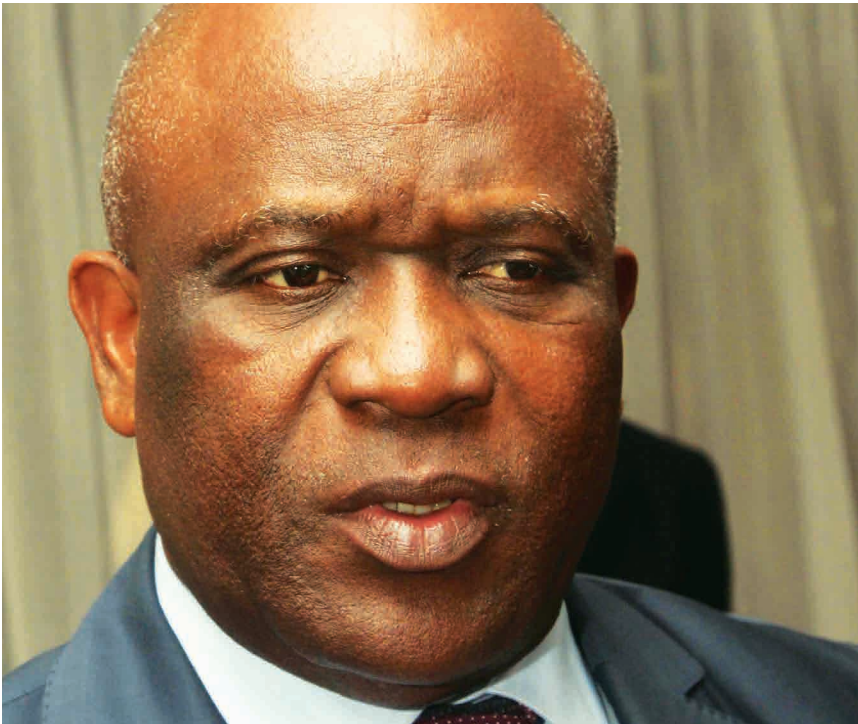


# DOSSIER DE PRESE

## **CEREMONIE DE SIGNATURE D'UNE CONVENTION POUR L'INSTALLATION, L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE DE SCANNERS AU PORT DE KRIBI**

KRIBI **30** **20**  
NOV **18**

## EDITO



# Scanner la modernité du Port de Mboro

Par Patrice MELOM, Directeur général du PAK

**N**ous voici en ce vendredi 30 novembre 2018, rendus à la cérémonie de signature de la convention de concession portant à l'installation, à l'exploitation et à la maintenance des scanners au Port de Kribi. Une signature entre le Port autonome de Kribi (PAK) et l'entreprise TRANSATLANTIC. L'objet étant, comme l'indique clairement la première disposition de ladite convention, « l'installation, l'exploitation et la maintenance des Scanners au port de Kribi ».

A certains égards, il peut paraître étonnant que ce ne soit que maintenant qu'intervienne la signature de ladite convention. Puisque TRANSATLANTIC opère sur ce métier, dans l'enceinte du Port de Mboro, depuis un peu plus d'un an. A sa charge a en effet été domicilié cet enjeu autour de la vérification à 100% des marchandises entrant et sortant du Port, qui s'inscrit dans le cadre général d'un projet plus vaste, de sécurisation des opérations d'import ou d'export sur le site. En effet, le Gouvernement a acquis deux scanners du

fabricant American Science and Engineering (AS&E), qui ont été mis à la disposition du Port Autonome de Kribi (PAK) pour exploitation.

A ces scanners, ont été associé un RPM (Radiation Portal Monitor), qui est un dispositif de détection d'éventuelles sources radioactives dans les conteneurs. Ce RPM permet d'être conforme aux exigences des gardes côtes américains, condition nécessaire pour l'expédition directe des conteneurs vers les Etats-Unis.

### POSITION DE LEADER

TransAtlantic Business Consulting, représentant exclusif pour la sous-région Afrique Central de AS&E, en association avec des partenaires financiers a obtenu du PAK un accord de concession pour l'exploitation de ces scanners dans le cadre du programme d'inspection non intrusive au PAK.

Le choix de la solution AS&E s'explique par sa position de leader des solutions d'inspection non-intrusive pour conteneurs avec le Sentry Portal et sa technologie

## Scanner la **modernité** du Port de Mboro



d'inspection par rétrodiffusion (backscatter) qui permet une meilleure détection des produits organiques (explosifs, drogues, ...) tout en donnant des images de qualité photographique, facilitant l'interprétation.

