

LE SYSTEME PORTUAIRE SUD-AFRICAIN A L'AUBE DU XXI^e SIECLE

Professeur Jacques CHARLIER

Le temps de l'apartheid étant révolu, l'Afrique du Sud attire depuis quelque temps une attention soutenue. La présente contribution vise à en présenter le système portuaire dans ses différentes dimensions: équipement et fonctions des ports, relations d'arrière-pays national et international de ceux-ci. Depuis l'accession de la Namibie à l'indépendance et la rétrocession à celle-ci de l'enclave de Walvis Bay, l'appareil portuaire sud-africain s'articule sur sept établissements d'une importance très inégale qui, globalement, ont généré un trafic total de 153,2 Mt en 1994. D'est en ouest, ceux-ci sont Richards Bay (69 Mt) et Durban (41,8 Mt) dans la province du Kwazulu-Natal, East London (3,2 Mt) et Port Elizabeth (4,9 Mt) dans celle du Cap Oriental, Mossel Bay (1,2 Mt), Cape Town (9,8 Mt) et Saldanha Bay (23,3 Mt) dans celle du Cap Occidental.

1. VUE D'ENSEMBLE

Au plan de la gestion, tous ces ports relèvent de Portnet, organisme national autonome filiale de Transnet, société anonyme au capital intégralement public créée en 1990 et contrôlant la majeure partie du secteur sud-africain des transports. Ses autres composantes sont la compagnie aérienne South African Airways, la société des chemins de fer Spoornet, l'entreprise de transport routier Autonet, la société de petits colis PX et la compagnie des oléoducs Petronet. Récemment, Portnet a été divisé en deux entités, l'une domaniale et administrative (Portnet au sens strict), l'autre opérationnelle (Port Operations), mettant ainsi fin à certains conflits d'intérêt. En effet, le secteur public était auparavant juge et partie sur la scène portuaire, face à divers opérateurs privés qui, en gros, contrôlent 50 % du trafic non pétrolier. Le plus puissant d'entre eux est le groupe Rennies, présent dans les quatre principaux ports du pays et qui vient de s'implanter à Maputo, au Mozambique, par où transite une fraction du trafic de la partie septentrionale de l'Afrique du Sud.

A ces quelques centaines de milliers de tonnes près (mais autrefois ce flux était bien plus important), l'Afrique du Sud est très autarcique au plan portuaire, avec un total de 147 Mt importées ou exportées en 1994 via ses ports. Outre un modeste cabotage national (2,4 Mt), ceux-ci ont également une lucrative fonction de transit international, terrestre (0,9 Mt) ou en transbordement mer-mer (3 Mt), sur laquelle on reviendra au point 1.3. Auparavant, il convient de préciser au point 1.1 les grands traits de l'évolution récente des trafics, puis la structure de ceux-ci, qui sera détaillée au point 1.2. Après la problématique particulière du transit, trois couples de ports seront ensuite plus particulièrement présentés aux points 2 (Durban et Richards Bay), 3 (Cape Town et Saldanha Bay) et 4 (Port Elizabeth et East London), tant au niveau de leurs fonctions et leurs équipements que de leurs perspectives de développement.

1.1. L'évolution récente des trafics

Le tableau 1 montre que l'activité globale des ports sud-africains a assez bien fluctué entre 1986 et 1992, avant de connaître une importante progression en 1993 et en 1994. Les chiffres globaux qui y apparaissent sont, à notre connaissance, publiés à l'étranger pour la première fois et ils devraient donc quelque peu surprendre par leur ampleur.

Auparavant, seules étaient rendues publiques les données relatives au trafic non pétrolier, qui sont reprises au tableau 3, où il est fait état d'un total général hors hydrocarbures de 128,9 Mt. Depuis 1994, les trafics de pétrole brut et de raffinés ne sont plus classifiés pour des raisons de sécurité nationale et, grâce à l'aimable collaboration de Portnet, nous avons pu reconstituer leur évolution pour la période 1986-1994 au tableau 2. Pour la dernière année connue, celui-ci montre qu'il faut ajouter 24,3 Mt d'hydrocarbures au chiffre précédent pour obtenir le total général national de 153,2 Mt évoqué ci-dessus.

Il apparaît que l'évolution plutôt heurtée de ce dernier résulte principalement des à-coups observés pour le trafic pétrolier, qui se situe généralement entre 20 et 25 Mt par an, mais a connu deux pointes, l'une particulièrement forte en 1986 (37,5 Mt), l'autre moins marquée en 1993 (29 Mt). En excluant les hydrocarbures, on voit que la progression des autres produits, c'est-à-dire les autres vracs (principalement solides, mais aussi liquides avec quelques flux chimiques) et les marchandises générales (conteneurisées ou non), fut très soutenue, de 90,1 Mt en 1987 aux 128,9 Mt précitées en 1994 (+ 43,1 %).

Au plan énergétique, l'Afrique du Sud a fortement développé son potentiel hydro-électrique et thermique, en s'appuyant sur de nombreux barrages et, surtout, sur sa considérable production charbonnière, dont seule une partie est exportée. Outre une centrale nucléaire, il s'y ajoute, à Sasolburg et Secunda, les seules installations rentables au plan mondial de conversion du charbon en carburants synthétiques qui, au temps du boycott international, ont permis de limiter la dépendance du pays vis-à-vis du pétrole d'outre-mer. Cependant, celui-ci a toujours été nécessaire pour rencontrer les besoins, mais les importations correspondantes, dont certaines se faisaient en dehors des circuits commerciaux officiels, ont longtemps été considérées comme confidentielles. Des quatre raffineries du pays, trois sont situées dans un port (Durban pour deux d'entre elles et Cape Town pour la troisième, la quatrième étant à Secunda), alors qu'un dépôt pétrolier stratégique a par ailleurs été réalisé dans l'un des deux ports en eau profonde dont le pays s'est doté récemment, le port minéralier de Saldanha Bay (alors que Richards Bay a une vocation charbonnière).

A ces importations de pétrole brut d'un volume non précisé (mais qui hors variations des stocks, particulièrement sensibles dans le cas de Saldanha Bay, peut être aisément mis en correspondance avec la capacité nationale annuelle de raffinage de 21,7 Mt) s'ajoutent divers trafics de raffinés, notamment en cabotage de redistribution vers les ports non pourvus de raffineries, Richards Bay, East London et Port Elizabeth. Depuis 1993, il faut aussi tenir compte des expéditions (1,2 Mt en 1994) depuis le port secondaire de Mossel Bay, à proximité duquel a été construite une installation de conversion du gaz naturel du gisement off-shore Mossgas, à quelques dizaines de kilomètres au large de la côte sud-africaine. A celles-ci près, l'activité commerciale de ce port est insignifiante (23 000 t en 1994), alors que sa fonction halieutique est très développée.

