



## Maurice, La Réunion Quelles rivalités portuaires ?

Éloignées de 700 km de Madagascar et de 2 000 km de l'Afrique orientale, les Mascareignes au Sud-Ouest de l'océan Indien sont constituées de la Réunion, Maurice et de ses dépendances. Si Maurice est une ancienne colonie anglaise qui a obtenu son indépendance en 1968, La Réunion est un département français d'Outre-mer et donc toujours reliée à la métropole. Pour les deux territoires insulaires, le port est la porte d'entrée principale des marchandises. Pour Port Réunion comme pour Port-Louis à Maurice, 99% des importations et des exportations transitent via le port. Implantées en plein océan Indien, ces deux îles peuvent, avec l'accélération des échanges entre l'Asie et l'Afrique, voire l'Amérique du Sud, servir, comme jadis sur la route des Indes, de ports d'escale, voire de relais. D'autres ports, en particulier sud-africains, jouent déjà ce rôle, à la charnière entre océan Indien et océan Atlantique. Néanmoins saturation, faible productivité et parfois manque de profondeur laissent une marge de manœuvre à d'éventuels "petits".

### Le tissu portuaire régional

En comparaison avec l'ensemble des îles de la zone, La Réunion et Maurice renferment les deux ports parmi les plus dynamiques. Aux Seychelles, l'activité portuaire se révèle somme toute modeste. Le port de la capitale Victoria traite 620 000 tonnes, dont environ un quart généré par les exportations de thon. Situé sur l'île principale de Grande-Comore, le port de Moroni a été pendant longtemps impraticable, handicapé par des rejets des rivières locales qui viennent finir leur course dans le port. Depuis que sa gestion a été confiée au groupe Bolloré (2012), des opérations de réhabilitation sont en cours et le terminal à conteneurs traite dorénavant quelques 10 000 evp. Toutefois l'activité portuaire reste pénalisée par un faible tirant d'eau (5,5 m) et sa dépendance à l'autre port comorien, Mutsamudu, sur l'île d'Anjouan. Ce port, sur lequel se fondait beaucoup d'espoir, ne connaît pas le développement escompté, pénalisé par sa petitesse. C'est en 2005 que le gouvernement avait signé un accord avec Maersk et la compagnie maritime de feeder UAFL pour faire de Mutsamudu un hub régional dédié aux conteneurs. Néanmoins, comme le port ne dispose que d'une jetée de 173 m l'essor des trafics est de facto limité.

À une centaine de km de là, Mayotte a également longtemps été en butte aux mêmes problèmes. L'île la plus orientale de l'archipel des Comores est restée française en 1976 et est devenue département en 2011. La question du statut a retardé la modernisation du port de Longoni, dans le nord-est de Grande-Terre. Livré en 1992, le petit terminal à conteneurs peut accueillir des navires de 10 mètres de tirant d'eau. Le port hérite d'un second terminal à conteneurs et d'un terminal d'hydrocarbures au cours des années 2000. Aujourd'hui son trafic se monte à 804 000 tonnes et 50 000 evp, il reste néanmoins, un établissement secondaire, en marge des routes maritimes qui sillonnent cette partie de l'océan Indien.

Madagascar accueille le long de son liseré côtier 17 ports mais seuls deux se démarquent par leur dynamisme : Toamasina et Ehoala. Le premier, port plurifonctionnel, enregistre un trafic de 3,1 Mt, dont 206 000 evp, et représente la principale porte d'entrée du pays. Le second est un nouveau port minéralier (exportations d'ilménite, à hauteur de 350 000 t par an) mais peut servir aussi pour le pétrole, les conteneurs et la croisière. Accessoirement, Ehoala participe au désenclavement du Sud-Est de Madagascar. Le reste du tissu portuaire concerne des petits trafics côtiers.

