



■ ACTUALITES | P-6

REGIONAL SEMINAR ON "THE ANALYSIS OF THE SITUATION OF STOWAWAYS IN PORTS AND MEASURES TO REDUCE THEIR NUMBER"

■ REFLEXION | P-27

« LE SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE FACE AUX DEFIS ECOLOGIQUES »





Vivez l'actualité de l'APN et du secteur portuaire dans

APN News

Stay abreast with news on APN and the Port Sector by reading APN News

AUTORITE PORTUAIRE NATIONALE / NATIONAL PORTS AUTHORITY
"Pour un Secteur Portuaire toujours plus dynamique, compétitif et sûr"
"For a more dynamic, competitive and secured Port Sector"

Contente

5



EDITORIAL

5

ACTUALITES 6

Regional Seminar on “The Analysis of the situation of Stowaways in Ports and measures to reduce their number”



6

MANAGEMENT 11-23

IMO and the Sustainable Development Goals (SDGs)

(Gwendoline MOUSSONGUI)

La problématique de la gestion des installations et des équipements portuaires

(Serge Patrick ESSOMBA)

16



FLUX ET REFLUX 36

Les statistiques portuaires de l'exercice 2017

(Serge Patrick ESSOMBA et OBEN ETA OJONGENO)



28

NIGERIAN PORTS AUTHORITY



73



COOPERATION 64-75

AISM, OMI, AIVP, IAPH, RMU, AGPAOC



TRANSPORT ET ÉCONOMIE EN AFRIQUE ET DANS LE MONDE.

76



REFLEXION 24

Les modes de Régulation Portuaire

(Perrine NJEE)

Le Secteur Maritime et Portuaire face aux défis écologiques (Simplice M. OYONO)

APN EN IMAGES

81



EQUIPE DE REDACTION / EDITORIAL BOARD

Directeur de Publication / Publisher

Josué YOUNBA

Directeur de la Rédaction / Editorial Director

Gwendoline MOUSSONGUI

Rédacteur en Chef / Editor - in - Chief

Simon-Pierre EDIBA

Rédacteur / Editors

Ernest MPOCKO

Serge Patrick ESSOMBA

OBEN ETA OJONGENO

Simplice OYONO

Yannick FOU DA

Roger NEMB

Perrine NJEE

Marguerite DOUMBE

Christelle FOE AMBANI

Lovely ZE EYA

Antoinette OROCK AGBOR TAMBE

Secrétariat / Secretariat

Honorine Marie ATANGA

Site web APN/ APN Website: www.apn.cm

E-mail : apn@apn.cm

Edition et Impression / Design and Print Layout

Cbm strategies

+237 222 23 26 58

+237 675 23 06 07



Chers lecteurs, abonnés de « APN NEWS »,

Je suis heureux de mettre à votre disposition, la 16^e édition du magazine «APN NEWS» qui, au fil des parutions, a su acquérir une place de choix tant dans vos habitudes de lecture que dans le paysage des publications spécialisées du secteur maritime et portuaire au Cameroun.

APN NEWS a toujours saisi l'ère de son temps en vous proposant des sujets de réflexion en lien étroit avec la conjoncture dans le secteur portuaire. Ceci a permis de mettre chaque fois en lumière les différentes mutations intervenues dans ce secteur névralgique de l'économie de notre pays.

Cette 16^e édition de votre magazine s'inscrit inexorablement dans cette logique au moment où le développement des infrastructures portuaires et la relance des activités dans nos ports est en plein essor avec notamment :

- La mise en exploitation du Port de Kribi, le 02 mars 2018 ;
- La réhabilitation de l'infrastructure et un effort soutenu de modernisation des équipements au port de Douala ;
- L'actualisation de l'étude de faisabilité du port de Limbé ;
- La reprise des travaux de construction du Ship yard de Limbé ;
- La réalisation des études techniques de réhabilitation et de modernisation du port fluvial de Garoua.

Toutes choses qui justifient l'amélioration du trafic dans nos ports qui, en 2017, atteint 15 534 122 de tonnes. Cette embellie qui découle du programme Gouvernemental de développement des infrastructures de transport en général et de dynamisation du secteur portuaire en particulier, participe de l'accélération de notre croissance économique.

APN NEWS N°16 vous propose ainsi des sujets ayant trait au développement des infrastructures portuaires de qualité avec des articles sur la problématique de la gestion des installations et équipements portuaires ainsi que le secteur portuaire face aux défis écologiques.

Vous aurez également le loisir de parcourir des réflexions sur la prise en compte des objectifs de développement durable par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et sur les différents modes de régulation portuaire.

Au-delà de ces réflexions, les comptes rendus sur la visite de prise de contact du Ministre des Transports au siège de l'APN, et sur le séminaire régional sur les passagers clandestins vous sont également proposés.

Enfin, votre rubrique Flux et reflux qui vous renseigne sur les statistiques portuaires 2017 est fidèle au rendez-vous. ■

Bonne lecture !

Josué YOUMBA
Directeur de Publication

Dear readers and subscribers of «APN NEWS»,

I am particularly delighted to put at your disposal the 16th Edition of your Magazine «APN NEWS» which, through its publications, has succeeded in acquiring a key position both in your reading habits and in the environment of specialized publications in the Cameroon Maritime and Port Sector.

APN NEWS overtime, has always kept abreast with the present times and is proposing subjects of reflection closely linked to the situation in the Port Sector. This has enabled us to highlight the various changes that occurred in this sensitive sector of our national economy.

This 16th edition of your Magazine is inexorably consistent with this logic at the moment when the development of port infrastructures and revival of port activities are in full swing including:

- Operations at the Kribi Port on the 02nd of March 2018 ,
- Rehabilitation of infrastructures and sustained efforts for modern equipment at the Douala port,
- An update of feasibility studies carried out at the Limbe deep seaport,
- Resumption of construction works at the Limbe Shipyard,
- A conduct of technical studies on the rehabilitation and modernization of the Garoua seaport.

These are things which justify the improvement of traffic in our ports that attained 15,534,122 tonnes in 2017. This rise, which results from the implementation of the Government's Programme for the Development of Transport Infrastructures in general and the Revitalization of the Port Sector in particular, played a significant role in the acceleration of our economic growth.

APN NEWS No. 016 therefore proposes topics related to the development of quality port infrastructures with articles on Port Facilities and Equipment Management Issues and on a Port Sector faced with ecological challenges.

You will also have the opportunity to go through reflections on the implementation of the Sustainable Development Goals (SDGs) by the International Maritime Organization (IMO) and the various modes of Port Regulation.

In addition to these reflections, news stories on the Transport Minister's contact visit to APN's Head Office and the Regional Seminar on Stowaways are also published.

Finally, your column Flux and Reflux (Ebb and Flow) which informs you on the 2017 Port Statistics is also present in the Magazine. ■

I wish you all a pleasant reading!

Josué YOUMBA
Publisher

APN NEWS a toujours saisi l'ère de son temps en vous proposant des sujets de réflexion en lien étroit avec la conjoncture dans le secteur portuaire. Ceci a permis de mettre chaque fois en lumière les différentes mutations intervenues dans ce secteur névralgique de l'économie de notre pays.

By Antoinette OROCK AGBOR TAMBE

REGIONAL SEMINAR ON “THE ANALYSIS OF THE SITUATION OF STOWAWAYS IN PORTS AND MEASURES TO REDUCE THEIR NUMBER”

The Regional Seminar on “The Analysis of the situation of Stowaways in Ports and measures to reduce their number”, jointly organized by the International Maritime Organization (IMO) and the National Ports Authority (APN), was held from the 20th to the 22nd of March 2018 in Yaoundé, Cameroon under the distinguished patronage of the Minister of Transports of the Republic of Cameroon His Excellency Mr. Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE. The Seminar was centered on four main points namely the Opening Ceremony, Workshop Sessions, Tabletop Exercises and the Closing Ceremony.



Family photograph taken during the seminar

In the opening ceremony, there were speeches and family photographs under the effective chairmanship of the Minister of Transports. 4 main speeches were made; the initial speech came from APN’s General Manager Mr. YOUMBA Josué who extended a warm welcome and a pleasant stay in the city of Yaounde to all participants and informed them on the issue of stowaways forming the theme of the seminar. He ended his speech by thanking the International Maritime Organization (IMO) for choosing Cameroon as host for the third Regional seminar in Africa.

The second speech was made by the Representative of IMO Mr. Julian ABRIL, who on behalf of the Secretary General of IMO, thanked the Cameroonian authorities for measures taken to ensure that the seminar runs smoothly; he also expressed satisfaction regarding the quality reservations made for the different

delegations. Mr. Julian ABRIL then presented the main resolutions adopted during the two (02) regional seminars organized in Ivory Coast and South Africa.

In his speech, the third speaker Mr. Michael LUGUJE, Secretary General of The Port Management Association for West and Central Africa (PMAWCA) stated the willingness of PMAWCA member ports to implement the recommendations of the Yaounde meeting with a view to mitigating the phenomenon of stowaways which seriously harms the image of ports’ national and regional economies.

Mr. MUBARAK SODHA, Representative of the Secretary General of The Port Management Association for East and South Africa (PMAESA), after thanking the International Maritime Organization (IMO) and Cameroonian authorities for the invitation sent to PMAESA to participate in the seminar, noted the urgency of concerted action of the port and maritime sector



Transports Minister offers a handshake to APN's Board Chairman

in order to provide global solutions to a global problem.

In his opening speech, the Transports Minister, Mr. Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE, exalted the cooperation ties between Cameroon and the International Maritime Organization (IMO). He also made a non-exhaustive enumeration of the fruits of technical cooperation existing between Cameroon and IMO, which include the equipment of the Regional Maritime Rescue Centre in Douala, the Admission of Cameroon into the project for the demonstration of impact of Maritime Transport Facilitation on Poverty Reduction and the Organization of several seminars and meetings in Cameroon. Minister NGALLE BIBEHE further urged the participants to contribute fully to the proceeding of the seminar, so as to develop proposals liable to contribute to the security of ports facilities and ships moored therein, in order to reduce the phenomenon of stowaways. Finally, The Minister declared open the proceedings of the Regional Seminar of "The Analysis of the situation of Stowaways in Ports and measures to reduce their number". The opening ceremony ended with a family photograph and a cocktail.

During the workshop session, different presentations were made; the first series of presentations, 9 in total focused on the update of the current situation of stowaway incidents and action adopted since 2014 to improve the situation of the ports of Lagos in Nigeria, Tema

and Takoradi in Ghana, Abidjan in Ivory Coast, Dakar in Senegal, Mombasa in Kenya, Djibouti in Djibouti and Cape Town and Durban in South Africa.

The second workshop was on Security through community-proven technology tailored to combat stowaways; this paper was presented by Mr. Marc SUTCLIFFE of CSO Alliance and was mainly focused on the presentation of an information-sharing platform, from an anchor point situated in Peru, which facilitates the transmission of reports with a high location capacity, thanks to the use of e-mails for the release of information on stowaways. This technology, which is applicable to vessels engaged in maritime transport helps visualize the impact of criminality.

It established throughout the world, a network of security offices of several companies and enable them to combat incidents which are very expensive for the maritime economy and mutate overtime.

The third presentation was on Stowaways Incidents in the East African Region: Resolutions and Prevention was delivered by Mr. Clement William KAMENDU of the Inter-Governmental Standing Committee on Shipping (ISCOS) which includes Kenya, Tanzania, Uganda and Zambia. In his presentation, he focused on incidents involving stowaways, registered in the main ports of the region. It was thus revealed that,



IMO Representative, Transport Minister, Secretary of State for Defence and the Secretary General at the Ministry of Transport

after the seminar held in 2014, only 5 cases of stowaways were reported in 2016 which represents an outstanding performance compared to the 26 cases reported in 2014 for the port of Mombasa in Kenya alone. The speaker successfully evoked modes of boarding of stowaways, their destinations, the reasons therefore and the impact of the phenomenon. Finally, he made some proposals and outlined difficulties encountered.

The Fourth presentation was delivered by Miss Gisela VIERA of IMO on Stowaways as Security Challenge for Ships and Ports: Application of SOLAS - Chapter XI-II on ISPS Code. The presentation elaborated on the provisions of

Chapter XI - II of the SOLAS Convention on ISPS Code relating to the implementation of safety and security measures in ports. The speaker provided further clarifications on Ships and Ports Security Plans, which helped to highlight the objectives, tools and methods used to ensure the safety/security of ports and on board vessels. The exchange of views that followed the presentations focused on the need for updating the ISPS Code, to take account of the evolving threats to security and popularization of conditionality, to benefit from IMO's capacity-building program.

Another presentation done by Mr. Julian ABRIL of IMO was the introduction to the Organization's efforts to prevent stowaway cases and facilitate their fair repatriation (reference to IMO instruments: FAL Convention and Guidelines). The paper reviewed legal instruments on stowaways, including section 4 of the FAL Convention, the amendment adopted in 2016 with reference to the ISPS Code, FAL Resolution 1137 and Circulars relating to information to popularize IMO's guidelines. Exchanges that followed the presentation helped define the blur relationship that exists between the situation of stowaways and that of other maritime criminals; the repetitive nature of provisions contained in page 51 of the FAL Convention, relating to stowaways and the need to extend sanctions to defaulting ship masters, crew and ship owners. A paper on Stowaway Asylum-Seekers and refugees was presented by Mr. CAMERON



AGM of the Douala Port, GM of the Kribi Port, GNCC GM and the Divisional Officer (DO) for Mfoundi

SHILTON of the United Nations High Commission for Refugees (UNHCR) which focused on the need to accompany the control of access in ports and port facilities, as well as security protocol on board vessels, measures aimed at protecting refugees, Asylum-Seekers and stateless persons. After presenting the focus area of the International Organization for Migration (IOM), that includes the strengthening of the monitoring of migrant protection operations in countries and at sea, Miss VIJAYA SOURI focused on the case of West and Central Africa with specific models of migration by sea, any movements by land being made difficult, due to the absence or poor state of roads. This presentation was on Migration at Sea: Responding to the Challenges in West and Central Africa. She explained the situation of the strong population growth in the region with compels certain persons to travel without necessarily being stowaways.

The next paper was on the Importance of Implementation of IMO's Security Measures in the Prevention of Stowaway Cases in the United States. Mr. Mike BROWN, after presenting the International Port Security Program of USA, which is responsible for monitoring the implementation of the ISPS Code and control of ships travelling along US coasts, stated that the boarding of stowaways is indicative of the weakness of the security system in a port. This has an adverse impact on the image of ports and hampers their competitiveness. The presentation made by Miss ELLA HAGELL was focused on the P&I Club, an organization working in the field of assistance to stowaways. After indicating that there are very few refugees among stowaways, she acknowledged that most of them would like to travel to improve their living conditions. She elaborated further on difficulties encountered by her organization in the management of, and assistance to stowaways such as the mastery of regulations by stowaways which opens ways for circumvention, the violent nature of some stowaways, which make interventions more difficult, the significant cost of intervention etc.

A presentation on Possible Solutions for reducing the number of Stowaways by Colonel CHEICK BIMEIKH of UNOCA's regional office, who first redefined UNOCA's missions around the 04 major axes as follows: Preventive

Diplomacy, Counter-Terrorism, Maritime Security and Human Security. The speaker insisted on the sharing of information, this being vital to win the fight against crime. Finally, he informed participants of the establishment, under the coordination of UNOCA, of the Inter-regional Centre for Coordination that would provide reliable statistics on the phenomenon of stowaways in West and Central Africa.

That last presentation was delivered by Mrs. Chantal APENDEKI of INTERPOL on the Support for Investigation of Fugitives. The paper focused on the presentation of INTERPOL and activities carried out as part of the fight against illegal migration.

Divided into 2 groups and based on scenarios designed by IMO experts, participants in the Regional seminar conducted table-top exercises on practical cases of management of stowaway incidents. The purpose of each group was to propose a problem-solving method by determining the following:

- Various stakeholders and their levels of intervention;
- Procedure to be followed;
- Measures to be taken;
- Information gathering for input into IMO database.

The closing ceremony was marked by the closing speech of the Secretary General of the Ministry of Transports and the distribution of Certificate of Participation to all participants. ■



Interviewing APN's GM and IMO Representative

By Yannick FOU DA

TRANSPORTS MINISTER VISITS APN

A brief working session took place in APN's board room in the presence of the minister, his entourage, the Board Chair, the General Manager and all APN directors; protocol was strictly observed.



Minister NGALLE BIBEHE, his entourage and the entire APN Staff in front of APN's Head Office

Tuesday June 19th 2018 saw the visit of the Ministry of Transports' Boss His Excellency Mr Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE and his entourage to the National Ports Authority (APN), Yaounde. He was warmly welcomed by the entire staff beginning with the Chairman of the Board of Directors, Mr GOUNOKO HAOUNAYE, the General Manager, Mr YOUNBA Josué and his collaborators who joined him to welcome the new boss of the Transports sector.

A brief working session took place in the institution's board room in the presence of the minister, his entourage, the Board Chair, the General Manager and all APN directors; protocol was strictly observed.

In his welcome speech, the Board Chair welcomed the minister and his entourage and did not fail to congratulate him for his recent appointment as the new Minister of Transports by the Head of State His Excellency President Paul BIYA on the 2nd of March 2018. The Board Chair, Mr GOUNOKO HAOUNAYE went further to

present a brief profile of APN to Minister NGALLE BIBEHE by listing out some of its activities such as planning National Ports Development, the control of all norms concerning the ports, the following up of all Ports Performances etc. He also outlined the institution's staff strength comprising of young dynamic employees who are working hand in hand with the General Manager in the execution of his functions as APN's Chief Executive Officer.

The Board Chair ended his speech by promising the minister that APN is going to carry out other projects with the minister's support to make the Cameroon Port Sector a very attractive one so as to be part of the 2035 vision as prescribed by the President of the Republic His Excellency President Paul BIYA.

With a very close and friendly working relationship being established, Minister NGALLE BIBEHE and his entourage left APN very satisfied after some light refreshment with the entire APN staff. ■



IMO AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDGs)

Conserve and sustainably use the oceans, seas and Marine Resources for Sustainable Development



INTRODUCTION

In September 2015, the United Nations' (UN) 193 states unanimously adopted the 2030 Agenda for Sustainable Development, including the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) and 169 related targets. Hailed as a historic agreement forging a pathway to sustainability, the 2030 Agenda has been called a Plan of Action for people, planet and prosperity. The SDGs applies to all countries and by adopting the Agenda, member states have committed during the period up to 2030, to mobilizing efforts to end all forms of poverty, fighting inequalities and tackling climate change, while ensuring that no one is left behind. The agenda emphasizes on the need to consider simultaneously the three (3) dimensions of sustainable development; social, economic and environmental.

The International Maritime Organization (IMO) recognizes that, for its member states and the UN system to implement the 2030 Agenda, this new framework will have to be translated into national policies and strategies taking into account cross-cutting issues. As the 2030 Agenda

will be implemented principally at the country level, IMO will develop and formulate innovative and targeted maritime policies to respond to the needs of countries at the national, regional and global levels.

The UN system, of which IMO is a part, is fully committed to supporting the successful implementation of the 2030 Agenda, based on the combined expertise and strengths of each entity within the system and to ensuring universal coherence. As a specialized agency of the United Nations responsible for global standards for safe, secure, clean and efficient maritime transport, the International Maritime Organization (IMO) has an important role to play in helping to achieve the 2030 Agenda for Sustainable Development, including the Sustainable Development Goals (SDGs).

International Shipping greatly benefits the world by moving food, commodities, raw materials, energy and consumer goods reliably and effectively around the globe at low cost. Working together with ports and other stakeholders in



the Maritime Industry, International Shipping is indispensable to the functioning of global trade. By connecting producers, manufacturers and consumers, it provides a way for IMO member states to enhance trade with one another. Shipping is an essential component of sustainable economic growth, as it is the most environmentally sound mode of transport, having the lowest carbon footprint per unit of cargo transported.

Because International Shipping takes place for the world's oceans and IMO is responsible for measures to improve the safety and security of International Shipping and to prevent pollution from ships, IMO's objectives can be summarized as follows: "safe, secure and efficient shipping on clean oceans."

The work of IMO therefore relates to most, if not all, of the SDG 17 targets, particularly as regards its environmental conventions. Implementing and enforcing the main conventions and regulations adopted by IMO member states actively addresses marine pollution, mainly that the fundamental purpose of IMO, as described in the IMO convention, is rooted in the conservation and sustainable use of oceans and their resources. This is further reflected in the organization's development, adoption and implementation of International Law through the IMO treaty regime and the United Nations Convention and the law of the sea (UNCLOS) IMO is inter alia, the (UNCLOS) competent organization for navigational safety (parts II – IV) the safety of life at sea, including the design, construction, equipment and manning of ships for safety and environmental protection (Articles 21, 94, 211): the protection of the marine environment generally (part XII) maritime security (Articles 21); liability and compensation from sea-based sources but also, at least indirectly, from land-based sources, for example through the London Convention and protocol on dumping wastes and other matters at sea. IMO also supports

the marine and coastal ecosystems, not the least through the establishment of special areas under MARPOL and particularly sensitive sea areas (PSSAS).

IMO's work to address climate change is also significant. Air pollution and greenhouse gas emissions from ships are regulated under MARPOL Annex VI. Regarding ocean acidification, IMO has established a regulatory framework (under the London Convention and London Protocol) that will contribute to climate change mitigation by regulating for carbon capture and sequestration in subsea geological formations and for marine geoengineering, for maritime casualties (Articles 235); and response systems for search and rescue environmental incidents (Articles 43, 98, 221).

Acting as the competent organization through such a broad range of activities gives IMO a considerable role in the attainment of Sustainable Development Goals which are 14 of them, thus helping to sustain and improve Maritime Transport and Port Facilities.

These 14 SDGs consists of putting an end to poverty in all its forms everywhere:

- End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture.
- Ensure inclusive and equitable quality education and promote lifelong learning opportunities for all.
- Achieve gender equality and empower all women and girls.
- Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all.
- Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all.
- Promote inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all.
- Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization



- and foster innovation.
- Reduce inequality within and among countries.
 - Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable.
 - Ensure sustainable consumption and production patterns.
 - Take urgent action to combat climate change and its impacts.
 - Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development.
 - Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all and build effective, accountable and inclusive institutions at all levels.
 - Strengthen the means of implementation and revitalize the global partnership for sustainable development.

As the most effective and fuel efficient way to transport goods, maritime transport is the backbone of world trade and globalization. All year round, ships carry cargoes to all corners of the globe, world trade and maritime transport are fundamental to sustaining economic growth and spreading prosperity throughout the world. Shipping will continue to grow with the anticipated increase in world trade. Improved access to basic materials, goods and products is expected to lift millions of people out of poverty and thereby, contribute to achieving SDGS 1 and 2.

IMO through its regulatory framework, facilitates a global maritime transportation system that connects markets and moves 80% of global trade. But, in order for that system to flow efficiently, without unnecessary delays, it must be underpinned by a global system of law and regulation that is uniform in its development and implementation. Through its regime of more than 50 treaties covering myriad aspects of ships and shipping, IMO provides that global uniform system for industry regulation. IMO assists developing countries in building effective institutions to ensure the safe, secure and environment-friendly flow of maritime commerce.

Through the IMO regime of liability and compensation for victims of maritime incidents, IMO protects the legal rights of those impacted by pollution incidents or losses on board passenger vessels.

The continued efficient functioning of the maritime sector enables trade to flow freely and food and energy to be delivered cost-effectively throughout the globe. In this respect, maritime transport plays a central role. Small island developing states, in particular are completely dependent on it. The predictability of trade flows can be adversely affected by security threats to shipping. The damaging consequences of security-related incidents can affect the poorest

people, particularly with regard to food security. Security is essential for a well-functioning transport system. The shipping sector today is on the front line facing security threats from global terrorism and modern day piracy on the world's oceans. It also faces armed robbery against ships, unlawful trade in weapons, smuggling, trafficking of narcotics and people and illegal or unreported fishing.

IMO provides the regulatory framework as well as capacity-building activities to enhance maritime security both for ships and port facilities and to promote measures to combat piracy and armed robbery.

Like I earlier mentioned in the above paragraphs, IMO also promotes maritime security co-operation and coordination. This work is being carried out by regional agreements, particularly the Djibouti Code of Conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, as well as IMO's strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa to counter piracy and armed robbery against ships and to support the development of a vibrant, sustainable maritime sector.

IMO also promotes maritime security coordination and cooperation among states, regions, organizations and industries, as well as assisting member states to implement the International Ship and Port Facility (ISPS) Code on board all ships and ports engaged in International Maritime Transport. By so doing, IMO contributes to food and energy security and the promotion of peaceful societies. IMO also helps spread the rule of law through its legal-capacity building programs.

The IMO International Convention on standards of training, certification and watch keeping for seafarers (STCW) provides universal standards of competence for seafarers and effective mechanisms for enforcing its provisions.

IMO contributes to inclusive and quality education by providing training activities, in particular through its technical cooperation programs and its two (2) maritime training institutions, the World Maritime University (WMU) and the International Maritime Law

Institute (IMLI), both established by IMO. IMO actively promotes gender equality and women's empowerment.

For many years, IMO has actively supported gender equality and the empowerment of women through targeted training opportunities for women in the Maritime Sector. This is seen in training courses on "Women in Port Management." This course is an institutional capacity building activities in gender equality. The course is very important because it helps to grant excellence in capacity building opportunities for female port officials from CIP member states.

In placing the human element and capacity-building high on its agenda, IMO recognizes that the Shipping Industry must reach out to every sector of the community if it is to attract the very best people to pursue a maritime career. IMO therefore takes specific measures, through its strategic planning and at the operational level of technical co-operation, to promote the increased participation of women in the maritime sector.

This is reflected in the organization's strategic plan and through its high level Action Plan which refers specifically to strengthening the role of women in the maritime sector (IWMS) remains the primary vehicle for supporting the UN Millennium Development Goal 3 to "promote gender equality and empower women". These Associations as listed below are highly supported by IMO.

- Women International Shipping and Trading Association (WISTA). An international organization for women in management positions involved in Maritime.
- Network for professional women in the maritime and port sector of West and Central African region established in February 2007.
- Managers in the Maritime Sector of Eastern and Southern Africa (WOMESA) established in December 2007.
- Women in Maritime in Africa (WIMA).

IMO also helps to regulate dumping of waste from ships, by helping developing countries strengthen their national capabilities to prevent and manage marine pollution. It also works to enhance technical capacities in wastewater management on board ships and in ports,

and to promote recycling, cleaner production technologies and more sustainable consumption patterns. IMO also enables ships to transit smoothly between ports.

An analysis of the transport relevance of each of the 17 SDGs include the Direct Transport Targets of the Sustainable Development Goals and the Indirect Transport Targets of the Sustainable Development Goals.

The Direct Transport Targets of the Sustainable Development Goals are :

- Goal 3 which is to ensure healthy lives and promote wellbeing for all at all ages (Road Safety) ;
- The next is Goal 7 which is to ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all (Energy Efficiency) ;
- There is also Goal 9 which is to build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation (Sustainable Infrastructure) ;
- Goal 11 which is to make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable (Sustainable (urban) transport for all) ;
- Goal 12 which is to ensure sustainable consumption and production patterns (Fuel Subsidies).