Dans ce sillage, l'entreprise concédante a donc à sa charge les missions suivantes : effectuer l'inspection non-intrusive de tous les conteneurs à l'export comme à l'import, contrôler la présence de sources radioactives dans les conteneurs à l'export comme à l'import, analyser les images pour le compte du PAK, pour les raisons de sûreté, communiquer les résultats à l'opérateur du terminal, mettre à la disposition de la Douane les images scannées pour les raisons de contrôle douanier.

### **SÉCURISER LES RECETTES DOUANIÈRES**

Pour les autorités nationales, et pas que celles du Port de Kribi, l'intérêt est donc pluriel. Pour la Sûreté nationale, identifier les menaces aux frontières

et détecter les armes, les explosifs, et les produits radioactifs et autres menaces à la sécurité. Pour la sécurisation des recettes douanières, la mise sur pied d'un outil de lutte contre les fausses déclarations en douane et la mise en réseau des images pour assurer aussi bien la dématérialisation des opérations, que l'autonomie de l'Administration des Douanes. Et enfin, pour l'attractivité et la compétitivité du port en eau profonde de Kribi, la réduction au strict minimum des inspections physiques, pour contribuer à la réduction et la maîtrise du temps de passage des marchandises au port de Kribi, la réduction des risques de destruction et/ou de vol lors des inspections physiques, la contribution à l'arrimage du port au code ISPS, avec la possibilité d'exportation directe vers les États-Unis, donnant plus d'opportunités de participation au programme AGOA.

C'est dire l'importance de premier plan qui est accordé à cette cérémonie.

# Comprendre le **scanning** et ses exigences fonctionnelles

Le port de Kiri est le tout premier port camerounais à expérimenter des solutions modernes dans son fonctionnement ordinaire.



**L**e scanning consiste à inspecter le contenu d'un conteneur, sans l'ouvrir. Cette opération a pour objectif de déceler toute marchandise dangereuse. En 2007, dans le cadre de la loi dite « *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007* », le congrès américain a décidé de rendre obligatoire, à partir de juillet 2012 le scanning de 100 % des conteneurs entrant aux États-Unis, cette opération de scanning étant réalisée au port de départ des conteneurs. L'entrée en vigueur de cette réglementation a depuis été reportée au 1er janvier 2014 par le Département de la Sécurité Intérieure des États-Unis, avec possibilité de nouveau report à cette date.

De son côté, la Commission Européenne s'est positionnée sur cette mesure ; les négociations sont toujours en cours avec les États-Unis.

## NOUVELLE RÉGLEMENTATION

Toutefois, si elle était mise en place, cette nouvelle réglementation deviendrait alors une composante très importante de la compétitivité des ports français à l'international. Dans ce contexte le CETMEF a demandé au RST, par le biais d'une étude de cas sur le port de Marseille, d'étudier la faisabilité pratique d'un tel système. Le CETE Normandie-Centre et le CETE Méditerranée ont été chargés de l'étude des possibilités de scanning des flux intermodaux, acheminés par le

rail et le fleuve. Il a été choisi de s'intéresser dans un premier temps au terminal de Graveleau, situé sur les bassins ouest de Marseille. La question des flux de conteneurs à l'import ou à l'export et acheminés par voie routière a fait l'objet d'une précédente étude du CETE Méditerranée.

L'Union Européenne a lancé des démarches de réflexion en ce sens. Dans ce contexte le CETMEF a demandé au RST, par le biais d'une étude de cas relative au port de Marseille, d'étudier la faisabilité pratique d'un tel système. Le CETE Normandie-Centre et le CETE Méditerranée ont été chargés de l'étude des possibilités de scanning des flux intermodaux, acheminés par le rail et le fleuve. Il a été choisi de s'intéresser dans un premier temps au terminal de Graveleau, situé sur les bassins ouest de Marseille. Il faut donc, sur la base d'une modélisation, à évaluer les conséquences de la mise en place de contrôle par scanning pour une partie des conteneurs acheminés par barge fluviale/maritime ou par train. Toutefois, bien que l'étude initiale était orientée sur la problématique des uniques flux de conteneurs à l'export en provenance des seuls modes ferroviaires et fluviaux, la simulation développée permet de modéliser l'ensemble des flux d'import et d'export de conteneurs tous modes de transports confondus (ajout du routier). Cette approche pourrait donc également être utilisée dans le cas d'études plus larges sur la problématique de la mise en place du scanning dans les terminaux portuaires.



# Bataille pour la sécurisation des ports et leurs équipements

Trois grandes méthodes internationales s'affrontent sur la question. Revue des troupes.

