



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • VENDREDI 2 NOVEMBRE 2018

Cette revue de la presse donne l'essentiel de l'actualité du secteur maritime, de la logistique et des transports au Cameroun, en Afrique et dans le reste du monde. Constituée d'une sélection d'articles en rapport avec les centres d'intérêt du Port autonome de Kribi (PAK), elle provient de plusieurs sources auxquelles la [Cellule de Communication et des Relations publiques](#) a pu avoir accès. Des références sont indiquées entre parenthèses pour permettre à ceux qui le souhaitent de poursuivre et d'approfondir éventuellement leur lecture. Le contenu de cette revue de presse ne reflète cependant en aucun cas le point de vue du PAK.

CAMEROUN

Performance portuaire : les ports de Douala et Pointe-Noire pourront-ils conserver leurs positions de tête en Afrique centrale en 2019 ?

Faut dire que le rapport 2019 de l'Observatoire Europe-Afrique des ports y est très attendu. En 2017 Quinze ports africains avaient été notés par l'Observatoire – avec l'appui du cabinet PWC- dans son rapport 2017, rendu public en juin dernier. L'observatoire avait, en effet, ciblé la période de 2014 à 2016, pour dresser son classement. Lequel avait comme critères-clés, la qualité des services, les gains rapportés à l'État, etc.

Selon le rapport 2017, les ports de Douala et de Pointe-Noire tiennent, en Afrique centrale, le duo de tête suivi par Luanda.

Les spécialistes pensent, toutefois, que les choses devraient aller en s'améliorant au port de Matadi (un autre port de la république du Congo) qui s'est doté depuis fin juin de neuf autogrues grâce auxquelles il peut se prévaloir d'une certaine autonomie sur le chargement des containers.

Cependant, la performance logistique qui consiste à assurer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement reliant les économies aux marchés, évaluée par le Logistic Performance Index de la Banque mondiale (2016) distingue trois ports : l'Afrique du Sud (20^e mondial, avec un score de 3,78), le Kenya (42^e, 3,33) et l'Égypte (49^e, 3,18) ; alors qu'entre 2007 et 2017, plus de cinquante milliards de dollars ont été investis dans le secteur portuaire du continent.

Selon PwC (2017), une amélioration de 25 % des performances de ces ports réduirait les importations de l'Afrique de 3,2 milliards de dollars par an, et augmenterait ses exportations de 2,6 milliards de dollars et un gain de deux points de croissance du produit intérieur brut par an.

<https://www.mediacongo.net/article-actualite-41375-matadi-et-boma-toujours-a-la-queue-du-hit-europe-afrique-des-ports.html>

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : le gouvernement réfléchit à la compétitivité de ses infrastructures portuaires et ses exportations des biens transformés

Le gouvernement gabonais ne cesse de multiplier des initiatives en vue de l'amélioration du climat des affaires. Ce 22 octobre 2018, ce sont les problématiques et réformes à engager pour la compétitivité des infrastructures portuaires et des exportations des biens issus de la transformation, qui ont été au cœur d'une séance de travail, entre la ministre de

la Promotion des Investissements et des Partenariats public-privé, Madeleine E. Berre et son collègue des Transports et de la Logistique, Justin Ndoundangoye.

Au-delà de ces différents sujets, occasion a également été offerte aux deux membres du gouvernement, d'échanger sur la compétitivité des différents linéaires économiques dans les domaines aérien, routier, maritime, ferroviaire et fluvial. Cela, afin d'anticiper sur les investissements à prioriser et garantir l'attractivité et la sécurité du transport des marchandises.

(<http://www.lenouveaugabon.com/logistique/2310-14135-le-gouvernement-planche-sur-la-problematique-de-la-competitivite-des-infrastructures-portuaires-et-des-exportations-des-biens-transformes>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Maroc : TangerMed intègre le Top 50 des ports à conteneurs

En pointant désormais au 45^e rang du classement mondial des ports à conteneurs, TangerMed devient par la même occasion le premier port africain avec une longueur d'avance sur Port-Saïd en Egypte, et Durban, en Afrique du Sud.

3 312 409, c'est le nombre d'EVP manutentionnés par le port de TangerMed en 2017, soit 11 % de plus que sa capacité nominale (3 MEVP). Cette performance lui a valu de gagner six places au classement mondial des ports à conteneurs "World Top Container Ports", publié par la revue *Container Management*, et d'intégrer le Top 50. TangerMed pointe ainsi désormais au 45^e rang mondial et devient par la même occasion le premier port africain, avec une longueur d'avance sur Port-Saïd en Egypte, 52^e avec 2 989 897 EVP et Durban, en Afrique du Sud, 65^e avec 2,7 M EVP.