The Indirect Transport Targets of the Sustainable Development Goals include :

- Goal 2 which is to end hunger, achieve food

security and improved nutrition and promote sustainable agriculture (Agricultural Productivity) ;

- Goal 3 which is to ensure healthy lives and promote wellbeing for all at all ages (Air pollution) ;
- the next is Goal 6 which is to ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all (Access to safe drinking water) ;
- Goal 11 which is to make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable (Sustainable Cities) ;
- Goal 12 which is to ensure sustainable consumption and production patterns (Food loss and waste) ;
- Goal 13 which is to take urgent action to combat climate change and its impacts (Climate Change Adaptation and Mitigation).





LA PROBLEMATIQUE DE LA GESTION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES



Port de Kribi

Tout port de commerce fonctionne grâce aux deux facteurs de base que sont le capital (installations et équipements) et le travail (dockers, ouvriers, cadres, direction). Capital et travail sont intimement liés et associés pour la production des services que les usagers attendent du port. Dans cet article, nous allons examiner la gestion technique des équipements et installations.

LA PROBLÉMATIQUE DE LA GESTION DES INSTALLATIONS ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES

Les organisations spécialisées ainsi que les agences d'aide au développement, se sont préoccupées, depuis plusieurs décennies, des déficiences constatées dans les installations et les équipements des ports des pays en développement, et leurs travaux ont abouti aux éclaircissements ci-après.

Identification du problème de fond

Les changements technologiques qui n'ont cessé d'être introduits dans les transports en général et les ports en particulier, depuis les années 60, ont placé les gestionnaires des ports devant le

triple défi à savoir :

- Moderniser les installations
- Acquérir des équipements adaptés ;
- Gérer les installations et équipements dans les meilleures conditions d'efficacité (pour satisfaire les clients et réduire au minimum le coût de passage portuaire) et de rentabilité (en évitant les surinvestissements et les dépenses inutiles).

On peut dire, en schématisant, que les deux premiers défis ont été relevés de façon globalement satisfaisante, grâce à l'aide notamment des organisations de financement internationales, régionales ou nationales. Le troisième défi n'a pas pu être pleinement relevé dans de nombreux ports, y compris dans les pays développés car c'est le plus difficile : gérer la bonne exploitation technique d'un port implique non seulement de disposer d'installations et équipements adéquats, mais encore de disposer du « savoir-faire » et du personnel qualifié et en nombre suffisant, pour pouvoir offrir, au moindre coût, des services performants.

Aussi, souvent a-t-on relevé des déficiences

d'exploitation, des attentes, des engorgements, des accidents, détériorations et des coûts de passage élevés que l'on a pensé pouvoir faire disparaître, en investissant tant au niveau des installations que sur les équipements. Souvent en pure perte car les mauvaises habitudes n'ayant pas été éradiquées ont resurgi sur les nouvelles installations. On cite le cas d'un pays africain où ces mauvaises pratiques ont conduit les autorités à construire un nouveau port, pour palier au problème d'engorgement. Mais, comme les modalités d'exploitation n'avaient pas été corrigées et améliorées, les mauvaises pratiques ont été transférées sur le nouveau port qui s'est trouvé, à son tour, engorgé en quelques années. Ainsi, c'est un investissement onéreux qui est réalisé alors que le trafic total aurait pu être traité par le premier port s'il avait été correctement exploité.

gestion technique déficiente des installations portuaires (y compris des équipements correspondants) fait appel ici au :

- Faible niveau de performance des engins ;
- Surcoût de la main d'œuvre ;
- Faible niveau global d'utilisation des installations ;
- Nombre élevé des accidents, détériorations, pertes, attentes et pannes.

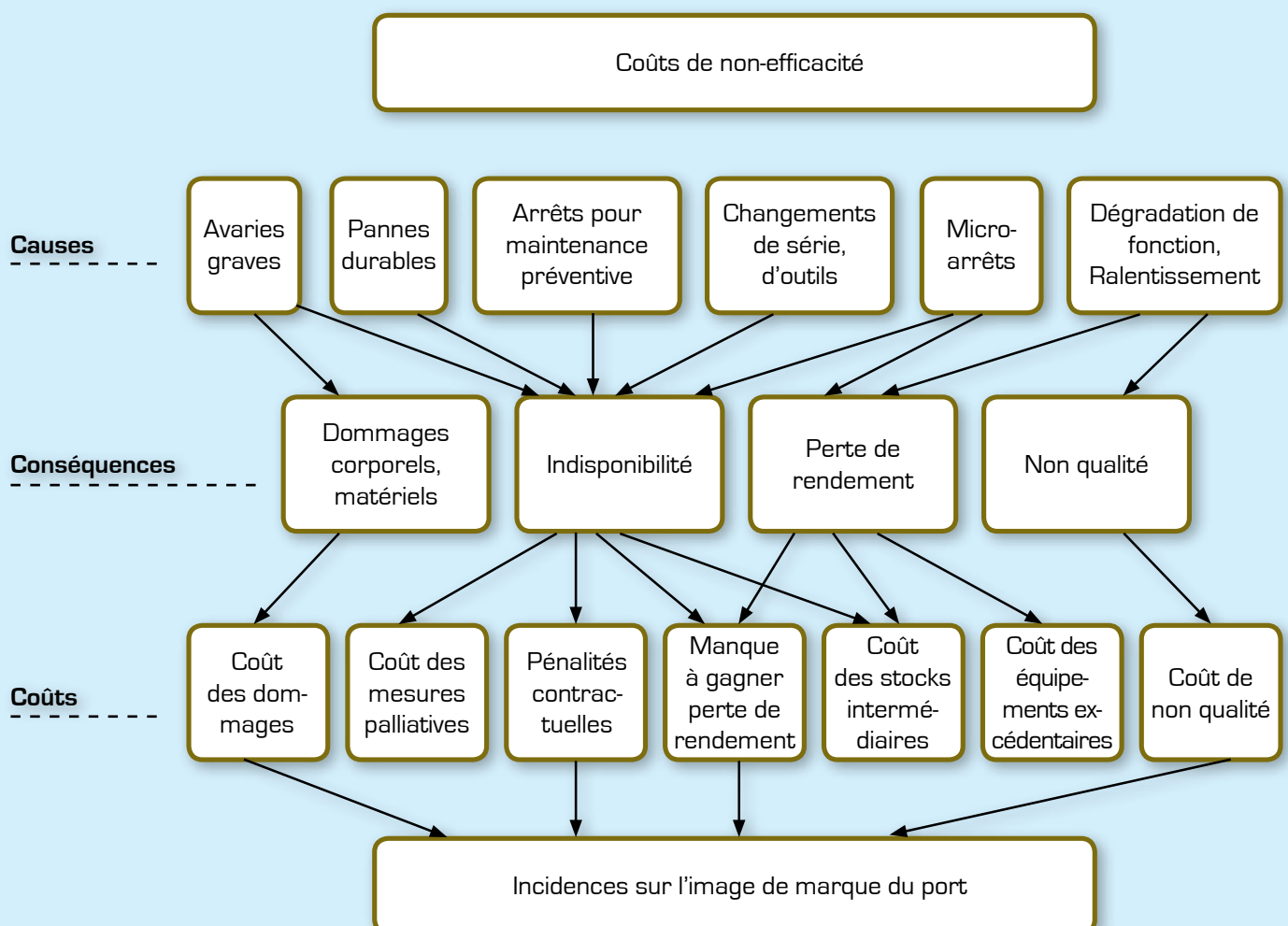
Au final les contre-performances s'additionnent et conduisent à un coût de passage global élevé (navire et marchandise) d'où :

- Pour le trafic « volatil » : des pertes des parts de marché ;
- Pour le trafic « captif » : des Coûts de transport des marchandises plus élevés et pénalisation de l'économie du pays.

Sur le tableau ci-après sont récapitulées les causes, les conséquences et les coûts d'une gestion déficiente des équipements.

Les conséquences d'une gestion déficiente des installations et équipements

L'examen en profondeur des conséquences d'une



Les étapes d'une bonne gestion des installations et équipements

Les sept étapes d'une bonne gestion des installations et équipements portuaires sont :

- La planification des installations et des équipements ;
- La construction des installations et l'achat des équipements portuaires ;
- L'exploitation des installations et équipements ;
- La gestion de la maintenance des équipements et des ouvrages ;
- La gestion des fournitures ;
- La saisie et traitement des informations ;
- La gestion et le développement des ressources humaines.

L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'ÉQUIPEMENT DU PORT

Un accent sera volontairement mis sur le problème spécifique du choix des équipements, qui jouent un rôle vital, de nos jours, dans le bon fonctionnement du port car la quasi-totalité des opérations sont mécanisées, ce qui n'était pas encore le cas il y a quelques décennies. Il est essentiel que le personnel d'exploitation puisse avoir accès à l'équipement adéquat, et en nombre suffisant pour satisfaire les exigences d'une bonne manutention et des autres opérations portuaires.

La planification de l'inventaire des équipements du port est devenue une tâche complexe, compte tenu de l'évolution des caractéristiques du matériel et de la prolifération des marques et des types d'engin. Comme le coût de ces équipements est élevé, il n'est pas rare qu'un port, même modeste, doive consacrer plusieurs

millions de dollars par an, pour l'achat ou restauration d'équipements ce qui représente un pourcentage élevé de son budget annuel.

La décision d'investir

La décision d'acquérir un nouvel équipement incombe à l'organisme qui assure la direction du port (ou de l'entreprise) qui ne peut la prendre correctement s'il ne dispose pas de tous les éléments nécessaires. Or les innovations qui se sont multipliées en ce domaine ont accéléré le taux d'obsolescence des équipements et accentué le risque attaché à la décision d'achats. On doit examiner séparément les trois scénarii suivants:

L'achat de nouveaux types d'équipements

Cela peut être nécessaire pour répondre aux besoins d'un nouveau trafic. On se trouve dans une telle situation quand le port fait l'objet de travaux d'extension importants: tous les grands projets portuaires, qui se chiffrent par centaines de millions de F.CFA, ont une composante importante d'acquisition d'équipement que l'on a estimée en moyenne à 30% du coût total du projet. Si le port construit un nouveau terminal à conteneurs, les systèmes et procédures d'exploitation seront modernisés et un équipement adapté sera commandé : Il conviendra de veiller aux délais de livraison pour ne pas retarder le projet. Cependant, dans ce genre de situation, il est relativement facile de définir les caractéristiques et le nombre des engins nécessaires, dans la mesure où des études de trafic auront été menées à bien avec le soin nécessaire. Le problème majeur est souvent d'ordre financier.

L'agrandissement du parc existant

Il est essentiel que le port puisse disposer d'un nombre d'équipements adapté aux besoins du trafic. Dans la plupart des pays le trafic des ports suit l'évolution des échanges et augmente, sauf au cours des périodes de crise économique. Il faut donc ajuster le parc d'engins aux augmentations de trafic, en anticipant pour tenir compte du temps nécessaire pour la préparation des dossiers, les appels d'offres et les délais de livraison. Une année est le minimum nécessaire. En général les commandes sont regroupées pour réduire les coûts des procédures (qui sont pratiquement les mêmes pour un seul ou pour



Mise en service du scanner au Port de Douala

plusieurs engins) et obtenir des prix avantageux. Cela conduit à avoir un parc d'engins légèrement excédentaire par rapport aux besoins.

Une question qui se pose est de savoir si l'on commande les même types et marques d'engin, pour bénéficier des avantages d'une standardisation du parc, ce qui facilite et réduit les coûts d'exploitation et d'entretien. En période de difficultés économiques et de vive concurrence (qui vont souvent de pair) il est difficile de maintenir le principe de la standardisation ce qui conduit à avoir dans pratiquement tous les ports, des parcs d'engins très variés.

Le remplacement des équipements

Tous les équipements vieillissent et doivent un jour être remplacés. En fait le remplacement d'un engin vient des trois motifs suivants :

- La panne (défaillance grave ou répétitive): quand elle survient sur des engins qui sont anciens, il est parfois préférable (économiquement et techniquement) de les remplacer plutôt que de les réparer.
- La baisse des performances : quand certains engins prennent de l'âge, les coûts d'exploitation et d'entretien s'élèvent au point qu'il peut être préférable de les remplacer, bien qu'ils soient en état de fonctionnement.
- L'obsolescence (réelle ou programmée) : Les innovations technologiques conduisent les fabricants à produire des engins plus performants (techniquement et économiquement) que leurs prédécesseurs. Dans toutes les gammes d'engins il y a, périodiquement, des innovations majeures qui donnent naissance à de nouvelles générations d'équipement, qui rendent les anciens modèles obsolètes, c'est à dire dépassés, même lorsqu'ils sont pratiquement neufs. Ainsi on a noté l'apparition des portiques à conteneurs overpanamax, qui a rendu la génération précédente des panamax obsolètes pour certains trafics, de même la première génération de grues sur pneumatiques avait un seul moteur pour la traction et le levage, la génération suivante a utilisé deux moteurs séparés etc.

La décision de remplacer un équipement doit prendre en compte sa durée de vie économique, c'est à dire le laps de temps au cours duquel

le coût annuel total de l'engin est inférieur aux avantages qu'il procure (coût de capital, d'exploitation et d'entretien). Un tel coût est au moins aussi avantageux que celui des autres engins qui pourraient le remplacer. L'obsolescence est un facteur qui réduit la durée de vie économique.

Il est souhaitable que la durée de vie physique et la durée de vie économique soient identiques, c'est à dire que les engins soient retirés du service quand ils ne sont plus économiquement performants. Mais en pratique, les pays dont les ressources sont limitées et les procédures pour importer du matériel neuf sont lourdes, on prolonge la durée de vie des engins, parfois au-delà du raisonnable et en mettant en danger le bon fonctionnement du port et la sécurité des biens et des personnes. Le « cannibalisme » est l'expression utilisée pour prolonger la vie des engins en remplaçant les pièces défectueuses par d'autres pièces prélevées sur des engins comparables arrêtés ou mis au rebut.

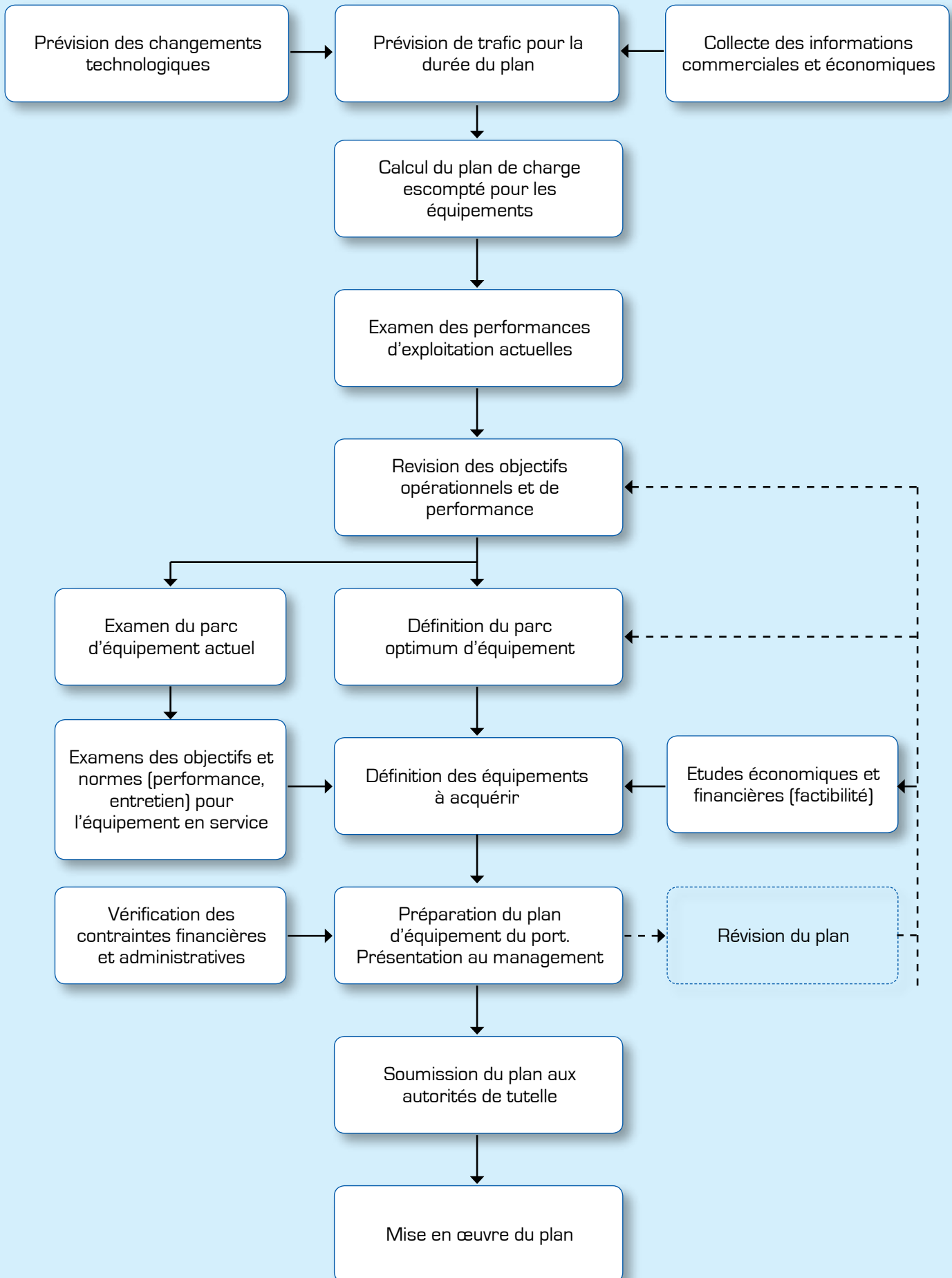
Pour des appareils de levage anciens, il peut être proposé d'appliquer la norme ISO 12482-1 (appareils de levage à charge suspendue) qui subordonne la poursuite de leur exploitation à des grandes révisions.

On a pu présenter séparément les trois principaux types de décision d'investir (nouveaux projets, agrandissement du parc actuel, remplacement des équipements). Mais en pratique ces situations peuvent se chevaucher car souvent les innovations technologiques vont de pair avec un accroissement du trafic. La décision d'investir est, dans un tel contexte, difficile à prendre sans risques quant à ses conséquences sur les performances du port, et les coûts d'exploitation et de maintenance. D'où la nécessité d'élaborer des procédures de planification qui fourniront un cadre permettant de limiter les décisions erronées.

Schéma général du processus de planification des équipements portuaires

Sur le graphique ci-contre, sont représentées les principales étapes du processus pour permettre d'avoir une vision globale du processus, d'en comprendre la logique et la cohérence, avant d'entrer dans le détail de chacune de ses étapes.

Processus de planification des équipements





Port de Kribi

Les prévisions de trafic

Les spécialistes recommandent d'élaborer des prévisions portant sur une période de cinq ans, avec des précisions plus grandes pour l'année à venir – ce qui ne saurait interdire d'avoir une réflexion sur le plus long terme (de l'ordre de la dizaine d'années), compte tenu de ce que certains équipements doivent être amortis sur une longue durée – mais évidemment en étant conscient de ce que l'incertitude augmente rapidement avec l'éloignement de l'horizon économique.

Dans le contexte de la planification des équipements, ce qui est demandé aux prévisions de trafic c'est de quantifier le volume de la manutention devant être effectuée sur les installations du port. D'abord de façon globale, ensuite de manière plus détaillée pour chaque terminal et pour chaque type de trafic. Ce qui compte ici, ce n'est pas uniquement la nature des marchandises, mais les conditions de manutention et de stockage. Les engins manutentionnent des sacs, des caisses, des conteneurs, etc. Chacun de ces produits fait l'objet d'un processus de manutention et de stockage bien précis, avec tel type d'engins, telle durée de cycle de déchargement ou chargement du navire, de transfert de la zone bord à quai aux zones de dépôt etc.

Les statistiques habituellement publiées par les ports ne sont pas suffisamment détaillées pour répondre aux besoins en la matière. Il convient de classer les marchandises selon leurs modalités de manutention, et par terminal en groupe de poste à quais. On trouvera ci-après une classification des marchandises établies dans un port d'Afrique, avec les informations relatives

aux engins de manutention employés. Chaque classe de produit a les mêmes conditions de manutention. On notera que cette classification est basée essentiellement sur le type d'emballage ou conditionnement (contenant), ce n'est qu'en deuxième phase que l'on tient compte du contenu. Le souci de tout responsable portuaire est de réduire le coût de passage global de la marchandise. Il devra donc, pour chaque catégorie de produit, après avoir consulté les services économiques et commerciaux, élaborer des perspectives d'évolution du trafic complétées par des prévisions d'évolution des méthodes de transport et de manutention. Pour connaître les besoins en engins, ces études devront indiquer, par terminal et par grandes catégories de trafic, les besoins en équipement exprimés, pour chaque type d'engin, en heures de travail ou en nombre de mouvements. On trouvera ci-après à titre d'exemple un tableau indiquant le nombre de mouvements calculés pour les conteneurs d'un terminal ayant un trafic annuel de 250000 EVP.

Ainsi que cela a été souligné dans le Module 3, la manutention moderne est considérée comme étant un système, composé lui-même de sous-systèmes (sous-système de circulation des engins, sous-système de collecte, traitement et circulation des informations, sous-système de magasinage ou entreposage sur les T.P.). Ce système et ces sous-systèmes sont définis à l'avance pour chaque terminal et chaque type de trafic. Il est essentiel pour le bon fonctionnement du port qu'ils soient scrupuleusement appliqués, et que l'on évite toute improvisation, comme c'était le cas dans la manutention traditionnelle, où toute latitude



était laissée au chef de quai ou au responsable des magasins pour organiser le travail à sa guise. Cependant, lorsque l'on étudie les prévisions de trafic aux fins de prévoir les besoins futurs en engins et équipements, il convient d'évaluer périodiquement ces procédures de manière à les améliorer et moderniser si nécessaire, en introduisant de nouveaux types d'engins, où de nouvelles procédures qui pourront avoir une influence sur la demande d'équipement.

LE TAUX D'UTILISATION, DE DISPONIBILITÉ ET DE PERFORMANCE DES ENGIN.

Les prévisions de trafic donnent des chiffres globaux sur la demande prévisible de tel type d'engin : Tant d'heures par jour ou par vacation pour tel trafic et tel type d'engin, tant de mouvements des conteneurs par jour et par terminal, etc. Pour convertir ces chiffres en nombre d'engins nécessaires, il convient de connaître le taux de disponibilité des engins qui peut varier considérablement d'un pays à l'autre et d'un port à l'autre. On appelle taux de disponibilité d'un équipement le rapport :

$$\frac{\text{Nombre d'heures de disponibilité} \times 100}{\text{Nombre d'heures totales possibles}}$$

Ainsi, si l'atelier ou le dépôt où sont parqués les engins est ouvert 24h/24h, le nombre d'heures possibles de travail d'un équipement sera 24h/jour. Cette valeur est évidemment théorique car il y a les temps morts pour rotation du personnel, les visites et entretiens nécessaires,

l'approvisionnement en carburant, les trajets etc. Le nombre d'heures de disponibilité sera calculé en déduisant du nombre d'heures possibles, les arrêts pour causes inhabituelles : les pannes, accidents...

Dans les ports les plus performants où le matériel est en excellent état, le taux de disponibilité des engins dépasse les 90 %.

On appelle taux d'utilisation d'un équipement le rapport :

$$\frac{\text{Nombre d'heures d'emploi} \times 100}{\text{Nombre d'heures possibles}}$$

Il est préférable de prendre en compte, comme base du calcul (au dénominateur) le nombre d'heures possibles plutôt que le nombre d'heures disponibles car ce dernier paramètre varie d'un engin à l'autre alors que le premier est identique pour tous les engins du même type. Les taux d'utilisation sont bien plus élevés pour les petits équipements utilisés en grand nombre (chariots élévateurs, tracteurs) que pour les gros équipements que tout port se doit de posséder mais qui ne sont pas souvent demandés, tels les grands pontons mâturs, ou même les grues de quai.

Le taux d'utilisation des engins dépend également des modalités d'exploitation et d'entretien. Ainsi, la tendance actuelle est, dans le but d'augmenter la productivité des opérations, de créer, dans le port, des unités de production (par exemple quelques postes à quai, un terminal, un ou plusieurs hangars) dotés d'une certaine autonomie ce qui développe la motivation et le sens des responsabilités du personnel. Parfois, une partie du parc de matériel est même affectée à l'unité. Alors les taux d'utilisation sont plus faibles que lorsque le matériel est mis en pool. A l'inverse, lorsque les opérations d'entretien de base sont effectuées par les exploitants (et non par l'atelier) - ce qui est la tendance actuelle - on économise les temps morts pour trajet etc. Le taux de disponibilité est plus élevé.

Les efforts faits pour rationaliser les opérations conduisent à des modifications parfois profondes des modalités d'utilisation des équipements. Il faut donc inclure l'examen de cette rubrique lorsque l'on fait des études prévisionnelles de trafic et d'estimation de la flotte d'engins nécessaires. Ainsi, il y a quelques décennies, on

considérerait que le navire devait aller au poste à quai où attendaient marchandises et équipements affectés au poste de permanence. Il n'était pas rare que le navire doive se déplacer d'un poste à l'autre - d'où les opérations appelées d'extraportage. Puis, vint la période où l'on a considéré que c'était à la marchandise et aux engins d'aller vers le navire, qui demeurait au poste affecté à son arrivée. Ce fut l'époque du développement des grues mobiles sur pneumatiques. Actuellement on s'est aperçu qu'en pratique, ces engins lourds ne se déplaçaient que très rarement et l'on est revenu, avec le développement du concept de terminal portuaire, à l'affectation permanente d'engins sur le terminal (sauf pour les trafics exceptionnels nécessitant des engins spéciaux).

Le taux de performance d'un engin exprime sa productivité par unité de temps. Ainsi, pour un portique à conteneurs, on parlera de 20 à 30 mouvements par heure. A ne pas confondre avec sa capacité technique qui exprime la charge maximale acceptable qu'il peut manipuler. Ainsi il y a des chariots élévateurs de 3,5 t, de 40 t, des grues de 15 t, etc. Souvent d'autres paramètres sont ajoutés pour définir la capacité technique de l'engin : la portée maximale pour une charge de X tonnes pour une grue, la hauteur maximale de gerbage pour un chariot élévateur (en mètres ou en nombre de conteneurs).

A souligner que tous les engins utilisés pour la manutention doivent toujours être sélectionnés, compte tenu du contexte dans lequel ils vont

être utilisés. Pour chaque engin on devra donc examiner :

- les « attachements » qu'il devra recevoir pour effectuer la manutention (pinces à balles, etc..);
- les méthodes et cycles qui composent la chaîne de la manutention (cycle bord, cycle terre, magasinage) ;
- les caractéristiques des installations sur lesquelles ils vont être utilisés.