Tableau 1 - Evolution récente du trafic total des ports sud-africains (000 t)

	Richards Bay	Durban -	East London	Port Elizabeth	Mossel Bay	Cape Town	Saldanha Bay	Total général
1986	47 563	50 785	2 544	6 005	286	5 922	17 125	130 230
1987	47 078	44 346	2 498	4 307	280	5 857	12 323	116 689
1988	52 911	39 498	1 466	6 097	277	6 103	13 786	120 138
1989	55 753	43 796	3 836	6 181	287	6 104	20 408	136 365
1990	52 582	38 365	2 540	5 286	429	7 112	25 007	131 321
1991	56 743	39 579	1 573	4 676	316	7 031	19 711	129 629
1992	60 564	41 191	2 207	5 100	294	7 823	20 560	137 739
1993	66 095	46 596	1 592	4 685	1 039	7 271	24 413	151 691
1994	68 980	41 808	3 233	4 861	1 221	9 771	23 351	153 225

Source: Portnet (Johannesburg)

Tableau 2 - Evolution récente du trafic des hydrocarbures des ports sud-africains (000 t)

	Richards Bay	Durban -	East London	Port Elizabeth	Mossel Bay	Cape Town	Saldanha Bay	Sous- total
1986	75	26 240	696	729	219	1 337	8 170	37 466
1987	123	20 148	577	742	261	1 515	3 236	26 602
1988	136	15 616	646	887	259	1 514	1 797	20 855
1989	171	17 805	741	804	262	1 482	4 450	25 715
1990	155	12 529	645	885	319	1 836	7 465	23 834
1991	148	14 935	818	712	288	1 604	3 970	22 475
1992	287	14 336	745	861	280	1 732	5 067	23 308
1993	255	20 503	697	808	1 007	992	4 788	29 050
1994	245	15 719	690	806	1 198	2 464	3 238	24 360

Source: Portnet (Johannesburg)

Tableau 3 - Evolution récente du trafic non pétrolier des ports sud-africains (000 t)

	Richards Bay	Durban -	East London	Port Elizabeth	Mossel Bay	Cape Town	Saldanha Bay	Sous- total
1986	47 488	24 545	1 848	5 276	67	4 585	8 955	92 764
1987	46 955	24 198	1 921	3 565	19	4 342	9 087	90 087
1988	52 775	23 882	820	5 210	18	4 589	11 989	99 283
1989	55 582	25 991	3 095	5 377	25	4 622	15 958	110 650
1990	52 427	25 836	1 895	4 401	110	5 276	17 542	107 487
1991	56 595	24 644	755	3 964	27	5 427	15 741	107 153
1992	60 277	26 855	1 462	4 239	14	6 091	15 493	114 431
1993	65 840	26 093	895	3 877	32	6 279	19 625	122 641
1994	68 735	26 089	2 543	4 055	23	7 307	20 113	128 865

Source: Portnet (Johannesburg)

1.2. Des fonctions variées

Ainsi qu'il apparaît au tableau 4, le relief et la part relative des différentes catégories de trafic varient très fortement d'un établissement sud-africain à l'autre. Quantitativement, Richards Bay vient au premier rang national (69 Mt en 1994, comme indiqué plus haut), mais il s'agit principalement d'un port exportateur de charbon (54 Mt, soit 78,3 % du total); de même, le troisième classé, Saldanha Bay (23,3 Mt) est surtout un port expéditeur de minerai de fer (20 Mt, soit 85,5 %) et, ainsi que souligné au paragraphe précédent, Mossel Bay doit désormais quasiment tout son trafic aux produits pétroliers tirés du gaz naturel converti dans la nouvelle usine locale. Par contre, les quatre autres établissements du pays, qui sont également les plus anciens (cf. les points 4, 5 et 6), sont davantage plurifonctionnels.

Le principal d'entre eux est Durban, dont la récente baisse de régime semblant ressortir du tableau 1 est essentiellement à imputer aux hydrocarbures; force est cependant de constater que les trafics non pétroliers y plafonnent depuis une dizaine d'années, en raison de l'essor de Richards Bay qui a capté une partie des autres vracs et semi-vracs passant auparavant par Durban. Qualitativement, le profil fonctionnel de ce port est cependant excellent, avec un bon équilibre entre les vracs (21,9 Mt en 1994, dont 15,7 Mt de produits pétroliers et 6,2 Mt d'autres vracs) et les diverses (19,9 Mt). Parmi celles-ci, les conteneurs sont sur le devant de la scène (10,8 Mt), mais le relief des autres marchandises générales demeure considérable (9,1 Mt); au niveau européen, il y a assurément là une analogie frappante avec Anvers !

Les trois autres établissements plurifonctionnels sud-africains sont moins éminents au plan national, mais leur importance régionale ne doit pas être sous-estimée. Historiquement, Cape Town a longtemps fait jeu égal avec Durban, mais n'est désormais plus qu'un port moyen pâtissant quelque peu de son éloignement relatif du cœur économique du pays. Toutefois, son profil fonctionnel est encore plus favorable que celui de Durban, avec 2,9 Mt de vracs en 1994 (dont 2,5 Mt d'hydrocarbures et 0,4 Mt d'autres vracs) et 6,9 Mt de diverses, au sein desquelles la quote-part des conteneurs est encore plus affirmée (4,1 Mt contre 2,8 Mt d'autres marchandises générales). Pour leur part, Port Elizabeth (2,1 Mt de vracs et 2,8 Mt de diverses) et, plus encore, East London (2,6 Mt de vracs et 0,6 Mt de diverses) souffrent d'être situés dans la partie la moins dynamique du pays et ce bipôle, dont les atouts seront cependant précisés plus loin, apparaît nettement en retrait des deux autres, Durban et Richards Bay au nord, Cape Town et Saldanha Bay à l'ouest.

La conteneurisation a fait son apparition sur la scène sud-africaine dès le milieu des années soixante-dix (impulsant par ricochet, on s'en souviendra, l'essor de Zeebrugge dans ce domaine, après que le consortium SAECS y a fixé sa tête de pont belge). De près de 600 000 EVP en 1986, son niveau est passé à près de 1,1 million de boîtes équivalentes de vingt pieds en 1994. Le tableau 5 montre que Durban en a accaparé près des deux tiers (724 199 sur 1 099 343) et que East London ainsi que Richards Bay n'ont pas de rôle significatif dans ce domaine (avec respectivement 22723 EVP et 5428 EVP en 1994), celui de Cape Town (231369 EVP) et même, quoique coincé entre un marteau et une enclume, de Port Elizabeth (115624 EVP) ne peut par contre être passé sous silence.

Tableau 4 - Structures de trafic comparées des ports sud-africains en 1994 (000 t)

	Richards Bay	Durban	East London	Port Elizabeth	Mossel Bay	Cape Town	Saldanha Bay	Total général
<i>March. en vrac</i>	65 427	21 867	2 603	2 104	1 198	2 879	23 204	119 282
Hydrocarbures	245	15 719	690	806	1198	2 464	3 238	24 360
Autres vrac	65 182	6 148	1 913	1 298	-	415	19 966	94 922
<i>March. générales</i>	3 553	19 941	630	2 757	23	6 892	147	33 943
Conteneurs	72	10 813	476	2 025	-	4 091	-	17 477
Autres diverses	3 481	9 128	154	732	23	2 801	147	16 466
Trafic total	68 980	41 808	3 233	4 861	1 221	9 771	23 351	153 225
Dont import/export	68 782	38 376	3 104	3 746	1 221	8 396	23 351	146 976
Dont transit terrestre	-	747	69	3	-	48	-	867
Dont transbordement	-	1 604	2	724	-	662	-	2 992
Dont cabotage national	198	1 081	58	388	-	665	<<	2 390

Source: Portnet (Johannesburg)

Tableau 5 - Structures du trafic conteneurisé des ports sud-africains en 1994 (EVP)

	Richards Bay	Durban	East London	Port Elizabeth	Cape Town	Total général
<i>Entrée</i>	1 374	355 525	16 738	58 617	120 462	552 716
Pleins	908	315 793	16 295	53 523	90 760	477 279
Vides	466	39 732	443	5 094	29 702	75 437
<i>Sortie</i>	4 054	368 674	5 985	57 007	110 907	546 627
Pleins	3 415	292 401	4 576	40 063	90 711	431 166
Vides	639	76 273	1 409	16 944	20 196	115 461
Total	5 428	724 199	22 723	115 624	231 369	1 099 343
Pleins	4 323	608 194	20 871	93 586	181 471	908 445
Vides	1 105	116 005	1 852	22 038	49 898	190 898

Source: Portnet (Johannesburg)