Les principaux mastodontes de ce sous-ensemble régional sont sud-africains. La République sud-africaine renferme les deux principaux complexes du continent : Richards Bay et Durban. Le premier affiche sa vocation vracière dominée par le charbon (74% de son trafic), le second a davantage le profil d'un port plurifonctionnel, mariant vracs et marchandises générales. Le trafic conteneurisé stagne à Durban révélant les faiblesses d'un port étrié dans sa baie. La saturation provoque des temps d'attente incompatibles avec les fonctions de transbordement. Le nouveau port en eau profonde de Ngqura (Coega), livré en 2009, a été une réelle alternative avant d'être rattrapé par son succès et connaît lui aussi un début de congestion (33 h avant d'accéder aux quais). Il faut dire aussi que l'on assiste à une délocalisation de certaines activités de Port Elizabeth vers ce nouveau port. Ainsi MSC a transféré son trafic de conteneurs à Ngqura. D'une manière générale la faible productivité qui existe dans les ports sud-africains peut évidemment profiter à des voisins opportunistes.

Les ports continentaux du canal du Mozambique enregistrent, pour leur part, une évolution rapide de leur trafic. Les ports mozambicains ainsi que les voies ferrées les reliant aux pays voisins enclavés sont actuellement réhabilités. Dans cette logique, Maputo a vu son trafic triplé depuis 2003, année d'entame du processus de réhabilitation. Son trafic reste essentiellement dominé par les vrac, avec un faible trafic conteneurisé à la différence de Monbasa (1 M evp) et Dar El Salam (0,6 M evp). Les projets du Kenya à Lamu, de la Tanzanie à Bagamoyo et du Mozambique à Technobanine attestent d'ambitions portuaires élevées.

En somme, nous avons deux réalités portuaires dans la région. D'un côté les ports insulaires, au trafic plus limité, mais qui ambitionnent de devenir pour certains d'entre eux des hubs de transbordement dans une région composée d'îles éparpillées. De l'autre, les ports continentaux qui rayonnent sur de vastes arrière-pays, bien au-delà de leurs frontières, mais qui ont le défaut d'être saturés.

### **Genèse et évolution de deux petits ports régionaux**

Le port mauricien, Port-Louis<sup>1</sup>, se situe dans la capitale, sur le littoral Nord-Ouest, plus abrité des alizés. Typiquement, le port est à l'origine de la ville. À La Réunion, on dénombre deux complexes portuaires, qui forment une même entité (Port Réunion)<sup>2</sup>, distants de 3 km à vol d'oiseau, également implantés sur la côte Nord-Ouest de l'île. Le port Ouest, complexe originel, fut livré en 1886, tandis que le port Est, fut inauguré un siècle plus tard. Ne disposant pas d'abri naturel, le premier véritable bassin portuaire fut creusé dans le cône de déjection de la Rivière des Galets, en 1886. Courants traversiers, raz de marée dévoilèrent rapidement la médiocrité du site.

Pendant longtemps, seules deux compagnies maritimes, les Messageries Maritimes et la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, desservirent La Réunion. Ce n'est qu'au lendemain de la départementalisation que le port connut un changement de visage : les bassins furent approfondis et l'avant-port agrandi. Pourtant ces travaux restaient insuffisants, notamment en matière de tirant d'eau, laissant La Réunion en marge de la course au gigantisme des navires, amorcée dans les années 50. Fallait-il agrandir le port originel, déjà cerné par l'extension urbaine, ou trouver un site portuaire plus adéquat ? La seconde solution fut retenue. La nouvelle

structure, composée de deux quais profonds de 12,8 m, était susceptible de recevoir lors de sa livraison en 1986 des navires de 12 m de tirant d'eau. Il permit une bouffée d'air au Port Ouest, mais se révéla assez rapidement inadapté aux nouvelles générations de navires, en particulier de porte-conteneurs. Or un port, pour être compétitif, voire attractif, se doit de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale. Quatre nouveaux quais, notamment dédiés à la réception des vraquiers et porte-conteneurs, furent livrés en 1993. Cet énième agrandissement favorisa de manière progressive le basculement des activités du port Ouest vers le port Est. La majorité des vrac liquides (hydrocarbures), des vrac solides (clinkers, charbon), des véhicules et des marchandises conteneurisées est désormais traitée dans le nouveau complexe portuaire.