Ainsi, dans un port d'Amérique du Sud, une commande avait été passée pour équiper un terminal à conteneur de chariots cavaliers à prise frontale de 40 t. Or ce terminal avait été en partie gagné sur le plan d'eau en coulant une dalle sur des piliers de béton. Il s'est avéré, après l'achat des équipements, que les contraintes transmises à la dalle de béton par les roues avant du chariot élévateur étaient plus élevées que le maximum admissible.

A souligner également, pour clore cette rubrique, que les calculs effectués pour déterminer les caractéristiques et le nombre des engins, doivent tenir compte, non seulement d'un taux d'utilisation moyen mais également du taux résultant de la demande aux périodes de pointe.

LES INDICATEURS DE MAINTENANCE ET DE FIABILITÉ

Représentation linéaire les différentes phases de la vie d'un engin :

Maintenance	Exploitation	Panne	Reparation	Exploitation	Maintenance	Exploitation	Panne

Le temps moyen entre deux pannes est appelé le MTBF (de l'anglais Mean Time Between Failure). Le MTBF donne une mesure de la fiabilité de l'engin. C'est une moyenne.

Le temps moyen de réparation est appelé le MTTR (de l'anglais Mean Time To Repair).

Si l'on ajoute le temps passé pour la maintenance et que l'on fasse la moyenne de ces temps passés à maintenir l'engin on a une mesure de sa maintenance. Cet indicateur illustre la capacité de l'entreprise à maintenir et réparer ses engins. Un indicateur faible montre que l'entreprise est bien

organisée en ce domaine.

Ces deux indicateurs, qui sont calculés pour les principaux engins permettent de déterminer la disponibilité prévisionnelle de l'engin, c'est à dire les périodes pendant lesquelles l'engin pourra être exploité, et sa maintenance prévisionnelle, c'est à dire les périodes pendant lesquelles l'engin sera arrêté pour maintenance. On peut donc, avant l'achat d'un équipement, calculer à l'avance quelle va être sa disponibilité et quelles vont être les dispositions à prévoir, en terme de coût, main d'œuvre, matériel, pour son entretien. ■



LES MODES DE REGULATION PORTUAIRE



D'entrée de jeu, il est important de relever que les termes «contrôle» et «régulation» sont voisins mais différents.

En effet, la « Régulation » est entendue selon J.D. Reynaud (1998), comme la capacité à produire des règles⁽¹⁾.

Il distingue donc trois (03) grands types de régulation :

- les « régulations autonomes », produites par les collectifs de base, (on peut citer en exemple la norme du freinage dans une organisation taylorisée, qui est produite par les opérateurs de base de l'organisation);
- les « régulations de contrôle », émises par les supérieurs hiérarchiques et/ou les responsables politiques, les tenants du pouvoir ;
- les « régulations conjointes », systèmes institutionnalisés, coopératifs et donc relativement stables, de combinaison des deux premiers types de régulation.

Toutefois, d'autres distinctions analytiques sont utiles pour déterminer un mode de régulation. Elles concernent :

- Les lieux d'origine des régulations (supranational, international, national, intermédiaire, local, etc.) et la manière dont

elles s'articulent (Maroy Demailly 2004) ;

- Les acteurs sources de régulation à savoir les acteurs hégémoniques ou susceptibles d'hégémonie (l'Etat, le marché, les professions établies, les syndicats, les usagers, l'opinion publique, les experts, etc.);
- Leur intérêt heuristique⁽²⁾, les instruments utilisés pour produire, légitimer, imposer les règles qu'il s'agisse d'outils symboliques, intellectuels ou d'outils matériels qui peuvent être normatifs c'est-à-dire viser directement l'orientation des pratiques, ou systémiques c'est-à-dire favoriser, grâce à un certain nombre de supra-règles structurelles qui jouent sur les jeux d'intérêts, l'émergence de certaines normes de conduite.

C'est donc l'ensemble de ces éléments et leur articulation qui définit un mode, une configuration particulière de régulation.

L'on appelle mode de régulation, l'ensemble des mécanismes qui permettent aux formes institutionnelles a priori indépendantes de former un système. Le mode de régulation traduit les procédures et les comportements sociaux qui soutiennent et pilotent un régime. Les modes de régulations organisent les rapports d'hégémonie entre les acteurs qui peuvent prétendre à être coproducteurs de l'action

publique. Ils sont donc légitimité, et notamment un régime de connaissance définissant l'articulation « Connaissance/Pouvoir ».

S'agissant particulièrement du système portuaire, il convient au préalable de rappeler succinctement la distinction entre les trois grandes catégories de fonctions qui servent à qualifier la gouvernance portuaire :

- La fonction de « Landlord », indépendante du statut de propriété, désigne les missions de management, de maintenance et de développement du patrimoine portuaire, la réalisation d'infrastructures et de réseaux, mais également la mise en place de stratégies et d'actions liées à la valorisation de ce patrimoine.
- La fonction de régulation, intrinsèque au concept d'autorité portuaire, renvoie à des notions de contrôle, de surveillance et de police. Il s'agit avant tout d'assurer le respect des réglementations diverses (concurrence, exploitation, sûreté/sécurité, etc.) mais également d'élaborer des normes relatives à la sécurité et la sûreté des opérations portuaires. Les critiques grandissantes sur les externalités négatives des activités portuaires ont contribué à renforcer ce rôle, notamment dans les domaines de la sûreté/sécurité et environnemental. De même, la présence d'opérateurs de terminaux, liés à des groupes mondiaux qui se trouvent en position de force dans l'équipement et

le fonctionnement du port, impose une fonction de contrôle face aux pratiques anticoncurrentielles.

- La fonction « d'opérateur » recouvre la fourniture de services qui relèvent de trois catégories. Le transfert de la marchandise (ou des passagers) entre la mer et la terre, la fourniture de services nautiques ; pilotage, lamanage remorquage, et la fourniture de services domestiques comme l'avitaillement des navires, le traitement des déchets, etc.). Cette fonction fait très souvent l'objet de partenariat entre les acteurs publics et les acteurs privés notamment en ce qui concerne la fourniture de certains services.

Aussi distingue-t-on deux modes de régulation portuaire selon les organismes qui l'exécutent. Il s'agit de :

- La régulation contractuelle, exercée par le concédant dans le cadre du contrat avec une entité privée (partenariat public/privé). Ce mode de régulation présente une faiblesse quant à son indépendance.
- La régulation institutionnelle. Elle peut être exercée, soit par l'organisme de tutelle du concédant, généralement le ministère responsable du secteur concerné, soit par un organisme indépendant (agence spécialisée) ne subissant ni l'influence du concédant, ni celle du concessionnaire. C'est le cas de l'Autorité Portuaire Nationale du Cameroun.

Modes de régulation portuaire Critères	Régulation contractuelle	Régulation institutionnelle	
		Agence spécialisée	Tutelle
Indépendance	Faible	Forte	Forte
Informations	Générales	Détaillées	Détaillées
Contrôle et suivi	En cas de conflit	Avec indicateurs	En cas de conflits
Sanctions	Contractuelles	Législatives/normatives	Souveraineté
Degré de liberté	Important	Encadré	Important
Qualité	Non normalisée	Normalisée	Non normalisée
Relations	Partenariat	Formelle	Formelle

La régulation institutionnelle renvoie, dans un sens étroit, à l'ensemble des mécanismes d'orientation, de coordination, de contrôle, d'équilibrage d'un système. Cependant, ce mode de régulation ne dérive pas seulement de la régulation de contrôle des autorités publiques et/ou politiques ou des institutions spécialisées. Il prend également source dans des règles du jeu « autonomes », définies par « le bas », par les acteurs qui construisent la réalité de ce système, les opérateurs portuaires le cas échéant. Ce mode de régulation se concrétise dans divers arrangements institutionnels promus par les pouvoirs publics (règles relatives au fonctionnement, au financement, aux dispositifs d'évaluation des résultats, de formation, information et de diffusion des bonnes pratiques) mais aussi dans « des règles du jeu » forgées et négociées par des acteurs locaux, au fil des pratiques et usages concrets.

La régulation portuaire est à la fois stratégique et opérationnelle. Son volet stratégique consiste à identifier les schémas de mise en concession des ouvrages portuaires, à optimiser le nombre d'intervenants et à adapter l'offre à la demande portuaire. Son volet opérationnel concerne la veille au respect des engagements pris par les intervenants portuaires.

Par une régulation efficace, assurant une transparence des pratiques sur le marché, l'autorité de régulation portuaire veille à préserver et à développer les conditions favorisant la compétitivité du secteur portuaire à travers plusieurs leviers, notamment :

- la systématisation de cahiers des charges pour l'exercice des activités ;
- l'élaboration de cadres pour l'exercice des activités portuaires en distinguant les activités portuaires soumises au régime de la concession, celles soumises au régime de l'autorisation et celles relatives aux occupations et à la gestion du domaine public portuaire ;
- la mise en place de procédures ;
- l'introduction de la concurrence dans l'exercice des activités portuaires ;
- la fixation des tarifs publics plafonds autorisés dans les ports pour l'ensemble des prestations et services liés au transit portuaire ;
- la veille sur le respect des conditions d'une concurrence loyale et la prévention contre les pratiques anticoncurrentielles ;
- l'élaboration des normes de sûreté/sécurité et de police portuaire ;
- la veille au respect de la réglementation en vigueur.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que la régulation institutionnelle du paysage portuaire nationale (activités et intervenants) exercée par les autorités portuaires, organismes spécialisés indépendants, est une mission à multiples facettes, garante de la cohérence globale du système portuaire toutes composantes confondues. Elle est appelée à s'étoffer sous l'effet de la diversification de l'offre portuaire et de la complexité des interactions entre les différents domaines et intervenants. ■



Port de Kribi



« LE SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE FACE AUX DEFIS ECOLOGIQUES »



Longtemps épargné par les mesures climatiques, le secteur maritime fait de plus en plus faces à des contraintes écologiques. Le transport maritime est en effet, responsable, au même titre que les transports routier, ferroviaire et aérien, d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Malheureusement, ces émissions ne sont pas réglementées par le Protocole de Kyoto. Ainsi, afin de s'assurer que le secteur des transports maritimes soit plus propre et respectueux de l'environnement, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) vient d'adopter un accord sur un objectif de réduction de 50% des émissions des navires à l'horizon 2050 par rapport à 2008. C'était à l'issue de la 72^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, qui s'est tenue à Londres du 9 au 13 avril 2018.

Ce texte qui ouvre une brèche dans l'immobilisme du secteur fixe à 2023 la date butoir de sa stratégie révisée en matière d'émissions de CO2. Une perspective minimaliste au regard des objectifs fixés par l'Accord de Paris sur la lutte contre le changement climatique de 2016, mais cette première est un fait historique remarquable et une avancée prometteuse dans

l'histoire de cette industrie qui s'était tenu en retrait, jusqu'à présent, dans ce domaine, malgré des initiatives prises par certains armateurs. C'est le cas, par exemple du groupe CMA CGM, premier armateur français et numéro 3 mondial du secteur, qui s'est fixé comme objectif de réduire ses émissions CO2 de 30% entre 2015 et 2025 » et les actions entreprises ont abouti à une réduction de 10 % en 2017. Pour atteindre cet objectif, CMA CGM a été le premier groupe de transport maritime au monde à décider d'équiper ses futurs porte-conteneurs de 22 000 EVP de moteurs au gaz naturel liquéfié (GNL) en lieu et place du très polluant mazout.

Le transport maritime qui constituait le maillon faible de la lutte contre le changement climatique va donc enfin devoir s'impliquer activement dans la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique. Le texte, adopté malgré la réticence de quelques Etats rappelle également son objectif d'éliminer à terme les émissions de GES. Certes, le transport maritime constitue un mode de transport plus vertueux car il est, et restera probablement longtemps, le moins polluant ramené à la tonne de marchandises transportée, que les segments terrestre et aérien.



La mondialisation de l'économie est allée de pair avec la maritimisation du commerce: les flux de cargaisons maritimes ont été multipliés par 5 au cours des trente dernières années, le nombre de tonnes/kilomètres a doublé entre 1990 et 2008, et les experts prévoient que le transport maritime doublera encore d'ici 2020. Actuellement, environ 6 milliards de tonnes de marchandises sont transportées à travers le monde tous les ans par voie maritime, alors que la flotte mondiale compte 60 000 navires de commerce enregistrés sous plus de 150 pavillons différents, et exploitée par plus d'un million de marins de toutes nationalités. À cet égard, son développement doit être préconisé dans une perspective de mobilité durable, car la croissance exponentielle du trafic maritime, qui assure environ 90 % du transport mondial de marchandises, a pour corollaire un accroissement constant des émissions de GES.

Le souci de diminuer les émissions de GES peut conduire à l'utilisation de carburants moins polluants que le fioul ou d'autres sources d'énergie. Ce qui pourra avoir pour conséquence une hausse des taux de fret qui va entraîner à son tour une augmentation du prix des produits de grande consommation qui se traduira par un accroissement des dépenses de consommation des ménages.

Dans le cadre de cette étude, nous allons examiner les menaces écologiques liées au transport maritime (I), l'opacité du secteur maritime

vis-à-vis des exigences environnementales (II) l'opportunité d'une prise en compte des contraintes écologiques par les acteurs de la chaîne du transport maritime mondial (III) et les implications économiques du texte adopté par l'OMI.

TRANSPORT MARITIME : UNE MENACE ÉCOLOGIQUE SILENCIEUSE

Le transport maritime est une activité polluante et constitue de ce fait une menace pour la biodiversité. Selon l'International Chamber of Shipping (ICS), la flotte mondiale marchande est responsable d'environ 3 % des émissions globales de dioxyde de carbone (CO₂), soit l'équivalent du total des émissions annuelles de l'Allemagne qui est le 6^{ème} émetteur mondial.

Sources de la menace

Les désastres écologiques liés au transport maritime émanent de trois principales sources: l'émission des GES, le déversement des hydrocarbures et des eaux de ballasts ainsi que la propagation des organismes nuisibles et des maladies.

a) Les Gaz à Effet de Serre

Les navires marchands, comme les bateaux de croisière, utilisent essentiellement comme carburant un fioul lourd, sous-produit du pétrole, qui émet en grandes quantités de

particules fines, des oxydes d'azotes, et surtout, des oxydes de soufre. La marine marchande serait le cinquième émetteur mondial en quantité des gaz à effet de serre, bien que loin derrière l'aviation et l'automobile. Le protoxyde d'azote (N₂O) émis par les carburants diesels marins est un puissant gaz à effet de serre, le quatrième plus important après la vapeur d'eau (H₂O), le dioxyde de carbone (CO₂) et le méthane (CH₄). Son pouvoir réchauffant est de 296 fois celui du CO₂. L'ICS (International Chamber of Shipping) reconnaît que les 60.000 navires de la flotte marchande mondiale qu'elle représente sont responsables d'environ 10 % des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) et d'oxydes d'azote (Nox). Si le transport maritime ne représente que 3% des émissions de GES à l'heure actuelle, en 2050, selon le Parlement européen, cette part pourrait s'élever à 17 % voire 25 %. Selon le site d'information actu.environnement.com, en 2020, les émissions globales du transport maritime atteindront près d'un milliard de tonnes de CO₂, soit plus du double de leur niveau de 1990.

Hydrocarbures et eaux de ballasts

Les déversements illicites, accidentels et incontrôlés des hydrocarbures et des eaux de ballasts constituent l'une des sources importantes de la pollution de l'environnement marin. Selon une ONG œuvrant dans le domaine environnemental, 3 millions de tonnes d'hydrocarbures se répandent annuellement dans les mers, avec pour responsables les navires, mais aussi les industries pétrolières, les pollutions telluriques (industrielle et domestique), et les fissures naturelles dans les fonds sous-marins.

Organismes nuisibles

En 2016, l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) se disait déjà inquiète de la menace que représentent les « déversements biologiques », c'est-à-dire les organismes nuisibles et les maladies qui se propagent à travers le monde, grâce notamment au commerce maritime. Les espèces envahissantes arrivent dans de nouveaux habitats par divers moyens mais le transport maritime est le principal d'entre eux. D'après Eckehard Brockerhoff de l'Institut de recherche forestière de Nouvelle Zélande, s'exprimant lors

d'une réunion de la Commission des mesures phytosanitaires (CPM) à la FAO, les rapports d'inspection en provenance des Etats-Unis, d'Australie, de Chine et de Nouvelle Zélande indiquent que des milliers d'organismes de grande diversité se déplacent sans le vouloir avec les conteneurs maritimes et les eaux de ballasts.

Les effets de la pollution du transport maritimes

Le transport maritime a des effets néfastes aussi bien sur l'environnement et la biodiversité que sur les hommes. Même si elle est moins importante que pour les autres modes de transport, concernant les GES, la pollution du transport maritime s'avère plus dangereuse. Selon une étude, les invasions biologiques entraînent des dégâts estimés à près de 5% de l'activité économique mondiale annuelle.

Effets sur l'environnement et la biodiversité

Les dioxydes et trioxydes de soufre (SO₂ et SO₃) issus de la combustion du fuel ou du charbon et de certains procédés industriels, sont responsables des pluies acides et donc de l'acidification des sols et des milieux aquatiques. Ils sont également susceptibles de contribuer au réchauffement climatique. Les hydrocarbures rejetés dans les océans dans le cadre de naufrages ou de dégazage provoquent des pollutions graves des mers et océans, responsables de catastrophes environnementales. Les nombreuses marées noires provoquées par des naufrages de pétroliers ont eu des répercussions graves sur la faune et la flore marine et côtière.

Un champignon exotique est ainsi responsable de l'extermination de milliards de châtaigniers américains au début du 20ème siècle. La FAO prend aussi l'exemple d'une espèce proche du crapaud géant très répandue en Australie, qui s'est récemment enfuie d'un conteneur transportant des marchandises vers Madagascar, un haut-lieu de la biodiversité. L'agence onusienne estime que la capacité des femelles à pondre 40.000 œufs chaque année représente non seulement une menace pour les oiseaux et lémuriens locaux, mais aussi pour l'habitat de nombreux animaux et végétaux. Ces ravageurs et les maladies des plantes, véhiculées par le même canal, constituent



Crédit : Mouvement pour le Liban - WordPress.com

des menaces que le commerce international fait planer sur les agriculteurs, les exploitants forestiers, la biodiversité, l'environnement et les consommateurs.

Effets sur les hommes

Les gaz d'échappement rejetés dans l'atmosphère par les navires sont potentiellement nocifs pour la santé de l'homme. Dans une étude publiée en 2017, l'université de Rostock et le centre de recherche sur l'environnement allemand Helmholtz Zentrum Munich établissent un lien sans équivoque entre les gaz d'échappement des cargos et des maladies graves. A l'origine de maladies pulmonaires et cardiovasculaires sévères, les émissions du transport maritime, selon cette étude, provoquent 60 000 décès prématurés par an dans l'Union européenne.

Le coût annuel de cette pollution pour les services de santé européens est évalué à 58 milliards d'euros.

D'une manière générale, les habitants des régions côtières courent le plus de risques, selon des chercheurs, qui estiment que la moitié de la pollution de l'air liée aux particules dans les zones côtières et portuaires provient des émissions de bateaux. Des données provenant des services de surveillance de la santé publique de Long Beach dans le district de Los Angeles (Etats-Unis) révèlent que les populations vivant à proximité de l'enclave portuaire connaissent des niveaux d'asthme, de maladies cardiovasculaires et de

dépression supérieurs de 3 % en moyenne à ceux des autres habitants de la ville.

De nombreux experts s'accordent à reconnaître que les effets nocifs de la pollution du transport maritime sont restés longtemps dans l'ombre à cause de l'opacité de ce secteur.

UN SECTEUR OPAQUE

A l'issue de la COP 21, les transports aérien et maritime étaient restés à l'écart. Entretemps, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) s'est dotée d'un programme de réduction et de compensation des émissions de GES à l'automne 2016. Une fois de plus, l'OMI était restée à quai.

Une réglementation insuffisante et peu contraignante

Des mesures ont été prises pour réduire les polluants issus du diesel utilisé par les voitures et camions, mais les carburants maritimes, bien plus toxiques, restent étonnamment peu réglementés. « Les carburants maritimes ont une teneur en soufre plus de 3 000 fois supérieure à celle des carburants utilisés par les voitures et les camions. Pourtant, le transport routier paie des taxes sur les carburants et le transport maritime utilise des combustibles non taxés », souligne Adrien Brunetti, coordinateur du réseau santé environnement de France nature

environnement (FNE). Le transport maritime est donc jusqu'à présent soustrait aux efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, l'une des principales récriminations porte notamment sur la réglementation dans le secteur du transport maritime qui est lacunaire et essentiellement internationale. À l'évidence, le transport maritime reflète la fragmentation du droit international et plus particulièrement, celle de la gouvernance internationale du climat. Des ensembles normatifs distincts tels que le droit de l'OMI d'une part, et le droit du climat d'autre part, sont susceptibles de se muer en archipels normatifs. Bien que cette mise à l'écart du droit commun du climat puisse surprendre, il convient de rappeler que l'OMI s'est saisie des différents impacts environnementaux du transport maritime dans le cadre de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Jusqu'alors, cette division du travail juridique ne s'est pas révélée vraiment satisfaisante. Autrement dit, l'OMI a longtemps louvoyé. En effet, il a fallu attendre l'été 2011 pour voir l'OMI adopter de simples mesures techniques. Celles-ci ont été introduites dans l'annexe de la Convention MARPOL consacrée à la pollution atmosphérique. En revanche, aucun objectif global de réduction des émissions de GES n'avait été établi.

La Convention MARPOL a mis en place des zones d'émissions contrôlées dans lesquelles les teneurs en soufre des carburants sont réglementées (Sulphur Emissions Control Areas, SECAs). C'est le cas de la Manche, dans la mer Baltique et la mer du Nord, ainsi que presque toutes les zones côtières américaines et canadiennes, où les navires ne peuvent plus utiliser de carburant contenant plus de 0,1 % de soufre. Pourtant en Méditerranée, où les taux peuvent s'élever jusqu'à 4 %, ce seuil ne s'appliquera qu'à partir de 2020 ou 2025. Cette situation met en exergue le manque de volonté des Etats participant à la Convention MARPOL.

Une gouvernance complaisante

Ces différentes lacunes illustrent celles de la gouvernance de l'OMI. En effet, celle-ci souffre de son classicisme. Ainsi, il convient de rappeler que les décisions sont prises par consensus. Le vote s'avère l'exception. L'OMI se caractérise donc par sa volonté de maintenir tout le monde à

bord. Inévitablement, ces carences de l'OMI vont susciter des initiatives concurrentes tous azimuts provenant aussi bien d'instances publiques que privées. Ainsi, depuis 2013, l'Union européenne et ses Etats membres ont engagé des pourparlers au sein de l'OMI en faveur d'une approche fondée sur la surveillance, la notification et la vérification (MRV) des émissions. Ces règles MRV à l'échelle de l'Europe seraient la première étape vers la construction d'un système mondial de surveillance des émissions du trafic maritime. Une fois adoptée, la proposition établirait le cadre juridique pour la collecte et la publication de données annuelles vérifiées relatives aux émissions de CO₂ de tous les grands navires de plus de 5.000 tonnes qui visitent les ports de l'UE, quel que soit leur lieu d'immatriculation. Une mesure qui bouleverserait un secteur opaque régulièrement pointé par les ONG comme corrompu et sans loi, reposant sur les paradis fiscaux et le lobbying.

Dans une note publiée le 3 avril 2018, Transparency International souligne que la majorité, soit 52%, des navires commerciaux est enregistrée sous les pavillons de cinq pays (Panama, Libéria, Iles Marshall, Malte et les Bahamas) qui assurent 43% du financement total de l'OMI qui compte 170 membres. Ces Etats disposent ainsi d'un poids disproportionné en l'absence de tout mécanisme visant à protéger l'intégrité de son processus de prise de décision.

LA NECESSITE D'UN TRANSPORT MARITIME DURABLE

Le développement du transport maritime doit désormais s'inscrire dans une perspective de mobilité durable. La stratégie de l'OMI place ainsi le transport maritime sur la voie d'une réduction de l'intensité carbone d'au moins 40 % d'ici à 2030, dans la perspective d'une réduction de 70 % d'ici à 2050 et d'une réduction absolue du volume des émissions d'au moins 50 % en 2050 par rapport à 2008. Il s'agit en l'occurrence d'une étape importante dans la décarbonation du transport maritime international, en cohérence avec les objectifs de l'accord de Paris, et dans la mobilisation des industries concernées pour y parvenir. C'est la preuve que l'OMI reste engagée à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et, de toute urgence, se donne pour tâche de les éliminer

progressivement aussitôt que possible au cours de ce siècle.

Les navires de haute mer fonctionnent en effet au mazout, rebut résiduel du processus de raffinage, vendu à prix réduit par rapport au pétrole brut utilisé pour le produire. Ce carburant dégage 3.500 fois plus de soufre que le diesel utilisé par les véhicules routiers en Europe et il émet davantage de carbone. De nombreuses propositions de voies sont ainsi explorées dans le but de rendre le transport maritime écologiquement correct. Ces propositions concernent des mesures réglementaires et des solutions techniques.

Mesures réglementaires

En avril 2008, l'OMI a mis en révision l'annexe VI de la convention MARPOL. Cette annexe date de 1997 mais n'est entrée en vigueur qu'en 2005. La convention est régulièrement révisée et ses critères renforcés. Un abaissement drastique de la teneur en soufre des carburants marins est programmé entre 2015 et 2020 par MARPOL VI. Il a fait l'objet d'âpres discussions entre politiques et professionnels du secteur à l'OMI et au niveau de plusieurs instances régionales.

L'ajustement du cadre normatif

Il est nécessaire de faire une coalition pour des objectifs plus ambitieux afin de parvenir à un cadre réglementaire plus contraignant et incitatif. La stratégie de l'OMI arrive donc à point nommé, car les mesures jusque-là adoptées par l'agence onusienne relevaient de deux registres. D'une part, il s'agissait seulement de stimuler la construction de navires moins polluants. D'autre part, un plan de suivi de l'efficacité énergétique a été instauré pour les compagnies et les navires. Celui-ci doit permettre d'évaluer et d'améliorer la performance énergétique.

Ces mesures ont été mises en œuvre à partir de 2013. Toutefois, les mesures adoptées sont apparues largement insuffisantes aux yeux des observateurs et des autres acteurs tels que l'Union européenne. En effet, elles permettaient seulement de limiter l'augmentation des émissions mais en aucun cas de les réduire. Cette insuffisance apparaît de manière encore plus crue à l'aune de l'Accord de Paris et son objectif de 2° C.

Contrôle des émissions

Les règles de l'OMI visant à lutter contre la pollution de l'atmosphère par les navires, et notamment contre les émissions de GES, ont permis de réduire la quantité de polluants atmosphériques émis par les transports maritimes internationaux. Ces mêmes règles continuent à être renforcées pour l'avenir. Ainsi, plusieurs plafonds mondiaux, avec des prescriptions plus rigoureuses dans les zones de contrôle des émissions (SECA), sont en vigueur. Pour l'heure, l'OMI a désigné quatre zones de contrôle des émissions :

- zone de la mer Baltique (oxydes de soufre uniquement) ;
- zone de la mer du Nord (oxydes de soufre uniquement) ;
- zone de l'Amérique du Nord (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules) ; t
- zone maritime caraïbe des Etats-Unis (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules).

