

Crans Montana Forum : le développement portuaire africain passe par une coopération régionale

Lors de la session plénière du Club des ports du Crans Montana Forum, qui s'est déroulée à Dakhla le 20 mars, les intervenants ont mis l'accent sur la nécessité de disposer d'infrastructures de transport fiables pour pouvoir assurer leur développement.

C'est à bord du *Rhapsody*, navire de GNV, qui a relié Dakhla à Casablanca, que s'est déroulée la session plénière du **Club des ports du Crans Montana Forum** le 20 mars 2016, sur l'économie portuaire en Afrique. "La faiblesse de la connectivité de nos ports se reporte sur la capacité des pays africains à participer au commerce international", a commencé par déclarer **Adamou Saley Abdourahmane, secrétaire général de l'Union des conseils des chargeurs africains.**

Trois défis

Un port doit relever trois défis, a expliqué **Arno Loland, président d'Arlo Maritime.** Il s'agit de la desserte de la zone de chalandise, le meilleur équilibre possible entre les importations et les exportations, et des coûts d'escale abordables. Pour répondre à ces trois défis, chaque pays doit analyser sa position dans un paysage équilibré.

"Rien ne sert de disposer d'éléphants si vous n'avez pas de gazelles", a continué Arno Loland, expliquant en cela que les grands ports ont besoin de plus petits pour se développer. Et Gabriel Tchango, ministre des Eaux et Forêts du Gabon, a appuyé dans ce sens.

"L'Afrique a hérité d'outils portuaires parfois en déshérence. Le problème n'est pas circonscrit à un pays africain mais il est global sur le continent. Si l'Afrique veut une économie portuaire forte, il est nécessaire de mettre en place une coopération interportuaire."

"Le transport multimodal est une nécessité pour tous nos pays"

Elle passe par des discussions au plan international mais aussi par des liaisons entre les différents pays du continent. "Le transport multimodal est une nécessité pour tous nos pays, a déclaré **Fatoumata Cissé, directrice générale de la Société navale guinéenne.** L'intermodalité, nous en sommes conscients, mais nous souffrons d'un trop grand nombre d'intermédiaires et d'un réseau terrestre délabré."

Le constat en Guinée Conakry est partagé par de nombreux pays. **Ambroise Germain Banas, président du conseil d'administration de l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag),** a appuyé cette réflexion. "L'ambition portuaire voulue par le président de la république du Gabon, Ali Bongo, comprend avant tout la liaison ferroviaire de la capitale, Libreville, avec les chefs-lieux de province." Parce que les différents réseaux terrestres africains souffrent.

Dans certaines places africaines, l'intermodalité existe et fonctionne

Pourtant, dans certaines places africaines, l'intermodalité existe et fonctionne. La représentante du directeur général du Port autonome de Dakar l'a démontré. La liaison avec le Mali se réalise en deux jours par voie routière et en 15 jours par voie ferroviaire. La mise en place d'entrepôts dédiés aux trafics avec le Mali à Dakar présente des avantages.

"Dakar est aussi relié avec le Burkina Faso, même si la sortie portuaire naturelle de ce pays est plus au sud, avec Abidjan ou Lomé", a continué une représentante de la direction commerciale du Port autonome. Au Maroc, le chemin de fer est devenu une part entière du réseau des transports terrestres. "Bon an mal an, nous réalisons 13 Mt annuelles sur notre réseau", a indiqué **Rachidi Alaoui Aziz.**

L'ONCF, Office national des chemins de fer du Maroc, apporte aux ports des liaisons avec les plates-formes intérieures. Déjà, une liaison avec celle de Casablanca est effective et d'autres liaisons avec Marrakech et Fes le seront avec Tanger Med. (...)