échelle nationale a constitué la priorité. Le besoin de mobilité des véhicules administratifs et sécuritaires et le besoin de communication entre les services administratifs, ont donné la priorité au développement du réseau routier et de télécommunication nationale. La route a ainsi détrôné le chemin de fer et les voies navigables. Seuls les pondéreux, dans la logique de l'économie coloniale, continuent d'emprunter les chemins de fer et les voies navigables légués par la colonisation.

Le long de ces infrastructures de transport, s'est développé le réseau de télécommunication suivant la même logique. Ce réseau est mieux interconnecté à l'ex-puissance coloniale qu'aux pays voisins.

La fragilité des ressources budgétaires, liée à la volatilité des prix des matières premières et à la mauvaise gouvernance, n'a point permis d'assurer la maintenance du patrimoine routier et de télécommunication, remettant en cause les acquis. Les privatisations ont enterré le peu de souveraineté qu'exerçait les puissances publiques sur ces secteurs.

La saturation de l'administration et les exigences d'emplois modernes pour le lot de jeunes sortant des écoles et des universités, remettent au goût du jour le besoin de création de valeur ajoutée aux produits primaires. Le développement industriel n'est donc plus une option mais un besoin vital pour mettre la jeunesse au travail et limiter le flux migratoire en augmentant les opportunités d'emploi sur le continent.

L'absence d'infrastructures de transport et de télécommunication interconnectées, conjuguée à l'étroitesse des marchés nationaux et à la spécialisation économique des ex-colonies, ne permettent pas d'envisager un développement industriel compétitif.

L'adoption par les chefs d'États et de gouvernements de l'Union africaine d'un objectif commun dans l'Agenda 2063 en 2015 et la Zone de libre-échange continental en Janvier 2020 avec le NEPAD et Africa 50 comme agences de développement, ouvrent la voie à une interconnexion des infrastructures de transport et à un développement industriel bénéficiant de l'économie d'échelle. Ces ambitions continentales sont contrariées par des liens coloniaux encore solides.

Les facteurs de développement industriel sont nombreux : zones industrielles, transport multimodal, télécommunication, eau potable, énergie, finance, banque, monnaie, formation, recherche, etc.

Pour cette communication, nous concentrerons notre intervention sur deux facteurs clés : Les chemins de fer et les ports en Afrique.

III- LES CHEMINS DE FER

Les puissances coloniales ont très vite compris que l'exploitation des énormes richesses du continent nécessitait des moyens de transport terrestre de masse. L'option du chemin de fer a été très tôt choisie.

Dans le but de relier les possessions africaines, l'empire britannique décida d'un projet ambitieux : relier le Caire en Egypte, au Cap en Afrique du Sud¹.

Ce projet à écartement standard (1.435 m) a démarré en 1851 avant la conférence de Berlin. La première section, d'Alexandrie à Kafr el Zaiyat, est inaugurée en 1854, et complétée jusqu'au Caire en 1856 et s'est poursuivi à Assouan. Après une traversée du Nil en ferry, le chemin de fer se poursuit jusqu'à Khartoum au Soudan avec un écartement non standard de 1,067m.

Le côté sud du projet démarre en 1860. Une première ligne longue de trois kilomètres est inaugurée au Natal, entre Durban et Point en juin 1860 et prolongée jusqu'à Umgeni en 1867. C'est également en 1860 que la Cape Town Railway and Dock Company ouvre sa ligne Le Cap-Wellington (96 km) ainsi qu'un embranchement de 10 km entre Cape Town et Wynberg.

Les premières lignes de l'Afrique australe sont construites à l'écartement standard. La ruée vers les mines de diamants de Kimberley, à la fin des années 1860, a eu d'importantes conséquences, car il s'agissait désormais de prolonger les chemins de fer sur des distances supérieures à 1000 kilomètres. Afin de limiter les coûts, les ingénieurs s'orientèrent vers le choix d'un écartement plus étroit. En 1869, la Cape Copper Company avait ouvert une ligne à l'écartement de 760 mm entre Okiep et Port Nolloh. Cet écartement a été jugé trop faible pour les ingénieurs du Cap qui ont opté pour un compromis en choisissant un intermédiaire entre la voie standard de 1435 mm et la voie étroite de 760 mm. C'est ainsi que l'écartement de 1067 mm, également connu comme « voie métrique anglaise » ou « écartement du Cap » est retenu vers 1874. Il va rapidement devenir l'écartement standard dans une grande partie de l'Afrique. La fin du colonialisme consacra la fin du projet Cap-Caire.

En concurrence au projet Britannique, en 1881, la France décide de relier Dakar en Afrique de l'Ouest à Djibouti en Afrique de l'Est. Seuls les tronçons Dakar-Bamako (1898-1924)² et Djibouti-Addis-Abeba (1896-1917)³ furent réalisés. En effet la crise de Fachoda en 1898 qui met le Soudan sous la coupe de l'empire britannique, oblige la France à revoir ses ambitions. Le projet Dakar-Djibouti laisse la place au projet Dakar-Niger. Démarré en 1898⁴, le projet s'arrêta à Bamako en 1924 sans atteindre le Niger. Un projet similaire est lancé entre Abidjan (1904)⁵ et le Niger mais termine sa course au Burkina-Faso en 1954 sans atteindre le Niger.