Une performance que le port doit à "l'excellente productivité des concessionnaires APTM, Eurogate et Boluda", ainsi qu'à la confiance et la fidélité des grands armateurs que sont Maersk, Hapag Lloyd, CMA CGM, Harkas et Hamburg Süd. Elle est également, en partie, le fruit de la politique de digitalisation engagée l'an dernier par le port pour fluidifier la réservation et les mouvements des navires y faisant escale.

Avec l'ouverture prochaine du port TangerMed 2 en 2019, qui ajoutera une capacité additionnelle de traitement de 6 millions de conteneurs, le port marocain ambitionne à terme de figurer dans le Top 20 mondial.

(<https://www.actu-transport-logistique.fr/maritime/maroc-tangermed-integre-le-top-50-des-ports-a-conteneurs-509548.php>)

Route, rail, air, mer : la croissance économique africaine va se jouer en grande partie sur les politiques de transports

D'après la Banque mondiale, l'absence d'infrastructures de qualité, notamment dans le domaine du transport « *ralentit la croissance des pays de 2 % et limite la productivité des entreprises jusqu'à 40 %* ». Les routes africaines, qui constituent la principale voie de transport sur le continent, sont les premières à être touchées par cette situation.

En effet les statistiques traduisent toutes la faiblesse du réseau routier africain, non seulement à l'intérieur des pays mais également entre eux.

S'il existe en Afrique, un secteur qui se porte mieux que les autres dans le domaine du transport, c'est sûrement celui du transport maritime. Cela peut s'expliquer entre autres, par le fait qu'historiquement, ce secteur est le premier à s'être développé sur le continent.

Selon la Banque Africaine de Développement (BAD) l'activité portuaire en Afrique continentale « *pourrait dépasser, en 2040, les 2 milliards de tonnes* ».

Parallèlement, on note que l'essor du transport maritime en Afrique s'accroît avec la concession des ports au profit d'entreprises non-africaines telles que DP World, ou encore le français Bolloré Africa Logistics. Un peu partout sur le continent, on note des travaux d'extension et de construction de ports, accompagnés d'un vaste mouvement de privatisation afin de répondre aux standards internationaux.

(<https://www.agenceecofin.com/la-une-de-lhebdo/2610-61232-route-rail-air-mer-la-croissance-economique-africaine-va-se-jouer-en-grande-partie-sur-les-politiques-de-transports>)

Commerce maritime : l'Afrique peine à tirer pleinement avantage de son potentiel

Dans son rapport 2018 sur le commerce maritime dans le monde (50e édition), la CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement) met en évidence le fait que l'Afrique, qui concentre la plus forte population jeune au monde et la deuxième population mondiale, ne parvient pas à peser sur le commerce maritime international.

On y apprend que le commerce maritime africain est caractérisé par une forte concentration des échanges et une faible diversification. En 2017, année d'analyse du rapport, 40 % des marchandises exportées par mer étaient constituées de pétrole brut, alors que plus des deux tiers des importations étaient composées de marchandises sèches (vrac sec et marchandises conteneurisées) et près de 20 %, de produits pétroliers et de gaz.

Face à cette situation, le rapport suggère que pour aider l'Afrique à réaliser son potentiel, il faudra adopter un train de mesures exigeant de la part d'acteurs nationaux, régionaux et internationaux des interventions ciblées qui soient alignées sur les objectifs du développement durable et qui intègrent les trois dimensions du développement durable appliquées à la facilitation des transports et du commerce.

(<https://www.agenceecofin.com/docutheque/0410-60559-commerce-maritime-l-afrique-peine-a-tirer-pleinement-avantage-de-son-potentiel>)

Rapport CNUCED ici : https://www.agenceecofin.com/files/31/Hebdo-2-Rapport_sur_le_commerce_Maritime.pdf

RESTE DU MONDE

Note de synthèse ISEMAR : comment fonctionnent les systèmes portuaires mondiaux du conteneur ?