À Maurice, la construction d'un bassin portuaire, ou du moins de pontons et d'une cale de radoub remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans le havre naturel formé par la rade de Port-Louis (Port Nord-Ouest). Port-Louis servait alors de relâche sur la route des Indes. Néanmoins ce fut sous la houlette de l'ingénieur Tromelin que le port connut un véritable aménagement, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les travaux portèrent sur l'anse de trou Fanfaron et le Caudan qui purent ainsi accueillir plusieurs vaisseaux simultanément. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, Port-Louis, désormais sous tutelle britannique<sup>3</sup>, s'était métamorphosé en un port très prospère, expéditeur de sucre. Pourtant avec l'ouverture du canal de Suez en 1869, "l'étoile de la mer des Indes" perdit sa position géostratégique et périclita. Des travaux d'extension furent conduits dans les années 20 puis dans les années 60. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale tandis que l'ère du gigantisme des navires s'amorce, les bassins originels (Caudan, Trou Fanfaron) sont progressivement délaissés. En 1996, la zone du Caudan et ses bâtiments à l'abandon, témoins de 250 ans d'histoire, sont métamorphosés en waterfront, accueillant entre autres des complexes commerciaux.

Dans les années 90, le trafic Nord-Sud, en particulier avec la métropole ou ex-métropole, était en partie assuré par le consortium Capricorne, né en 1980 du regroupement des armateurs de la Conférence Internationale Madagascar, Comores, La Réunion, Maurice (CIMACOREM) et composé des armements français CGM et Delmas-Vieljeux, de l'armement allemand Hapag-Lloyd et de la Société Malgache de Transports Maritimes. Depuis les années 60, la

<sup>1</sup> Port-Louis est géré par la Mauritius Port Authority, une organisation para-étatique. Depuis 2013, La Réunion, au même titre que la Guadeloupe, la Martinique et la Guyane, est devenue un Grand Port Maritime (établissement public chargé de la gestion d'un port).

<sup>3</sup> Rodrigues, la troisième île des Mascareignes et dépendance de Maurice, ne disposa pas pendant une longue période de véritable port. La première jetée à Port-Mathurin, détruite et reconstruite, au gré des épisodes cycloniques demeura pendant longtemps la seule infrastructure permettant l'accostage des navires.

CIMACOREM opérait, via le canal de Suez, un monopole sur la liaison Europe-Sud-Ouest de l'océan Indien. Sur ce segment, le service Capricorne était concurrencé par la jeune compagnie suisse MSC et l'armement indépendant allemand Deutsche Afrika Linien.

### Terminal à conteneurs de Port Réunion



Photo ISEMAR

### La compétition entre les deux îles-sœurs

Les deux îles bien que dénommées "îles-sœurs" se livrent souvent bataille dans de multiples domaines (tourisme, aéroportuaire ou portuaire) pour occuper le fauteuil de leader. La palme revient fréquemment à Maurice. Dans le domaine portuaire, Maurice a une longueur d'avance, mais la donne est en train de changer. Effectivement, cette rivalité a pris une autre teneur avec le rehaussement de Port Réunion comme hub régional pour CMA CGM.

Les deux ports font montre d'un profil plurifonctionnel. À La Réunion, le trafic de marchandises générales représente 51% du trafic total, il est presque similaire à Maurice (49,3%). Par ailleurs, ici aussi, comme dans nombre de petits espaces insulaires, les importations ont souvent un poids prépondérant par rapport aux exportations. Les activités de Port-Louis, où les importations se montent à 64,7% du trafic total, mais surtout de Port Réunion (83,1% du trafic), témoignent de cette réalité. Il faut dire qu'à La Réunion, le secteur industriel reste pénalisé par des handicaps structurels liés à l'absence de ressources naturelles, l'éloignement géographique, les coûts de production et l'étroitesse du marché. Dans ces conditions, le recours aux importations apparaît comme une nécessité et dans un même temps la concurrence des importations nuit au développement industriel. Dans l'île française, le secteur industriel s'est surtout développé autour de l'agroalimentaire sur le marché de l'import-substitution et autour du BTP.

À Maurice, la période post-indépendance a été caractérisée par une politique d'industrialisation des industries agricoles traditionnelles. Parallèlement, les années 70 sont marquées par la mise en place d'une

zone franche d'exportation (toute l'île fut proclamée ZF), en particulier dans les filières textile et habillement. Aujourd'hui le secteur manufacturier qui a été un des piliers, l'autre étant le tourisme, du miracle mauricien représente 30% de son PIB. Le trafic de conteneurs était de 361 000 evp en 2015 dont 105 000 evp en transbordement.