## LA MÉTHODE AMÉRICAINE

**A**près les événements du 11 septembre 2001, le gouvernement américain a décidé de protéger son espace maritime en mettant en place les mesures de sécurité suivantes :

**1. C-TPAT** : le Customs-Trade Partnership Against Terrorism qui est une certification, par laquelle tous les participants de la chaîne d'approvisionnement coopèrent avec la douane américaine afin d'élaborer des méthodes sécuritaires pour chacune des phases de leurs opérations. Le programme répond aux préoccupations de sécurité contre les menaces terroristes lors de l'importation de marchandises aux Etats-Unis.

**2. CSI** : le Container Security Initiative est un programme lancé en janvier 2002 par le US Bureau of Customs and Border Protection (CBP). Il vise s'assurer de la sécurité de la chaîne logistique et contrôler les conteneurs et embarcations comportant des risques potentiels.

**3. ISPS** : Le International Ship and Port Security est un code élaboré par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et proposé par les Etats-Unis. Il a été intégré en 2002 la convention Safety For Life and Security (SOLAS) et est entré en vigueur pour tous les navires depuis juillet 2004. Il s'agit d'un code associé tous les navires et aux équipements du port. Il vise éviter le transport et le débarquement de matériaux permettant des actes terroristes ainsi que des personnes malveillantes sur le territoire. Ce code est évalué individuellement par chaque pays selon les risques auxquels sont exposés leurs ports.

## LA MÉTHODE EUROPÉENNE

Pour les mêmes enjeux sécuritaires, la communauté européenne a également adopté plusieurs mesures de sécurité notamment :

**1. Les normes SAFE** : il s'agit de normes mises en place par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) en juin 2005. Elles visent à offrir aux services douaniers et leurs partenaires commerciaux un cadre structuré destiné sécuriser la chaîne logistique internationale et faciliter les mouvements légitimes de marchandises.

**2. Les systèmes ICS pour Import Control System et ECS pour Export Control System** : ce sont des réglementations mises en place par l'Union Européenne (UE) dans le cadre des normes SAFE qui visent protéger les importations et les exportations en provenance de tous les pays hors UE. Cette mesure a pris effet officiellement le 1er juillet 2010 et est devenue obligatoire partir du 1er janvier 2011.

**3. La directive Seveso** : cette directive européenne impose aux Etats membres de l'union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Cette directive est nommée ainsi d'après la catastrophe de Seveso qui eut lieu en Italie (1976) et qui a incité les Etats européens se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

## LA MÉTHODE FRANÇAISE

Dans ce même contexte, la France a également décidé de renforcer ses dispositifs de sécurité et de services maritimes :

## Bataille pour la **sécurisation** des ports et leurs équipements

1. Le plan VIGIPRATE est un dispositif de sécurité français destiné prévenir les menaces ou réagir face aux actions terroristes. Créé en 1978 sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing alors que l'Europe connaissait une vague d'attentats, ce plan a été actualisé trois reprises, en juillet 1995, juin 2000 et mars 2003. Il a été déployé pour la première fois en 1991.

2. La Doctrine Nationale de Sûreté Maritime et Portuaire (DNS) a été établie la demande du cabinet du premier ministre en 2004. Cette doctrine vise donner une cohérence entre les dispositifs relevant du cadre communautaire et international et le dispositif français de lutte contre le terrorisme notamment avec le plan VIGIPRATE et sa transposition en mer VIGIMER. La mission du DNS porte principalement sur la mise en oeuvre des dispositifs et des programmes nécessaires pour assurer la sécurité du transport et des ports maritimes français.

3. Le Peloton de Sûreté Maritime et Portuaire (PSMP) est une nouvelle unité de gendarmerie maritime qui vient compléter le dispositif inter-administrations de surveillance des approches maritimes. Le PSMP permet d'assurer la cohérence du dispositif terrestre, puisque les gendarmes maritimes ont cette double compétence. Une première unité a été créée au Havre, titre expérimental en 2006. L'expérience a été concluante, et il a été décidé d'étendre le dispositif Marseille. Implanté sur la commune de Port de Bouc, l'entrée de l'Etang de Berre et du Golfe de Fos, le Peloton a une situation idéale pour surveiller le bassin ouest marseillais. Le PSMP y assure la protection contre les actions terroristes, le transport illicite de marchandises, l'immigration irrégulière et les autres actes de malveillance de droit commun. Dans les années venir, des PSMP verront le jour dans deux grands ports des différentes façades maritimes : Dunkerque et Nantes-Saint-Nazaire.