Dans les zones de contrôle des émissions de SO_x (SECA), le plafond de la teneur en soufre est de 0,10 % m/m (masse par masse). En dehors des SECA, le plafond mondial de la teneur en soufre est de 3,50 % et sera de 0,50 % à compter du 1er janvier 2020.

Solutions techniques

La prise en compte croissante des questions environnementales donne lieu à une multiplication des engagements et notamment des chartes signées entre les villes et leurs ports. Mais cette volonté ne se limite pas uniquement à de simples engagements, elle se manifeste par de nombreuses autres initiatives pratiques, innovantes et écologiquement viables. Il en est ainsi de l'utilisation de sources d'énergie alternatives, de l'utilisation de carburants moins nocifs ou encore de l'amélioration du rendement énergétique des navires.

Les sources d'énergie alternatives

Afin de réduire la nocivité du transport maritime pour les populations côtières, de plus en plus de ports mettent au point avec les compagnies maritimes des systèmes de branchement électrique des navires à quai (cold ironing en anglais) remplaçant l'utilisation des moteurs auxiliaires. Ce qui permet d'épargner l'environnement et les populations locales d'émissions de CO₂, NO_x et particules fines.

Depuis un certain temps, motoristes et énergéticiens sont pleinement engagés dans la course à l'innovation dans le domaine des moyens de propulsion alternatifs. Le gaz naturel liquéfié (GNL) est actuellement la source d'énergie la plus prisée. Les ports s'équipent progressivement pour le soutage au gaz naturel liquéfié et les premiers navires neufs viennent de sortir des chantiers. D'autres sont convertis ou équipés de systèmes de propulsion hybrides, associant gaz, fuel ou électricité. La compagnie française Brittany Ferries, par exemple, va à opérer, dès fin 2018, un navire propulsé au gaz naturel, le Honfleur. Le gaz naturel liquéfié fournit donc une alternative à court terme.

Les carburant moins nocifs

L'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique (OCDE) propose de remplacer à moyen terme les carburants actuels par des biocarburants, de l'hydrogène, de l'ammoniac et de développer la navigation à voile. Depuis janvier 2012, les carburants utilisés à l'extérieur des zones d'émissions contrôlées (SECA) doivent avoir une teneur en soufre ne dépassant pas 3,5 %, contre 4,5 % auparavant. Cette teneur maximale doit passer à 0,5 % en 2020 ou 2025. Depuis 2010, la limite est de 0,1 % pour tous les navires à quai dans les ports de l'Union européenne, cette dernière ayant finalement surpassé les règles de l'OMI. Depuis 2006, l'UE plafonne également à 1,5 % la teneur en soufre des combustibles utilisés par tous les navires passagers évoluant dans ses eaux. L'impact de ces politiques est encourageant. Selon les données de l'agence Air Paca, la transposition européenne des règlements de l'OMI a réduit de 40 % les émissions de soufre dans le port de Marseille.

Selon des spécialistes, la priorité doit être de changer le carburant des bateaux commerciaux. Adrien Brunetti de FNE relève en effet que même si le transport maritime passait au diesel utilisé pour les voitures, on réduirait déjà sensiblement leur pollution. Actuellement, on observe qu'un peu partout dans le monde, des initiatives sont prises par les autorités portuaires pour encourager la diminution de soufre dans les carburants. Dans les ports de Seattle ou de Houston (USA) par exemple, une compensation est versée aux armateurs pour le surcoût qu'entraîne le changement de carburant. Le port

de Singapour, lui, module ses taxes portuaires en fonction du type de carburant utilisé.

Amélioration du rendement énergétique

L'OMI est la seule organisation à avoir adopté des mesures en matière de rendement énergétique qui soient juridiquement contraignantes pour l'ensemble de l'industrie à l'échelle mondiale et qui s'appliquent à tous les pays.

L'OMI a établi plusieurs niveaux de référence relatifs à la quantité de combustible que chaque type de navire peut brûler en fonction de sa capacité de chargement. Les navires construits à l'avenir seront tenus de respecter et d'améliorer ces niveaux de référence, lesquels deviendront de plus en plus stricts au fil du temps. Des experts indiquent que d'ici 2025, tous les navires neufs seront 30 % plus économes en énergie que les navires construits en 2014.

En vertu des règles en matière de rendement énergétique, les navires existants sont désormais tenus de disposer d'un Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) permettant de prendre en compte plusieurs aspects comme, par exemple, une meilleure préparation des voyages, un nettoyage plus fréquent des parties immergées du navire et de l'hélice, l'introduction de mesures techniques comme les systèmes de récupération de la chaleur résiduelle, ou même l'installation d'une nouvelle hélice.

Les prescriptions en matière de rendement énergétique ont été adoptées en tant qu'amendements à l'Annexe VI de MARPOL en 2011 et sont entrées en vigueur au 1er janvier 2013. Ces règles rendent obligatoires l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs, et le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) pour tous les navires.

En 2016, l'OMI a adopté des prescriptions obligatoires en vertu desquelles les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 seront tenus de recueillir les données relatives à la consommation de chaque type de fuel-oil utilisé à bord, ainsi que d'autres données spécifiées comme, par exemple, les indicateurs indirects pour les activités de transport. Ces mêmes navires produisent environ 85 % des émissions de CO2 provenant des transports maritimes internationaux. Les données

recueillies constitueront une base solide à partir de laquelle les décisions relatives aux mesures supplémentaires – c'est-à-dire celles qui compléteront ou s'ajouteront aux mesures d'ores et déjà adoptées par l'OMI – pourront être prises à l'avenir.

Le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a expliqué que l'adoption de cette Stratégie était un succès supplémentaire à mettre au crédit du célèbre esprit de coopération de l'OMI et qu'elle servirait de base solide pour les futurs travaux de l'OMI sur les changements climatiques.

LES IMPLICATIONS ECONOMIQUES DU NOUVEAU TEXTE

Le transport maritime a le vent en poupe, au regard de l'important rôle qu'il joue dans l'approvisionnement des industries et des ménages du monde entier en matières premières, biens d'équipement et produits finis face à une consommation mondiale de plus en plus grandissante et exigeante. Cependant l'entrée en vigueur du nouvel accord de l'OMI risque d'avoir des implications néfastes sur le plan économique. Ces effets peuvent aller de l'envolée des cours des matières premières à l'augmentation des dépenses des ménages.

L'envolée des cours des matières premières

Le secteur des transports est un grand consommateur de carburants fossiles, qui représentent près de 97 % de sa consommation totale d'énergie. Il existe plusieurs facteurs explicatifs à ce phénomène :

- **actuellement, les biocarburants sont principalement utilisés dans le secteur routier ; ils se distinguent toujours, en Europe, par des coûts de production élevés, et leur production à grande échelle nécessite d'importantes surfaces de terre arable ;**
- **les solutions électriques rechargeables sont encore confrontées à des difficultés technologiques, en matière de taille et de coût des batteries ;**
- **la mise en place, sur le marché des transports, des technologies utilisant l'hydrogène n'est attendue qu'à l'horizon 2030.**

Selon une étude, dans le secteur maritime, la part du coût des soutes dans les frais d'exploitation quotidiens d'un navire peut être considérable: les valeurs estimées pour un échantillon représentatif avoisinent les 30 % et peuvent atteindre 50 % avec un baril de pétrole à 100 USD. Or une forte demande de ces produits se traduira inéluctablement par une hausse vertigineuse des prix des matières premières.

Effritement des marges des compagnies

La recherche de l'utilisation, par les navires, de carburants moins polluants tels que le gazole des automobiles, l'électricité, le gaz naturel ou des biocarburants peut engendrer une hausse des cours des matières premières utilisées pour la production de ces énergies alternatives. La hausse du prix du pétrole par exemple peut avoir comme conséquence l'augmentation du prix de ses dérivés. Dans ce cas, même le prix du fioul, majoritairement utilisé par les navires, connaîtrait un accroissement, ce qui va renchérir de manière substantielle le coût des frets.

Car ces coûts supplémentaires auront tendance à effriter les marges des compagnies et ces dernières vont à leur tour les faire supporter par les consommateurs, occasionnant ainsi une hausse du coût de la vie.

Dans le transport maritime mondial, une étude a révélé comment l'augmentation de la vitesse des navires, au cours des quinze dernières années, avait entraîné un doublement de la consommation de carburant par unité de fret, annulant ainsi dans une large mesure les économies d'échelles réalisées grâce à l'utilisation de navires de taille supérieure. Cependant, et bien que la sensibilité du coût des carburants aux cours du pétrole soit reconnue, l'incidence des variations du baril de brut sur la valeur finale du produit et sur les activités de transport a été jugée modeste.

Augmentation des dépenses des ménages

D'un point de vue macroéconomique certaines analyses démontrent qu'une hausse des cours du pétrole de 10 dollars par baril pourrait réduire la croissance du commerce mondial de 1,5 %. Or, avec les dépenses en énergie des navires représentant parfois jusqu'à 50% de leur coût d'entretien. Ainsi, l'adoption des carburants

moins polluants, mais plus chers, va se traduire par un effet dépressif sur l'activité et le commerce mondial. Pour ce qui est des économies comme celle du Cameroun, essentiellement extravertie, elles souffriraient davantage de cette flambée des prix du pétrole étant entendu que de nombreux pays consomment le pétrole qu'ils ne produisent pas.

La production mondiale augmente chaque année, ainsi que le nombre de personnes qui peuvent manger et, de plus, la demande de mieux vivre augmente de manière très significative. Tout cela entraîne une plus grande demande des produits de grande consommation. Dans un contexte où les revenus des ménages ne sont pas extensibles à souhait, un transport de plus en plus cher du fait de la hausse du cours des matières premières utilisées dans la production des sources d'énergie aura donc pour conséquence d'accroître les dépenses de consommation.

Dérèglement industriel

Les réseaux logistiques actuels ont été mis en

place sur la base d'un équilibre entre les coûts de transport, les coûts de d'entreposage et les coûts financiers de possession des stocks. Une modification de l'un de ces facteurs, à l'instar d'une hausse du coût de transport va modifier cet équilibre et contraindre l'entreprise à rechercher une autre position d'équilibre. L'augmentation du prix du carburant utilisé par les navires, qui demeurent les principaux vecteurs du commerce mondial, risque d'avoir à terme un rôle non négligeable sur les Supply Chain et les stratégies logistiques des acteurs économiques. Un certain nombre de tendances observées ces dernières années, et accélérées par la mondialisation, pourraient être remises en question.

Il en est ainsi de la réduction des points de stockage et centralisation des stocks, de la spécialisation des usines, du développement du juste à temps, etc. Cela pourrait également contribuer à atténuer les mouvements de délocalisation au profit d'une production de proximité, toutes ces stratégies se fondent généralement sur un équilibre des prix. ■

CONCLUSION

Le transport maritime contribue à assurer une répartition plus équitable des retombées bénéfiques des échanges commerciaux. Le transport maritime est donc le pilier du commerce international et de l'économie mondiale et les emplois et moyens de subsistance de milliards de personnes dans le monde en développement, tout comme le niveau de vie de la population des pays industrialisés et développés, dépendent des navires et du transport maritime. Le transport maritime doit pouvoir rester le pivot de la croissance économique mondiale tout au long de l'inévitable période de transition vers l'ère du développement propre et durable. C'est pour cela que les navires sont de plus en plus perfectionnés sur le plan technique mais aussi sophistiqués, ils transportent plus de cargaisons et sont plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.

L'OMI vient donc de franchir un palier supplémentaire avec l'adoption de la stratégie de réduction des émissions de GES. Pour garantir

le développement durable, il est indispensable que les transports maritimes maintiennent un bon rapport coût-efficacité. Cela passe par la prise des mesures d'incitation économiques et réglementaires pour encourager le secteur à investir dans des technologies vertes, qui présenteront non seulement des avantages écologiques, mais aussi des possibilités d'économies à plus long terme.

Dans ce contexte où le facteur environnemental devient incontournable, le coût du transport risque de connaître une hausse durable qui pourrait avoir une incidence sur la consommation des ménages. Les entreprises sont donc appelées à se pencher plus attentivement dès aujourd'hui sur leurs coûts de transports et bien les intégrer dans à leurs stratégies qui pourraient être modifiées en profondeur les années à venir.

Elles doivent également questionner la pertinence de leur réseaux logistiques dont les tendances comme la spécialisation, la délocalisation, le juste à temps, etc. vont voir leur intérêt diminuer.

STATISTIQUES PORTUAIRES DE L'EXERCICE 2017

PORT DE DOUALA

Le port de Douala est un port d'estuaire situé sur la Côte Ouest de l'Afrique, dans le Golfe de Guinée, par 04° 03'5 de latitude Nord et 09°41'8 de longitude Est, il s'étend le long du fleuve Wouri et dispose d'une superficie de 1 000 hectares avec 600 hectares actuellement mises en valeur.

Le port de Douala est placé sous l'autorité du Port Autonome de Douala (PAD), société à capital public qui a pour mission la gestion, l'aménagement et l'exploitation du combinat portuaire de Douala-Bonabéri.

I. ANALYSE DU TRAFIC

Au cours de l'année 2017, le port de Douala a enregistré un volume de trafic de 11 796 902 tonnes contre 11 122 781 tonnes en 2016, soit

une progression relative de 6,06%.

Cette performance est à mettre à l'actif du trafic au long cours, qui a cru de 6,46% (11 756 695 tonnes contre 11 042 894 l'année précédente). Elle est toutefois atténuée par une baisse de - 56,30% du trafic local, qui est passé de 73 245 tonnes en 2016 à 32 009 tonnes en 2017 (Tableau 1). Cette situation est due à la concurrence de plus en plus croissante de la route, de plus en plus captive du trafic d'exportation des produits vivriers vers le Gabon et la Guinée Equatoriale et, également, au détournement du trafic de cabotage vers le port de Limbé, du fait de l'encombrement du quai BOSCAM dédié à ce trafic au port de Douala.

Le nombre de navires (long cours + cabotage) ayant touché le port de Douala au cours de l'année est en baisse de -1,76%, soit -56 unités, passant de 3 188 unités en 2016 à 3 132 en 2017 (Tableau 1).

Tableau 1: Trafic global du port de Douala

LIBELLES	REALISATIONS		VARIATIONS	
	2016	2017	Absolue	Relative
1. TRAFIC PORT DE DOUALA				
1. LONG-COURS (T)				
Importations	8 162 531	8 448 131	285 600	3,50%
Exportations	2 880 363	3 308 564	428 201	14,87%
Total	11 042 894	11 756 695	713 801	6,46%
Nombre de Navires	1 137	1 135	-2	-0,18%
2. CABOTAGE (T)				
Importations	16 252	10 065	-6 187	-38,07%
Exportations	56 993	21 944	-35 049	-61,50%
Total	73 245	32 009	-41 236	-56,30%
Nombre de Navires	1 005	918	-87	-8,66%
3. PÊCHE (T)				
Importations	6 642	8 198	1 556	23,43%
Exportations	0	0	0	
Total	6 642	8 198	1 556	23,43%
Nombre de Navires	1 046	1 079	33	3,15%
4. CABOTAGE + PÊCHE (T)				
Importations	22 894	18 263	-4 631	-20,23%
Exportations	56 993	21 944	-35 049	-61,50%
Total	79 887	40 207	-39 680	-49,67%
Nombre de Navires	2 051	1 997	-54	-2,63%
5. LONG COURS + CABOTAGE + PÊCHE (T)				
Importations	8 185 425	8 466 394	280 969	3,43%
Exportations	2 937 356	3 330 508	393 152	13,38%
Total	11 122 781	11 796 902	674 121	6,06%
Nombre de Navires	3 188	3 132	-56	-1,76%

Source : PAD

I.1 Trafic au long cours au port de Douala

Le trafic au long cours au port de Douala est en nette progression, enregistrant 11 756 695 tonnes en 2017 contre 11 042 894 tonnes en 2016, soit une progression de 6,46%. Cette embellie résulte des augmentations, à la fois,

des importations + 3,50% et des exportations + 14,87%.

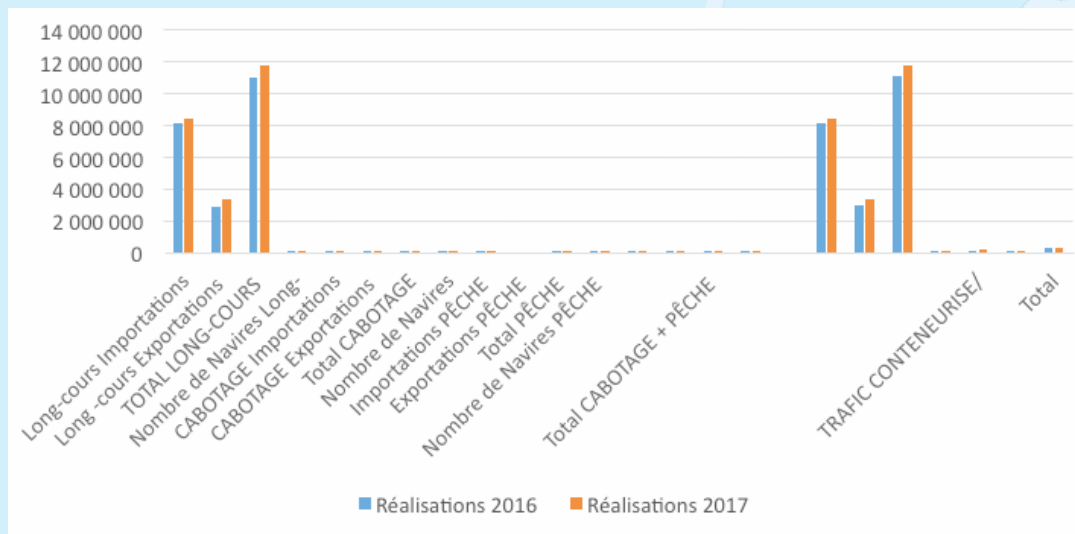
En 2017, 1 135 navires au long cours ont touché le port de Douala, contre 1 137 en 2016, soit 2 unités en moins, pour une régression de -0,18% en valeur relative (Tableau 2).

Tableau 2: Evolution du trafic au long cours au port de Douala

LIBELLES	2016		2017		VARIATIONS	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Absolue	Relative
Importations	8 162 531	74%	8 448 131	72%	285 600	3,50%
Exportations	2 880 363	26%	3 308 564	28%	428 201	14,87%
Total	11 042 894		11 756 695		713 801	6,46%
Nombre de Navires	1 137		1 135		-2	-0,18%

Source : PAD

Graphique 1 : Comparaison en volume du trafic par grands courants au port de Douala entre 2016 et 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Graphique 2 : Structure du trafic au long cours en 2016 et 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

I.1.1 Importations au long cours

Le trafic au long cours au port de Douala est en nette progression, enregistrant 11 756 695 tonnes en 2017 contre 11 042 894 tonnes en 2016, soit une progression de 6,46%. Cette embellie résulte des augmentations, à la fois,

des importations + 3,50% et des exportations + 14,87%.

En 2017, 1 135 navires au long cours ont touché le port de Douala, contre 1 137 en 2016, soit 2 unités en moins, pour une régression de -0,18% en valeur relative (Tableau 2).

Tableau 3: Importations au long cours au port de Douala en 2017

LIBELLES	REALISATIONS												Total
	2017												
	janv	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	
ALIMENTS POUR BETAÏL	231	464	820	784	299	278	101	929	775	1 068	726	396	6 871
ALUMINE	274	13 278	3 002	13 194	253	38 528	250	26 695	13 685	13 395	13 926	789	137 269
ARTICLES EN MATIERE PLASTIQUES	3 992	5 452	10 971	7 499	3 268	6 948	5 133	8 079	5 966	4 232	2 996	5 029	69 565
AUTRES BOISSONS & ALCOOLS	2 629	3 273	4 919	5 257	18 279	2 433	1 680	2 973	2 095	3 154	2 417	1 630	50 739
AUTRES IMPORTATIONS	10 775	6 531	9 310	18 683	26 704	52 076	52 018	36 326	56 542	4 483	21 271	9 762	304 481
AUTRES MATIERES PREMIERES INDUS.	14 698	1 312	5 484	4 882	223	7 183	2 546	2 716	1 313	1 012	5 694	4 825	51 888
AUTRES PRODUITS ALIMENTAIRES	24 574	8 144	20 330	38 086	46 947	47 964	13 583	18 081	18 158	20 688	10 634	13 946	281 135
BARYTES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BIERES	208	134	1 823	1 834	50	755	625	473	548	102	243	989	7 784
BITUME	2 696	1 661	8 448	5 470	2 632	4 540	3 871	23	119	0	2 136	601	32 197
BLE EN VRAC	42 786	31 721	91 151	72 925	20 892	33 724	27 501	66 400	58 690	39 274	35 746	67 400	588 210
BOUJE DE FORAGE	0	0	1 650	0	0	307	0	1 550	49	0	97	0	3 653
CHARCUTERIES	0	0	21	0	16	24	0	17	9	53	212	169	521
CIMENT	26 437	72 188	5 000	19	550	50 814	0	152	5 104	1 059	15 660	327	177 310
CLINKERS	207 350	167 707	263 388	97 252	103 646	111 598	204 357	199 512	164 851	115 282	113 271	58 433	1 806 647
COKE DE PETROLE	0	0	4 654	10	5 000	16 641	0	5 103	242	37 658	316	4 959	74 583
CONSERVES	84	23	22	213	0	677	308	2 579	200	508	237	767	5 618
CRYOLITHE -BRAI -FLUORURE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	21	50
EAUX MINERALES	18	80	20	0	9	204	0	338	40	9	0	42	760
EFFETS PERSONNELS	2 250	1 361	4 832	5 099	1 232	3 058	1 852	1 538	1 368	1 295	1 018	1 181	26 084
ENGRAIS CHIMIQUE	2 819	6 858	5 307	21 067	6 973	904	338	13 932	11 317	1 913	774	1 083	73 285
FARINE DE FROMENT	1 639	1 004	4 314	1 311	682	3 255	1 083	2 399	1 565	65	4 413	1 815	23 545
FERS & TOLES	741	2 523	2 389	1 028	300	14 704	985	14 002	778	1 099	5 267	48 314	92 130
FIBRE DE JUTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153	151	304

Tableau 3: Importations au long cours au port de Douala en 2017 (suite et fin)

LIBELLES	REALISATIONS 2017												Total
	janv	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	
FRIPRIERES DIVERSES	7 424	3 071	7 535	9 397	7 891	21 539	8 667	9 947	6 637	15 765	11 660	7 177	116 710
FRUITS & LEGUMES	21	5 231	2 651	1 007	1 528	1 865	788	878	552	1 462	869	806	17 658
GAZ BUTANE	16 000	25 050	9 840	8 566	5 630	10 204	7 325	6 010	7 419	25 753	9 792	8 350	139 939
GYPSE	10 923	5 610	9 620	7 901	6	0	30	0	0	5 700	929	546	41 265
HUILES ALIMENTAIRES	17 674	636	3 004	6 759	3 284	2 195	1 440	3 046	7 078	4 300	1 261	7 746	58 423
HYDROCARBURES	66 789	98 767	134 918	68 131	89 845	92 330	63 364	129 011	80 776	90 089	136 227	139 934	1 190 181
JOUETS	190	14	0	0	0	1	0	34	72	200	162	55	728
LAIT ECREME	569	731	3 364	1 897	2 755	2 119	279	990	2 895	2 618	2 065	2 485	22 767
LUBRIFIANTS	6 470	2 026	5 215	5 350	1 921	3 291	3 719	2 903	2 966	3 052	3 487	4 749	45 149
MACHINES & APPAREILS	8 766	2 520	7 940	6 395	4 501	8 506	51	6 653	5 854	5 731	2 844	167 689	227 450
MALT D'ORGE	1 458	5 460	512	6 500	6 453	101	5 877	1 685	9 843	3 327	8 097	2 695	52 008
PAPIER & CARTON	6 590	2 511	6 495	5 781	5 481	9 391	10 466	7 255	7 953	9 509	5 804	4 224	81 460
PIECES DETACHEES	1 722	9 644	3 324	28 568	2 988	10 569	8 111	5 914	6 487	7 722	6 145	6 089	97 283
POISSON CONGELE	8 526	7 473	5 859	18 922	13 974	20 871	5 964	20 328	18 621	16 862	25 753	9 088	172 241
POISSON SECHE	205	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	230
PRODUITS CHIMIQUES INDUSTRIEL	31 610	19 776	17 047	33 311	37 741	45 714	40 350	22 194	25 687	19 465	26 124	42 919	361 938
PRODUITS DE DROGUERIE	17	64	0	0	0	13	0	0	11	32	146	42	325
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	4 371	1 772	1 852	6 003	1 987	3 330	2 901	16 952	3 722	6 261	6 452	5 447	61 050
QUINCALLERIE	84 041	32 841	38 642	48 327	57 142	67 220	81 724	67 460	47 723	87 188	51 338	35 348	698 994
RIZ	54 188	18 357	28 541	81 416	64 122	215	42 547	39 058	80 311	132 987	74 017	114 564	730 323
SEL	0	43	25 000	0	65	211	0	0	0	21 448	1	0	46 768
SEMOULE DE BLE	1 295	9 563	241	673	0	34 493	10 504	0	6 837	3 579	765	2 092	70 042
SUCRE GRANULE	5 011	3 920	2 724	421	10 901	1 470	11 070	10 432	6 695	9 932	40 875	39 524	142 975
TABACS	221	0	415	228	200	435	338	657	1 018	660	286	169	4 627
TISSUS DIVERS	2 188	702	1 885	1 305	999	1 871	1 974	777	1 473	1 655	2 032	1 482	18 343
VEHICULES & ENGINES	25 160	5 641	10 136	13 640	14 478	12 814	15 553	19 412	8 862	14 280	13 459	13 052	166 487
VERRERIE	270	1 266	2 067	2 119	1 342	2 445	2 745	3 027	4 200	4 233	3 942	2 288	29 944
VIANDE SURGEEE	599	234	1 121	3 691	26	364	508	907	485	796	678	596	10 005
VIN CONDITIONNE	158	218	995	3 340	626	241	341	1 587	1 148	1 674	1 087	14 390	25 805
VIN EN VRAC	8	0	0	0	486	0	192	240	696	408	288	66	2 384
TOTAL IMPORTATIONS	706 665	586 855	778 798	664 286	574 327	750 433	643 059	781 174	689 435	743 066	673 792	856 241	8 448 131

