MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Ambassade de France à Madagascar
Service économique de Tananarive

Tananarive, le 02 juin 2021
Affaire suivie par : Bruno Taussig

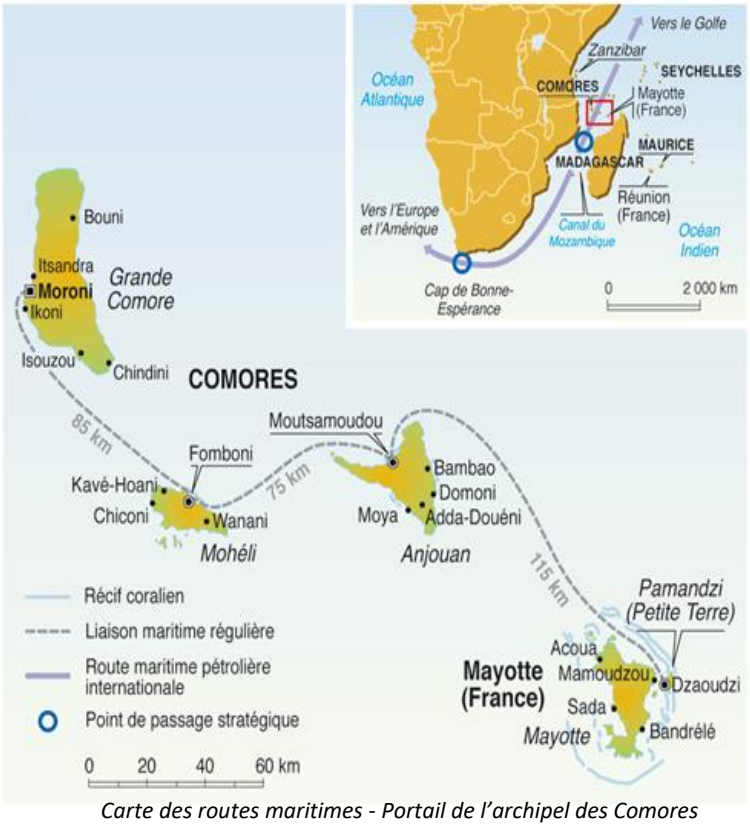
La logistique aux Comores : entre isolement et discontinuité territoriale

L'Union des Comores occupe une position géographique stratégique sur les corridors maritimes. Cependant, ses infrastructures sont un obstacle à son intégration dans les échanges régionaux, ainsi qu'à l'interconnectivité de ses îles. Le pays entreprend aujourd'hui la modernisation de ses ports et la réhabilitation de ses routes. L'expertise et le savoir-faire français se démarquent sur ces deux champs d'action.

1-Des infrastructures portuaires et routières en deçà des besoins du pays

Constituée de la Grande Comore, d'Anjouan et de Mohéli, l'Union des Comores jouit d'une position géographique centrale au cœur du canal du Mozambique. Les échanges commerciaux internationaux constituent un enjeu structurant pour l'économie du pays. En 2019, la valeur du commerce extérieur représentait 43% de son PIB. Du fait d'un secteur industriel limité, le pays dépend fortement de l'importation de biens.

Si les infrastructures maritimes assurent 90% du commerce extérieur du pays, leurs faiblesses nuisent à la compétitivité internationale du pays. Les coûts de transport et de manutention dans l'Union représentent 20% de la valeur de marchandise, contre une moyenne mondiale de 8%. Le Plan Comores Emergent 2030 identifie un besoin de 230 MEUR d'investissement pour moderniser les trois ports et améliorer l'interconnectivité des îles :



Carte des routes maritimes - Portail de l'archipel des Comores

- Principal port du pays (75% du fret national traité) le port de Mutsamudu (Anjouan) est l'unique port en eau profonde (9 m de profondeur) et accueille des navires de 185 m de long. Cependant, l'ensablement du port provoque des pertes occasionnelles de profondeur au quai. Sa capacité d'accueil est ainsi limitée (70 000 EVP/an et ne semble plus adaptée à l'augmentation des échanges commerciaux.

- Au port de Moroni (Grande Comore), capitale du pays, et à cause de la faible profondeur du quai (5,5 m), il est impossible de faire accoster les cargos de conteneurs de plus de 45 m de long directement à quai. Le port est alimenté par des barges traitant les navires à distance. Les navires internationaux attendent ainsi en moyenne 48 h avant de pouvoir décharger leurs marchandises. La capacité d'accueil est estimée à 20 000 EVP/an.
- Du fait de ses infrastructures précaires, le port de Fomboni (Mohéli) ne reçoit pas de lignes régulières internationales. Il est alimenté par deux bateaux par semaine venant des deux autres îles. Bien que sans potentiel commercial, ce port est essentiel pour alimenter la petite île (99% des marchandises de première nécessité présentes sur l'île y sont importées).

Le réseau routier, unique mode de transport du fret à l'intérieur des îles, est dans un état d'entretien perfectible. Si le tracé, majoritairement côtier, est de longueur satisfaisante (815 km), environ 57% du réseau routier nécessite une réhabilitation importante. Circuler sur les routes du pays est relativement dangereux (27 décès sur la route pour 100 000 habitants, contre 5 en France).

2- Des opérations d'urgence pour moderniser les infrastructures

Prévue pour fin 2021, la modernisation du port de Mohéli sera financée par un don de la Banque Mondiale de 20,5 MEUR à 42 MEUR (selon le scénario adopté). L'opération allongera le brise-lame et approfondira le quai. Un autre don de la Banque mondiale de 1,7 MEUR accompagnera cette opération en améliorant l'efficacité des ports secondaires de l'archipel et en facilitant la connectivité inter-îles.

La Banque mondiale fait de la réhabilitation des routes aux Comores une priorité locale. La rénovation pour 2025 de 26 km de route sur les RN2 (2^{e} tronçon) et RN3 endommagées par le cyclone Kenneth fera l'objet d'un don de 6,63 MEUR. 5,73 MEUR seront de même engagés pour la modernisation horizon 2024 de 36,9 km de routes rurales sur lesquelles transitent les biens agricoles des îles.

La réhabilitation depuis 2019 des routes nationales RN2 (1er tronçon) et RN23 est financée par la BAD (don de 14,7 MEUR et prêt de 3,19 MEUR) et l'UE (don de 16,11 MEUR). La fin des travaux étant initialement prévue pour 2021, un léger décalage calendaire est à observer.

3- Présence française sur la logistique maritime et portuaire et la rénovation des routes

Des entreprises françaises sont présentes sur le territoire comorien et jouent un rôle structurant. Moroni Terminal, filiale de **Bolloré Logistics**, est l'actuel gestionnaire et exploitant du terminal à conteneur de Moroni depuis 2012. L'entreprise a déployé plus de 8,5 MEUR depuis 2011 pour la modernisation du port (réhabilitation des terre-pleins, achat d'équipement de manutention).

L'armateur français **CMA-CGM** est actif aux ports de Mutsamudu et de Moroni. Il assure la liaison entre l'Union des Comores, Mayotte et Madagascar.

L'entreprise de travaux publics française **Eiffage** est présente depuis 2018 sur les travaux d'infrastructures routières. Elle réalise actuellement les travaux de modernisation des routes RN2 et RN23 financés par la BAD et l'UE.

Sealogair, jeune entreprise française installée à la Réunion, développe depuis 2019 un projet d'offre logistique multimodale innovante visant à fluidifier les échanges commerciaux entre les petites îles de l'océan Indien. L'offre pourrait assurer notamment une desserte du port de Moroni par le biais de *mini-box*.