En Afrique du Nord, un décret du 11 Juillet 1860⁶ accorde à la Compagnie des chemins de fer algériens la concession des lignes d'Alger à Blida, d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, et de Constantine à la mer. La section d'Alger à Blida, inaugurée le 8 septembre 1862, est la première ligne de chemin de fer de la France d'outre-mer. Le chemin de fer marocain est l'un des plus modernes de l'Afrique francophone. Commencé avec des objectifs militaires pendant la guerre espagnole contre le royaume, le réseau n'a commencé véritablement à se développer que sous le protectorat français avec la première ligne de desserte du chantier du port en 1907⁷ et la ligne de chemin de fer de 500 mm d'écartement de la Chaouia en 1908. Le Maroc possède un réseau d'une longueur de 2210 km dont 1284 électrifiés à écartement standard. Le réseau constitue une véritable ceinture qui relie les principales villes économiques situées sur le front maritime (Tanger, Casablanca, Rabat, etc.). Le 21 mai 1984 le Maroc réalise le doublement de voie entre Casablanca et Rabat, ce qui a permis de lancer le train navette rapide entre les deux villes. Le Maroc s'est doté d'une ligne à grande vitesse (TGV) reliant Tanger à Kenitra (quatrième ville industrielle du pays) dans un premier temps pour continuer vers Casablanca, Marrakech et Agadir.

Si ce réseau remarquable a permis le développement du commerce interne, l'absence du prolongement du réseau vers les capitales économiques des autres pays africains limite les échanges vers le continent.

Le chemin de fer Transgabonais⁸ est une des rares infrastructures ferroviaires récentes : achevé en 1987, il relie Libreville à Franceville, traversant en diagonale le territoire gabonais dont il constitue un axe structurant majeur. Il s'agit d'un chemin de fer à vocation minière avec un écartement des voies au standard de 1,435

¹ George Tabor, *the Cape and Cairo Railway and River Routes*, Genta publications, Cape Town, 2003.

² Benjamin Neuman, « [La ligne de chemin de fer Dakar-Bamako](#) », *L'Express*, le 1^{er} Janvier 2007.

³ Colette Dubois, *Djibouti, 1886-1967- Héritage ou frustration*, l'Harmattan, Paris, 1997.

⁴ Hélène Gully, « [La bataille du rail africain](#) », *Libération*, le 28 Janvier 2016.

⁵ *Idem*.

⁶ Georges Pilot, « [Ouvrages du génie civil français dans le monde. Lignes de chemin de fer en Afrique occidentale et Afrique équatoriale](#) », novembre 2012, disponible en ligne.

⁷ *Idem*.

⁸ Louis Augustin Aleka, *Le rôle d'une infrastructure de base de chemin de fer Transgabonais*, Diss, 1978.

m. En 1972, la Banque mondiale refusa de financer une infrastructure que la concurrence sur le marché international du fer, notamment celle du Brésil, ne justifiait pas. Priver le Gabon d'un chemin de fer, alors que le Cameroun terminait le prolongement du Transcamerounais de Yaoundé à N'Gaoundéré, fut ressenti comme une atteinte au prestige national. Le projet fut sauvé par le pétrole et les recettes inattendues consécutives au "choc pétrolier" de 1973-1974 : le quadruplement des cours du brut se traduisit par un triplement des recettes de l'Etat qui se trouva en mesure de se passer de la Banque mondiale. Le tracé du Transgabonais fut réorienté, sous l'impulsion du Président de la République gabonaise Omar Bongo en direction du Haut-Ogooué : en 1987, la liaison Libreville-Franceville était achevée. En établissant un lien fort entre la capitale, Libreville, et la province périphérique du Haut-Ogooué (une province qui avait été rattachée à la colonie du Moyen-Congo de 1925 à 1946) il participe à la construction nationale. Il est aussi l'œuvre du Prince : le président Bongo natif de Franceville manifeste sa réussite en dotant la terre de ses ancêtres du prestigieux chemin de fer.

Le chemin de fer en Afrique date pour l'essentiel, de l'époque coloniale et est relativement peu développé avec une longueur de lignes en exploitation d'environ 70 000 km, soit 7 % du total mondial alors que le continent représente environ 14 % de la population mondiale et 22 % de la superficie. Le réseau, souvent à voie unique, construit à des écartements différents, est en outre très peu interconnecté, consistant souvent en lignes isolées en impasse, à l'exception de l'Afrique Australe qui représente à elle seule 36 % des lignes exploitées, et de l'Afrique du Nord, relativement bien équipée. Les différentes initiatives en Afrique ont contribué à divers écartements du réseau de chemin de fer allant de 500mm à 1435mm avec des variantes métriques de 1000 mm et de 1067mm.