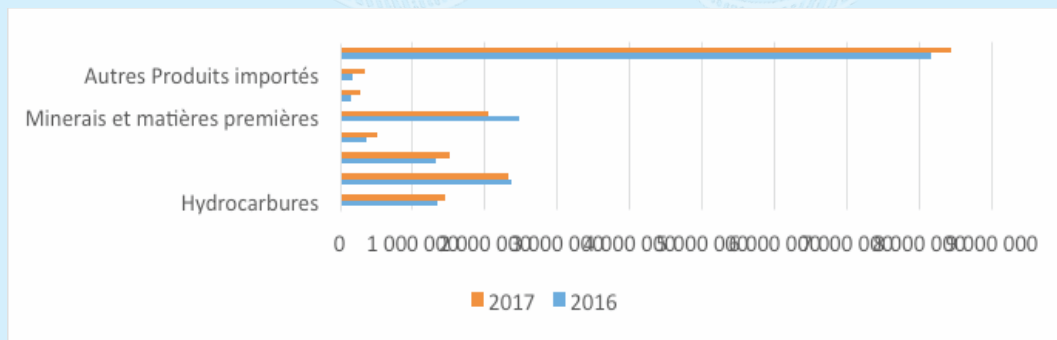
Source : PAD

Tableau 4 : Importations au long cours au port de Douala en 2017

LIBELLES	Années		Variations	
	2016	2017	Absolue	Relative
Hydrocarbures	1 335 365	1 449 852	114 487	8,57%
Produits alimentaires et boissons	2 359 915	2 316 812	-43 103	-1,83%
Produits métal. Matériel de construction et engins	1 318 288	1 521 795	203 507	15,44%
Produits chimiques et pharmaceutiques	353 823	501 225	147 402	41,66%
Minerais et matières premières	2 480 446	2 041 076	-439 370	-17,71%
Produits manufacturés divers	153 300	286 806	133 506	87,09%
Autres produits importés	161 394	330 565	169 171	104,82%
TOTAL IMPORTATIONS	8 162 531	8 448 131	285 600	3,50%

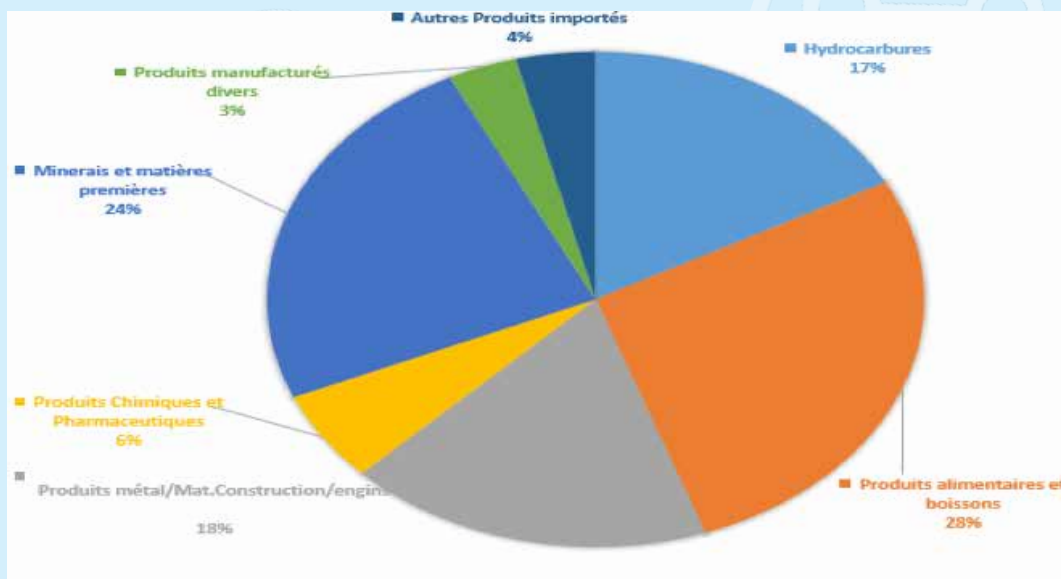
Source : PAD

Graphique 3 : Evolution des importations au long cours par groupe de produit entre 2016 et 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Graphique 4 : Répartition des importations au long cours par groupe de produit en 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Tableau 5: Détails du trafic import au long cours du port de Douala en 2017

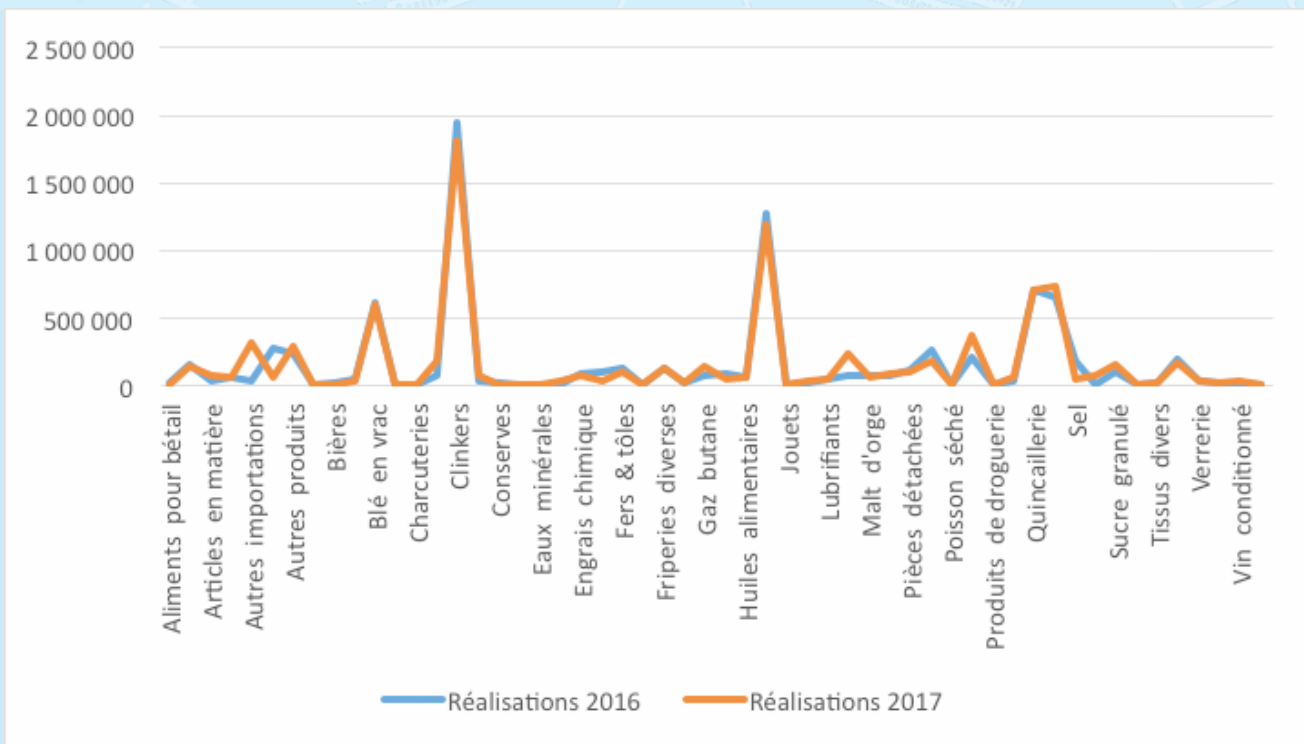
LIBELLES	Années		Variations	
	2016	2017	Absolue	Relative
Aliments pour bétail	9 635	6 871	-2 764	-28,69%
Alumine	155 417	137 269	-18 148	-11,68%
Articles en matière plastiques	34 451	69 565	35 114	101,92%
Autres boissons & alcools	56 820	50 739	-6 081	-10,70%
Autres importations	33 461	304 481	271 020	809,96%
Autres matières premières indus.	267 063	51 888	-215 175	-80,57%
Autres produits alimentaires	228 143	281 135	52 992	23,23%
Barytes	0	0	0	0,00%
Bières	8 966	7 784	-1 182	-13,18%
Bitume	46 370	32 197	-14 173	-30,57%
Blé en vrac	604 119	588 210	-15 909	-2,63%
Boue de forage	2 414	3 653	1 239	51,33%
Charcuteries	288	521	233	80,90%
Ciment	74 844	177 310	102 466	136,91%
Clinkers	1 942 153	1 806 647	-135 506	-6,98%
Coke de pétrole	34 946	74 583	39 637	113,42%
Conserves	9 942	5 618	-4 324	-43,49%
Cryolithe -brai -fluorure	0	50	50	100,00%
Eaux minérales	79	760	681	862,03%
Effets personnels	2 792	26 084	23 292	834,24%
Engrais chimique	84 878	73 285	-11 593	-13,66%
Farine de froment	93 991	23 545	-70 446	-74,95%
Fers & tôles	121 991	92 130	-29 861	-24,48%
Fibre de jute	0	304	304	100,00%
Friperies diverses	125 141	116 710	-8 431	-6,74%
Fruits & légumes	12 192	17 658	5 466	44,83%
Gaz butane	68 027	139 939	71 912	105,71%
Gypse	77 105	41 265	-35 840	-46,48%
Huiles alimentaires	60 092	58 423	-1 669	-2,78%
Hydrocarbures	1 267 338	1 190 181	-77 157	-6,09%
Jouets	203	728	525	258,62%
Lait écrémé	18 499	22 767	4 268	23,07%
Lubrifiants	37 809	45 149	7 340	19,41%
Machines & appareils	62 732	227 450	164 718	262,57%
Malt d'orge	65 501	52 008	-13 493	-20,60%
Papier & carton	73 217	81 460	8 243	11,26%
Pièces détachées	103 772	97 283	-6 489	-6,25%
Poisson congelé	256 724	172 241	-84 483	-32,91%
Poisson séché	117	230	113	96,58%
Produits chimiques industriel	205 516	361 938	156 422	76,11%
Produits de droguerie	5 751	325	-5 426	-94,35%
Produits pharmaceutiques	25 620	61 050	35 430	138,29%
Quincaillerie	704 503	698 994	-5 509	-0,78%
Riz	652 357	730 323	77 966	11,95%
Sel	171 309	46 768	-124 541	-72,70%

Tableau 5: Détails du trafic import au long cours du port de Douala en 2017 (suite et fin)

LIBELLES	Années		Variations	
	2016	2017	Absolue	Relative
Semoule de blé	0	70 042	70 042	100,00%
Sucre granulé	91 747	142 975	51 228	55,84%
Tabacs	3 762	4 627	865	22,99%
Tissus divers	19 886	18 343	-1 543	-7,76%
Véhicules & engins	195 911	166 487	-29 424	-15,02%
Verrerie	25 543	29 944	4 401	17,23%
Viande surgelée	10 172	10 005	-167	-1,64%
Vin conditionné	8 973	25 805	16 832	187,58%
Vin en vrac	249	2 384	2 135	857,43%
TOTAL IMPORTATIONS	8 162 531	8 448 131	285 600	3,50%

Source : PAD

Graphique 5 : Importations au long cours par famille de produit



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Les produits ci-après, classés selon leur poids dans le trafic total import, représentent environ les ¾ des importations et influencent par conséquent dans un sens comme dans l'autre, leur évolution. Il s'agit de :

- Clinkers : 21,38%
- Hydrocarbures : 14,08%
- Riz : 8,61%
- Quincaillerie : 8,27%
- Blé en vrac : 6,96%
- Produits chimiques industriels : 4,28%
- Machines et appareils : 2,69%
- Ciment : 2,09%
- Poisson congelé : 2,03%
- Véhicules & engins : 1,97%
- Sucre granulé : 1,69%
- Gaz butane : 1,65%
- Alumine : 1,62%

a) Minerais et matières premières

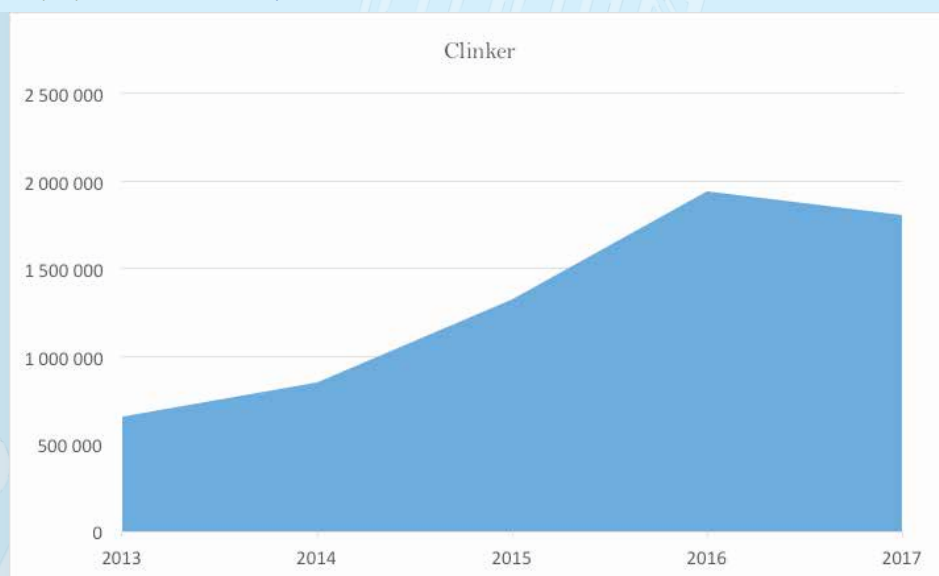
Les importations de ce groupe de produits ont baissé de -17,71 %, passant de 2 480 446 tonnes en 2016 à 2 041 076 tonnes en 2017, soit une diminution de 439 370 tonnes. Les principales familles de produits qui composent ce groupe ont évolué de la manière suivante :

- **Clinker**

Avec 21,38 % du trafic total import, il représente le premier produit d'importation. Après avoir

atteint un sommet de 1 942 153 tonnes en 2016, les importations du clinker, matière première dans la fabrication du ciment, enregistrent un repli de -6,98% entre 2016 et 2017. Cette baisse trouve son explication en partie dans l'utilisation, dans des proportions sans cesse grandissantes, de la pouzzolane, qui est une matière première locale, dans la fabrication du ciment et, dans une certaine mesure, dans l'atonie des économies du Tchad, de la Centrafrique et de la Guinée Equatoriale, principaux marchés d'exportation des cimenterie installées au Cameroun (Graphique 6).

Graphique 6 : Evolution des importations de Clinker de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

- **Alumine**

Après avoir enregistré une baisse de - 17,42 % en 2016, les importations de d'Alumine ont poursuivi leur tendance baissière en 2017 avec

un recul de -11,67% pour se situer à 137 269 tonnes contre 155 417 tonnes en 2016. Cette baisse est certainement liée à la morosité du commerce internationale et notamment du marché de l'aluminium. (Graphique 7)

Graphique 7 : Evolution des importations d'Alumine de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

- **Fibre de Jute**

Après un trafic nul enregistré en 2016, les importations de la fibre de jute ont repris avec 304 tonnes en 2017.

- **Malt d'orge**

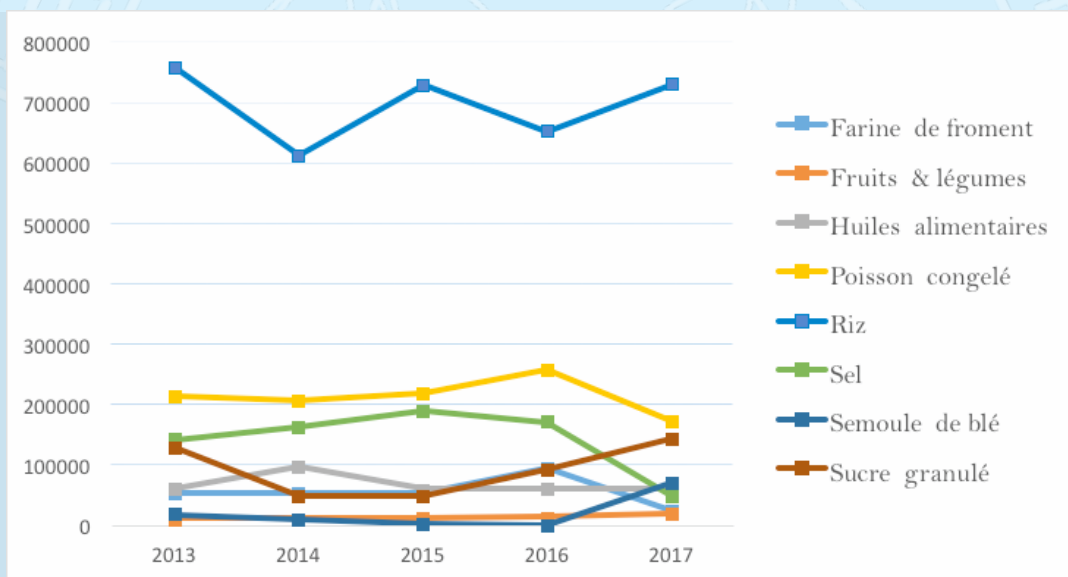
Les importations du malt d'orge ont continué de baisser pour la troisième année consécutive. Elles perdent -20,60% par rapport à l'exercice

2016 et passent de 65 501 tonnes à 52 008 tonnes.

b) Produits alimentaires et boissons

L'importation des produits alimentaires par le port de Douala s'est située à 2 316 812 tonnes en 2017 contre 2 359 915 tonnes en 2016, soit une légère baisse de -1,83% représentant un déficit de -43 103 tonnes. (Graphique 8)

Graphique 8 : Evolution des importations des Produits alimentaires et boissons de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Les principales familles de produits qui composent le groupe Produits alimentaires et boissons ont évolué de la manière suivante :

- **Aliments pour bétail**

Ce trafic a continué de diminuer (-28,69% en 2017 après une baisse de -50,44% en 2016), passant de 9 635 tonnes en 2016 à 6 871 tonnes en 2017.

L'épidémie de grippe aviaire qui a frappé le secteur de l'élevage de la volaille en 2016 et 2017 a influencé négativement les importations de ce produit.

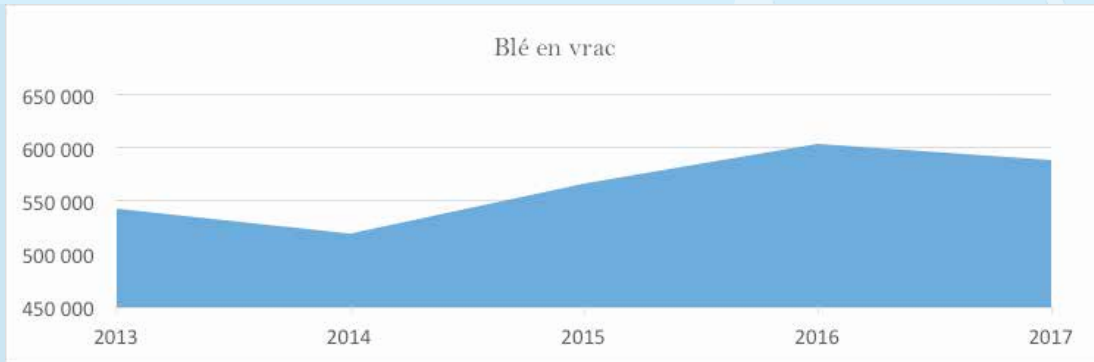
- **Bières**

Après la forte augmentation 49,11 %, les importations des bières ont connu une baisse de -13,18%, passant de 8 966 tonnes en 2016 à 7 784 tonnes en 2017.

- **Blé en vrac**

Ce trafic a régressé de -2,63% pour atteindre 588 210 tonnes en 2017 contre 604 119 tonnes en 2015. La substitution des farines de blé par les farines de manioc et de patate dans l'alimentation et la pâtisserie pourrait être à l'origine de cette baisse. (Graphique 9)

Graphique 9 : Evolution des importations de Blé en vrac de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

• Fruits et légumes

Les importations des fruits et légumes ont connu une hausse prononcée de 44,83%, passant de 12 192 tonnes en 2016 à 17 658 tonnes en 2017. Les troubles sociaux que connaissent les bassins de production des régions du Nord-ouest et du Sud-ouest sont à l'origine de cette hausse.

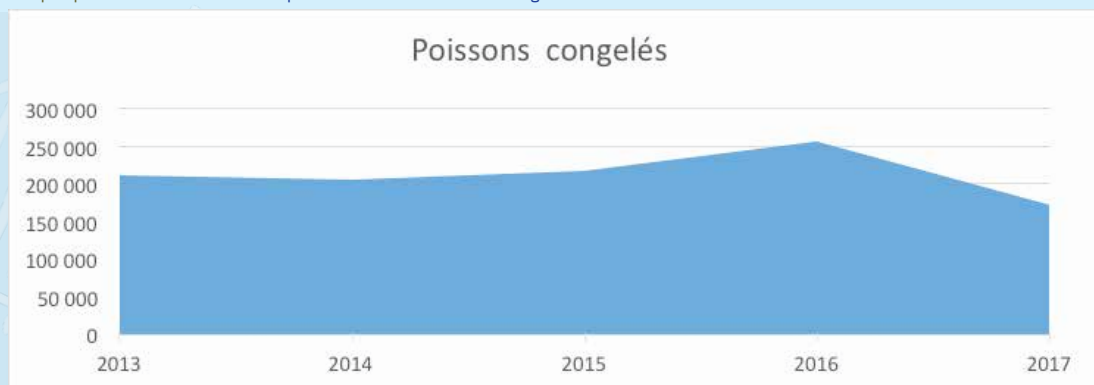
• Poissons congelés

Les importations de poissons congelés au port

de Douala ont diminué de -32,91% pour se situer à 172 241 tonnes en 2017 contre 256 724 tonnes en 2016.

Du fait notamment de l'augmentation de la production de poissons au niveau local, résultat de la politique d'incitation mise en place dans ce secteur par le Gouvernement qui a identifié cette filière comme porteuses de croissance pour l'économie camerounaise. (Graphique 10)

Graphique 10 : Evolution des importations de Poissons Congelés de 2013 à 2017

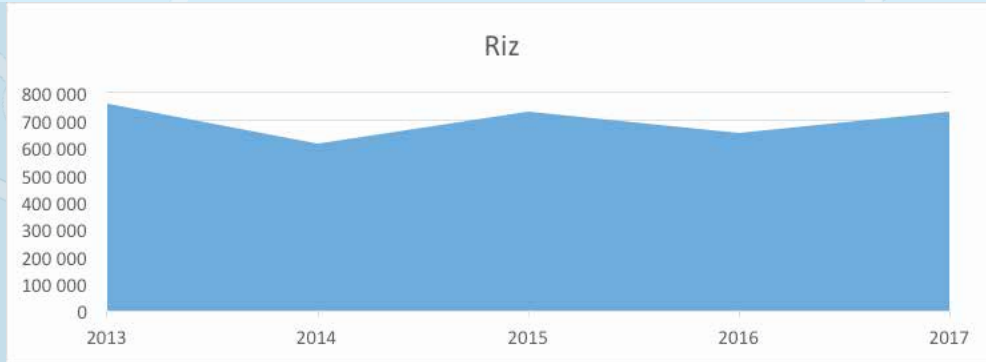


Source : Construction APN à partir des données du PAD

Les importations de riz ont augmenté de 11,95% en 2017. Elles se situent ainsi à 730 323 contre 652 357 tonnes en 2016. Cette hausse trouve en partie sa justification dans les troubles sociaux

que connaissent les bassins de production des régions du Nord-ouest et du Sud-ouest. (Graphique 11)

Graphique 11 : Evolution des importations de Riz de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

- **Sucre granulé**

Par rapport à l'exercice précédent, les importations du sucre granulé ont progressé de 55,84%. Elles passent de 91 747 tonnes en 2016 à 142 975 tonnes en 2017.

Face à l'incapacité des industries locales à couvrir les besoins des consommateurs, le Gouvernement Camerounais, qui a suspendu l'importation de ce produit depuis septembre 2014, a accordé des autorisations spéciales d'importation pour combler le déficit. D'où la forte augmentation des importations observée en 2016 (+96,7%) et 2017.

- **Viande surgelée**

Les importations de la viande surgelée ont baissé de -1,64%, passant ainsi de 10 172 tonnes en

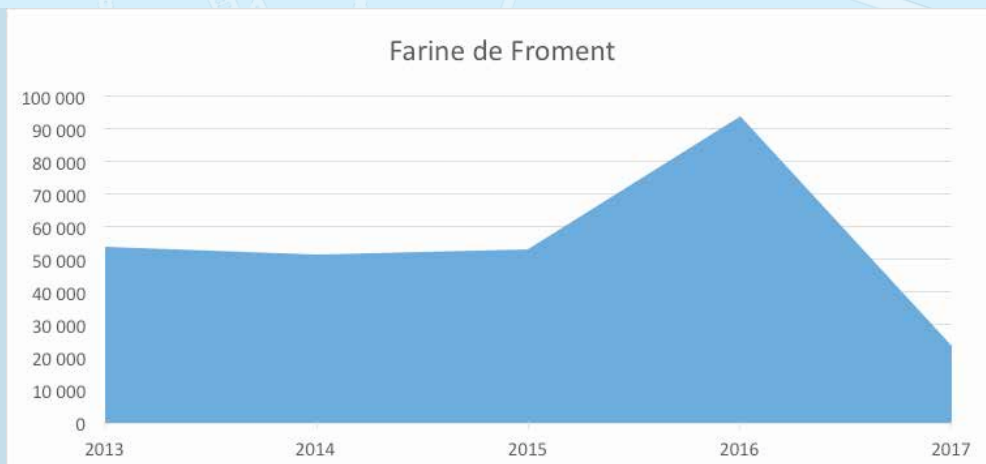
2016 à 10 005 tonnes en 2017.

La hausse de l'offre locale de viande du fait de l'accalmie sur le front de la lutte contre BOKO Haram, ce qui a permis aux bergers de retrouver plus de stabilité et de regagner les pâturages pour paître les cheptels d'où la relance de la filière bauvine.

- **Farine de froment**

Le trafic import de la farine de froment a fortement diminué (-74,95%), passant de 93 991 tonnes en 2016 à 23 545 tonnes en 2017. La substitution des farines de froment par les farines de manioc et de patate dans l'alimentation et la pâtisserie pourrait être à l'origine de cette baisse. (Graphique 11)

Graphique 12 : Evolution des importations de la farine de froment de 2013 à 2017



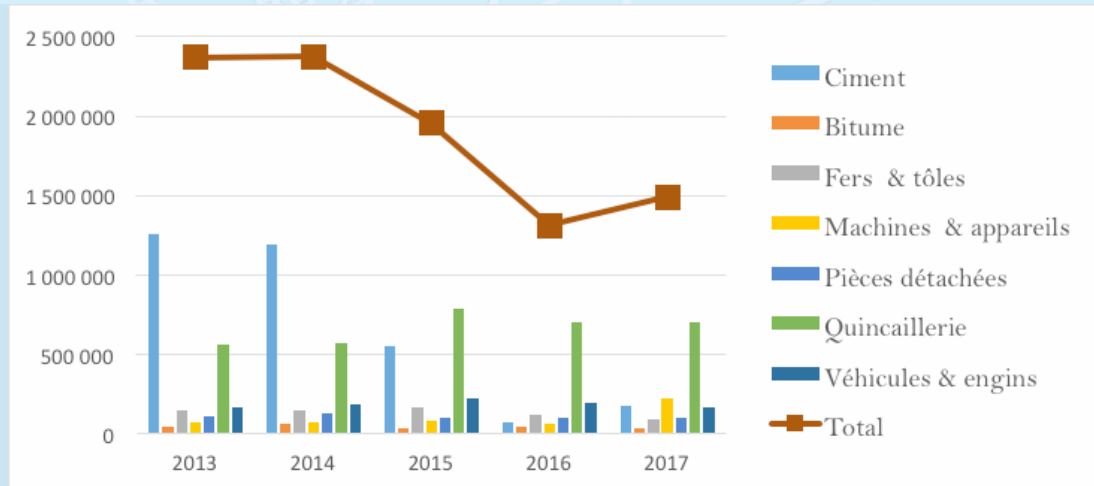
Source : Construction APN à partir des données du PAD

c) Produits Métallurgiques, Matériaux de Construction et Engins

Le trafic import de ce groupe de produits a

enregistré une hausse de 15,44% en 2017. Il passe ainsi de 1 318 288 tonnes en 2016 à 1 521 795 tonnes en 2017. Soit une augmentation de 203 507 en valeur absolue. (Graphique 14)

Graphique 13 : Evolution des importations des Produits Métallurgiques, Matériaux de Construction et Engins de 2013 à 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

L'importation des différents produits qui composent ce groupe a ainsi évolué comme suit:

- **Ciment - bitume - fers et tôles**

Après trois années de régression (2014 - 2016) l'importation de ciment est repartie à la hausse, passant de 74 844 tonnes en 2016 à 177 310 tonnes en 2017, soit une croissance de + 136,91%.