Systèmes de détection En plus des mesures de sécurité, certains systèmes de détection, de suivi et d'identification de position ont été développés, nous citerons certains d'entre eux :

### **1. L'Automatic Identification System (AIS) :**

A partir de 2007, l'OMI a imposé, au travers de la convention SOLAS, que tous les navires civils de plus de 300 tonnes, destinés la navigation internationale, soient équipés de l'AIS. Les navires militaires ainsi que les petits navires (voiliers, jets-ski) n'ont pas cette obligation. Ce système permet de transmettre en permanence, depuis l'émetteur embarqué vers une station réceptrice (terre ou embarquée), des informations de position, route et vitesse (l'émetteur est couplé un système de positionnement par satellite (GPS), un ordinateur et un émetteur très haute fréquence (VHF)) ainsi

que des informations sur l'identité du navire. Par ailleurs, toutes les 6 minutes, l'émetteur AIS di use des données permettant l'identification des navires telles que le nom du navire, la destination et l'heure estimée d'arrivée, le type de bâtiment ou de fret, etc. Notons que l'émetteur AIS, étant accessible depuis le bateau, il est possible d'en stopper l'émission, voire de modifier les données émises et enregistrées.

**2. Le Long Rang Identification and Tracking (LRIT) :** ce système, utilisant le système satellitaire, est le pendant du système AIS au-delà des zones couvertes par la VHF. La mise en place de ce système de localisation et d'identification grande distance est réglementé par l'OMI, conformément au chapitre 5 de la convention SOLAS. Il est entré en vigueur en 2008. Ainsi, les Navires Passagers (NAP) de plus de 300 tonnes sont équipés de ce système et doivent transmettre par satellite toutes les 6 heures un message LRIT indiquant leur identifiant, position, date et heure. Contrairement l'AIS, ce message sera diffusé avec restriction, et ne s'adressera qu'aux cas suivants :

- (a) l'Etat du pavillon, sans restriction pour les navires portant son pavillon dans le monde;
- (b) l'Etat du port de destination du navire;
- (c) les Etats c tiers par lesquels circulent le bateau dans une zone allant jusqu' 1000 m de leurs c tes.

**3. Le Vessel Monitoring System (VMS) :** il s'agit d'un moyen de suivi de la position de navires de pêches. Ce système satellitaire permet une unité terre de recueillir la position des navires de pêches dans une zone donnée et ainsi de contrôler le respect des zones de pêches.

**4. Le Vessel Traffic System (VTS) :** c'est le système initialement adopté par SOLAS et l'OMI en novembre 1997 a n d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans un environnement marin. Il s'agit d'un système de surveillance du tra c de navires installé par les autorités du port. Ce système est similaire au système de contrôle du trafic aérien pour les avions. Un système VTS utilise un ensemble d'éléments : le Radar, la vidéo surveillance, l'émetteur VHF et le système AIS, a n d'assurer le suivi des mouvements de bateaux ainsi que la sécurité de la navigation dans une zone géographique limitée. A partir des données en provenance de plusieurs capteurs placés dans des zones différentes du port, le système VTS collecte les informations des capteurs pour fournir une image en temps réel du navire dans la zone de surveillance en question. L'évaluation de ces données dépend fortement de leur qualité et de la capacité de l'opérateur les interpréter. Cet opérateur doit être suffisamment formé et qualifié pour pouvoir interpréter et manipuler correctement ces données.

# L'exemple **américain** qui parle aux autorités camerounaises

En prenant comme référence une moyenne maximale de 0,5 % du total des boîtes maritimes ayant subi un scanning physique, on peut considérer que le marché mondial actuel équivaldrait à environ 1,2 million de scans.



**L**orsqu'on évoque la loi H.R.1 (House Resolution One) « 100% scanning » de quoi parle-t-on ? Qu'en est-il du marché mondial des conteneurs maritimes ? du marché américain des conteneurs ? Au milieu des années 2000, un total d'environ 400 millions de boîtes a été manutentionné sur environ 600 terminaux portuaires conteneurisés. Sur ce total, un volume moyen d'environ 20 % correspond à des boîtes vides du fait des déséquilibres chroniques de flux entre les grands bassins de production et de consommation inter-continentaux. Aussi, peu ou prou, il faut considérer environ 320 millions de boîtes manutentionnées sur les terminaux maritimes et fluvio-maritimes mondiaux et les États-Unis représentent un huitième de ce trafic. Sur ce total mondial, environ 300 millions c'est-à-dire 90 % se situent sur les grandes routes Est-Ouest et sur

les grands « hubs » d'Asie du Sud-est, de la Méditerranée et de la zone Caraïbes (HARVARD BUSINESS REVIEW, 2009). En prenant comme référence une moyenne maximale de 0,5 % du total des boîtes maritimes ayant subi un scanning physique, on peut considérer que le marché mondial actuel équivaldrait à environ 1,2 million de scans. Bien sûr, des disparités régionales complexifient un peu plus la lecture du marché mondial à l'instar du Canada où il est annoncé qu'un minimum de 3 % du total des boîtes est scanné ou encore de l'Australie qui pourrait faire passer son niveau de scanning de 5 000 à 130 000 par an (sur un montant de 4,6 millions d'evp en 2006, ce qui avoisine aussi 3 %).