En Afrique orientale, le transport ferroviaire représente un quart du fret marchandise ; il a trouvé son créneau dans le transport de pondéreux et de produits non périssables. Les corridors sont aussi des outils d'intégration régionale et de désenclavement. Par exemple, l'accès aux pays des Grands Lacs s'effectue par deux corridors. Dans le corridor nord, via le Kenya, route et rail suivent le même tracé, de Mombasa à Kampala. Dans le corridor sud qui traverse la Tanzanie, les itinéraires ferroviaires et routiers, moins proches les uns des autres, relient Dar es-Salaam au lac Tanganyika, donnant accès au Burundi et au Sud Kivu.

Les chemins de fer de la RDC ont pratiquement cessé de rouler. Seul le Chemin de fer Matadi-Kinshasa participe encore, tant bien que mal, aux activités de transport entre la capitale congolaise et son débouché maritime. Si une reprise de l'activité extractive est en cours, l'exportation ne s'effectue pas par le territoire congolais mais par le réseau de transport routier et ferroviaire de l'Afrique australe. Le cobalt prend le chemin de Durban. Quelques rares trains circulent encore, de Lubumbashi vers Kananga ou vers Kindu et Kalémié. Prouesses de cheminots, qui maintiennent le rail en survie parce que le réseau routier très dégradé ne vaut guère mieux. La reconstruction par l'État, amorcée par la normalisation politique de 2006, au terme d'une "transition" douloureuse, impose celle des infrastructures de communication, condition de l'effectivité du contrôle territorial et de la relance de l'économie d'échange. Dans ce vaste chantier, la priorité va à la route plus qu'à des chemins de fer, même si le Programme multisectoriel de reconstruction lancé en 2003 avec l'appui de la Banque mondiale fait mention de projets de modernisation et d'extension du réseau ferré : on mesure là le poids des schémas hérités.

Le transport de voyageurs se détourne chaque année un peu plus du chemin de fer. En réalité, celui-ci ne joue encore un rôle notable que dans la desserte d'agglomérations urbaines, par exemple en Afrique du sud. Les liaisons interurbaines lui échappent au rythme de l'aménagement des réseaux routiers. C'est le cas depuis déjà plus d'une décennie au Nigeria. Dans tous les pays disposant d'un réseau routier performant, l'évolution va dans le même sens. En Afrique australe, malgré la relative densité du réseau ferroviaire, les déplacements de personnes s'effectuent essentiellement par route. Partout les services d'autocars relayent le train, la fréquentation des gares routières tranche avec la fermeture des gares ferroviaires.

L'achèvement en cours du bitumage sur l'axe Dakar-Bamako, réduit le transport voyageur par chemin de fer à peu de chose et contraint à réévaluer son utilité.

Sur la liaison Yaoundé-Douala, une société de transport routier propose des départs toutes les heures de 5 h à 19 h, en cars climatisés munis de ceintures de sécurité pour chaque passager. Avec ses deux liaisons quotidiennes aux horaires incertains, le train ne fait plus recette. Il n'a résisté à la concurrence qu'aussi longtemps que la route était non bitumée. Le Transcamerounais conserve en revanche tout son intérêt comme voie de désenclavement du Tchad et de la RCA : à partir de Ngaoundéré, la route prend le relais vers N'Djamena et Bangui, la conteneurisation facilitant le transport multimodal le long de la chaîne port-rail-route. En Côte-d'Ivoire, les difficultés de l'ancienne Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) ont conduit

en 1989 à son éclatement en deux sociétés, l'une ivoirienne, l'autre burkinabé, puis, à une privatisation de l'ensemble du réseau sous forme de partenariat public-privé. Ce contrat est entré en vigueur en 1995 pour une durée de 30 ans après la création de la Société internationale de transport par rail (SITARAIL). Chacun des deux États détient 15 % des parts, la majorité appartenant à Bolloré.