Pour apprécier l'importance relative réelle des ports nationaux, il paraît intéressant de pondérer les différents trafics détaillés au tableau 4 selon la fourchette classique allant de 1 pour les diverses à 6 pour les vracs solides et à 12 pour les hydrocarbures; cependant, parce que les conteneurs ne sont pas aussi lucratifs pour les ports que les autres marchandises générales, on introduira une catégorie intermédiaire pour lesdits conteneurs auxquels on propose de donner un facteur diviseur de 3, pour obtenir finalement des *tonnes équivalentes conventionnelles* (tec dans la suite). Selon une telle approche, certes imparfaite, le classement révisé des ports sud-africains s'établit comme suit pour l'année 1994, par ordre décroissant d'éminence et en comparant leur quote-part dans le total national de 40 141 000 tec à leur pourcentage du trafic global non pondéré:

- 15 067 000 tec pour Durban (37,5 % contre 27,3 %),
- 14 389 000 tec pour Richards Bay (35,9 % contre 45 %),
- 4 439 000 tec pour Cape Town (11,1 % contre 6,4 %),
- 3 744 000 tec pour Saldanha Bay (9,3 % contre 15,2 %),
- 1 690 000 tec pour Port Elizabeth (4,2 % contre 3,2 %),
- 689 000 tec pour East London (1,7 % contre 2,1),
- 123 000 tec pour Mossel Bay (0,3 % contre 0,8 %).

Régionalement, le poids des différents groupes de ports ne varie guère (73,4 % contre 72,3 % pour le bipôle Durban-Richards Bay, 20,4 % contre 21,6 % pour le bipôle Cape Town-Saldanha Bay et 6,2 % contre 6,1 % pour les trois établissements intermédiaires. Cependant, les rapports réels de force internes au sein des deux couples portuaires du Kwazulu-Natal et du Cap Occidental sont mieux restitués de la sorte, le port vraquier qui domine en apparence s'effaçant devant le port plurifonctionnel qui est en fait sur le devant de la scène dans chaque sous-système; de même, dans la province du Cap Oriental, Port Elizabeth s'affirme mieux ainsi face à East London.

1.3. Le relief variable du transit

Le transit international est une activité complémentaire des ports sud-africains en apparence plutôt marginale, avec 867 000 t en 1994 en transit terrestre (cf. le tableau 4 supra) et 2 992 000 t en transit mer-mer (pour des opérations sous-régionales de *feeder*, mais aussi en correspondance entre lignes océaniques, formule notamment développée à Durban par MSC). Cependant, il s'agit quasi exclusivement de marchandises générales (conteneurisées ou conventionnelles dans le premier cas, principalement conteneurisées dans le second), de sorte que l'impact global de cette fonction est plus élevé qu'il n'y paraît et que les responsables portuaires sud-africains y accordent une attention toute particulière.

Le tableau 6 montre que le transit terrestre concerne pour moitié le Zimbabwe (441 000 t, en concurrence avec les ports de Maputo et Beira au Mozambique) et que ce flux, dont une fraction importante est acheminée par chemin de fer, passe exclusivement par Durban. A lui seul, ce port concentre les sept huitièmes du transit terrestre des ports sud-africains, avec un total de 747 000 t en 1994, dont aussi 121 000 t vers et depuis le Malawi et 92 000 t vers et depuis le Swaziland. Les trois autres établissements concernés, East London (69 000 t), Cape Town (48 000 t) et Port Elizabeth (3000 t) n'ont par contre qu'un rôle très secondaire dans ce domaine, alors que celui des deux ports vraciers de Richards Bay et Saldanha Bay est présentement nul (mais celui du premier pourrait devenir important, vu sa position géographique).

Tableau 6 - Transit terrestre (hors hydrocarbures) dans les ports sud-africains en 1994 (000 t)

	Lesotho	Swaziland	Botswana	Zimbabwe	Malawi	Zambie	Autres	Total
<i>Entrée</i>	29	4	16	171	7	3	35	265
Durban	6	4	16	171	7	3	26	233
East London	23	0	0	0	0	0	6	29
Port Elizabeth	0	0	0	0	0	0	1	1
Cape Town	0	0	0	0	0	0	2	2
<i>Sortie</i>	12	88	27	270	114	28	63	602
Durban	12	88	27	270	114	1	2	514
East London	0	0	0	0	0	27	13	40
Port Elizabeth	0	0	0	0	0	0	2	2
Cape Town	0	0	0	0	0	0	46	46
Total	41	92	43	441	121	31	98	867
Durban	18	92	43	441	121	4	28	747
East London	23	0	0	0	0	27	19	69
Port Elizabeth	0	0	0	0	0	0	3	3
Cape Town	0	0	0	0	0	0	48	48

Source: Portnet (Johannesburg)

Tableau 7 - Structures directionnelles comparées du trafic des ports de Durban et de Richards Bay en 1994 (000 t)

	Durban			Richards Bay		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<i>March. en vrac</i>	15 625	6 242	21 867	2 445	62 982	65 427
Hydrocarbures	13 655	2 064	15 719	245	-	245
Autres vrac	1 970	4 178	6 148	2 200	62 982	65 182
<i>March. générales</i>	8 748	11 193	19 941	147	3 406	3 553
Conteneurs	5 613	5 200	10 813	8	64	72
Autres diverses	3 135	5 993	9 128	139	3 342	3 481
Trafic total	24 373	17 435	41 808	2 592	66 388	68 980
Dont import/export	22 737	15 639	38 376	2 592	66 190	68 782
Dont transit terrestre	233	514	747	-	-	-
Dont transbordement*	802	802	1 604	-	-	-
Dont cabotage national	601	480	1 081	<<	198	198

Source: Portnet (Johannesburg) (*) En double compte

Il l'est tout autant en ce qui concerne le transit mer-mer, dont les 2 992 000 t mentionnées plus haut correspondent en réalité à 1 496 000 t prises par nous en double compte statistique (contrairement à la pratique de Portnet qui, à l'opposé de ce que nous ferons aussi aux tableaux 7, 8 et 9 infra, ne les impute ni aux entrées, ni aux sorties, mais à une rubrique distincte comptée une seule fois, ce qui conduit de sa part à sous-estimer l'activité portuaire réelle des établissements concernés). Dans ce cas aussi, Durban est sur le devant de la scène nationale, avec deux fois 802 000 t en 1994, soit 1 604 000 t en double compte, dont 1 503 000 t en conteneurs, soit 13,9 % du trafic conteneurisé du port cette année-là. Dans le cas de Port Elizabeth et de Cape Town, cette forme particulière de trafic s'élevait respectivement, toujours en double compte, à 724 000 t et 665 000 t, dont 722 000 t et 535 000 t en conteneurs.

A ce transit international mer-mer de conteneurs s'ajoutait encore une fraction du cabotage national de boîtes qui, flux en *feeder* et purement nationaux confondus, a porté sur un total de 660 000 t pour cette même année 1994 (ici aussi avec prise en double compte des 330 000 t réellement concernées, mais cette fois dans des ports différents). Ce trafic conteneurisé domestique se répartissait entre Durban (336 000 t au total), Cape Town (238 000 t), Port Elizabeth (50 000 t) et East London (36 000 t). Contrairement à la situation observée pour les transbordements internationaux, il ne représentait qu'une fraction minoritaire des flux sud-africains de cabotage (au total 2 390 000 t), pour lesquels il est également fait état de 55 000 t d'hydrocarbures, de 1 108 000 t d'autres vracs et de 566 000 t d'autres diverses (y compris en transroulage).