## GRANDS BOULEVERSEMENTS

Toutefois, ces estimations du marché mondial du scanning conteneurisé se trouvent bouleversées de-

## L'exemple **américain** qui parle aux autorités camerounaises



puis les attentats ayant eu lieu sur le sol américain en Septembre 2001 (GREENBERG, 2006 ; OCDE, 2002 ; SHEFFI, RICE, 2003). Avec le Container Security Initiative (CSI ; U.S. CBP, 2006), ce sont désormais 58 ports (23 en Europe, 21 en Asie et au Moyen-Orient, 13 en Amérique et 2 en Afrique selon le U.S. Department of Homeland Security, 2009), représentant plus de 85 % des flux exportés à destination des États-Unis, qui ont comme impératif de scanner les conteneurs dits « à risque » suite à une analyse d'informations intelligentes rattachées au mouvement de la marchandise conteneurisée (CALDWELL, 2008 ; PAYNE, 2007 ; KRUCK, 2006 ; FABBECOSTES, 2006 ; ISO 28000, 2005). Et dans le contexte de la loi H.R.1, ce sont près de 500 milliards de valeur marchande qui doivent subir un scanning complet à l'horizon 2012 correspondant, d'après différentes projections de croissance des trafics conteneurisés sur les grandes routes Est-Ouest, à un total de près de 30 millions de conteneurs (evp) en provenance majoritairement de ports chinois, coréens, japonais et ouest-européens, et plus récemment du Sud-Est asiatique.

Cette extrapolation risque d'être minorée au regard de la crise économique actuelle : l'évolution du trafic à l'import fut négative en 2007 (de l'ordre de 5 % alors même que les exports augmentaient de 5 % à 11,5 millions de conteneurs !), contre plus de 10 % en moyenne sur les 10 dernières années, avant de laisser place à une réelle décroissance de 18 % de décembre 2007 à décembre 2008 (RITA, 2009). De manière à bien cerner l'enjeu économique, il faut rappeler que le seul marché américain du scanning pèse environ 380 millions \$ en 2006 et que les estimations pour 2013 prévoient un triplement de l'activité, soit un montant supérieur à 1,2 milliard \$, et que le chiffre de 17 milliards \$ évoqué par le rapport de l'agence U.S. Customs and Border Protection (2008) pour équiper l'ensemble des ports mondiaux devrait être un vrai frein à l'application de cette loi embarrassante pour la

nouvelle secrétaire à la sécurité nationale, Janet NAPOLITANO (INSIDE U.S. TRADE, 2009).

### AVANTAGE AU TRAFIC CONTENEURISÉ

L'hypothèse centrale de cette recherche est que le transport conteneurisé tire sa dynamique de la flexibilité des opérateurs internationaux de la « *supply chain* ». Dès lors qu'une loi aussi drastique que le 100% scanning sera appliquée, c'est la fluidité et donc le management du secteur lui-même qui se trouvera « *menacé* » par une réorganisation nécessaire des chaînes de transport et de valeur, mettant au cœur de la performance l'impératif de sécurisation de toute la chaîne logistique à destination des États-Unis. Dans ce contexte économique et réglementaire évolutif, cette recherche, qui relève de la prospective, part d'un postulat unique : quel sera l'impact sur le commerce international si la loi américaine « *100% scanning* », votée par le Congrès, entre effectivement en application au 1<sup>er</sup> juillet 2012 ?

Pour ce faire, il importe de décrire et d'envisager les conséquences probables de cette loi. Dans une première partie, l'examen des réactions à l'introduction de la loi s'articule autour d'une analyse des réponses officielles et opérationnelles recensées auprès de divers organismes internationaux et des résultats d'une enquête réalisée auprès des autorités portuaires par le Département de la Sécurité Intérieure américaine et d'un travail d'expertise mené par les auteurs eux-mêmes pour le compte de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Tant en termes politiques qu'économiques, la place et le rôle de la Chine font de ce pays le point focal de la mise en place des nouvelles réglementations en matière de scanning. La seconde partie conduit à l'établissement de quatre scénarii sur la base des résultats macro et micro-économiques précédemment obtenus en combinant les trois paramètres suivants : investissement en infrastructures, innovations technologiques et ressources humaines.