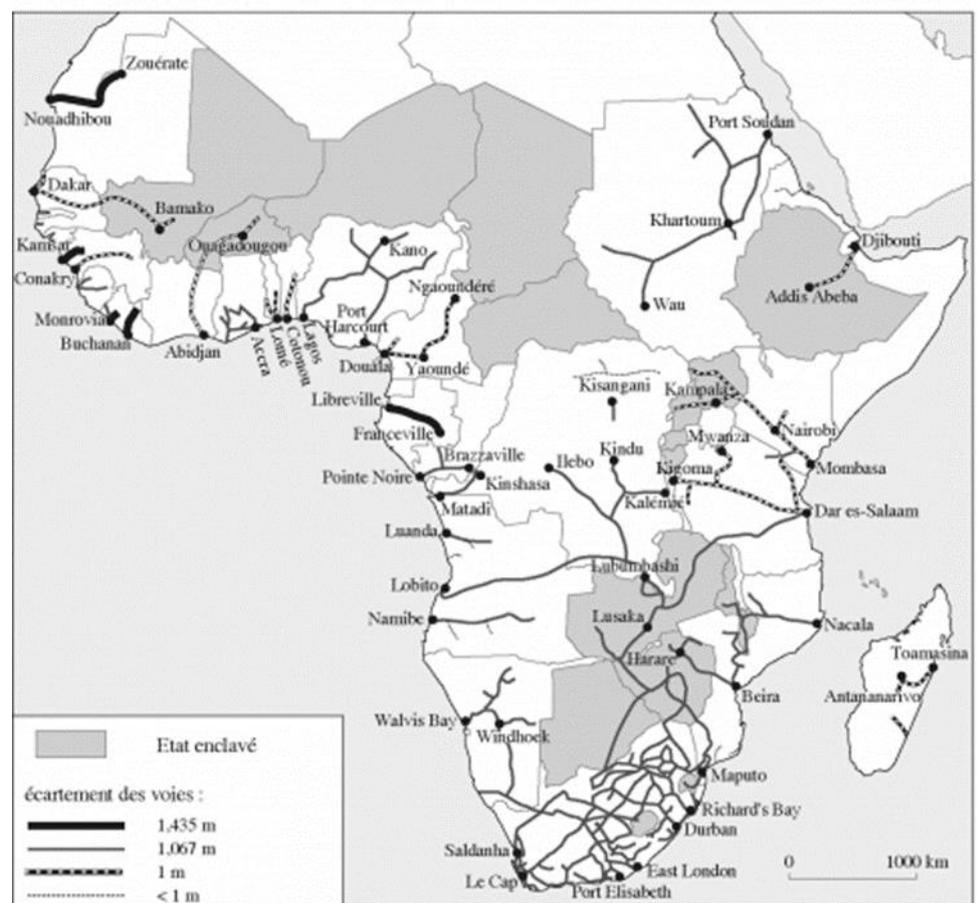
Au Cameroun, la privatisation qui s'est traduite par la substitution en 1999 de la Cameroon Railways Company (Camrail) de Bolloré à la Regiefecam mise en place en 1960, s'est accompagnée de la fermeture des petites lignes jugées "non utiles" pour concentrer les efforts d'assainissement sur le Transcamerounais. En conclusion de ce bref tour d'horizon, il apparaît clairement que la fonction de desserte des territoires qui fut une des raisons d'être de la création de lignes de chemin de fer est aujourd'hui battue en brèche par le transport routier, du moins dans le contexte technologique actuel. Le train ne conserve quelque avantage que pour le transport de marchandises, comme on peut voir, par exemple, dans les corridors de développement. En réalité, seule l'Afrique du sud possède un véritable réseau sous-régional dense et opérationnel, qui se prolonge par des appendices pénétrant l'ensemble de l'Afrique australe (Zimbabwe, Zambie, Katanga, Mozambique, Namibie).

L'intérêt du chemin de fer réside essentiellement dans son rôle irremplaçable pour le transport de produits miniers, y compris en Afrique du sud où les minerais et le charbon représentent plus de 90 % du fret marchandises. Les grands projets actuels sont tous liés à la croissance de l'économie minière : extension du Transgabonais ; construction d'un Transguinéen de 9 milliards USD destiné à l'exploitation du fer de Simandou ; réhabilitation du chemin de fer de Beira au Mozambique, préalable à l'extraction du charbon des mines de Moatize ; réhabilitation du chemin de fer de Benguela pour relancer l'économie katangaise, projet de mise en valeur du fer de la Falémé au Sénégal nécessitant la construction d'un chemin de fer vers un port atlantique, etc. Tous ces projets confirment la place dévolue à l'Afrique dans la mondialisation : fournir des matières premières aux pays du Nord et aux pays émergents. Ils renforcent l'extraversion macro-économique du continent qui exporte la plus-value hors du continent, par conséquent leur impact sur la création d'emploi moderne pour les jeunes diplômés reste limité et pousse à l'émigration. Le transport des passagers dépend désormais de la route ; le chemin de fer pouvant au mieux constituer un appoint, là où il n'y a pas de bonne route, par exemple dans la traversée du Mayombe où le Congo-Océan permet aux paysans d'expédier leurs bananes vers Pointe-Noire et Brazzaville.

Au train colonial qui joua dans le passé un rôle considérable dans la structuration des territoires, s'est substitué le train de l'économie mondialisée, élargissement de la dissymétrie fondamentale qui régit les relations entre l'Afrique et un Nord désormais grossi des pays émergents. Les voies ferrées minières ont assurément de l'avenir. Si elles s'intègrent à l'économie-monde, elles ne participent guère à l'industrialisation et à l'intégration africaine et n'ont pas vocation à constituer des réseaux interconnectés.