En 2015, Port Réunion a enregistré le plus fort trafic de son histoire (4,5 Mt). Le trafic de conteneurs a atteint un record de 249 000 evp. À la vue des premiers résultats de 2016, le trafic continue sa courbe ascensionnelle avec 320 000 evp. Il est vrai que le port Est, plus spécifiquement le terminal à conteneurs, a été modernisé, après deux années de travaux. Inauguré en janvier 2016, il offre un nouveau visage. Creusé à -15,5 m, il peut dorénavant accueillir des navires de 14,5 m de tirant d'eau. Le linéaire de quais a été par ailleurs porté à 640 m. Pour répondre à cette nouvelle perspective, le terminal à conteneurs a fait l'acquisition de trois nouveaux portiques, en l'occurrence des "super over panamax", capables de traiter des PC de 9 000 evp qui se généralisent entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest.

Désormais, Port Réunion affiche clairement ses ambitions, à savoir devenir le principal hub de transbordement régional (10% des trafics en 2015, 25% en 2016). Pour l'heure, le transbordement ne représente encore qu'une infime partie du trafic de conteneurs, mais sa progression a été, parce que partie de rien ou presque, spectaculaire (66% de hausse entre 2014 et 2015). Ce projet de hub a trouvé une résonance auprès de la CMA-CGM, troisième compagnie maritime mondiale, qui a choisi de faire de Port Réunion sa plate-forme régionale de transbordement. Dans cette optique, le transporteur français opère dorénavant 4 services océaniques hebdomadaires incluant La Réunion, au départ :

- de l'Europe (service Nemo, une fois par semaine),
- du Moyen-Orient (service Midas, deux fois par semaine),
- de l'Asie du Sud-Est (service Mozex, une fois par semaine),
- de Chine (service Asia West Africa)

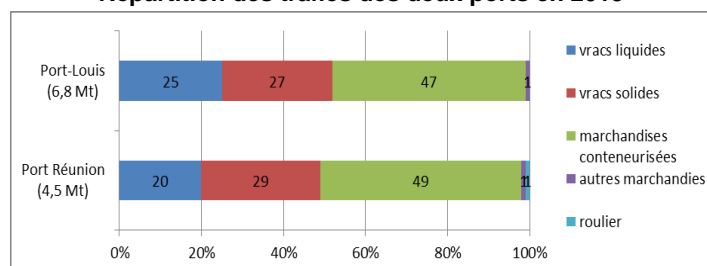
La ligne Mascareignes permet, qui plus est, la desserte de Tamatave et de Port-Louis, au départ de La Réunion.

Outre les conteneurs et les voitures, le trafic de Port Réunion se compose surtout de vrac solides (charbon, ciment, clinker) et liquides (produits pétroliers). Le charbon qui arrive d'Afrique du Sud sert essentiellement à la production d'électricité issue des centrales à charbon-bagasse. Le ciment et le clinker (produit de base qui entre dans la constitution du ciment) alimentent la filière dynamique du BTP. La Réunion importe également 230 000 tonnes de céréales, essentiellement du maïs,



pour la consommation animale, et du riz, base de l'alimentation locale. Il faut noter que 102 000 tonnes de sucre, principale production agricole locale, sont exportées. Les importations d'hydrocarbures, il n'y a pas de raffinage à La Réunion, sont dominées par le poste gazole, suivi par le kérosène et le fioul lourd. Une partie de ce fioul et du gazole servent également à la production d'électricité. Le site de stockage des hydrocarbures se localise à la Pointe des Galets, à quelques encablures du port Ouest. L'île est approvisionnée en carburants depuis Singapour, par des affrètements spots (au voyage).