La quantité de bitume importée est en baisse de - 30,57% passant de 46 370 tonnes en 2016 à 32 197 tonnes en 2017.

L'importation des fers et tôles a baissé de - 24,48%, passant de 121 991 tonnes en 2016 à 92 130 tonnes en 2017.

- **Machines et appareils**

L'importation des machines et appareils a

progressé de 262,57% en 2017, passant de 62 732 tonnes en 2016 à 227 450 tonnes en 2017 soit un ajout de 164 718 tonnes. Cette évolution est à mettre à l'actif des travaux relatifs à la Coupe d'Afrique des Nations 2019.

- **Quincaillerie**

Les importations de ce produit sont en baisse avec 698 994 tonnes en 2017 contre 704 503 tonnes en 2016. Elles régressant ainsi de -0,78%.

d) Produits Manufacturés Divers

Les importations de cette famille de produits ont enregistré une hausse. Elles sont passées de 153 300 tonnes en 2016 à 286 806 tonnes en 2017 ; soit une augmentation de + 87,09% en valeur relative, représentant 133 506 tonnes en valeur absolue.

1.1.2- Exportations au long cours

Les exportations au long cours au port de Douala ont enregistré une croissance de 14,54%, passant ainsi de 2 880 363 tonnes en 2016 à 3 299 240 tonnes en 2017 soit 418,877 tonnes en plus.

Sont principalement constituées de :

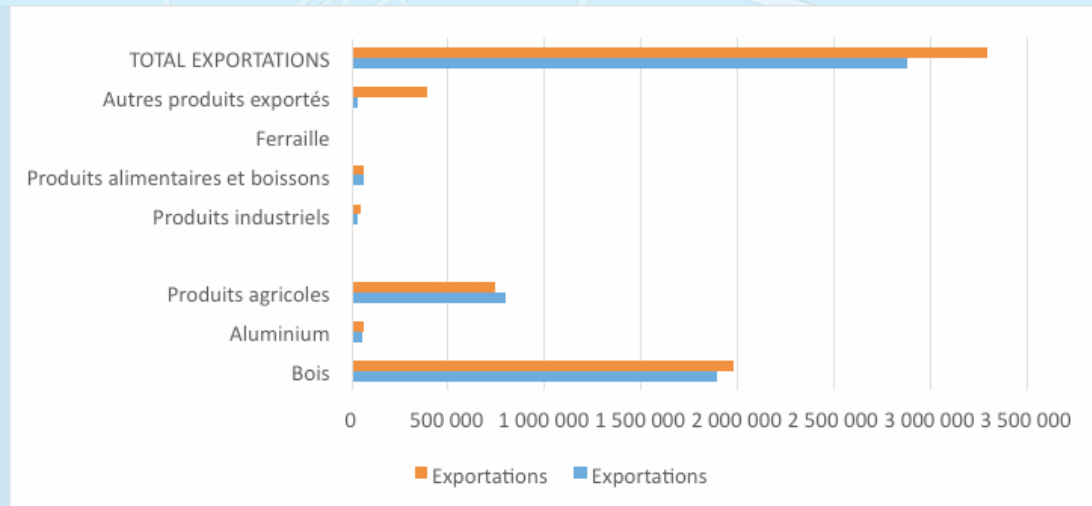
Bois	:	59,92 %
Banane	:	8,49 %
Coton	:	5,55 %
Cacao	:	5,07%
Aluminium	:	1,93%
Caoutchouc	:	0,93%
Café	:	0,76

Tableau 6 : Structure du trafic export au long cours au port de Douala

LIBELLES	Années		Variations	
	2016	2017	Absolue	Relative
Bois	1 897 851	1 984 149	86 298	4,55%
Aluminium	56 580	64 093	7 513	13,28%
Produits agricoles	801 347	739 911	-61 436	-7,67%
Produits industriels	29 658	50 521	20 863	70,35%
Produits alimentaires et boissons	62 782	63 262	480	0,76%
Ferraille	1 030	4 604	3 574	346,99%
Autres produits exportés	31 115	392 700	361 585	1162,09%
TOTAL EXPORTATIONS	2 880 363	3 299 240	418 877	14,54%

Source : PAD

Graphique 14 : Evolution des importation



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Tableau 7 : Structure du trafic export au long cours au port de Douala

LIBELLES	REALISATIONS 2017												Total	
	janv	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.		
ALLUMETTES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ALUMINIUM	5 618	5 269	4 508	4 617	3 042	4 044	5 066	4 386	6 953	8 851	5 080	6 659	6 493	64 093
ARACHIDE	174	152	209	340	89	128	0	0	0	0	0	238	1 330	1 330
ARTICLES EN ALUMINIUM	126	0	75	99	812	906	1 143	228	545	0	677	152	4 763	4 763
AUTRES EXPORTATIONS	45 849	40 093	30 911	69 320	40 167	86 923	20 954	9 881	30 946	7 486	5 087	5 083	392 700	392 700
AUTRES FRUITS & LEGUMES	2 607	2 108	892	980	1 180	4 240	623	1 504	603	958	1 361	215	17 271	17 271
AUTRES PRODUITS ALIMENTAIRES	4 414	4 857	30 627	2 559	1 874	1 553	4 705	3 344	1 841	916	2 375	2 117	61 182	61 182
AUTRES PRODUITS INDUSTRIEL	1 465	3 660	2 584	3 151	1 502	1 579	2 851	1 253	2 804	7 465	1 340	1 232	30 886	30 886
BANANE	28 021	39 991	19 487	15 905	26 668	17 378	17 473	18 244	16 199	25 148	29 177	27 267	280 958	280 958
BEURRE DE CACAO	420	4 771	1 647	2 082	4 118	1 642	2 630	611	2 278	1 277	1 671	1 696	24 843	24 843
BIERES	46	40	718	187	76	806	18	81	0	48	60	0	2 080	2 080
BILLES DE BOIS	72 865	91 329	125 417	53 429	88 046	112 218	68 082	56 426	58 067	128 224	85 526	97 232	1 036 861	1 036 861
CACAO	29 756	21 009	16 946	6 367	5 781	4 215	9 789	6 392	2 623	17 896	16 458	30 769	168 001	168 001
CAFE	141	15	695	3 693	3 328	3 853	4 561	3 165	1 410	1 184	2 579	686	25 310	25 310
CAOUTCHOUC	1 536	1 266	2 587	1 535	1 073	1 971	4 228	2 971	2 881	3 723	3 962	3 248	30 981	30 981
CHOCOLAT	158	184	1 236	15	60	0	3	3	146	257	19	0	2 081	2 081
CONFISERIES-BISCUITERIES	0	0	0	0	122	195	277	0	171	607	222	249	1 843	1 843
COTON	3 714	19 703	14 002	16 900	16 275	23 032	28 336	23 012	12 517	20 105	3 716	2 319	183 631	183 631
EAUX MINERALES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERRAILLE	1 429	0	137	0	0	361	1 015	144	244	730	378	166	4 604	4 604
GRAINES DE COTON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HUILE DE PALME	0	0	0	20	0	0	17	0	0	86	0	0	123	123
LATEX	0	68	0	423	211	280	274	643	268	420	305	251	3 143	3 143
PALMISTE	0	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	51	51
PATE A PAPIER	0	0	0	0	12	0	0	47	20	0	0	78	157	157
PEAUX & CUIRS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	9
PEINTURES	0	0	98	0	0	0	25	64	11	49	8	0	255	255
PILES ELECTRIQUES	0	0	19	648	22	11	0	0	0	0	15	1	716	716
SAVON DETERG. & COSMETIQUES	100	1 223	470	466	1 749	46	1 780	844	1 940	1 482	972	485	11 557	11 557
SCIAGES	49 527	79 365	60 746	82 894	65 299	51 637	126 731	85 100	139 252	91 681	81 778	33 278	947 288	947 288
SON DE BLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TABAC	34	33	49	8	16	0	0	0	0	0	236	16	392	392
THE	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
TISSUS	24	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
TOURTEAUX DE COTON & CACAO	224	41	368	327	446	736	1 001	1 227	920	736	449	327	6 802	6 802
VERRERIE	37	0	602	397	615	636	0	729	102	0	0	1 277	4 395	4 395
YOHIMBE(écorce-poudre)	0	0	0	0	93	0	88	1	0	36	0	0	218	218
TOTAL EXPORTATION	248 285	315 177	315 042	266 413	262 680	318 390	301 670	220 300	282 741	319 365	243 451	215 050	3 308 564	3 308 564

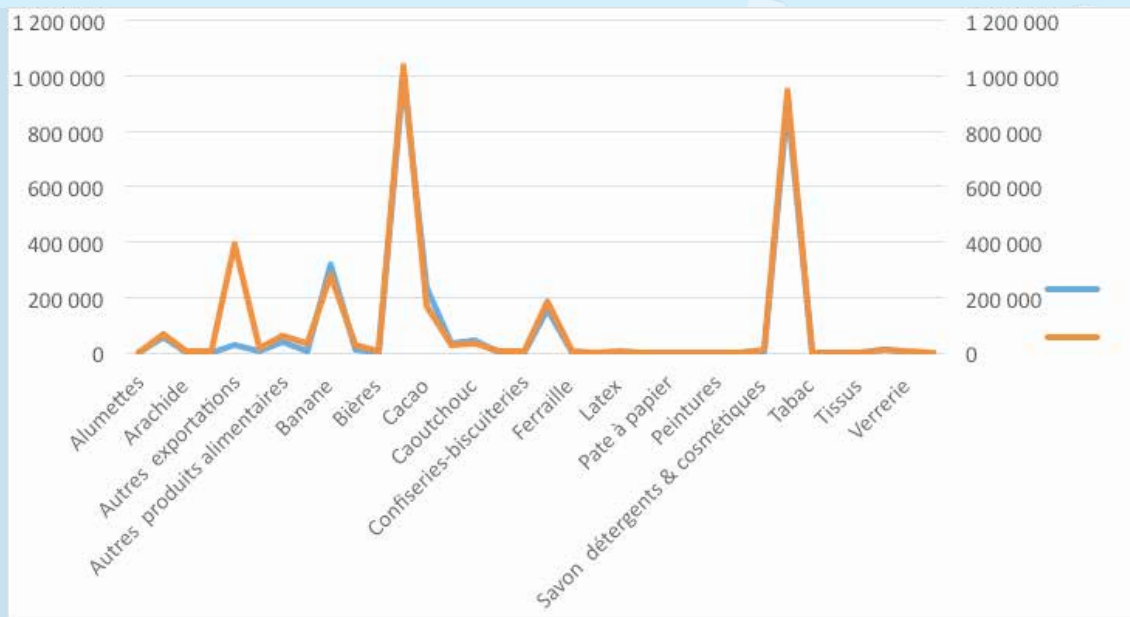
Source : PAD

Tableau 8 : Structure du trafic export au long cours au port de Douala

LIBELLES	Années		Variations	
	2016	2017	Absolue	Relative
Alumettes	23	0	-23	-100,00%
Aluminium	56.580	64.093	7.513	13,28%
Arachide	0	1.330	1.330	100,00%
Articles en aluminium	599	4.763	4.164	695,16%
Autres exportations	31.115	392.700	361.585	1162,09%
Autres fruits & légumes	6.047	17.271	11.224	185,61%
Autres produits alimentaires	41.417	61.182	19.765	47,72%
Autres produits industriel	7.112	30.886	23.774	334,28%
Banane	321.999	280.958	-41.041	-12,75%
Beurre de cacao	11.378	24.843	13.465	118,34%
Bières	1.386	2.080	694	50,07%
Billes de bois	1.000.158	1.036.861	36.703	3,67%
Cacao	239.523	168.001	-71.522	-29,86%
Café	34.143	25.310	-8.833	-25,87%
Caoutchouc	43.471	30.981	-12.490	-28,73%
Chocolat	1.553	2.081	528	34,00%
Confiseries-biscuiteries	1.001	1.843	842	84,12%
Coton	159.899	183.631	23.732	14,84%
Ferraille	1.030	4.604	3.574	346,99%
Huile de palme	33	123	90	272,73%
Latex	2.097	3.143	1.046	49,88%
Palmiste	726	51	-675	-92,98%
Pate à papier	0	157	157	100,00%
Peaux & cuirs	3	9	6	200,00%
Peintures	80	255	175	218,75%
Piles électriques	0	716	716	100,00%
Savon détergents & cosmétiques	7.381	11.557	4.176	56,58%
Sciages	897.693	947.288	49.595	5,52%
Tabac	919	392	-527	-57,34%
The	0	4	4	100,00%
Tissus	252	36	-216	-85,71%
Tourteaux de coton & cacao	11.356	6.802	-4.554	-40,10%
Verrerie	755	4.395	3.640	482,12%
Yohimbé (écorce-poudre)	634	218	-416	-65,62%
TOTAL EXPORTATION	2.880.363	3.308.564	428.201	14,87%

Source : PAD

Graphique 15 : Importations au long cours par famille de produit



Source : Construction APN à partir des données du PAD

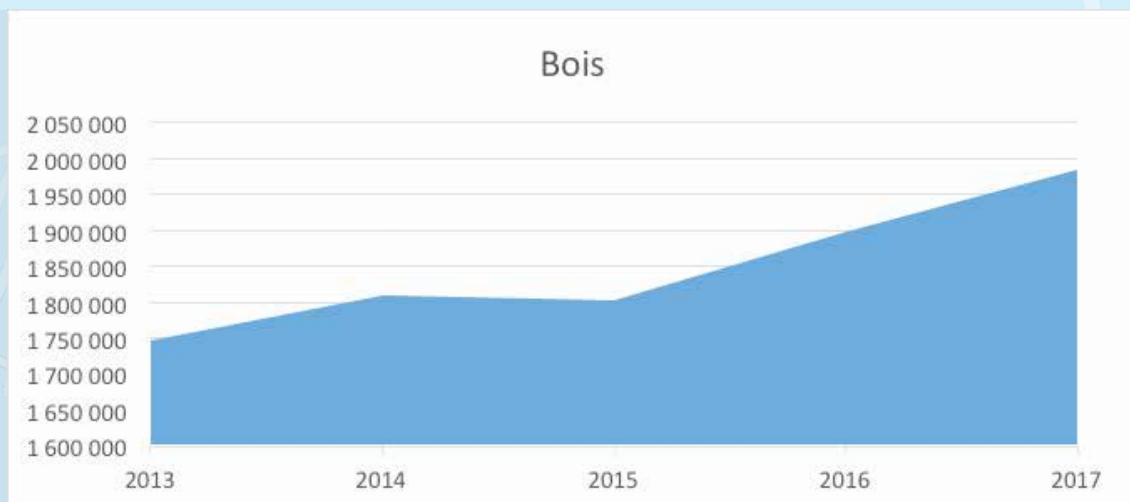
Les grandes familles de produits exportés se sont comportées comme suit :

a. Bois

Les grumes et les débités restent les premiers

produits d'exportations du Cameroun avec respectivement 1 036 861 tonnes et 947 288 tonnes soit 59,9 % du total des exportations au long cours au port de Douala.

Graphique 16 : Evolution de l'exportation du bois au port de Douala entre 2013 et 2017



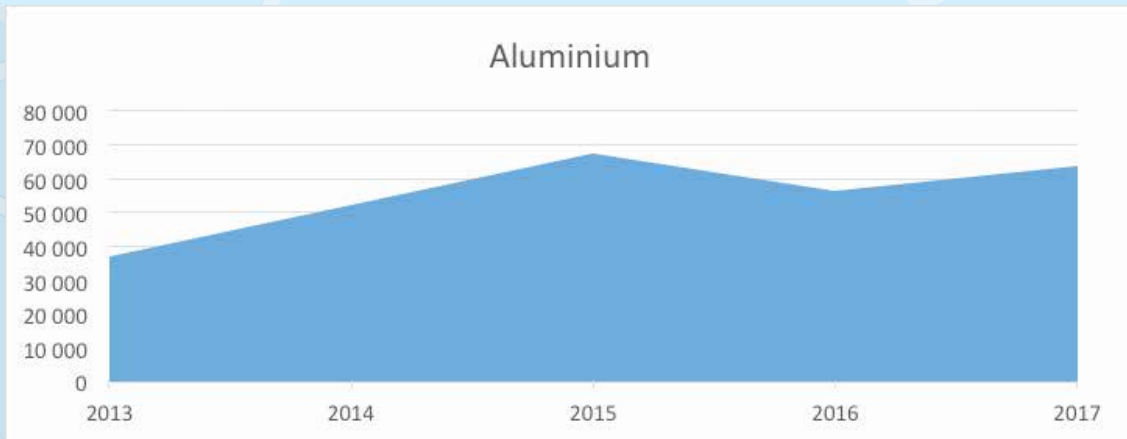
Source : Construction APN à partir des données du PAD

b. Aluminium

Après avoir enregistré une baisse de -16,38% entre 2015 et 2016, les exportations d'aluminium

sont reparties à la hausse de +13,28% pour s'établir à 64 093 tonnes en 2017 contre 56 580 tonnes en 2016

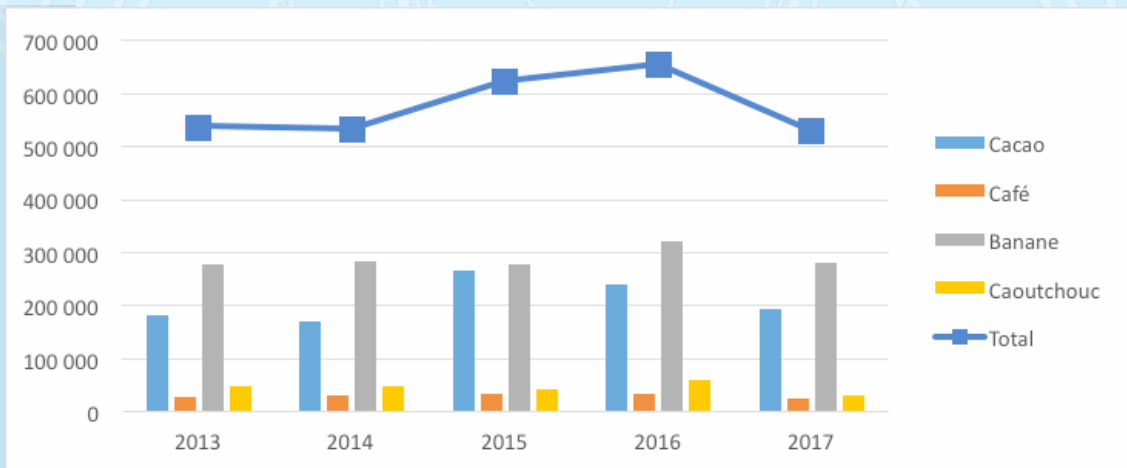
Graphique 17 : Evolution de l'exportation d'aluminium au port de Douala entre 2013 et 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

c. Produits agricoles

Graphique 18 : Evolution de l'exportation des produits agricoles au port de Douala entre 2013 et 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAD

A l'exception du coton, tous les produits de ce groupe ont enregistré un repli dans les quantités exportées.

1.2- Trafic par mode de conditionnement

Le trafic au port de Douala est constitué de trois types de conditionnement :

- le conventionnel ;
- le vrac ;
- le trafic conteneurisé.

1.2.1- Trafic conventionnel

Le trafic conventionnel au cours de l'année 2017 représente 3 348 994 tonnes soit 28,48% du trafic au long cours du port de Douala.

1.2.2- Trafic Vrac

Le trafic vrac se situe en 2017 à 3 954 823

tonnes contre 4 146 861 tonnes en 2016, soit une diminution de 192 038 tonnes.

La part du vrac (solide et liquide) dans le trafic global est passé de 37,63% en 2016 à 33,64% en 2017.

1.2.3-Trafic conteneurisé

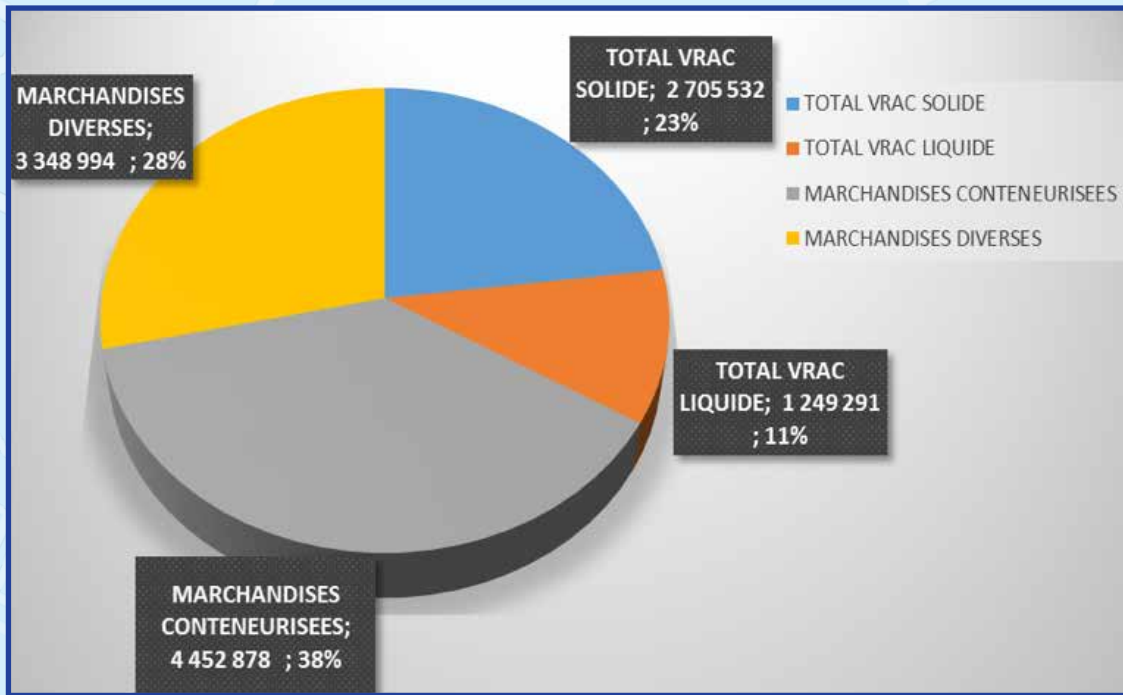
Le trafic conteneurs croît de 4,15% et se situe à soit 4 452 878 tonnes en 2017 contre 4 267 864 tonnes en 2016, pour 386 371 TEU (Twenty Equivalent Unit) pour 251 210 boîtes.

Cette tendance affecte tant les TEU que la marchandise, et aussi bien à l'embarquement qu'au débarquement. Cette bonne tenue du trafic conteneurs est en relation avec la tendance générale observée dans l'évolution du transport maritime, et également à la conteneurisation du bois dont les exportations ont augmenté au cours de l'exercice 2017.

Tableau 9: Répartition du trafic par mode de conditionnement

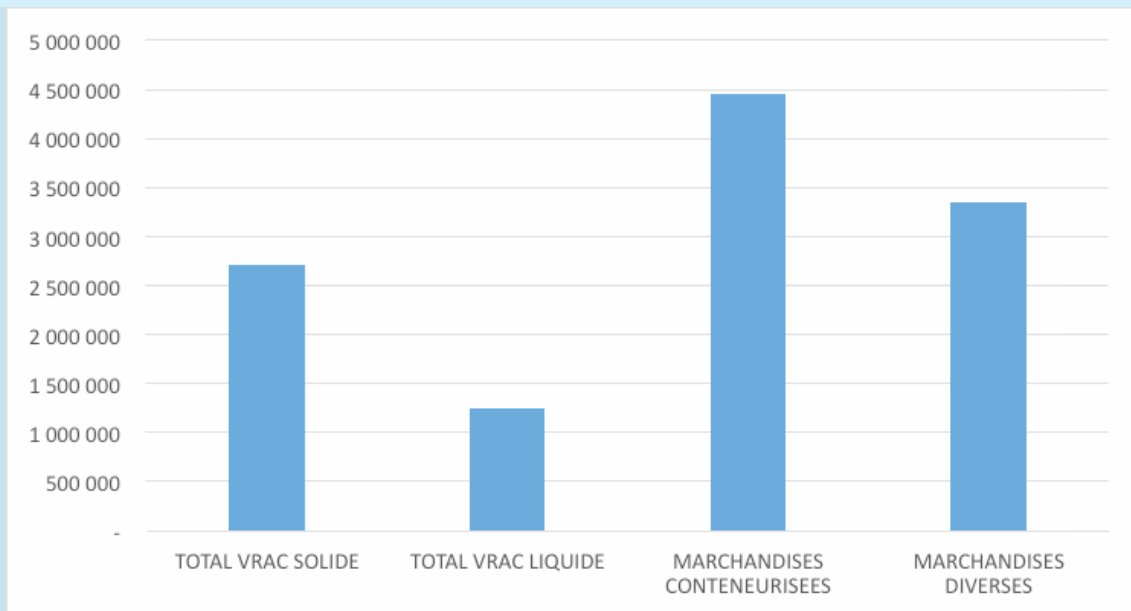
LIBELLES	REALISATIONS												Total
	2017												
	janv	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	
	VRAC SOLIDE												
Alumine	274	13 278	3 002	13 194	253	38 528	250	26 695	13 685	13 395	13 926	789	137 269
Blé	42 786	31 721	91 151	72 925	20 892	33 724	27 501	66 400	58 690	39 274	35 746	67 400	588 210
Clinker	207 350	167 707	263 388	97 252	103 646	111 598	204 357	199 512	164 851	115 282	113 271	58 433	1 806 647
Coke de petrole	0	0	0	10	5 000	16 641	0	5 103	242	37 658	316	4 959	69 929
Gypse	10 923	5 610	9 620	7 901	6	10 204	30	0	0	5 700	929	546	51 469
Malt d'orge	1 458	5 460	512	6 500	6 453	101	5 877	1 685	9 843	3 327	8 097	2 695	52 008
S/TOTAL VRAC SOLIDE	262 791	223 776	367 673	197 782	136 250	210 796	238 015	299 395	247 311	214 636	172 285	134 822	2 705 532
% SUR LE TRAFIC TOTAL LONG COURS	27,52%	24,81%	33,61%	21,25%	16,28%	19,72%	25,19%	29,90%	25,44%	20,20%	18,78%	12,59%	23,01%
	VRAC LIQUIDE												
Huile de palme/Huile alimentaire	17 674	636	1 184	6 779	3 284	2 195	1 457	3 046	7 078	4 386	1 261	7 746	56 726
Hydrocarbures	66 789	98 767	134 918	68 131	89 845	92 330	63 364	129 011	80 776	90 089	136 227	139 934	1 190 181
Vin en vrac	8	0	0	0	486	0	192	240	696	408	288	66	2 384
S/TOTAL VRAC LIQUIDE	84 471	99 403	136 102	74 910	93 615	94 525	65 013	132 297	88 550	94 883	137 776	147 746	1 249 291
% SUR LE TRAFIC TOTAL LONG COURS	8,85%	11,02%	12,44%	8,05%	11,18%	8,84%	6,88%	13,21%	9,11%	8,93%	15,02%	13,79%	10,63%
TOTAL GENERAL VRAC SOLIDE+VRAC LIQUIDE	347 262	323 179	503 775	272 692	229 865	305 321	303 028	431 692	335 861	309 519	310 061	282 568	3 954 823
% SUR TRAFIC TOTAL LONG COURS	36,36%	35,83%	46,06%	29,30%	27,46%	28,57%	32,08%	43,11%	34,55%	29,13%	33,80%	26,38%	33,64%
MARCHANDISES CONTENEURISEES	350 659	327 444	340 041	362 039	302 009	391 866	407 439	407 439	367 449	420 239	393 604	382 650	4 452 878
MARCHANDISES DIVERSES	257 029	251 409	250 024	295 968	305 133	371 636	234 262	162 343	268 866	332 673	213 578	406 073	3 348 994
TRAFIC TOTAL LONG COURS (IMP+EXP)	954 950	902 032	1 093 840	930 699	837 007	1 068 823	944 729	1 001 474	972 176	1 062 431	917 243	1 071 291	11 756 695

Graphique 19 : Répartition du trafic par mode de conditionnement



Source : Construction APN à partir des données du PAD

Graphique 21 : Trafic par mode de conditionnement



Source : Construction APN à partir des données du PAD

1.3 Trafic régional et côtier

Ce trafic concerne notamment le cabotage national et sous régional.