Le chemin de fer continue pourtant à faire rêver, tout comme au début du XX^e siècle, dans les grandes agglomérations de plus en plus asphyxiées par le transport routier, comme par exemple les lignes Dakar-Rufisque, ou Lagos-Ifaw. L'avenir des autres voies ferrées semble en revanche bien incertain. Les liaisons interurbaines résistent mal à la forte concurrence de la

Des réseaux ferroviaires fragmentés



route. L'utopie reste d'actualité ainsi qu'en témoignent l'exemple sud-africain, première puissance industrielle d'Afrique et les projets ferroviaires contenus dans l'agenda 2063 de l'UA. Le long terme donnera peut-être raison aux utopistes ; dans l'immédiat, toutefois, l'horizon du rail africain interconnecté reste bouché malgré la volonté exprimée par le NEPAD à travers son Plan de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA).

IV-LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES : Les dangers des Partenariats public privé et de la concurrence généralisée

Les ports négriers entre le XV^e et le XIX^e ont fini par devenir des musées après l'abolition de l'esclavage. Les prisons d'esclaves avec des portes de non-retour, n'étaient plus adaptées au transport de marchandises. La colonisation des terres africaines a nécessité des ports plus adaptés aux marchandises. Les wharfs ont été les premiers ports qui n'ont pas résistés aux incendies, aux tempêtes ou à l'accroissement du trafic. L'augmentation du volume des échanges, induit par le chemin de fer, a entraîné la modernisation des installations portuaires. Les infrastructures portuaires de fortune construites au début de la colonisation, ont été, au rythme du volume des échanges, remplacées par des infrastructures portuaires modernes avant les indépendances pour certains pays ou après pour d'autres.

Les emprunts publics ont permis la création de ces ports modernes et des compagnies de transport maritimes. La mauvaise gouvernance et la crise de la dette publique des années 1980 ont entraîné un changement de stratégie. Les petites compagnies nationales de transport maritime n'ont pas résisté face aux géants des mers. Le manque de ressources publiques a contribué à introduire le secteur privé dans le financement ou la gestion des infrastructures publiques selon des contrats de type PPP (Partenariat Public-Privé).

Ces contrats ont permis de moderniser les installations portuaires et l'extension du domaine portuaire. Mais le caractère monopolistique et l'absence de contrôle efficace des contrats créent plusieurs problèmes dont l'inflation, les déclarations unilatérales des recettes et des dépenses. La tendance des multinationales est donc de présenter des marges bénéficiaires faibles ou des déficits pour minimiser la part de revenu de l'Etat ou prolonger la durée des concessions.

La majorité des 38 ports que compte l'Afrique fait l'objet de contrats PPP et les compagnies maritimes africaines ont disparu pour laisser la place aux trois grands leaders mondiaux que sont Maersk, MSC et CMA-CGA.

La part du lion des contrats PPP portuaires et ferroviaires revient au géant français Bolloré à travers sa filiale Bolloré Africa Logistics (BAL) présent dans une trentaine de pays africains. La conteneurisation de plus en plus croissante des marchandises favorise le transport multimodal (port-rail-route-air). Le géant africain Bolloré combine les concessions des ports à conteneurs avec celles des chemins de fer. C'est le cas de la Côte d'Ivoire et du Cameroun. Dans ce dernier pays, l'autorité portuaire n'a pas renouvelé le contrat du port de Douala et opère sous forme de régie l'ancienne concession de Bolloré.

Avec un taux de croissance moyen de 5% l'an, l'attractivité pour les investisseurs des contrats de concession crée une lourde compétition entre les ports africains en lieu et place d'une complémentarité. Le risque est grand de voir à terme des investissements surdimensionnés ou inexploités pour certains pays.

Chaque pays désirant être un hub pour tous et le plus grand port, se lance dans de gros investissements.

La quasi absence de l'État et des investisseurs africains dans la gestion d'un secteur aussi stratégique que les ports, comporte plusieurs risques :

- Le risque sécuritaire : C'est par les ports que les canons de l'esclavage et de la colonisation ont transité. La crise de 2011 en Côte d'Ivoire confirme le risque.
- Le risque de compétitivité : le caractère monopolistique de ces contrats expose à une inflation permanente. Les coûts d'investissement sont souvent surévalués. Un changement de concept sans changer le contenu peut entraîner des surcoûts. Le train urbain d'Abidjan en changeant de dénomination pour devenir le métro d'Abidjan a vu son coût quadruplé.
- Le risque de transfert de fonds sans contrepartie et d'évasion fiscale : les facteurs de production étant externes, les revenus des facteurs sont librement rapatriés et l'absence de contrôle des recettes et des dépenses réelles entraîne des moins-values de recettes fiscales.
- Le risque de perpétuation de l'économie coloniale : les chaînes logistiques développées par les multinationales sont des tunnels entre l'Afrique et le reste du monde, avec comme but l'exportation

de matières premières et les revenus des facteurs de production et l'importation de produits finis. Les objectifs de développement intégré des infrastructures et des industries formulés par l'Union africaine à travers l'Agenda 2063 risquent d'être des vœux pieux.