2. LE BIPOLE DURBAN-RICHARDS BAY

Comme indiqué dans l'introduction, il a semblé intéressant de compléter la vue d'ensemble des activités portuaires sud-africaines présentée aux trois points précédents par une analyse plus détaillée des infrastructures et des trafics des principaux d'entre eux, regroupés en trois bipôles provinciaux, dont tout d'abord celui du Kwazulu-Natal. Pour rappel, celui-ci représentait en 1994 72,3 % du total national non pondéré et même 73,4 % du chiffre global pondéré correspondant, et il réunit un établissement plurifonctionnel, Durban, et un port essentiellement vraquier, Richards Bay, dont les histoires, les fonctions et les perspectives de développement respectives sont notablement différentes. Jusqu'il y a peu, ils se sont montrés relativement complémentaires, mais la question du nouveau grand terminal à conteneurs dont le pays semble avoir besoin à moyen terme les oppose désormais assez ouvertement, le premier visant à le construire pour conforter sa position nationale dominante sur ce créneau et le second ambitionnant d'obtenir cette installation pour affirmer sa plurifonctionnalité naissante.

2.1. Durban

Historiquement, Durban n'a véritablement fait son entrée sur la scène portuaire sud-africaine qu'en 1870 avec la construction, du côté de la ville actuelle, d'une première jetée en bois. Géographiquement, son site est celui d'une lagune de près de 900 ha, unie à l'Océan Indien par un chenal d'accès relativement étroit qui limite la taille des navires susceptibles d'être accueillis (243,8 m de long et 35 m de large, pour un tirant d'eau maximum de 12 à 12,5 m); pour le pétrole brut destiné aux deux raffineries locales et à l'oléoduc vers Sasolburg, l'obstacle a pu être aisément contourné par des *sealines*, mais ces restrictions ont assurément freiné les exportations charbonnières, dont l'essentiel est désormais assuré via Richards Bay où peuvent être accueillis des super-

vraquiers, alors que Durban est limité à des panamax. En 1994, le trafic vraquier comptait cependant pour un peu plus de la moitié du total portuaire, avec 21 867 000 t sur un total de 41 808 000 t. Ainsi qu'il apparaît au tableau 7, il se décomposait en 15 719 000 t d'hydrocarbures, essentiellement à l'entrée (13 655 000 t) et 6 148 000 t d'autres vracs, principalement en sortie (4 178 000 t, dont 1 555 000 t de charbon et 1 810 000 t de maïs).

C'est cependant le relief de son trafic de diverses qui fait la spécificité de Durban, appuyé sur la deuxième métropole nationale et bénéficiant d'excellentes liaisons ferroviaires et routières avec la province du Gauteng, coeur économique de l'Afrique du Sud. Des 19 941 000 t de cargaisons générales qui y ont été manipulées en 1994, 10 813 000 t le furent sous forme conteneurisée, avec un quasi-équilibre entre les réceptions (5 613 000 t) et les expéditions (5 200 000 t), le solde de 9 128 000 t correspondant à du transroulage, du néobulk ou des conventionnelles, avec dans ce cas davantage au chargement (5 993 000 t) qu'au déchargement (3 135 000 t); par définition, il s'agissait de trafics très divers, mais il convient néanmoins d'épingler, s'agissant de ces expéditions non conteneurisées, des exportations de fers et aciers sud-africains d'un tonnage de quelque 2 069 000 t.

Ces diverses activités s'exercent dans un cadre spatial qui s'avère désormais trop étriqué, ce qui explique pour beaucoup le plafonnement du trafic non pétrolier et des glissements de certains flux vers d'autres ports sud-africains disposant de réserves de capacité. Le phénomène s'est même observé récemment pour les conteneurs, avec une indéniable congestion de Durban, au secours duquel sont venus Cape Town et, surtout, Port Elizabeth. Certes, le terminal à conteneurs exploité par Portnet à la jetée 2, dont la capacité nominale était de l'ordre de 650 000 TEU par an, est actuellement en cours de renforcement, le nombre des portiques y ayant déjà été porté à douze et deux autres engins devant venir les rejoindre en 1996 (ce qui permettra alors de transférer un portique plus ancien à Port Elizabeth). Toutefois, il est d'ores et déjà acquis que sa capacité maximale de 1 050 000 EVP sera atteinte vers l'an 2000 et que, si rien ne change d'ici là au plan politico-économique, l'Afrique du Sud aura alors besoin d'un nouveau grand terminal à conteneurs.

Comme indiqué plus loin, Richards Bay s'est porté candidat, mais les responsables portuaires de Durban avancent pour leur part le projet dit de la jetée 3, s'appuyant sur un banc de sable découvrant au coeur de la lagune pour aménager un terminal à conteneurs de 73 ha correspondant à la dernière possibilité d'expansion spatiale de grande ampleur offerte à Durban. Le débat demeure ouvert, l'une des clés résidant dans la volonté des pouvoirs publics de confier l'exploitation du futur terminal, où qu'il se situe, au secteur privé; selon une démarche conservatrice assez compréhensible, celui-ci pourrait pencher pour Durban plutôt que de sauter dans l'inconnu à Richards Bay, où la construction éventuelle d'une telle installation serait assurément également motivée par des considérations d'aménagement du territoire auxquelles un opérateur privé serait naturellement assez peu sensible.

Il ne s'agit cependant là que d'un des projets de développement des installations de Durban, dont il est par ailleurs question de maximiser aussi le potentiel pour les vracs secondaires et pour les diverses non conteneurisées. Ainsi, un remblaiement de 16 ha est proposé à la jetée 1, qui serait redéveloppée en un terminal combiné. De plus,

l'avant-quai des postes multivalents de la zone de Maydon serait élargi de 35 m en avant du mur de quai actuel et le nouveau front d'accostage correspondant serait réalisé à une profondeur supérieure pour mieux desservir les trois terminaux combinés et celui à céréales exploités dans cette section du port. Enfin, une opération similaire, mais de plus grande ampleur, puisqu'il s'agirait de s'avancer de 300 m dans la baie, est proposée pour la zone du Point.

Celle-ci se situe à l'interface du port et de la ville, laquelle compte 750 000 habitants sur un total de plus de 2 millions pour l'agglomération; dans la foulée de l'opération immobilière de transformation du front d'eau urbain du Victoria Embankment, la municipalité et Propnet, la division immobilière de Transnet, proposent d'y étendre le secteur balnéaire, récréatif et résidentiel de l'agglomération. Des arbitrages devront assurément être opérés à ce niveau, ce projet de Portnet nous paraissant cependant mal localisé dans la mesure où les voies ferrées et routières qui permettent d'y accéder courent le long du front urbano-portuaire. Conciliant les intérêts des uns et des autres, un terminal de croisières est en tout état de cause prévu dans ladite zone du Point pour que le port sud-africain puisse conforter la bonne position qu'il a déjà dans ce domaine dans la sous-région, où il est mieux situé que Cape Town pour s'inscrire dans les circuits saisonniers qui tendent à se multiplier dans cette partie de l'Océan Indien.

2.2. Richards Bay

Cette problématique urbano-portuaire n'est assurément pas à l'ordre du jour à Richards Bay, pôle de croissance industrialo-portuaire créé dans les années soixantedix à 190 km au nord-est de Durban pour lui faire contrepoids régional et offrir un nouvel exutoire maritime au charbon du Transvaal, grâce à la construction corrélatrice d'une nouvelle voie ferrée de 500 km depuis les mines de Witbank-Ermelo. Officiellement inauguré en 1976 dans un site quasi vierge où ne se trouvait qu'un village de pêcheurs de 60 habitants, ce nouveau port a définitivement dépassé Durban en 1987 en termes de trafic total et s'est imposé depuis lors comme le premier port non seulement national mais africain. Comme indiqué au tableau 7, son trafic total a porté sur non moins de 68 980 000 t en 1994, dont 65 427 000 t de vracs, au premier rang desquels venait le charbon avec 53 996 000 t; cet impressionnant tonnage a été manipulé au terminal privé de la Richards Bay Coal Terminal Company, qui est doté de quatre postes vraquiers d'une longueur unitaire de 350 m où peuvent être simultanément accueillis autant de supervraquiers capesize enfoncés à un maximum de 17,5 m (mais les quais ont été fondés à grande profondeur, pour pouvoir augmenter ultérieurement jusque 21 m l'enfoncement des navires par dragage).