Le cabotage national est essentiellement exercé au Cameroun par les navires de recherche pétrolière, d'avitaillement et de servitude. Le cabotage sous régional, quant à lui, concerne les navires qui assurent les liaisons maritimes avec les Ports voisins : Gabon, Nigéria, Guinée Equatoriale, Sao Tome et Principe.

Tableau 10 : Trafic cabotage et pêche au port de Douala en 2017

LIBELLES	NOMBRE DE NAVIRES	DEBARQUEMENT	EMBARQUEMENT	DEB.+EMB
CABOTAGE				
janv	19	628	1 074	1 702
févr.	21	132	885	1 018
mars	24	1 030	1 282	2 312
avr.	19	608	2 538	3 146
mai	18	569	6 402	6 971
juin	14	3 036	989	4 025
juil.	13	1 129	973	2 102
août	12	366	3 919	4 285
sept.	12	772	612	1 384
oct.	19	253	832	1 085
nov.	35	821	989	1 810
déc.	24	721	1 448	2 169
Total	230	10 065	21 944	32 009
PÊCHE				
janv	79	541	0	541
févr.	74	558	0	558
mars	94	625	0	625
avril	90	581	0	581
mai	96	706	0	706
juin	90	668	0	668
juil.	91	603	0	603
août	104	839	0	839
sept.	93	793	0	793
oct.	96	716	0	716
nov.	85	782	0	782
déc.	87	786	0	786
Total	1 079	8 198	0	8 198
CABOTAGE + PÊCHE				
Total	1 309	18 263	21 944	40 207

Source : PAD

Après une baisse de -10,93 % entre 2015 et 2016, le trafic des marchandises de la navigation locale au port de Douala a continué sa dégringolade, diminuant de -79,67 %, passant ainsi de 79 887 tonnes en 2016 à 40 207 tonnes en 2017. Outre la concurrence de la route, cette baisse est à mettre à l'actif de l'encombrement par les épaves, du quai BOSCAM dédié à ce trafic au port de Douala.

Tableau 11 : Variation du Trafic cabotage et pêche au port de Douala entre 2016 et 2017

LIBELLES	NOMBRE DE NAVIRES	DEBARQUEMENT	EMBARQUEMENT	DEB.+EMB
CABOTAGE				
2016	1 005	16 252	62 757	73 245
2017	230	10 065	21 944	32 009
VARIATIONS 17/16				
Valeur absolue	- 775	- 6 187	- 40 813	- 41 236
Valeur relative	- 77,11 %	- 38,06 %	- 65,2 %	- 56,29 %
PÊCHE				
2016	1046	6 642	0	6 642
2017	1079	8 198	0	8 198
VARIATIONS 17/16				
Valeur absolue	33	1 556	0	1 556
Valeur relative	3,15 %	23,42 %	-	23,42 %
CABOTAGE + PÊCHE				
2016	1046	6 642	0	6 642
2017	1079	8 198	0	8 198
VARIATIONS 17/16				
Valeur absolue	33	1 556	0	1 556
Valeur relative	3,15 %	23,42 %	-	23,42 %

Source : PAD

I.4- Trafic en transit

I.4.1 Le trafic global en transit

Après plusieurs années de baisse, le trafic en transit au long cours, traité au Port de Douala en 2017 connaît une forte croissance. Il se situe ainsi à 605 019 tonnes contre 494 201 tonnes en 2016 soit une progression de 22,42 % représentant 110 8018 tonnes en plus.

L'analyse par pays permet de mieux apprécier l'évolution de ce trafic.

I.4.2 Le trafic en transit par pays Le Tchad

Le trafic du Tchad transitant par le Port de Douala est passé de 283 007 tonnes enregistrées en 2016 à 308 771 tonnes en 2017 progressant ainsi de 25 764 tonnes soit + 9,10%. Cette reprise s'explique en partie par l'amélioration des conditions de sécurité sur le corridor Douala-Ndjamena et par une

forte reprise des exportations de ce pays, à destination principalement de la France, l'Allemagne et le Portugal.

La République Centrafricaine (RCA)

Le trafic enregistré par la Centrafrique est passé de 131 298 tonnes en 2016 à 180 395 tonnes en 2017. Soit une augmentation de 49 097 tonnes (+37,39 %).

L'amélioration de la situation sécuritaire, la mise en place de nouvelles institutions et la reprise des activités économiques expliquent ce résultat positif.

Le Congo (Brazzaville)

Les produits forestiers en provenance de la région du Nord Congo transitent par le Port de Douala. Après une baisse de ce trafic au cours des années 2014 à 2016, il s'est établi en 2017 à 115 853 tonnes contre 76 367 tonnes en 2016, soit une progression de + 34,07 % représentant 39 486 tonnes.

Tableau 12 : Détails du trafic import au long cours du port de Douala en 2017 (suite et fin)

LIBELLES	R.C.A		CONGO		TCHAD	
	Emb	Deb	Emb	Deb	Emb	Deb
Produits alimentaires, huiles et boissons	15 429	23 831	1 209	2 167	29 599	66 135
Produits agricoles (coton, cacao, café, tabac, caoutchouc...)	1 494	389	960	4	24 006	5 203
Bois, placages et contreplaqués	54 650	27 898	52 994	27 510	988	636
Lubrifiants, produits chimiques et pharmaceutiques	1 207	11 955	2 233	235	10 494	12 336
Matériaux de construction et papier	6 606	9 417	185	25 672	17 733	19 160
Automobile et pièces détachées	4 502	5 162	282	517	4 511	12 176
Textiles et matières 1ères	2 051	1 187	229	56	4 190	2 850
Machines, appareils, munitions & minerais	386	1 621	131	188	2 736	35 433
Céréales (riz, blé, maïs, malt et autres...)	1 411	2 171	631	46	14 184	10 438
Farine de froment	21	481	0	0	656	5 473
Vêtements	359	530	21	31	1 490	5 135
Autres produit	2 483	5 154	228	324	9 896	13 313
S/Total	90 599	89 796	59 103	56 750	120 483	188 288
Total Général	180 395		115 853		308 771	

Source : PAD

Tableau 13 : Navires par provenance au port de Douala en 2017

N° ORDRE	PAYS DE PROVENANCE	TOTAL	N° ORDRE	PAYS DE PROVENANCE	TOTAL
1	NIGERIA	114	23	MAURITANIE	5
2	TOGO	102	24	RD CONGO	85
3	GABON	116	25	ALLEMAGNE	1
4	COTE D'IVOIRE	87	27	ITALIE	3
5	CAMEROUN	244	29	SAO TOME ET PRINCIPE	3
6	CONGO BRAZAVILLE	52	30	CHINE	1
7	BENIN	36	31	FRANCE	4
8	GHANA	70	32	NAMIBIE	7
9	GUINEE EQUATORIALE	69	33	USA	15
10	ESPAGNE	31	34	ISLANDE	1
11	SENEGAL	28	35	ALGERIE	4
12	ANGOLA	49	36	AUSTRALIE	1
13	BELGIQUE	11	37	CAP VERT	1
14	SINGAPORE	13	39	CONGO	6
15	GIBRALTAR	2	42	INDE	1
16	BRESIL	11	45	MALAISIE	1
17	AFRIQUE DU SUD	7	48	PORTUGAL	8
18	JAMAIQUE	3	49	SIERRA LEONNE	1
19	MAROC	6	53	AUTRES	39
20	GUINEE CONAKRY	1			
22	TURQUIE	1			
			TOTAL		1240

Source : PAD

Tableau 14 : Navires par destination au port de Douala en 2017

N° ORDRE	PAYS DE PROVENANCE	PORTS DE DESTINATION	TOTAL	N° ORDRE	PAYS DE PROVENANCE	PORTS DE DESTINATION	TOTAL
1	NIGERIA	LAGOS/AGBAMI/ CALABAR	74	23	MAURITANIE		3
2	TOGO	LOME	111	24	RD CONGO		18
3	GABON	OWENDO/PORT GENTIL	89	25	ALLEMAGNE	HAMBURG	9
4	COTE D'IVOIRE	ABIDJAN/SAN PEDRO	113	27	ITALIE	SARROCH	2
5	CAMEROUN	DOUALA/KRIBI/ KOLE	288	29	SAO TOME ET PRINCIPE		1
6	CONGO BRAZAVILLE	POINTE NOIRE/ N'KOSSA	51	30	CHINE		5
7	BENIN	COTONOU	15	31	FRANCE	MARSEILLE/ DEGRAD DES CANNE , SAINT ROCH	13
8	GHANA	TEMA/TAKORADI	131	32	NAMIBIE	WALWIS BAY	2
9	GUINEE EQUATORIALE	BATA/BIOKO/ MALABO	56	33	USA	ANCHORAGE	27
10	ESPAGNE	LAS PALMAS/ GIBRALTAR	16	35	ALGERIE	ALGER	7
11	SENEGAL	DAKAR/WARI	18	36	AUSTRALIE		1
12	ANGOLA	LUANDA/ NAMIBE/LOBITO	11	37	CAP VERT		1
13	BELGIQUE	ANVERS	18	39	CONGO	RDC/MATADI/ NKOSSA	4
14	SINGAPORE	SINGAPORE/ KUNLUNSHAN	1	41	GUINEE BISAU		1
15	GIBRALTAR	SANTOS/ BRAZIL/ SANTAREM	30	42	INDE		1
16	BRESIL	DURBAN/ CAPE TOWN	5	45	MALAISIE		1
17	AFRIQUE DU SUD	AGADIR	3	48	Portugal	SAOLUIS/ LEIXOS/ LISBONNE/ AVEIROS	5
18	JAMAIQUE	CONAKRY	7	49	SIERRA LEONNE		4
19	MAROC	BUCHANAN	7	53	AUTRES		27
20	GUINEE CONAKRY		1	TOTAL			1 177
22	TURQUIE		1	Source : PAD			

I.5- Analyse des opérations portuaires

Les performances des opérations portuaires et la qualité de celles-ci sont appréciées à travers des indicateurs de rendement donc les principaux sont :

- Jauge brute moyenne ;
- Attente à la bouée de base ;

- Séjour à quai moyen;
- Taux d'occupation des quais (global et divers) ;
- Cargaison moyenne ;
- Rendement moyen journalier ;
- Séjour moyen des conteneurs au parc DIT (Douala International Terminal) ;
- Rendement des portiques.

Tableau 15 : Structure du trafic export au long cours au port de Douala

INDICATEURS DE RENDEMENT	2016	2017
Jauge Brute Moyenne (TJB)	19 085	19 792
Attente Moyenne (Heure)	51,87	30,38
Séjour à Quai Moyen (Jour)	3,73	3,85
Taux d'Occupation (%)		
Divers	69,18%	70,10%
Global	68,29%	68,00%
Cargaison Moyenne (T)	9 825	13 097
Rendement Moyen Journalier (T/Jr)	2 604	4 516
Séjour Moyen des Cont sur Parc D.I.T		
Import	19,75	17,63
Export	6,70	9,73
Nombre Panne Portiques		
Portique 1	26	31
Portique 2	62	15
Portique 3		40
Rendement Moyen des Portiques (U/H)	16,33	17,72

Source : PAD

Jauge brute moyenne : Cet indicateur mesure la capacité commerciale des navires. Elle a varié positivement en 2017 en s'établissant à 19 792 TJB (Tonneaux de jauge brute) contre 19 085 TJB en 2016, traduisant le fait que le port de Douala a reçu au cours de la période sous revue des navires de grande taille.

Cargaison moyenne : Elle est mesurée en tonnes. La cargaison moyenne a cru de 33,3% en passant de 9 825 tonnes en 2016 à 13 097 tonnes en 2017. Ceci est la résultante mécanique d'une hausse de trafic de + 6,06% qui contraste avec la baisse du nombre de navires -1,76%.

Rendement moyen journalier : Cet indicateur traduit la célérité de chargement ou de déchargement d'un navire. Mesuré en tonnes/jour, il connaît en 2017 une amélioration sensible, passant 2 604 t/j en 2016 à 4 516/j en 2017.

Séjour à quai moyen: Cet indicateur rend compte de l'accroissement des performances de chargement et de déchargement des navires. Il s'est un peu dégradé, passant de 3,73 jours en 2016 à 3,85 jours en 2017. C'est la conséquence de l'augmentation de la taille et de la cargaison moyenne des navires qui

fréquentent le port de Douala

Attente des navires à la bouée de base :

Cet indicateur, qui mesure le temps mis par les navires à la bouée de base s'est fortement amélioré (30,38 heures en 2017 contre 51,87 heures en 2016).

Séjour moyen des conteneurs au parc DIT :

Le délai de séjour au parc DIT s'est une fois de plus amélioré à l'import (17,63 jours contre 19,75 jours en 2016) ; par contre, il continu à se dégradé à l'export (9,73 jours contre 6,70jours en 2016). Ces deux indicateurs restent toujours très éloignés des objectifs visés, soit 7 jours à l'import, et 2 jours à l'export.

Taux d'occupation des quais (global et divers) :

Il témoigne de la manière dont les installations portuaires sont utilisées. Les deux sont resté stable au port de Douala en 2017 variant respectivement de + 0,92 % pour le global et de - 0,18 % pour les divers.

Rendement moyen des portiques :

Il traduit le nombre moyen horaire de mouvements effectués par les portiques. En 2017, il est de 17,72 mvts/h contre 16,33 mvts/h en 2016. L'objectif étant d'atteindre 30 mvts/h.

PORT DE KRIBI

Restructuré par les décrets 2016/267 et 2016/268 du 29 juin 2016 portant respectivement réorganisation et approbation des statuts du Port Autonome de Kribi (PAK), le port de Kribi, grâce à des infrastructures modernes, un positionnement géographique stratégique, d'excellentes conditions nautiques et de navigabilité et un réseau des partenaires de grandes renommées, ambitionne se positionner comme principal port de transbordement en Afrique centrale.

En effet, avec des quais fondés à - 16 mètres, ce port est capable d'accueillir des navires de 400 mètres de long et pouvant emporter 100 000 tonnes de marchandises.

Outre une infrastructure et des équipements de premier ordre, le port de Kribi bénéficie également d'un environnement en adéquation avec ses ambitions, grâce notamment aux réformes fiscale, juridique, tarifaires et douanières mise en place dans cet espace par les autorités gouvernementales.

Tableau 16 : Trafic global (marchandises + navires) au port de Kribi

LIBELLES	REALISATIONS	
	2017	
TRAFIC PORT DE KRIBI		
LONG-COURS (TONNES)		
IMPORTATIONS		12 321
EXPORTATIONS		3 765 106
TOTAL		3 777 427
TRAFIC CONTENEURISE		
NOMBRE DE BOITES		
IMPORTATIONS		29
EXPORTATIONS		0
TOTAL (LONG-COURS + CABOTAGE + PÊCHE)		3 777 427
NOMBRE DE NAVIRES		39

Source : PAK

Tableau 17 : Trafic au long cours au port de Kribi

INDICATEURS DE RENDEMENT	2017	
	Tonnage	Pourcentage
Importations	12 321	0,32 %
Exportations	3 765 106	99,68 %
Total	3 777 427	100 %

Source : PAK

I. ANALYSE DU TRAFIC

Malgré un démarrage timide des activités commerciales, justifié en partie par le décalage de la mise en service des deux principaux terminaux du port général de MBORO ainsi que l'absence de facilités et de commodités à proximité du port telle que les entrepôts et les zones de stockage,

Le Port autonome de Kribi s'est focalisé en 2017 sur le calibrage de son offre de services et la réalisation des escales test afin d'éprouver aussi bien ses procédures que la fiabilité de son infrastructure.

La rétrocession des actifs précédemment gérés par le PAD a toutefois de consolider une activité offshore prépondérante et en croissance avec la mise en exploitation du nouveau terminal gazier HILI EPISEYO au large de Kribi

Ainsi, cours de l'année 2017, le port de Kribi a enregistré un volume de trafic de 3 777 427 tonnes. Ce trafic a été transporté par 39 navires constitués à 66,6 % de tankers.

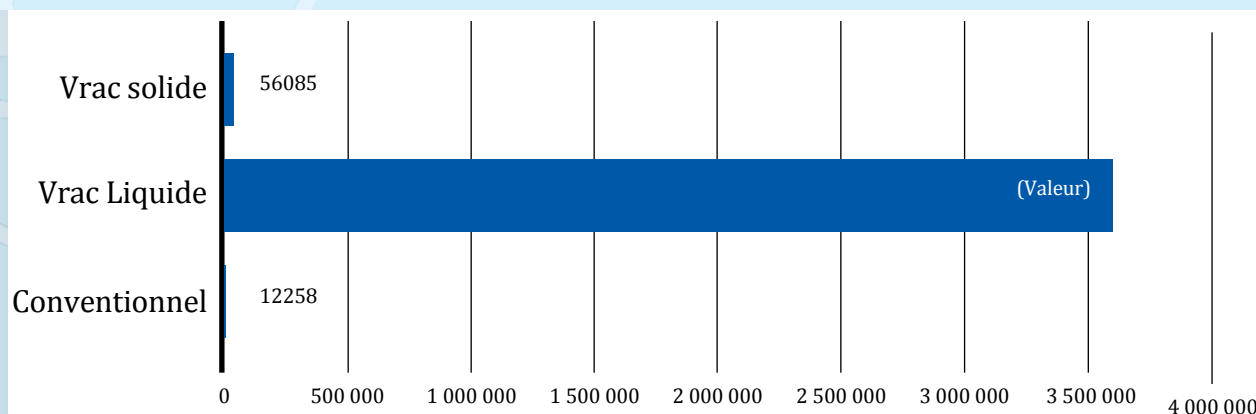
Graphique 22 : Structure du trafic (en tonnes) au long cours en 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAK

Le trafic du port de Kribi est constitué à 98% de vrac liquide, 1,48% de vrac solide et 0,32% de trafic conventionnel.

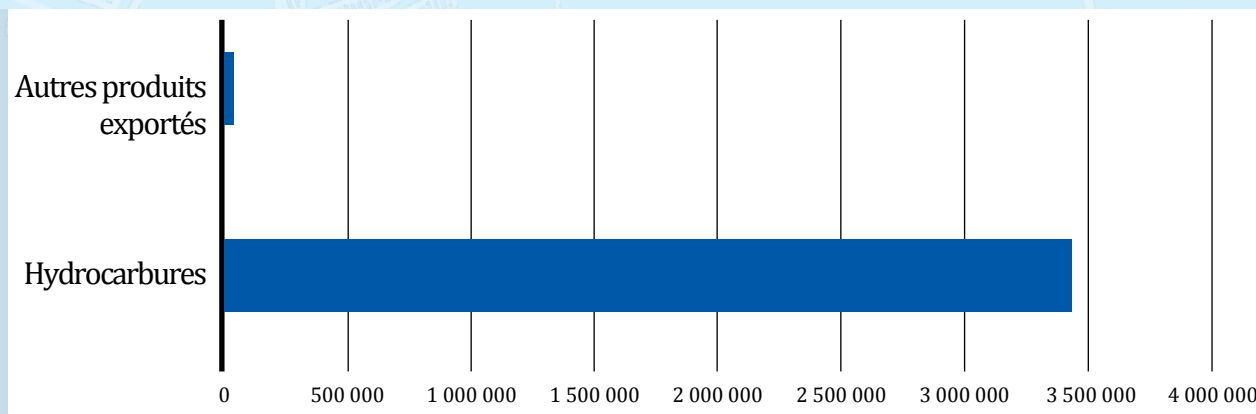
Graphique 23 : répartition du trafic du port de Kribi par mode de conditionnement en 2017



Source : Construction APN à partir des données du PAK

Les importations au port de Kribi en 2017 sont essentiellement constituées de machines et appareils (12 321 tonnes), tandis que les exportations comprennent les Hydrocarbures (3 709 021 tonnes) et les Autres produits Exportés (56 085 tonnes).

Graphique 24 : Structure des exportations au port de Kribi en 2017



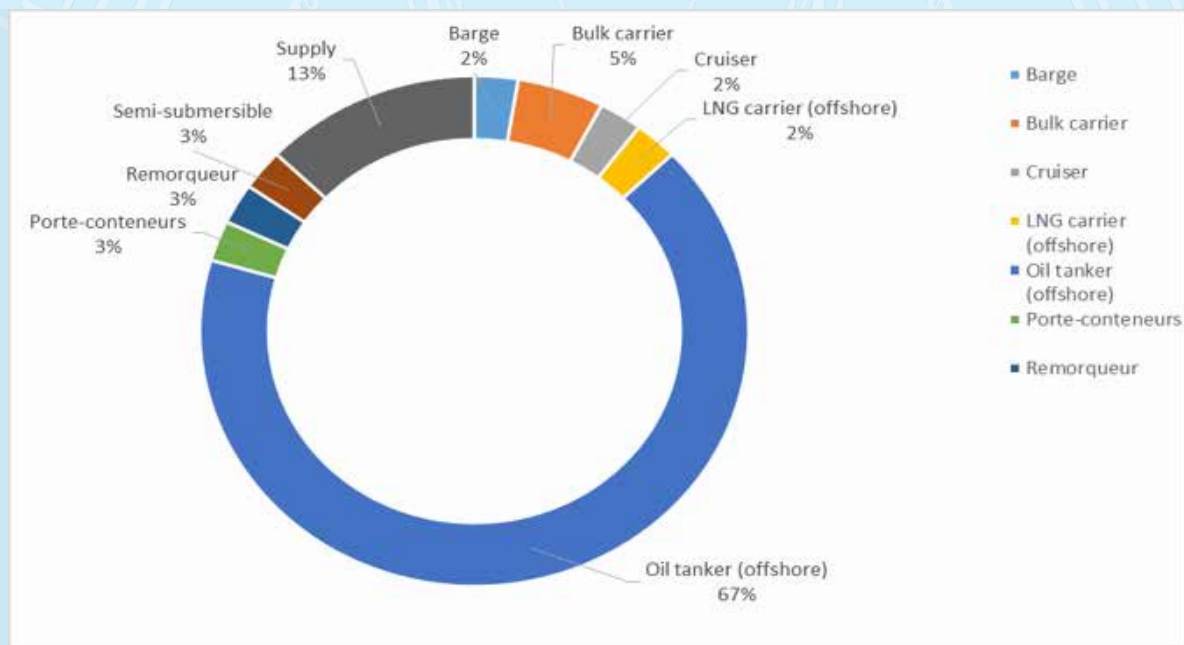
Source : Construction APN à partir des données du PAK

Tableau 18 : Trafic navires au port de Kribi

TYPE DE NAVIRES	NOMBRE D'ESCALES
BARGE	1
BULK CARRIER	2
CRUISER	1
LNG CARRIER (OFFSHORE)	1
OIL TANKER (OFFSHORE)	26
PORTE-CONTENEURS	1
REMORQUEUR	1
SEMI-SUBMERSIBLE	1
SUPPLY	5
TOTAL	39

Source : PAK

Graphique 25 : Répartition par types de navires



Source : Construction APN à partir des données du PAK

THE 19TH CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA-AISM)



The substance of the workshop during this 19th Conference was first marked by the holding of the 61st Council of IALA. Subsequently, the first General Assembly was held to discuss the change of the statutes of the IALA from a non-governmental organization to an Intergovernmental Association; presentations were done on various technical-administrative topics relating to the management of aids to navigation; the renewal of the members of the Council by an election during the General Assembly of the member countries and the adoption of the strategic plan for IALA 2018-2022; Meeting on the sidelines of the Conference of Francophone Countries of Africa with the IALA Secretariat and finally the meeting of the newly elected Council members.

THE 61ST COUNCIL OF IALA

The substance of the workshop highlighted the adoption of the previous Council and a presentation by the Secretary General of the situation of the accounts of the Association. In addition, the Board deliberated on the resignation of CANADA

from the Association for administrative reasons, at the same time Giving Gabon the opportunity to register as a member of IALA.

The Legal Advisory Group also gave a report on the progress of work on IACS moving to an intergovernmental organization. Countries such as Germany, Norway, China and Japan



have opposed to this institutional change of IALA, arguing about the politicization of the Association, and for others the administrative heaviness and the lack of efficiency that would follow. The World Academy presented the state of its situation and informed everyone of the security training and auditing opportunities available to member countries.

GENERAL ASSEMBLY

During this session, the change of IALA Statutes was voted by 29 votes against 11 in A Coruña. As for the change of NGO's status from an NGO to an Intergovernmental Organization, the assembly voted favorably almost by a two-thirds majority for a continuation of the works and

consultations in this direction, and this, in spite of the opposition of the countries mentioned above.

PRESENTATIONS ON VARIOUS TECHNICAL-ADMINISTRATIVE TOPICS RELATING TO THE MANAGEMENT OF AIDS TO NAVIGATION.