L'annonce surprenante d'une offre d'achat de Bolloré Africa Logistics par MSC dont on ne connaît pas encore le contenu, pose quelques questions de fond qu'il est important de souligner :

6.5 milliards d'euros, tel est le montant de l'offre d'achat de MSC à Bolloré le 20 décembre 2021 pour l'acquisition de Bolloré Africa Logistics (BAL), le roi des ports et chemin de fer d'Afrique. Pour le moment l'on ignore le contenu et les contours d'acquisition de BAL sauf que MSC a **l'exclusivité** jusqu'au 31 mars 2022 et que cette valeur est « **net des intérêts minoritaires** ».

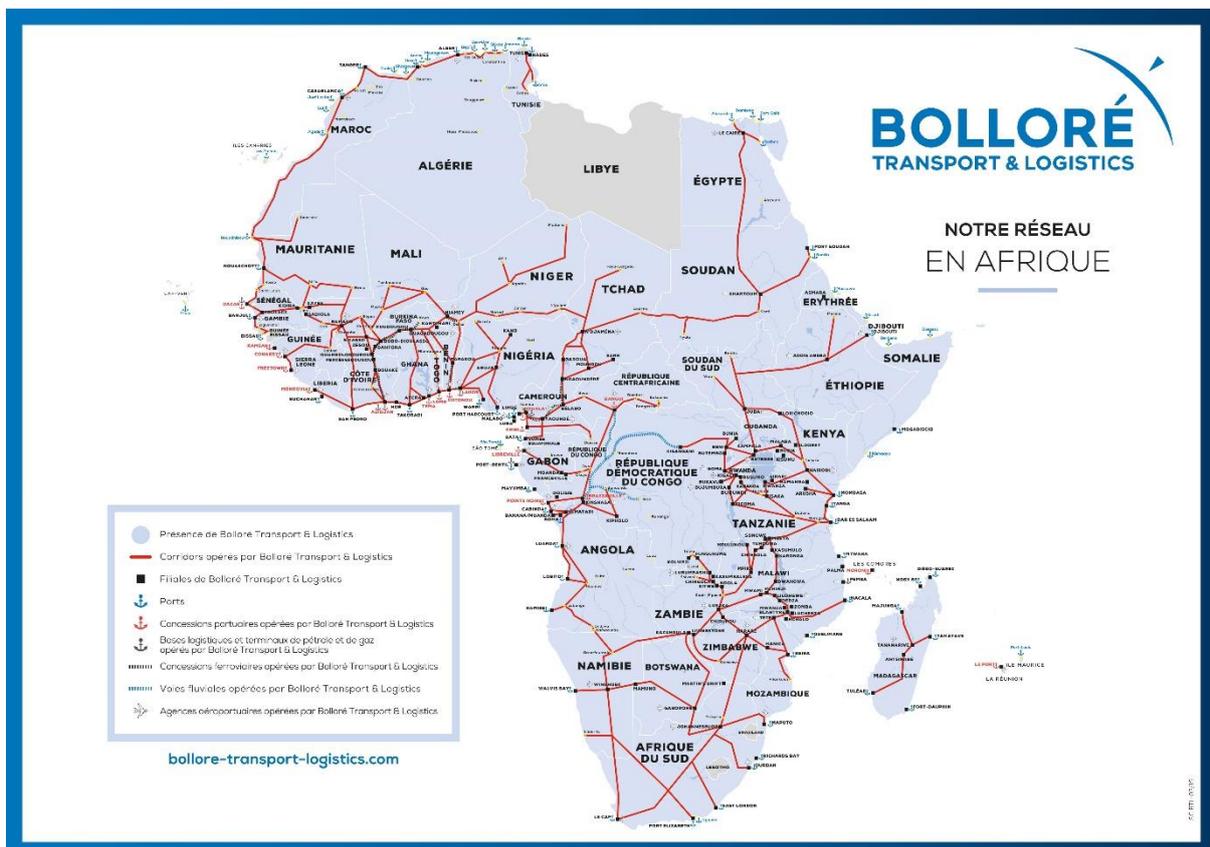
De quels intérêts minoritaires s'agit-il ? probablement de ceux des États africains ? Pourquoi l'exclusivité sans l'avis de ces « **intérêts minoritaires** » sur des secteurs aussi stratégiques que le port et le chemin de fer qui peuvent aussi bien transporter le médicament que des déchets toxiques ou des canons ?

Autant de questions en cette date d'annonce de l'offre en ce 20 décembre 2021, veille des fêtes de fin d'année où la vigilance n'est pas au rendez-vous. Hasard du calendrier ou tactique de passage en douceur ? Après ces tristes fêtes pour de nombreuses familles africaines, examinons de prêt le contour de l'offre à défaut d'avoir le contenu.

Les concessions font partis des accords de type PPP (Partenariat Public-Privé). C'est un partenariat pour lequel l'État fait appel à un opérateur privé pour faire un investissement en vue de réaliser un ouvrage ou d'exploiter un service public et l'État rembourse l'investissement sur le long terme en cédant au privé une partie des recettes publiques issues de l'exploitation du bien ou du service.