Outre 245 000 t de raffinés à l'entrée, il s'y ajoute divers trafics de vracs liquides et de minerais non ferreux, essentiellement à l'export (8 986 000 t), mais aussi à l'import (2 200 1000 t), en rapport avec les quelques industries locales, dont l'aluminerie Alusaf; d'une capacité annuelle initiale de 170 000 t, celle-ci affiche depuis 1995 un potentiel de 636 000 t d'aluminium, ce qui va susciter une forte augmentation des réceptions d'alumine et de coke de pétrole. Pour partie, les lingots d'aluminium produits sont acheminés vers l'intérieur du pays par voie terrestre, mais une fraction de sa production est expédiée à l'étranger par voie maritime et se retrouve donc dans la rubrique des marchandises générales. Alors qu'on comptait en 1994 3 406 000 t de ces dernières en sortie, leur trafic à l'entrée est par contre insignifiant (147 000 t), car

Richards Bay souffre de l'effet d'ombre de Durban et n'est de toute façon pas un grand pôle démographique, donc consommateur de biens importés (25 000 personnes au chef-lieu, 100 000 pour la municipalité et 400 000 au total pour sa zone d'influence urbaine).

Des 3 553 000 t de diverses recensées, à peine 72 000 t étaient conteneurisées, la nature des cargaisons ne s'y prêtant guère et le port ne disposant de toute façon pas d'équipement spécialisé pour leur manutention. En l'absence de toute base locale de trafic (si ce n'est un peu d'aluminium et des produits papetiers), il se pose pourtant en alternative à Durban pour le nouveau grand terminal à conteneurs dont l'Afrique du Sud aura, selon toute vraisemblance, besoin d'ici quelques années. A l'appui de leur candidature, ses responsables insistent sur l'intérêt qu'il y aurait pour le pays à ne pas mettre tous ses oeufs dans le même panier, fût-il aussi réputé que Durban, sur la qualité de la liaison ferroviaire qui peut être assurée avec le Gauteng (laquelle aurait une réserve de capacité supérieure à l'axe Johannesburg-Durban, engorgé à l'entrée de ce port), sur les possibilités de desserte des pays enclavés les plus proches, tels le Swaziland et le Zimbabwe, ainsi que sur le coût de réalisation inférieur de l'éventuel terminal à conteneurs.

Celui-ci prendrait place au nord-est du dispositif actuel, lequel s'articule comme à Durban sur un vaste plan d'eau intérieur, dans ce cas de 2 000 ha (auxquels s'ajoutent, plus au nord, 1 000 ha affectés à une réserve naturelle). Ledit terminal à conteneurs n'est qu'un des éléments de l'ambitieux schéma directeur d'expansion des installations dévoilé en 1995 qui, pour sa seule première phase, comporte divers éléments de tout aussi grande ampleur. Ainsi, il prévoit notamment le renforcement du terminal charbonnier, dont la capacité expéditrice annuelle serait portée à 100 Mt, et la construction, tout près de celui-ci, d'une grande cale sèche de réparation navale. Il suppose aussi l'extension des terminaux actuels pour vracs secondaires et diverses non conteneurisées de la zone de Bayview, où l'on compte déjà huit postes d'un linéaire total de 1 700 m; cette expansion a d'ailleurs déjà commencé l'an dernier avec le creusement, dans le coin nord-ouest du port, d'une darsette assortie d'un nouveau quai de 700 m, pour rencontrer les besoins de ces divers trafics. Le tout s'inscrirait dans un processus d'expansion interne au sein du site initial qui serait ainsi complètement valorisé; un important développement industriel devrait s'y ajouter. Plus problématiques, aux dires mêmes des responsables portuaires, seraient les éventuelles phases 2 et 3, au plan environnemental comme à celui des infrastructures routières et ferroviaires d'accès au complexe portuaire, qui devraient être profondément remaniées.

3. LE BIPOLE CAPE TOWN-SALDANHA BAY

3.1. Cape Town

La création des premières installations portuaires de Cape Town, dans la Baie de la Table à proximité du Cap de Bonne Espérance, est bien antérieure à celles de Durban, puisqu'une première jetée en bois y fut construite dès 1654. Il fallut toutefois attendre 1870 pour qu'un premier bassin, le Bassin Alfred, y soit mis en service, suivi en 1900 du Bassin Victoria. De nos jours, ces deux outils portuaires ont été abandonnés par les activités commerciales et sont en voie de *docklandisation*, à l'image des anciens bassins londoniens, sous la houlette de la Victoria & Alfred Waterfront Company, liée à Propnet. Exemple unique en Afrique (mais pas dans l'hémisphère Sud, puisqu'un phé-

nomène identique s'observe à Sydney), on y trouve dans d'anciens entrepôts réhabilités, outre un et bientôt deux hôtels, ainsi que la panoplie de cafés-restaurants, de cinémas et de boutiques de vêtements, de gadgets ou de souvenirs commune aux waterfronts nord-américains de Boston, Baltimore, La Nouvelle Orléans, San Francisco, Seattle, Vancouver ou encore Toronto.

Cet abandon récent s'explique par les insuffisances nautiques et les dimensions étriquées de ce site initial, dont le port de Cape Town est sorti en s'étendant dans la baie vers l'est, avec tout d'abord le Bassin Méridional, partiellement opérationnel dès 1933, puis le Bassin Duncan, inauguré en 1943 et enfin le Bassin Ben Schoeman, actif à partir de 1977. Ce dernier fut spécialement créé pour répondre aux exigences de la conteneurisation et sa principale fonction correspond à un terminal à conteneurs deep sea doté de quatre portiques, dont les 113 ha de terre-pleins furent littéralement créés en mer; ceci en fait une installation très exposée aux vents, qui obligent à interrompre la manutention des boîtes durant 60 à 70 heures par mois pendant l'hiver austral, observation qui vaut aussi pour le terminal short sea voisin et son portique.

Comme le montre le tableau 8, la conteneurisation est sur le devant de la scène à Cape Town, avec 4 091 000 t en 1994, à parts pratiquement égales entre les réceptions et les expéditions. Comme à Durban, deux portiques supplémentaires vont être installés en 1996 et la capacité annuelle du terminal va être portée de 240 000 à 350 000 EVP (voire 450 000 EVP en démolissant un grand entrepôt voisin). Cette capacité additionnelle viendra à point pour développer le trafic conteneurisé selon deux axes que l'autorité portuaire locale s'efforce de promouvoir plus particulièrement. D'une part, celle-ci compte sur l'essor de la fonction de transbordement pour les trafics océaniques vers et depuis l'Océan Indien, avec des opérations de *feeder* sur l'Afrique de l'Ouest et Centrale, voire l'Amérique du Sud, qui se substitueraient aux dessertes maritimes directes actuelles de ces régions depuis l'Asie. D'autre part, capitalisant sur la position de Cape Town comme premier port d'escale des navires venant d'Europe ou d'Amérique du Nord, ses responsables entendent promouvoir la formule d'un pont terrestre ferroviaire vers et depuis le Gauteng, plus coûteux certes que sa desserte via Durban, mais qui serait très compétitif en termes de temps d'acheminement de porte à porte.