Répartition des trafics des deux ports en 2015



Sources autorités portuaires

Dans la compétition régionale, Maurice a depuis longtemps pris le pas sur La Réunion. Si, au début des années 80, les deux complexes faisaient sensiblement jeu égal, Port-Louis en focalisant son développement sur le terminal à conteneurs devient une porte océane incontournable dans ce bassin insulaire de l'ouest de l'océan Indien. La zone portuaire de mer Rouge, qui accueille le Mauritius Container Terminal, est livrée dans les années 90. Dès lors, le développement portuaire de Maurice est en marche. À la fin des années 90, Maurice opte pour le développement de son activité de transbordement, jusque-là secondaire. Le choix se révèle opportun puisqu'aucun autre port insulaire régional n'occupait cette fonction. Aujourd'hui, le transbordement représente 30% du trafic portuaire de Maurice. Le port, principal point d'éclatement régional, joue un rôle redistribuer vers les ports secondaires de la zone, peu ou prou desservis par les grandes lignes transocéaniques. Actuellement Port-Louis est desservi principalement par deux armateurs : MSC et Maersk. À eux deux, ils réalisent 79% du trafic de conteneurs à Maurice. Maersk dessert surtout Maurice depuis ses hubs de Salalah (Oman) et de Tanjung Pelepas (Malaisie). MSC, pour sa part, inclut Maurice sur ses lignes longue distance, à l'exemple de l'Australia Express (qui court de l'Australie à l'Europe) ou de la Africa Express (qui relie la Chine à l'Afrique de l'Ouest). La CMA-CGM, quant à elle, s'étant véritablement repositionnée sur La Réunion, a du coup déserté Port-Louis. Or, il existe, depuis 2015, une alliance 2M de MSC et Maersk sur plusieurs lignes opérées Est -

Ouest. Cet accord doit courir sur une période de dix ans et vise à optimiser l'utilisation des porte-conteneurs. Le danger pour Maurice serait que cet accord soit étendu à la région, il n'y aurait plus dès lors de réelle concurrence au niveau des tarifs de fret. Pour Maurice, l'enjeu prioritaire est donc d'attirer de nouvelles compagnies.

Qui plus est, le port, dont le trafic a légèrement reculé, souffre d'une absence de modernisation. À chaque intempérie, en particulier en saison cyclonique, le port tourne au ralenti, voire ferme ses portes. On a dénombré 20 jours de fermeture du terminal à conteneurs en 2013 (trois cyclones), 10 jours en 2014 (deux cyclones). En outre, le principal point faible de Maurice reste sa productivité. D'une moyenne de 22 mouvements par portique et par heure en 2011, on est descendu à 18 en 2014. Le défi majeur pour l'île voisine consiste à "recourtiser" et ramener les compagnies maritimes à faire relâche le long de ses quais.

La Réunion ambitionne de traiter 100 000 evp en transbordement en 2018. Un objectif qui va évidemment attiser la rivalité avec le voisin mauricien. Les infrastructures et modernisations du port de La Réunion jouent en sa faveur. Pour ne pas rester en marge, le port mauricien a également entamé la modernisation de ses équipements. Par ailleurs un de ses axes stratégiques de développement porte sur le bunkering ou le soutage. Effectivement Maurice cherche à se positionner comme un centre de ravitaillement, sorte de "station-service" pour navires. L'île ambitionne de capter une part des 34 000 navires qui croisent au large. Ce virage du bunkering peut concerner les carburants pétroliers mais aussi le LNG qui se développe de plus en plus en raison de ses plus faibles émissions en gaz à effet de serre. La Réunion pourrait aussi choisir de le prendre, à plus ou moins long terme, avec le projet portuaire de Bois Rouge à Saint-André dans l'Est de l'île.

En accueillant les délocalisations et en développant une puissante industrie du tourisme, Maurice a trouvé sa voie de développement. La Réunion s'inscrit dans le cadre très particulier de l'Outre Mer français et d'un modèle de développement atypique. Longtemps, localisés dans un "recoin" de la planète, Port Réunion et Port-Louis bénéficient aujourd'hui d'un retour des « grandes routes » d'un transport maritime global. Et comme ailleurs dans le monde, les ports dans les zones pivots ont leur propre voie qui dépasse le marché limité de leur économie insulaire.

Marie-Annick LAMMY, Université de La Réunion

Janvier 2017 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul Turret – ISEMAR (droits réservés)

Cartographie associée sur isemar.fr