Plusieurs types de contrat PPP existent mais les plus courants pour les ports et chemins de fer sont :

1. Le BOT (Built, Operate, **Transfer**). Dans ce type de contrat, l'opérateur construit (Built) par ses propres moyens, exploite (Operate) pour récupérer son investissement et **transfert** (Transfer) selon un délai contractuel à l'État le bien public dans un état de service défini par le contrat. Ce type de contrat ne confère aucune propriété à l'investisseur et donc ne peut faire l'objet d'une vente quelconque des actifs.
2. Le BOOT (Built, Own, Operate, **Transfer**). Dans ce type de contrat, l'opérateur construit (Built) par ses propres moyens, détient un titre de propriété à durée limitée, généralement un bail (Own), exploite l'ouvrage pour récupérer son investissement (Operate) et **transfert (Transfer)** selon le délai contractuel à l'État. Pendant la période contractuelle l'opérateur ne peut garantir, céder en parti ou



en totalité son droit de propriété à un autre investisseur qu'avec l'accord préalable de l'État (confère art 9.2 ci-dessous de la concession du chemin de fer Abidjan-Ouaga).

3. Le BOO (Built, Own, Operate). Dans ce type de contrat l'investisseur accède à la pleine propriété de l'ouvrage ou du service pour toujours. C'est le cas des privatisations de bien et service de l'Etat.

Dans le cas des ports et chemin de fer, la majorité des États ont choisi la première formule, rarement la deuxième et presque jamais la troisième qui comporte des risques sur un secteur stratégique comme le port, porte d'entrée de tous les dangers.

Le terme **"transfert"** à l'État qui détient dans ce genre de contrat **un intérêt minoritaire au départ**, devient **majoritaire** en fin de contrat et **accède à la pleine propriété**. C'est la finalité de l'opération PPP.

A titre d'exemple, le contrat PPP du chemin de fer Abidjan-Niger a été signé en 1994 par la Côte d'Ivoire avec Bolloré pour une durée de 15 ans et prolongée à 30 ans, le PPP du terminal à conteneur du Port d'Abidjan (TC1) a été signé avec Bolloré en 2004 pour une durée de 30 ans, celui de Douala en 2015 pour une durée de 15 ans (ce dernier vient de retourner à l'État) et celui de la Guinée en 2011 pour 25 ans.

Le succès des premiers PPP engendre une inflation de PPP ces dernières années. Les projets PPP portuaires sont annoncés dans tous les pays chacun voulant être le plus grand. Le Nigeria annonce la création du plus grand port de l'Afrique de l'Ouest, le port de Lekki avec un investissement de 1.5 milliards USD pour 45 ans. Ce projet abritera dans sa zone industrielle, la plus grande raffinerie de pétrole d'Afrique de l'Ouest de 15 milliards USD entièrement financée par DANGOTE. Le Sénégal annonce la construction du plus grand port d'Afrique de l'Ouest, le port de Ndayane et annonce la création d'un autre port, celui de Sindou pour 1 milliard USD en PPP sur une durée de 25 ans avec une zone industrielle sur 500 ha entièrement financée par un privé Sénégalais. Le leader actuel de l'Afrique de l'Ouest, le port d'Abidjan qui ne veut pas se laisser distancer, annonce la création du deuxième terminal à conteneur (TC2) pour rester le plus grand port de l'Afrique de l'Ouest. De nouveaux challengers, le Ghana, le Togo et le Benin veulent aussi être les plus grands. A terme tous les ports de l'Afrique de l'Ouest seront premiers *ex aequo* en capacité et dernier *ex aequo* en efficacité à défaut d'une vision globale et intégrée des infrastructures de transport.

En effet, le client final des conteneurs qui débarquent ou embarquent ne se trouve pas sur le port mais dans le quartier voisin, la ville voisine ou le pays voisin. L'absence de chemins de fer, de routes viables et d'autoroutes, combinée aux tracasseries policières où chaque policier se transforme en autorité portuaire sur la route à chaque entrée et sortie d'un quartier ou d'une ville, donnent un spectacle désolant. Chaque entrée et sortie d'un quartier, d'une ville ou d'un pays est un "port sec" dans lequel la route remplace le quai avec des embouteillages d'une monstruosité inégalée.

La conséquence immédiate est qu'il est plus rapide et moins coûteux pour un conteneur de quitter Shanghai pour un port africain que du port à la ville ou au pays voisin. Or, il suffit, dans une vision panafricaniste, de sacrifier cette course vers la première place pour se donner les moyens d'un réseau de ports, de chemins de fer et d'autoroutes interconnectés pour rendre efficace le système de transport de biens et de personnes.

L'offre d'achat de MSC à Bolloré ne peut donc écarter **"des intérêts minoritaires"** qui ne sont pas si **minoritaires** que ça car selon la nature du contrat, les biens acquis sont assimilables à des biens communs à l'instar du régime de communauté de bien dans un mariage. Dans ces conditions, aucune vente ni cession de droit de propriété ne peuvent s'effectuer en dehors du consentement des États signataires et sans une juste répartition des revenus de la vente.