D'ores et déjà, 15 % du trafic de Cape Town est destiné au ou originaire du Gauteng, où la part de marché de ce port est cependant encore faible vis-à-vis de Durban. Vu les distances (1 530 km depuis le premier port et 725 km depuis le second), la quote-part du rail sur ladite région est très élevée vis-à-vis de la route. Globalement, Spoornet a transporté en 1993/1994 283 000 EVP maritimes en charge depuis ou vers les ports nationaux (127 000 à l'import et 156 000 à l'export), par rapport à un trafic ferroviaire conteneurisé total de 385 000 EVP, le solde (soit 102 000 EVP) relevant de trafics intérieurs sud-africains selon une mixité des opérations internationales et domestiques qui n'a d'équivalent nulle part ailleurs en Afrique. Ces trafics multimodaux sont gérés par la division CX du transporteur ferroviaire qui exploite aussi, outre des terminaux à Durban, Cape Town et Port Elizabeth, divers *ports secs* intérieurs dans le Gauteng (en particulier, la grande installation de City Deep à Johannesburg, avec des terminaux plus modestes à Pretoria, Vereeniging ainsi que Sasolburg) et en dessert d'autres dans les pays enclavés (Maseru au Lesotho, Manzini au Swaziland et Harare au Zimbabwe).

Tableau 8 - Structures directionnelles comparées du trafic
des ports de Cape Town et Saldanha Bay en 1994 (000 t)

	Cape Town			Saldanha Bay		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<i>March. en vrac</i>	1 355	1 524	2 879	2 380	20 824	23 204
Hydrocarbures	1 160	1 304	2 464	2 380	858	3 238
Autres vracs	195	220	415	-	19 966	19 966
<i>March. générales</i>	3 146	3 746	6 892	-	147	147
Conteneurs	2 025	2 066	4 091	-	-	-
Autres diverses	1 121	1 680	2 801	-	147	147
Trafic total	4 501	5 270	9 771	2 380	20 971	23 351
Dont import/export	3 674	4 722	8 396	2 380	20 971	23 351
Dont transit terrestre	2	46	48	-	-	-
Dont transbordement*	331	331	662	-	-	-
Dont cabotage national	494	171	665	<<	-	<<

Source: Portnet (Johannesburg) (*) En double compte

Tableau 9 - Structures directionnelles comparées du trafic
des ports Port Elizabeth et d'East London en 1994 (000 t)

	Port Elizabeth			East London		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<i>March. en vrac</i>	772	1 332	2 104	718	1 885	2 603
Hydrocarbures	770	36	806	690	<<	690
Autres vracs	2	1 296	1 298	28	1 885	1 913
<i>March. générales</i>	1 350	1 407	2 757	506	124	630
Conteneurs	1 215	810	2 025	377	99	476
Autres diverses	135	597	732	129	25	154
Trafic total	2 122	2 739	4 861	1 224	2 009	3 233
Dont import/export	1 652	2 094	3 746	1 137	1 967	3 104
Dont transit terrestre	1	2	3	29	40	69
Dont transbordement*	362	362	724	1	1	2
Dont cabotage national	107	281	388	57	1	58

Source: Portnet (Johannesburg) (*) En double compte

En sortie, une fraction importante des conteneurs passant par Cape Town sont des unités sous température dirigée chargées de produits alimentaires, en particulier de fruits de la région du Cap. Ceux-ci forment aussi la majeure partie des expéditions conventionnelles qui ont compté, toujours en 1994, pour 1 680 000 t, contre 1 121 000 t pour les réceptions. Ceci portait à 6 892 000 t le trafic des marchandises générales dans ce port qui est, comme indiqué plus haut, le plus plurifonctionnel des établissements sud-africains, puisque les vracs n'y intervenaient que pour 2 879 000 t, dont 2 464 000 t pour les hydrocarbures. Le volume de ces derniers, au sein desquels on trouve à parts sensiblement égales du pétrole brut et des raffinés, est systématiquement inférieur (cf. le tableau 2 supra) au trafic pétrolier de Saldanha Bay (3 238 000 t en 1994), qui fait office de stockage stratégique et complète sur ce point Cape Town.

3.2. Saldanha Bay

La principale fonction de Saldanha Bay n'est toutefois pas pétrolière, mais minéralière avec un total de 19 966 000 t de minerai de fer à l'export sur les 23 351 000 t comptabilisées au total en 1994. Cette matière première y est amenée depuis Sishen, où se situe un gisement à très forte teneur en fer contenu, par un chemin de fer minier de 860 km construit au début des années soixante-dix par la compagnie sidérurgique ISCOR qui poursuivait, et les planificateurs sud-africains de l'époque avec elle, un double objectif. D'une part, il s'agissait de faire de Saldanha Bay le grand établissement expéditeur de minerai de fer qu'il est devenu à partir de la mise en service, en 1976, d'une jetée minéralière (et pétrolière, ce qui est longtemps demeuré secret) s'avancant en mer sur plus de 2 km, de façon à offrir une profondeur d'eau de 23 m pour l'accueil d'unités de 250 000 tpl enfoncés à 20,5 m. D'autre part, l'ambition était d'installer localement une usine sidérurgique intégrée d'une capacité annuelle de 3 Mt d'acier, qui aurait été approvisionnée en charbon à coke depuis Richards Bay et aurait notamment suscité la création d'un grand centre de réparation navale, avec deux grandes cales sèches susceptibles d'accueillir des géants allant jusque 500 000 tpl qui auraient trouvé là leur seule possibilité de se faire réparer entre Bahrein et Lisbonne.

Ce second volet du projet ne s'est jamais matérialisé ou du moins pas encore, car il paraît de nouveau à l'ordre du jour depuis peu. Entre-temps, contrairement à Richards Bay, la zone industrialo-portuaire de quelque 5 000 ha de Saldanha Bay est comme une symphonie inachevée. Par rapport aux 5 000 habitants initiaux et aux 6 000 du centre administratif voisin de Vredenburg, la population locale n'a guère varié depuis la construction du port et on est donc très loin de l'objectif du million d'habitants pour le nouveau pôle de croissance urbano-portuaire dont il fut question à une certaine époque pour contrebalancer l'agglomération de Cape Town qui, 120 km plus au sud, compte actuellement pour sa part 1,7 million d'âmes. Pour partie, cet échec en termes d'aménagement du territoire s'explique par la concurrence qui a opposé Saldanha Bay à la ville nouvelle d'Atlantis qui a été développée simultanément à 70 km au nord de Cape Town en tant que pôle de déconcentration industrielle.

Une modeste diversification portuaire est cependant intervenue à Saldanha Bay, où un quai pour vracs secondaires et diverses (147 000 t en 1994) a été construit pour permettre d'expédier des concentrés de plomb, de zinc et de cuivre du Sud-Ouest du pays. Il va s'y ajouter, dans le cadre du projet de mise en valeur des sables minéraux de Namakwa, l'expédition de près de 400 000 t par an de granulats lourds et l'importation

de 40 000 t d'anthracite. Le tout demeure limité et le poids du bipôle Cape Town-Saldanha Bay (en 1994, 21,6 % en tonnages bruts et 20,4 % en tec) ne devrait pas évoluer positivement dans un avenir proche vis-à-vis de celui des ports du Kwazulu-Natal, dont la domination devrait au contraire être sensiblement renforcée par les développements prévus à Durban et Richards Bay.

4. LE BIPOLE PORT ELIZABETH-EAST LONDON

L'avenir ne devrait guère être davantage porteur pour les deux ports de la province du Cap Oriental, Port Elizabeth et East London, qui ne pesaient pour leur part que pour 5,9 % des tonnages bruts et 5,3 % des tec. Situés en gros à mi-chemin entre les deux autres complexes, ils sont structurellement en perte de vitesse, notamment parce que cette partie du territoire fut particulièrement sensible au plan politique durant l'apartheid; d'une part, il y eut les tensions extrêmes entre Blancs et Noirs que Port Elizabeth a connues entre 1980 et 1985, et d'autre part, il y a le fait qu'East London ait été longtemps coincé entre les deux ex-bantoustans "indépendants" (c'est-à-dire reconnus par la seule Afrique du Sud) du Ciskei et du Transkei.