## L'exemple **américain** qui parle aux autorités camerounaises

### ENJEUX OPÉRATIONNELS DU 100% SCANNING

Face au défi politique et économique de la « seacurity » post 11 septembre (VAN DE VOORT, 2003), la promulgation de la loi du 100% scanning le 4 août 2007 à l'initiative d'un amendement démocrate vise à systématiser un contrôle physique du contenu des conteneurs à destination des USA (CRS REPORT FOR CONGRESS, 2007). En effet, son application exigera un Risk Management Process totalement refondu impliquant un changement radical des pratiques du commerce mondial de produits manufacturés. Le 100% scanning ira bien au-delà des nombreuses initiatives américaines et internationales établies après le 9/11 tel que la CSI, le CTPAT, la loi des 24 heures ou encore le cadre de normes douanières SAFE. Jusqu'à la loi du 100% scanning, l'emphase sécuritaire était mise sur un meilleur contrôle des informations liées aux marchandises et à tous les acteurs de la chaîne logistique internationale. Les Risk Management Processes misaient alors sur une plus grande transparence et une meilleure traçabilité des informations échangées et des produits transportés. Une nouvelle forme de solidarité, ou du moins de « coordination », au sein de la chaîne logistique internationale s'est instaurée notamment par les responsabilités de chacune des parties prenantes en cas de contrôles physiques et intrusifs dans les conteneurs.

Avec l'instauration du Code ISPS, les modalités de gestion et d'opération des activités portuaires et maritimes ont déjà été profondément modifiées avec notamment les contrôles des accès et le renforcement des mesures dissuasives au sein et aux abords des terminaux et à bord des bateaux. Avec le 100 % scanning, l'impérieuse nécessité d'une manipulation physique de la boîte laisse entrevoir des ruptures physique, opérationnelle et organisationnelle nettement plus contraignantes aux abords et au sein des terminaux conteneurisés traitant des marchandises à destination du marché américain. Les révolutions technologiques qui pourraient découler d'une mise en application du 100% scanning ne solutionneront que partiellement la problématique de rupture découlant d'un contrôle systématique sur une partie seulement des flux gérés par les exploitants de terminaux.

Ainsi, si cette loi apparaît légitime dans son esprit et sur le papier, les membres du Congrès sont loin d'avoir anticipé ses impacts organisationnels et politico-économiques, ce qui leur vaut les critiques du CBP lui-même d'une part et des organisations internationales et... des partenaires commerciaux des États-Unis d'autre part. Ces réactions sont mises en perspective au sein de cette partie, de même qu'une première analyse de coûts ainsi que les défis infrastructurels à relever en particulier pour les ports de la côte ouest des États-Unis.



# Ce que le **scanning** change dans la façon de travailler

De manière à mieux évaluer les échanges commerciaux susceptibles d'être impactés par la loi 100% scanning, il est nécessaire de réaliser une étude approfondie des flux de conteneurs entrant aux États-Unis.

**I**l va de soi que si une mesure aussi contraignante que le 100% scanning entrain en application, les flux d'échanges bilatéraux et plus particulièrement l'accès au marché américain seraient très inégaux pour les pays de la planète. Ce transfert des coûts de la sécurité vers ses partenaires commerciaux devrait avoir un impact direct sur le renchérissement du coût des produits importés et peut ainsi être considéré comme une mesure protectionniste cachée, donc un moyen discrétionnaire pour réduire un déficit commercial abyssal (en particulier avec la Chine).

Un seul chiffre résume à lui seul la dynamique du marché conteneurisé américain à l'import (sur la période 1997-2006) : de moins de 7 millions de conteneurs il y a dix ans, les importations américaines représentent aujourd'hui près de 20 millions d'evp (sur plus de 100 millions dans le monde dès 2005 selon la CNUCED, 2007a), soit une croissance de 137 % sur la période et de plus de 10 % par an en moyenne. Les impacts en termes d'organisation portuaire sont multiples et d'autant plus complexes qu'une sécurisation accrue ne va pas forcément dans le sens de la facilitation de la chaîne logistique, en particulier sur la côte Ouest dont le développement est symptomatique de la croissance asiatique.

L'examen des volumes de transactions concernées

par grandes régions du monde (continents) fait ressortir trois tendances (Tableau 2) :

- . une grande homogénéité de croissance des continents américain, africain et de l'Océanie : environ 70 % de croissance sur la dernière décennie ;

- . le formidable bond asiatique (+185 % sur la période) tiré par la croissance chinoise (+472 %) ! On ne peut pas à proprement parler de croissance sino-asiatique unique car l'Inde est à 200 % et la Corée du sud à 105 % mais les chiffres donnent le tournis lorsqu'ils sont comparés avec la petite croissance japonaise (+14 %) ou même hong-kongaise (+12 %). Seuls le Vietnam et le Cambodge, qui partaient de très loin sur le marché américain (Tableau 3), font mieux sur cette période (1997-2006).