Les comptabilités portuaires permettent depuis longtemps d'évaluer et comparer les performances de la conteneurisation. Mois après mois, années après années, les chiffres que les analystes commentent afin de déterminer l'évolution des ports et de l'économie du conteneur induite, s'accumulent. Les hiérarchies mondiale, régionale et nationale découlent des classements des ports selon leur performance en EVP. La présente synthèse se propose ici de dépasser la simple accumulation des chiffres pour présenter les fonctionnements géographiques des ports à conteneurs. Dans chaque ensemble régional du monde, des systèmes portuaires se sont mis en place pour couvrir des façades maritimes en relation avec les économies territoriales. On ajoutera le cas spécifique des hubs qui jalonnent les itinéraires maritimes. Enfin, tout cela reste dynamique et des changements sont toujours en cours : développement économique des pays, nouveaux ports, nouvelles routes.

(<https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2018/10/Fonctionnement-des-systèmes-portuaires-mondiaux-du-conteneur.pdf>)

BREVES

Maroc : APM Terminals MedPort accueille son premier navire

APM Terminals MedPort Tangier a accueilli, le 24 octobre dernier, son premier navire, le M/S Taasinge Maersk et ceci pour effectuer un test grandeur nature d'une opération commerciale de traitement d'un navire porte-conteneur et préparer la mise en service officielle du Terminal.

Ce test grandeur nature a permis l'entrée officielle en service également des remorqueurs SVITZER CHEFCHAOUEN et SVITZER TETOUAN et de la pilotine OUED ALIANE.

Les équipements du nouveau terminal ont pu également être testés avec des opérations de chargement et déchargement de plusieurs conteneurs.

(<https://maritimeneuws.ma/4-portuaire/6251-apm-terminals-medport-accueille-son-premier-navire>)

L'autrichien Borealis investit un milliard d'euros sur le port d'Anvers

Déjà présent sur le site de Kahlo, du port d'Anvers, le groupe de pétrochimie autrichien Borealis y a confirmé la construction de sa nouvelle usine de transformation de propane en

propylène. Soit un investissement d'un milliard d'euros. L'ouverture de la future usine est prévue au premier semestre 2022 et créera 100 nouveaux emplois tandis que 2.000 personnes travailleront sur le site durant la phase de construction. Avec une capacité de 750.000 tonnes de propylène par an, l'usine représentera 10 % de la production de propylène en Europe.

(<https://www.lantenne.com/notes/>)

Environnement : Coca-Cola, et Nestlé champions du monde de la pollution

L'information a été rendue publique le 09 octobre 2018 à travers un rapport d'étude publié par Greenpeace sur les déchets en plastiques.

L'ONG a ainsi répertorié 187.000 types de déchets en plastique afin de savoir qui sont les plus gros pollueurs. De ces opérations, il ressort que Coca cola est l'émetteur numéro un, et remporte de ce fait le titre de plus gros pollueur plastique de la planète. Il est suivi par Pepsi-Cola et Nestlé.

En Amérique du Nord, 64% des déchets répertoriés avec une marque identifiable appartiennent à Coca-Cola, Pepsi Co, et Nestlé. En Amérique du Sud, les déchets des mêmes trois multinationales comptent pour 70% des résultats, révèle l'organisation environnementale.

Informées, les deux entreprises se sont tous deux engagés à faire évoluer la qualité de leurs emballages.

(<http://leconomie.cm/environnement-coca-cola-et-nestle-champions-du-monde-de-la-pollution/>)

Le port d'Anvers nomme un 'Monsieur Brexit'

L'échéance du 'Brexit' approche –fin mars 2019– et aucun accord entre Londres et Bruxelles pour encadrer cette sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne n'est en vue. En Europe, s'ils sont inquiets, les milieux d'affaires commencent à s'y préparer sérieusement, notamment dans le secteur transport et logistique où, à l'instar du secteur financier, il s'agit de prendre de nouvelles positions.

Le Port d'Anvers, deuxième port d'Europe, vient ainsi de se doter d'un 'Monsieur Brexit' en nommant, au 1^{er} septembre, Justin Atkin, représentant pour le Royaume-Uni et l'Irlande (notre photo). Ce professionnel anglais du secteur basé dans le nord de l'Angleterre, dirigeait jusqu'à présent la société de conseil Ragged Edge Consulting Ltd. Sa mission sera très clairement de défendre les parts de marchés du port néerlandais outre-Manche, voire d'en prendre, dans un contexte plutôt récessif.

(<https://www.lemoci.com/actualites/pays-marches/transport-logistique-le-port-danvers-nomme-un-monsieur-brexit/>)

BONNE LECTURE