Historiquement, ces deux ports, qui ont puissamment contribué à la mise en valeur agricole de la région, sont parmi les plus anciens du pays, leurs premières installations remontant respectivement à 1837 et 1848. Géographiquement, ils diffèrent fortement, Port Elizabeth s'inscrivant dans la Baie d'Algoa, dans laquelle s'avancent ses quais, et East London étant le seul port sud-africain de rivière, en l'occurrence le fleuve Buffalo; celui-ci limite la taille des navires susceptibles d'y être reçus, le tirant d'eau maximum y étant de 10 m, contre 12,2 m à Port Elizabeth où il serait possible d'obtenir des profondeurs supérieures. Par ailleurs, le poids démographique des agglomérations sur lesquelles ils s'appuient est relativement limité, 650 000 habitants pour la conurbation Port Elizabeth-Uitenhage et moins de 200 000 âmes pour la ville d'East London.

4.1. Port Elizabeth

Comme indiqué ci-dessus, la première jetée de Port Elizabeth fut construite en 1837; plusieurs fois modernisée, elle a fait de ce port le premier du pays au siècle dernier, avant l'essor de Cape Town et de Durban. Le port fonctionnait alors selon le système des wharfs, des chalands faisant la navette entre les navires en rade et la jetée Nord, qui portait des grues au moyen desquelles les cargaisons étaient finalement mises sur wagons. Ce n'est qu'en 1935 qu'un premier groupe de quais en eau profonde a finalement remplacé cette formule rudimentaire. Il fut ensuite complété par un second groupe de postes de part et d'autre d'une presque île centrale, puis par des postes vraquiers du côté Sud des installations, l'un pétrolier, l'autre minéralier. Avant la mise en service de Saldanha Bay, les modestes exportations sud-africaines de minerai de fer de l'époque étaient expédiées par ce dernier poste, où ne peuvent être accueillis que des unités enfoncées à 11 m, qui ne viennent désormais plus à Port Elizabeth que pour embarquer du minerai de manganèse, dont les cargaisons unitaires ne requièrent pas de recourir à des grands vraquiers. En 1994, ce trafic représentait l'essentiel des 1 296 000 t renseignées au tableau 9 au titre des sorties de vracs solides, par rapport à un total général de 4 861 000 t, hydrocarbures compris (806 000 t).

Jusqu'au milieu des années quatre-vingt, Port Elizabeth et Cape Town firent sensiblement jeu égal, mais depuis lors, l'écart s'est creusé en faveur du second (cf. le tableau 1 supra), d'autant que le trafic minéralier du premier a plutôt régressé. Un deuxième facteur explicatif réside dans le fait que Cape Town a mieux réussi en matière de conteneurs que Port Elizabeth où ce trafic n'a porté que sur 2 025 000 t en 1994, avec dans ce cas un certain déséquilibre entre les réceptions (1 215 000 t, dont beaucoup de pièces de voitures pour les usines locales d'assemblage) et les expéditions (810 000 t, dont beaucoup de laine, la ville étant le siège du Mohair Board qui commercialise la moitié de la production mondiale de ces laines très recherchées). La modicité relative des sorties conteneurisées s'explique par le fait que la société Outspan exploite son propre terminal dans le port, au travers duquel elle expédie des cargaisons complètes palettisées qui forment une bonne part des 597 000 t de conventionnelles expédiées en 1994 depuis Port Elizabeth.

Son marché local étant relativement limité, Port Elizabeth souffre, en matière de conteneurs, de sa localisation intermédiaire entre Durban et Cape Town qui fait que certains armements desservant l'Afrique du Sud sautent cette escale traditionnelle pour ne pas allonger leurs rotations. Aussi, son terminal à conteneurs, qui occupe une presque île gagnée sur la mer en 1975 par élargissement de la première jetée, est-il en général sous-utilisé. Sa capacité excédentaire vient cependant bien à point en cas de congestion dans l'un ou l'autre des deux autres ports à conteneurs sud-africains, ainsi que cela fut le cas au printemps et durant l'été 1995, Portnet allant alors jusqu'à subsidier (ce que le consortium SAECS a pour sa part aussi décidé de faire en 1996) le surcoût du transport ferroviaire vers et depuis le Gauteng (1 110 km pour Johannesburg, alors que Durban n'est qu'à 725 km de cette ville). Cette situation de complémentarité a suscité la récente décision de Portnet de déplacer fin 1996 un ancien portique de Durban vers Port Elizabeth, pour enfin remplacer le troisième engin dont cet établissement disposait initialement et qui avait été abattu par une tempête en 1988; son arrivée est attendue avec grande impatience, car elle permettra d'affecter à nouveau deux portiques aux grands porte-conteneurs très pressés du SAECS qui se présentent occasionnellement en même temps qu'une unité plus petite.

Ce retour à une situation plus confortable devrait contribuer à améliorer la position difficile de Port Elizabeth dans le domaine très concurrentiel du trafic conteneurisé. Celui-ci n'est cependant pas le seul créneau de relance visé par les responsables portuaires, qui tablent également sur un développement du transit terrestre international, lequel était fort faible jusqu'ici. C'est ainsi que des contacts ont été établis récemment avec des exportateurs du Zimbabwe pour expédier via Port Elizabeth des cargaisons de charbon à coke, de granite et d'asbeste qui passent actuellement par les ports de Beira et de Maputo au Mozambique. Vu sa relative saturation, Durban ne pourrait guère intervenir ici, mais Richards Bay est assurément un concurrent sérieux au niveau national, en raison de sa plus grande proximité et de ses ambitions de diversification. Port Elizabeth pourrait ainsi jouer un rôle analogue à celui que son voisin d'East London a, pour des raisons historiques, au profit de la Zambie et du Zaïre; en 1994, ces deux pays y ont dirigé de modestes tonnages de cuivre en transit à l'exportation (respectivement 27 000 t et 19 000 t), le solde des 69 000 t renseignées aux tableaux 6 et 9 au titre du transit terrestre total au travers de ce port provenant du Lesotho (23 000 t), dont il est par ailleurs le plus proche.

4.2. East London

East London est le moins plurifonctionnel des deux ports en question, avec seulement 630 000 t de diverses en 1994 (dont 476 000 t sous forme conteneurisée en dépit du fait qu'il n'y ait pas de portique), contre 2 603 000 t de vrac, sur un total général de 3 233 000 t. Outre des hydrocarbures à l'entrée (690 000 t), il s'agissait surtout de maïs en sortie, lequel formait la majeure partie des 1 885 000 t mentionnées au tableau 9 pour les expéditions d'autres vracs. Exporté via un terminal moderne d'une capacité de stockage de 76 000 t exploité par Portnet, ce maïs formait la moitié du trafic portuaire de l'année considérée, qui s'est avérée particulièrement favorable au plan climatique pour l'arrière-pays céréalier du port secondaire sud-africain. Il n'en va pas toujours de même, le tableau 3 précité montrant que le trafic non pétrolier d'East London est caractérisé par des fluctuations extrêmement marquées, fortement conditionnées par les variations conjoncturelles du trafic du maïs, avec une pointe à 3 095 000 t en 1989 et un creux à 755 000 t en 1991. Celles-ci font que, de tous les ports du pays, cet établissement est celui dont l'évolution du trafic est la plus heurtée, alternant bonnes et mauvaises années, sans pouvoir toutefois faire jeu égal au plan régional avec Port Elizabeth durant les premières.