- . L'Europe est à la traîne : +52 % seulement sur la période, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de 4,9 % quand l'Asie fait plus de 12 % ! L'écart peut sembler anodin mais, répété chaque année avec un tel écart, le fossé est manifeste en fin de période. Si ce chiffre n'est pas mauvais en soi, le vieux continent réalise les moins bonnes performances comparées ce qui se traduit par une érosion de 7,5 points en termes de parts de marché. A la date d'aujourd'hui l'Europe exporte à peine 13 % des conteneurs à destination des États-Unis contre plus de 20 % il y a à peine dix ans !



## PROSPECTIVE

# Ce qu'il faut **espérer** de la filière Cacao-Café

Un séminaire en préparation sur ces produits qui constitueront bientôt une animation complémentaire au Terminal polyvalent.

**D**ans le cadre de la mise en œuvre de la politique d'accompagnement des filières de croissance convergeant vers le nouveau port de Kribi, le Port autonome de Kribi (PAK) organisera, en octobre prochain, une rencontre avec les principaux acteurs de la filière cacao-café. Laquelle rencontre portera sur une série d'objectifs majeurs. A savoir : identifier l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur du cacao en partant de la production des fèves jusqu'à leur transformation (exploitants producteurs des fèves de cacao, magasins assurant l'approvisionnement et la commercialisation des fèves de cacao (sélection des fèves, nettoyage et négoce, usines assurant la transformation des fèves de cacao (torréfaction des fèves, le broyage, et la fabrication des produits semi-finis de cacao en poudre et en beurre).

Ensuite, il sera question de déterminer le potentiel de la filière cacao, taille du marché, volume, pour les fèves, la poudre et le beurre de cacao, déterminer le

potentiel de la filière café, taille du marché et volume, recueillir les préoccupations des différents acteurs de la filière cacao café en rapport avec le passage portuaire en général, examiner les contraintes observées causant des pesanteurs sur toute la chaîne logistique portuaire en général, présenter la chaîne logistique pour l'exportation de la filière Cacao- café au Port Autonome de KRIBI (PAK) et mettre en avant nos avantages concurrentiels, recueillir les éléments pour l'adoption d'un circuit de passage des marchandises de la filière cacao-café (fiches caractéristiques pour le transport et la manutention, besoins en immobiliers logistiques, volume captable et les paramètres de saisonnalité, aires de stockage temporaire, processus physiques d'exportation, besoins en ressources humaines).

A la fin, il sera également question d'expliquer la procédure de passage des marchandises en général avec toutes les autres composantes douanières et administratives pour le Port Autonome de Kribi en mettant l'accent sur la filière Cacao Café.



## DÉFI

# L'enjeu de la **relance** de la filière Cacao camerounaise

Le Gouvernement est resté ferme et résolument engagé dans son objectif de redressement qualitatif et quantitatif de la production de cacao.



**L**e projet global de transfèrement progressif des activités d'exportation du cacao vers le Port de Kribi, est d'autant mieux accueilli par les autorités publiques camerounaises qu'il s'intègre dans le plan global de relance des filières cacao-café, adopté par le gouvernement camerounais en septembre 2014. Ce plan, implémenté depuis le début de l'année 2015, vise en effet à atteindre une production cacaoyère nationale de 600 000 tonnes à l'horizon 2020, contre une moyenne annuelle de 200 000 tonnes actuellement ; et un volume de transformation de fèves équivalent à 70% de la production nationale, contre 25% actuellement.

### MOBILISER LES ACTEURS

La chute vertigineuse des cours du cacao en décembre 2016 a, comme il est su de la plupart, retenti comme

un gong sonnant l'alerte générale dans la filière nationale. Au-delà d'une interpellation sectorielle, cette situation a revêtu pour l'Etat du Cameroun comme pour le secteur privé, les contours d'un nouveau challenge à relever de concert avec tous les maillons de la chaîne de valeur. Avec une production en baisse de 14 % par rapport à la campagne 2015/2016, le Cameroun n'a évidemment pas participé à l'effondrement des cours du cacao, qui relève, il n'est pas superflu de le rappeler, d'une situation de surproduction générée principalement par la Côte d'Ivoire et le Ghana, du fait d'un apport en surplus de près de 18 % sur la production mondiale par rapport à la campagne 2015/2016. Le Gouvernement camerounais a, face à cette situation, sonné l'alerte au sein de l'Interprofession et des autres organes de la filière : ONCC, FODECC, SODECAO et CAPEF dans l'optique de trouver des pistes de solutions susceptibles d'endiguer l'impact des effets de la baisse des

## L'enjeu de la **relance** de la filère Cacao camerounaise

prix du cacao sur la filière nationale.