A titre d'exemple l'article 9.2 de la concession du chemin de fer Abidjan-Burkina Faso dispose que :

« Le concessionnaire doit gérer et exploiter lui-même le service concédé conformément à la convention de concession. Le concessionnaire ne peut, à peine de déchéance, céder partiellement ou totalement la concession ou se substituer un tiers sans l'accord préalable de l'autorité concédante, pour l'exercice partiel ou total des attributions ou des compétences qui lui incombent au titre du service concédé »

Ce mariage a durée déterminée court donc vers sa fin pour certains contrats. C'est donc au moment où les États africains se préparent à récupérer leur bien pour établir un nouveau partenariat à l'instar du Cameroun qui a récupéré son port de Douala dont la concession est arrivée à terme en 2019, qu'un autre opérateur non sélectionné par les États, viendra se présenter pour un **"mariage forcé"** à durée inconnue. Il exigera certainement de nouveaux contrats avec les États à la hauteur du prix de vente pour récupérer sa mise. Après 15 ou 30 ans de formation comme le recommande tous les contrats, ils auront le courage de justifier que les Africains ont encore besoin d'apprendre à gérer...

En tout état de cause, les États africains ont l'occasion unique pour faire une offre alternative concertée qui introduit le secteur privé africain dans l'acquisition après un audit sérieux. Cette acquisition peut s'accompagner d'un nouveau programme d'investissement dans les ports et infrastructures de transport en

Afrique. Cette expérience répondra au besoin d'optimisation des investissements et d'interconnexion des ports et transports en Afrique et de conquérir progressivement une souveraineté collective dans les secteurs stratégiques comme le port et les infrastructures de transport.

Ainsi, les hommes d'affaires réussiront là où les politiciens peinent à réussir : la fédération du continent. Le programme d'investissement qui accompagnera cette offre alternative doit s'appuyer sur le PIDA (Programme des Infrastructures pour le Développement de l'Afrique) de l'Union africaine qui invite à l'interconnexion des infrastructures de transport. Le pilotage pour le bouclage du nouveau partenariat peut être délégué à une des agences de développement de l'Union africaine (CEA, NEPAD, AFRICA 50). Ainsi le désir d'interconnexion et de fédération des ports et des chemins de fer ne sera plus une utopie mais un rêve réalisable. Les zones économiques qui accompagnent les nouvelles générations de ports ne produiront donc pas les mêmes choses mais coordonneront leurs investissements pour produire ce que l'Afrique a l'habitude d'importer et transformer ce qu'elle exporte en privilégiant le commerce intracontinental avec un marché africain booster par la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECAF) et la maîtrise des infrastructures maritimes et terrestres.

CONCLUSION : PASSAGE DE L'UTOPIE A LA RÉALITÉ

Le développement de la civilisation dans l'antiquité a été un don des fleuves. Le développement de la civilisation Européenne a été un don des océans. Ce parcours dans le temps et dans l'espace du continent met en évidence une réalité. La chaîne logistique des ports et transports ferroviaires sont des tunnels qui consacrent l'économie coloniale. La logique constatée dans ces deux secteurs est presque identique aux autres facteurs de développement (télécommunication, énergie, finance, monnaie, banque, assurance etc.). La volonté d'émergence des pays africains est ainsi contrariée.

De même qu'à l'époque coloniale le chemin de fer et les ports ont précédé le développement de l'économie coloniale, l'industrialisation de l'Afrique dont la conséquence est l'échange de matières premières et de produits finis entre les capitales économiques africaines, n'est possible que si la fédération des ports et chemins de fer précède le développement industriel et l'impulse.

Les villes ayant des ports maritimes sont devenues des zones de groupement des produits marchands du pays ou de quelques pays enclavés. Dans ces villes portuaires se développe l'import-export avec le reste du monde. On y constate un manque flagrant d'industrie de transformation des produits primaires ou de substitution, hormis des zones de développement d'embryons d'industries dont les produits sont destinés au marché intérieur avec une faible possibilité d'expansion sous-régionale voire continentale. Les villes portuaires restent donc essentiellement des villes d'import-export.

Le réseau intégré des ports et chemins de fer est en même temps un couloir de développement de zones industrielles ayant pour marché le continent. Le développement des zones industrielles, du réseau de télécommunication et du réseau d'énergie le long des chemins de fer, permettra de disposer des services nécessaires à l'intégration des économies.

Des universités, des laboratoires, des écoles et des hôpitaux d'excellence, spécialisés et complémentaires peuvent se développer le long des couloirs de chemin de fer.

Tels peuvent être les objectifs stratégiques des infrastructures au service du développement du continent.
« Donner moi un point d'appui et je soulèverai le monde » disait Socrate. Une offre alternative à l'offre de MSC à Bolloré constitue ce point d'appui. Le chemin de la souveraineté économique du continent passe par les chemins maritimes et ferroviaires.

ANNEXE :

LE PROJET DE RESEAU INTERCONNECTE DE CHEMIN DE FER