En 1992-1993, il est aussi arrivé que ce terminal céréalier fonctionne au déchargement plutôt qu'au chargement, à cause d'une sévère sécheresse qui a affecté l'Afrique Australe tout entière et a obligé les Sud-Africains et leurs voisins à mettre en place un programme d'urgence pour approvisionner la sous-région en maïs et autres produits alimentaires pour les hommes ou le bétail. On estime qu'un trafic exceptionnel de l'ordre de 11,1 Mt est passé à l'époque par les ports sud-africains entre avril 1992 et mars 1993, sur les 11,9 Mt concernées (le solde ayant transité par Maputo, Beira et Dar es Salaam). La majorité était destinée à l'Afrique du Sud elle-même (7,1 Mt, acheminées à bord de 4 285 trains complets), mais ses ports ont également expédié un tonnage considérable vers les pays enclavés (4 Mt et 2 341 trains); dans ce cas, c'est d'abord le port de Durban qui est intervenu, vu sa situation géographique (39 %), mais les autres ports nationaux furent également sollicités en dépit de leur éloignement, qu'il s'agisse d'East London (25 %), de Port Elizabeth (24 %) ou même de Cape Town (12 %).

CONCLUSIONS

Parvenue à un tournant de son histoire, l'Afrique du Sud connaît de spectaculaires évolutions dans de nombreux domaines. En matière portuaire, c'est assurément le renforcement du pôle de Richards Bay qui retiendra le plus l'attention dans le courant des prochaines années, que le choix relatif à un nouveau grand terminal à conteneurs sur la côte orientale soit favorable à ce nouveau pôle de croissance ou à Durban. En tout état de cause, le bipôle portuaire du Kwazulu-Natal en sortira renforcé, même s'il ne pourra prétendre à l'avenir régner sans partage sur la scène nationale. D'une part, il y a en effet la perspective de relance du corridor de Maputo, en tout cas pour la desserte du Nord du pays plus que du Gauteng, qui dispose d'alternatives nationales, dont Cape Town et Port Elizabeth qui offrent aussi des propositions intermodales susceptibles de retenir l'intérêt des chargeurs et réceptionnaires du cœur économique du pays.

Par ailleurs, les ports sud-africains connaissent une période de transition allant dans le sens de la commercialisation, avec une distinction désormais claire entre, d'une part,

les aspects fonciers ou administratifs et, d'autre part, le volet opérationnel des choses où le secteur public et les opérateurs privés coexistent enfin sans conflits d'intérêts. D'un système fortement centralisé géré depuis Johannesburg, on pourrait passer à une forme plus décentralisée qui permettrait aux trois principaux groupes de ports sud-africains de se concurrencer plus ouvertement, tout en maintenant une certaine coordination interne afin d'éviter des surcapacités que l'Afrique du Sud ne peut se permettre.

En tout état de cause, son rayonnement est appelé à croître en Afrique sub-saharienne, à la fois au titre du transit terrestre que la qualité accrue des prestations de ses principaux ports devrait renforcer et du transit mer-mer pour lequel ils sont remarquablement situés, à la charnière des Océans Atlantique et Indien. A cet égard, Durban a assurément une longueur d'avance sur Cape Town qui a cependant aussi des cartes à jouer dans ce domaine, alors que la position de Port Elizabeth paraît plus délicate en dehors des périodes de congestion qui lui permettent de se poser en alternative aux deux établissements précédents, y compris pour les flux en transit terrestre.

Sauf pour East London, dont le site est contraignant et dont l'environnement économique régional est difficile, le futur semble extrêmement favorable aux ports sud-africains pris dans leur ensemble. Les expéditions de vracs solides y sont appelées à de nouveaux et considérables développements, qu'une croissance soutenue des manutentions de diverses, conteneurisées ou non, devrait accompagner. La principale question qui se pose est donc de savoir si les investissements suivront assez vite, pour des installations neuves comme pour des terminaux redéveloppés, à côté d'opérations de redéveloppement urbain de certains docklands témoignant du degré de maturité atteint par le système dans son ensemble.

SOURCES

Cette communication est essentiellement basée sur du matériel de Portnet collecté à Johannesburg et dans les divers ports sud-africains à l'occasion de deux récentes missions de l'auteur dans ce pays. La source des différentes informations factuelles n'a donc pas été mentionnée pour ne pas alourdir le texte d'un nombre considérable de notes infra-paginales se référant à des documents difficiles d'accès, voire inédits.

Les lecteurs intéressés à des développements complémentaires sur le système portuaire sud-africain, ainsi que sur les activités armatoriales de ce pays pourront se référer utilement à un rapport commandité par la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes, découvert par l'auteur après la rédaction de la présente contribution: *Etude du secteur maritime de la République sud-africaine* (CATRAM, Paris, 1995). Sur la géographie économique de ce pays, l'ouvrage le plus complet demeure celui d'Y. Baticle: *L'espace sud-africain* (Paris, Masson, 1990), qui comporte de nombreuses sections sur les ports, leurs relations d'arrière-pays et le système national des transports qui restent d'actualité.

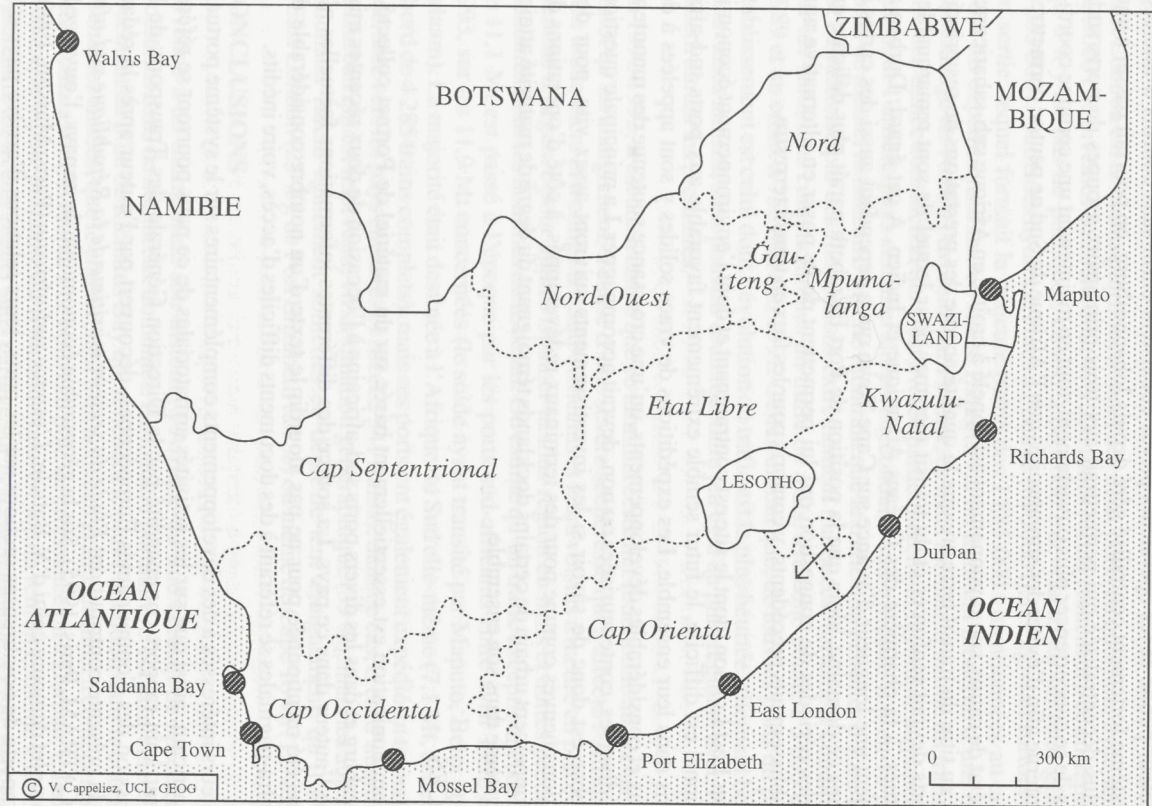


Figure 1 - Le système portuaire sud-africain