C'est sur cette exhortation exprimée par le Ministre du Commerce à l'occasion de la 25ème session ordinaire de l'Assemblée Générale du CICC tenue le 04 Mai 2017 à l'hôtel Mont-Fébé que l'Interprofession a réuni, ses principales représentations collégiales (Producteurs, Usiniers/Acheteurs, Exportateurs et Transformateurs). Et une seconde concertation ayant eu lieu le 29 mai avec les autres organes de la filière, afin de mener des réflexions stratégiques dans chaque segment de la filière. Le point d'orgue de ces assises, présidées par Apollinaire Ngwe, Président du Conseil Exécutif du CICC, portait sur la recherche des mesures endogènes susceptibles, d'une part, d'atténuer les effets négatifs de la chute des prix du cacao sur le producteur à la base, et d'autre part, d'améliorer l'appréciation du cacao camerounais sur la scène internationale.

### BAISSE DES REDEVANCES À L'EXPORT

De ces assises, il ressort une quarantaine de propositions de court, moyen et long terme, articulées autour des maillons 'production' et 'mise en marché', déclinées par des mesures de parade pour atténuer, dans le court terme, les effets de baisse des prix du cacao sur les revenus des producteurs ; des mesures de soutien, à court et à moyen terme, pour assainir et restructurer les maillons vulnérables, des mesures de promotion visant à préserver l'image et l'attractivité de la filière en vue de l'inscrire résolument dans la durabilité.

Fort des recommandations issues des concertations sus-évoquées et soucieux de consolider la résilience de la filière durant la campagne cacaoyère 2017/18, le Gouvernement a entériné les mesures fixant et répartissant la Redevance à l'exportation du cacao.

Il en ressort, la réduction de 50% du taux de la Redevance à l'exportation des fèves, qui passe de 150 à 75 FCFA/kg, l'instauration d'une prime de qualité, destinée à récompenser les producteurs ayant livré du cacao 'Good Fermented' à titre d'incitation à la transformation locale du cacao, la réduction du taux de Redevance perçue sur les fèves entrant dans les unités de transformation locale de 75 à 15 FCFA/kg.

Par ailleurs, et dans l'optique de mener en urgence les actions prioritaires susceptibles d'impacter la qualité et la compétitivité de notre cacao, des ressources

supplémentaires ont été allouées à l'ONCC et au CICC.

À l'ONCC, pour systématiser les analyses chimiques et organoleptiques du cacao avant exportation, contrôler la qualité à l'entrée et à la sortie des magasins des exportateurs, renforcer les postes de contrôles douaniers de Mamfé et Bankim et certifier systématiquement la qualité.

Au CICC, pour renforcer le financement des actions ci-après : encadrer davantage de producteurs sur les bonnes pratiques et l'entrepreneuriat agricole, étendre le programme d'installation des Centres d'Excellence de traitement post-récolte du cacao au profit des organisations professionnelles de producteurs, former plus de producteurs à la vérification de la qualité, 400 vérificateurs chaque année produire et distribuer 100 000 livrets du cacaoculteur chaque année pendant trois ans.

### POLITIQUES DE PRODUCTION RAISONNÉES

Au-delà de nos frontières, le Gouvernement est resté ferme et résolument engagé dans un véritable plaidoyer pro domo, tant pour sonner la mobilisation des pairs producteurs que pour interpellier l'industrie chocolatière sur ce qui va au-delà de la simple responsabilité sociétale, à savoir l'intrinsèque solidarité vitale de la chaîne de valeur. Sur toutes les plateformes qui ont réuni les acteurs concernés par la baisse du prix du cacao, le Ministre camerounais du Commerce est monté au créneau pour préconiser la mise en place d'un cadre proactif de concertation entre pays producteurs, l'instauration des politiques de production raisonnées, mais également l'établissement des relations saines et mutuellement profitables avec l'industrie dans le but de s'affranchir du diktat du secteur aval, dissimulé par le manteau de la volatilité des prix.

En tout état de cause, la survenance de ce marasme du marché du cacao aura manifestement contribué à réchauffer le partenariat public-privé autour de la nécessité d'une réorientation des objectifs nationaux de production vers la primauté de l'amélioration qualitative et le repositionnement subséquent sur les marchés différenciés et de niche, plus stables et mieux rémunérateurs.

*Serge Alain GODONG, avec Yves ABISSI (CICC)*



PORT AUTONOME DE KRI BI  
PORT AUTHORITY OF KRI BI



B.P. : 203 Kribi  
Tel : (237) 222 462 100  
Fax : (237) 222 462 104  
Email : [contact@pak.cm](mailto:contact@pak.cm)  
Web : [www.pak.cm](http://www.pak.cm)

*Grande réalisation au coeur de l'Afrique Centrale*