With close to five hundred delegates, more than thirty sessions were held for 100 presentations. The presentations focused on various topics relating to aids to navigation, including the VTS: Administrative, Technical and Regulatory Management. There were also talks on Innovation, Training, Integration of Needs etc. The conference was privileged to host the Korean Minister of Transport and Fisheries who attended presentations which focused on the Management of Navigational Aids to Natural Disasters such as Tsunamis, Storms, Earth Tremors and other disasters.

The conclusions drawn from these presentations will be studied in IALA's technical committees over the next 4 years.

AFRICAN FRENCH SPEAKING COUNTRIES' MEETING WITH THE IALA SECRETARIAT

A meeting of French-speaking African countries was organized and chaired by IALA World Academy Adviser Jacques MANCHARD and IALA's Finance Officer Lorraine MBONG. Representatives from Algeria, Gabon, Ivory Coast, Guinea Conakry, Senegal, Morocco, Togo and Cameroon were present.

The main recommendation made at the end of this meeting was based on the maintenance and support of the Morocco's candidacy for the IALA Board. According to the participants of this meeting, Morocco is likely to be elected because it participates brilliantly in the work of IALA; which is appreciated in the organization and should encourage other French speaking countries in Africa to work in the same way to be able to boost the image of French Africa before the 2022 conference.

The meeting ended with a lot of hope with the unwavering, responsible and generous support of the Directors General of Ports in Africa. ■

THE 68TH SESSION OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION'S (IMO) COMMITTEE ON TECHNICAL CO-OPERATION



The International Maritime Organization's (IMO) Technical Cooperation Committee held its 68th session from the 18th to the 20th of June 2018 in London, United Kingdom under the chairmanship of Mr. Zulkurnain AYUB, chairman of the committee and Malaysia's representative.

The Secretary General of IMO, Mr. Kitack LIM, first spoke about assistance on issues related to the Organization's work on the theme of this year's World Maritime Day: "IMO 70: our heritage - a better expedition for a better future; and this will be celebrated at IMO's headquarters on September 27, 2018.

He recalled that on March 6th 2018, the 70th anniversary of the adoption of the IMO Convention was celebrated; on this occasion, Her Royal Highness Queen Elizabeth II unveiled a commemorative plaque at IMO's headquarters, cut out a birthday cake and met with IMO's representatives.

On behalf of the IMO family, Mr LIM expressed condolences to the Egyptian delegation following the death of Mr. Gamal El Din MOKHTAR, who attended the sessions of the committee for 30 years and served as Chair between 1989 and 1994. He was among those who had proposed to establish the World Maritime University (UMM) in Malmö, Sweden and had supported IMO's technical cooperation activities. For this purpose, a minute of silence was observed in his memory.

In addition to this, he recalled that the Committee

was charged with reporting the status of IMO's key capacity-building programs such as the Gender Equality Program and the Assistance Program to member states for the development of Maritime Transport.

THE COMMITTEE'S WORKING SESSION INTEGRATED TECHNICAL COOPERATION PROGRAM ;

ANNUAL REPORT FOR 2017

More than 200 activities were carried out in 2017, including 9 advisory and needs assessment missions and 119 national, regional and global courses, seminars and training workshops. These 2017 activities have trained about 3.522 people worldwide, 64 fellows have completed their studies in the Maritime field, including 26 fellows at the UMM and the institute of International Maritime Law (IMLI) IMO.

Total expenditure for the Committee for Technical Cooperation activities amounted to 13.8 million dollars representing an execution rate of 85% of the resources allocated for 2017. With regards to the disbursement profile, there were 22 sources of funding, the largest of which was the Technical Cooperation Fund (TC Fund) amounting to 6 million dollars or 44% of the total funds spent. ■

16TH WORLD CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CITIES AND PORTS (AIVP)

Theme : “Successful trips, a lasting planet – a new era for aids in navigating round a connected world”



The Cameroonian delegation present at the conference composed of Dr. Fritz NTONE NTONE, Government Delegate to the Douala Urban Council; Mr Cyrus NGO'O, General Manager of the Douala Seaport; Mr. DINGANA Faustin, Technical Adviser for the Douala Seaport; APN's representatives Mr. MPOCKO Ernest, Administrative and Finance Director and Mme DOUMBE Marguerite, Chief of Service for Communication. This conference which brought together 345 delegates from 45 countries in the world, proposed for the working session the review and adoption of the report of activities and financial report for the year 2017, the action plan for 2018 and the election of Board members.

ACTIVITIES AND FINANCIAL REPORT FOR 2017 REPORT OF ACTIVITIES

AIVP's Director General, Mr Olivier LEMAIRE who was responsible for presenting the said report, reviewed the activities for 2017. As a matter of fact, 2017 was very intense with the release of 2 new journals for Dock Infos namely Dock Infos in relation to the 30 years of AIVP and Ordinary Dock Infos. The Port Center website has emerged greatly because it has become

the first site on City-Port projects. The Port Guide center has registered more than 40.000 members subdivided in 3 languages ; French, English and Spanish. Concerning membership, AIVP has gained 9 new members in 2017 as compared to 25 in 2016 ; June 29th to 30th 2018 which were themed cities-ports animations day took place alongside a Study Mission which also took place from the 18th to the 20th of October 2017 in Lisbon, Portugal; both events were successful.

FINANCIAL REPORT

The Budget Presentation portrayed a perfect harmony between the budget made and the management of accounts:

- Budget made: 25.592 Euros corresponding to the membership fee for different associations.
- Grants: 10.000 Euros.
- Contributions received: 612.887 Euros, this amount is 2.3% less than that of 2016.
- Quebec Conference: 39.337 Euros.

These accounts were inspected by the association's auditor who attested and certified that the accounts presented portrayed a true and sincere image.

ACTION PLAN FOR 2018

For the 2018 Action Plan, AIVP has recruited a new employee (a Marketing Expert) whose role is to promote the association. A project to rebrand the DOCK INFOS magazine is under review. The Good Conduct Guide will be available online as from the next semester. The Internet Site Update is permanent and the newsletter is sent to all stakeholders instantly when there is a new publication. The Port Center Network has been scheduled for the 25th to the 26th of October 2018 at Brussels and at Anvers in Belgium and these days have been declared days for Studies. The president wishes that all delegates should attend the event because it is of great importance to the association.

AIVP also has plans of organizing meetings with African Ports (Abidjan, Douala, Pointe-Noire etc.) so as to boost the relationship of cities and ports. This meeting has been scheduled for December 2018. Concerning the development and renewal of 2018 exchanges, 14 new members till date have joined the association particularly the Port of Halifax (Canada); 4 temporary members which are Port Safety (Denmark), North Sea Port (Belgium), Urban Agency of Dunkirk (France) and the Port of Tampa (Florida, USA).

ELECTION OF BOARD MEMBERS

Another important agenda of the conference was the Election of Board Members; under application of status disposal, the Board is renewed during a general assembly. Each administrator has a

mandate of 3 years renewable once.

At the end of the elections, members of the first and third colleges (group) of the board were installed in their respective posts. As for the second college, the Port of Cotonou was voted as an Administrator of AIVP's board for a second mandate. At the end of the working session, AIVP commemorated its 30th anniversary during a gala night organized for the same purpose.

AIVP WORLD CONFERENCE

The theme for this year's 16th World Conference was Next Generation: Horizon 2030. The goal of this conference was as follows:

- Favor city-port dialogue with the renewed council (authority) with goal in mind to associate economic and environmental performance while guaranteeing a better representation of all actors (members) including the civil society during city-port decisions.
- Invest in human capital and allow inhabitants, talented youths, professionals and entrepreneurs to find in developed port cities employment necessary for their self fulfilment and make it a competitive portal place by mobilizing public and private actors in the field of ports to favor professional ports training and personnel for life.
- Make portal cities principal (major) actors in the field of sufficient alimentation for all while developing the intelligent systems and control alimentary resources throughout the logistic channel while fighting against alimentary waste for stock development coupled with the export and import of perishable merchandise.
- Promote the culture and identity of portal cities and allowing the inhabitants to enjoy themselves in the city-port community while creating city-port structures which are open for all to discover ports activities.
- Offer lodging conditions to people living close to ports activities.
- Improve mobility in the portal city and fight against urban congestion by encouraging the development of smooth mobility.
- Improve the living conditions of the people living in portal cities and preserve their health.

Ports being a window to the world, round table discussions were held whereby some of Cameroon's experiences were shared by the General Manager of the Douala Port and the Government Delegate to the Douala Urban Council. Towards the end of this workshop, the people were sensitized on the importance of the ports in their daily lives with 90% of shipped goods consumed. The Ports Authority has to visit port sites every time, organize training workshops for young citizens, adopt strategies to ensure that no one under looks the relevance of ports in a country and this can be achieved

through all forms of communication media.

PORT VISITS

Guided visits were organized throughout the cities of Trois Rivières and Montréal. The participants visited two ports namely the Trois Rivières Port and the Port of Montréal. Apart from the ports mentioned, members visited the Boréal Museum in charge of paper production and the Center for Simulation and Maritime Expertise whose goal is to train marine pilots with 20 years of professional experience. ■



The Cameroonian delegation with AIVP Representatives

THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH), BAKU 2018 WORLD PORTS CONFERENCE



IAPH General Assembly

The midterm meeting of the International Association of Ports and Harbors (IAPH) was held in Baku, Azerbaijan from the 8th to 11th May 2018 under the leadership of the President of IAPH, Mister Santiago Garcia MILA and Dr. Taleh ZIYADOV, General Manager of the Baku International Sea Trade Port.

THE IAPH CONFERENCE WHICH FOCUSED ON THE THEME “PORTS OF FUTURE: BUILDING HUBS, ACCELERATING CONNECTIVITY”.

The opening ceremony was marked by several speeches namely the welcoming Speech by Dr. Taleh ZIYADOV about the history of Baku with Romans in the 1st century who organized two Caucasian campaigns. They reached Baku, the Rothschilds and Nobel brothers who exploited the rich oil fields of Baku in the mid 19th century and turned the city into the world’s biggest oil supplier of all times. Now, a strategic shift has been made to drive Azerbaijan’s economy based on value-added services. One of the main epicentres of this policy will be the Alat Free Trade Zone, part of greater Baku. The

Alat Township is already the host of the biggest port of the Caspian, the Port of Baku. In a few years from now, it will be able to handle 25 million tons of cargo and 1 million TEU every year. With the development of the Alat Free Trade Zone, various clusters will be developed, varying from traditional petrochemicals and agriculture to advanced high tech parks and bio tech, among many others. The Speech by Mr. Santiago Garcia MILA, IAPH President, Deputy Managing Director of the Autoritat Portuària de Barcelona, Spain, welcomed participants at this IAPH world ports conference. They discussed the mainstream developments in the Port industry including, multimodal transportation and containerization of world terrestrial and maritime trade; the synergy between ports and free trade zones and the implications of major global transport initiatives such as “One Belt,

IAPH



BAKU 2018

World Ports Conference

One Road”, the Baku-Axalkalaki-Kars railroad and the North-South transport corridor on global economic growth.

The work was marked by the presentation of several workshops such as the Green Policy: Port of Yokohama about the green incentive program of the port of Yokohama which started on the 1st of April, 2017 The Good Governance in a port by Regulatory framework, Nautical safety, Spatial planning, Safety management audit; The Port incentives for green shipping and logistics: Ports in a Green Corridor about Green Corridor concept and the Role and instruments of a port; The Port & Park as a model for Belt and Road Initiative (BRI); The Financial and legal enablers of future-proof infrastructure: The European Union Transport infrastructure policy with the objectives to contribute to Europe’s sustainable growth, competitiveness and job creation by connecting transport networks within Europe and towards its neighbours.

The IAPH exhibition fair took place at the Baku Convention Center. This exhibition was a good showcase for international shipping and port companies. Several companies participated in this exhibition namely the PAKA Engineering, Gobierno Bolivariano de Venezuela, Port of Osaka, Port of Tanjung Priok, Azerbaijan Caspian Shipping Company, Middle Corridor, Eurodesign, Port of Baku, and Guangzhou Port Authority.

In brief, some decisions were made in Baku such as the IAPH Strategic Package: The Council, now the governing body of IAPH, discussed how the IAPH should be made more relevant and valuable for its members under competitive environments. It also consisted of how its position as the voice of the world ports should be strengthened and promoted more widely. Consequently it was decided that we should regain our visibility and leadership by realigning our strategy and activity more explicitly with the WPSP (World Ports Sustainability Program). Mrs. Yuan Yue, Deputy Director General, Guangzhou Port Authority, China, who is now the IAPH Conference Vice President for the 31st IAPH World Ports Conference 2019, made a presentation. Details of the event are as follows: the dates: May 13-17, 2019, the Venue: Guangzhou Baiyun International Convention Center, the theme: «Collaborate Now, Create Future», the Host: Guangzhou Port Authority. ■



Chief of Service for Cooperation Unit and Director of Communication and Port Cooperation

20TH BOARD MEETING OF THE REGIONAL MARITIME UNIVERSITY (RMU) IN ACCRA, GHANA



APN's delegation

The National Ports Authority (APN) represented by Mme. FADIMATOU IBRAHIMA, Mr. MBAPPE Jacques and Miss ZE EYA Lovely, participated in the Regional Maritime University's (RMU) Board Meeting which was held in Accra, Ghana from the 3rd to the 11th of June 2018. The agenda of the meeting focused on decisions arrived at during the 19th Board Meeting held in Monrovia, Liberia such as the Management Plan for RMU careers for the period of 2019 to 2023, Administrators' Salaries, the promotion of teaching and non-teaching staff, the payment of SSNIT base salaries, the salary disparity between the Pro-Chancellor and the Vice-Chancellor, the appointment of an external auditor for RMU, titles for short term personnel and non-Ghanaian students.

The workshop started with 2 committees formed that is the Administrative Committee and the Finance Committee. In the course of the committees held, the points raised were that the 2017 Fiscal Year ended with a deficit of 1.482.462 dollars due to a drop in the number of registered students for 2017 and a decrease in the short term courses, the lack of a manual procedure for financial and accounting operations, the non-stamping of goods, the inappropriate control of inventories, the difference between the theoretical stock and physical stock giving a sum of 6.106.872 dollars. The Board of Directors, following the problems posed by the Finance Committee, made recommendations but other issues were brought up notably the purchase of a training device, the Vice Chancellor's vacation benefits and endowment funds. As concerns the Administrative Committee, the points raised centered around the management of personnel, the employment contract for the Pro-Chancellor and Finance Directors, staff promotion, the librarian's retirement which

has led to a vacancy. It was decided that the vacant post is now open to applicants from each member state to apply as long as they meet the necessary requirements. After reviewing the various grievances, the staff representative brought to the attention of the Board, the main recommendations including the removal of the post of Chancellor, the authorization of the staff representative to take part in the meeting organized by the Committee of Experts, authorization of the non-application of the PNDCL Social Security Law 247 on 6 employees who are due retirement in 2019, ask Ghana to finance the holding of Board meetings so as to reduce the university's costs, the increase of employers for pension contribution from 5 to 10. The student representative in turn expressed concerns which were to establish partnerships to support the university. The Board of Directors meeting ended with the handing of certificates and graduation of students from different member countries and it was agreed that the next Board meeting will be held in The Gambia. ■

THE PORT MANAGEMENT ASSOCIATION OF WEST AND CENTRAL AFRICA (PMAWCA)

PMAWCA Technical Committee
Administrative and Legal Affairs
Economic and Financial Studies



MD of NPA, Hadiza Bala Usman (4th from left), Representative of the Honourable Minister of Transportation and Director of Maritime Services, Alhaji Sanni Galadanchi (3rd from left), the Managing Director, Int'l Association of Ports and Harbours (IAPH), Patrick Verhoeven (2nd from right), NPA Board Member, Alhaji Umar Shuaibu (extreme right), Secretary General, Port Management Association of West and Central Africa (PMAWCA), Michael Luguje (2nd from left) and NPA Executive Director, Engineering and Technical Services, Prof. Idris Abubakar at PMAWCA Technical Committee Meetings (FES & ALA) Lagos.

Meetings of the Technical Committees for Administrative Affairs (AAJ) and Finance and Economic Studies (FEE) Committees of the West and Central African Ports Management Association (PMAWCA) were held from the 26th of February to 2nd of March 2018 at the Oriental Hotel in Lagos, Nigeria.

The National Ports Authority (APN) was represented by Mr. MPOCKO Ernest, who doubles as APN's Director for Administration and Finance and PMAWCA's Auditor and Mrs. LINDJEKE Raissa, APN's Sub Director for Studies and Planning and PMAWCA's French Rapporteur. Chaired by the Representative of the Minister of Transports, the Opening Ceremony was characterized by the speeches of the General Manager of the Nigeria Ports Authority, Mrs. HADIZA BALA USMAN,

the Secretary General of PMAWCA, Mr. Michael LUGUJE, the Representative of the International Association of Ports and Harbors (IAPH), Dr. Patrick VERHOEVEN and finally Mr. ROTIMI AMAECHI, Representative of the Nigerian Minister of Transports. Essentially, in their remarks, they welcomed the 80 delegates present, representatives of member organizations of the Association who were going intensively during those few days to contribute to the building actions of the Association and the radiation of their ports.

As a matter of fact, the Technical Committee workshop took place on February 26th 2018. At the same time, the other two committees were held.

TECHNICAL COMMITTEE ON ADMINISTRATIVE AND LEGAL AFFAIRS (FEE)

The agenda of this Committee focused on the presentation of delegates, the review of the Special Report of the General Secretariat (status of implementation of the recommendations of the last meeting held in Dakar 2017), a review of the revised texts of PMAWCA (statutes of the Association, rules of procedure of the Association, rules of staff of the General Secretariat), the presentation of themes namely «looking-forward management of jobs and skills (GPEC) in ports and PMAWCA ; strategies and challenges, implementation prospects, opportunities for employee support after the career» by each delegation, «The procedure for public procurement: Case of the Autonomous Port of Dakar» by the Autonomous Port of Dakar. The Committee has made recommendations for a review of the texts in order to respond to the current legal framework and so therefore, the adoption of these texts will take place during the Ghana Council in July 2018.

The ratification of the employment contracts of the staff of the General Secretariat by the host country. The production during the presentations of the sessions a summary document constituting the best practice in the chosen field. The popularization of the technical document produced at the end of each session by the Committee to the various members of the Association and finally the awareness of the implementation and enhancement of the management process forecasting jobs and skills (GPEC) in member ports from the Association.

TECHNICAL COMMITTEE FINANCE AND ECONOMIC STUDIES (FEE)

The agenda for this Committee was the presentation of the Delegates, the examination of the Special Report of the General



MD of NPA, Hadiza Bala Usman (4th from left), Representative of the Honourable Minister of Transportation and Director of Maritime Services, Alhaji Sanni Galadanchi (3rd from left), the Managing Director, Int'l Association of Ports and Harbours (IAPH), Patrick Verhoeven (2nd from right), NPA Board Member, Alhaji Umar Shuaibu (extreme right), Secretary General, Port Management Association of West and Central Africa (PMAWCA), Michael Luguje (2nd from left) and NPA Executive Director, Engineering and Technical Services, Prof. Idris Abubakar at PMAWCA Technical Committee Meetings (FES & ALA) Lagos, Nigeria.

Secretariat (status of the implementation of the recommendations of the last meeting held in Dakar 2017), the consideration of the report of the audit of the accounts and implementation of the budget of the General Secretariat for the financial year 2018, the review of the Draft Budget of the General Secretariat for the financial year 2018, the examination of the draft budget 2018 of the Vocational Training Center, the presentation by the Autonomous Port of Lomé, Togo and other ports on the theme «Financial Impact of the single window in the Ports» and finally the



proposed theme for the next meeting of the Committee in Gabon in 2019.

At the end of the said works some recommendations were made in this case, the realization of an exhaustive inventory of the properties of the Association with a view to proceed to their evaluation by a sworn expert, update of the Procedural Manual of the General Secretariat, allocation of an exceptional good separation bonus of 4000 US dollars to the outgoing accountant in the margin of the rights related to the end of his contract, the Committee recommended that the Secretary General sends a letter of thanks

to the Cameroon National Ports Authority (APN) for the fulfillment of the mandate as auditor for the Association for the period of 2016 to 2017. The request for approval of the voting of Sierra Leone as the next auditor for the years 2018 to 2019; diverse banks for the placement of term deposit resources; the center's asset valuation analysis for the purpose of its review prior to inclusion in the financial statements ... It was noted that the current Cameroonian mandate assumed by APN in the roles of Committee Commissioner (FEE) and French-speaking Rapporteur of the Committee (AAJ) will end in July 2018 at the 39th Council with the transfer of expenses. ■

Transport et économie en Afrique et dans le monde

Transport and Economy in Africa and the world

Par Marguerite DOUMBE et Yannick FOU DA

Vingt-six (26) pays ont signé leur accord d'adhésion au projet de marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) initié par l'Union Africaine. Les retombées attendues de cette libération du ciel sont nombreuses.

UNION AFRICAINE : LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN PREND DE LA VITESSE

La libéralisation du ciel en Afrique commence à devenir une réalité. Ce projet qui figure parmi les principaux programmes de l'agenda 2063 de l'Union africaine semble connaître un certain succès, comparativement à d'autres, comme la ZLECA où la libre circulation des personnes, si l'on considère le nombre de pays ayant signé leur adhésion à cet accord.



En effet, à fin mai 2018, selon les données de la Commission de l'Union africaine, 26 pays du continent (*) regroupant plus de 530 millions d'habitants, ont signé leur adhésion au Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) ou Single african air transport market (SAATM) avec l'engagement clair d'appliquer la décision de Yamoussoukro qui libéralise totalement les fréquences, les tarifs et la capacité des avions. Désormais, la libéralisation du ciel africain pourrait être lancée, au moins par les pays signataires, et ce d'autant que parmi les 26 pays ayant acté leur adhésion figurent les grandes puissances économiques du continent: Nigeria, Afrique du Sud, Egypte, Ethiopie, Kenya. Pays qui disposent des plus importantes flottes aériennes

africaines (Ethiopian airlines, EgyptAir, South African Airlines, Kenya Airways, etc.).

C'est dans ce cadre que le président de la Commission de l'Union africaine, Moussa Faki Mahamat, a demandé au groupe de travail ministériel sur le MUTAA qui s'est réuni le 28 mai dernier à Lomé, au Togo, de mener une campagne pour amener tous les pays du continent à rejoindre le marché unique aérien continental. Il a aussi appelé la Banque africaine de développement et d'autres institutions financières à accélérer les efforts de mobilisation de ressources en faveur de la pleine opérationnalisation du MUTAA.

Cette libéralisation va faire sauter toutes les barrières non physiques du transport aérien intra-africain et les restrictions liées à l'octroi des droits de trafic, spécialement ceux de la 5e liberté de l'air. Cette 5e liberté est très importante puisqu'elle permet à un transporteur aérien continental de relier deux pays africains sur un vol en provenance ou à destination de son propre pays avec le droit de transporter et de débarquer des passagers aux escales intermédiaires.

Pour autant, les avantages attendus de cette libéralisation sont nombreux. Outre l'amélioration de la connectivité des pays africains, elle rendra l'industrie aéronautique africaine plus viable, entraînera une réduction des tarifs des billets d'avion et permettra du coup d'impulser le tourisme et les échanges commerciaux au sein du continent.



Ainsi, selon les projections, la mise en place du MUTAA se traduira par une réduction de 25 à 35 % des tarifs des billets d'avion au niveau du continent, boostant par la même occasion le voyage par avion. En effet, alors que l'Afrique compte 15% de la population mondiale, elle ne représente que 3% du trafic aérien mondial. Avec un peu plus de 100 millions de passagers enregistrés actuellement, grâce à la libéralisation et à ses effets positifs, le nombre de passagers devrait atteindre 300 millions à l'horizon 2035. Reste que pour que le ciel africain soit totalement libéré, il est nécessaire que tous les pays du continent adhèrent à ce marché unique aérien. Pour le moment, ce sont surtout les pays du Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) qui disposent également de flottes aériennes importantes, qui manquent à l'appel.

Les États membres actuels qui ont souscrit à l'engagement solennel sont les suivants : Bénin, Burkina Faso, Botswana, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Mali, Mozambique, Niger, Nigeria, Rwanda, Sierra Leone, Afrique du Sud, Swaziland, Togo et Zimbabwe... ■

Le360Afrique.com

DJIBOUTI/DP WORLD : L'AUTORITE PORTUAIRE EVOQUE UN DEMI-MILLIARD DE DOLLARS DE COMPENSATIONS

Après un nouveau communiqué de l'opérateur dubaïote évincé du terminal de Doraleh, le patron de du port de Djibouti, Aboubaker Omar Hadi, s'est dit prêt à négocier et à conclure un arrangement avec DP World d'ici la fin du mois. La guerre des communiqués entre la Djibouti Ports & Free Zones Authority (DPFZA) et DP World a connu un nouvel épisode le 12 juillet. L'opérateur dubaïote a en effet une nouvelle fois mis en avant le fait que, de son point de vue, le contrat de concession signé entre les deux parties en 2008 pour la gestion du Doraleh Container Terminal (DCT), « demeure juridiquement en vigueur ».

Cette déclaration est intervenue quelques jours seulement, après l'inauguration de la première phase de la Djibouti Free Trade Zone (DIFTZ), le 5 juillet, « en violation de nos droits de gestion exclusifs », selon les termes du communiqué de DP World. Le contrat de concession stipule en effet qu'aucun investissement portuaire ne peut voir le jour à Djibouti sans l'aval de l'opérateur dubaïote.



Dommages et intérêts

Une exclusivité accordée à l'époque par l'ancien patron de l'Autorité portuaire, Abdourahman Boreh, accusé depuis de détournements de fonds publics, et que son successeur, Aboubaker Omar Hadi n'a eu de cesse de dénoncer. Jusqu'à rompre unilatéralement l'accord passé avec l'opérateur portuaire, le 22 février.

Depuis, la DPFZA a repris la gestion directe du DCT, pendant que DP World a de nouveau saisi la Cour d'arbitrage international de Londres. Pour rien, selon Aboubaker Omar Hadi, qui estime que la Cour « n'a aucune compétence puisqu'il n'y a plus de contrat ».

Et pour bien signifier aux Dubaïotes qu'il a définitivement tourné la page, le patron du port veut négocier avec l'opérateur, le montant des dommages et intérêts à lui verser. « Il ne s'agit pas d'une spoliation. Tout le monde doit s'y retrouver », déclare encore Aboubaker Omar Hadi, qui estime à « plus ou moins un demi-milliard de dollars », la somme correspondante aux vingt années de concession restantes. Une solution satisfaisante pourrait être trouvée

« avant la fin du mois de juillet », espère le responsables des ports et zones franches de Djibouti. ■

jeuneafrique.com

LE NIGERIA INAUGURE SA PREMIERE LIGNE DE METRO!

Une première en Afrique de l'ouest

Lundi 16 juillet 2018 Les autorités du Nigeria ont procédé à l'inauguration de la première ligne de métro du pays, à Lagos, la capitale forte de 20 millions d'habitants. Cette première section, comprenant les lots 1A et 3, est l'une des six sections qui forment l'ensemble du système de transport ferroviaire d'Abuja.



La ligne qui porte le nom de «Blue Line» (Ligne Bleue), a une capacité d'acheminement de 400.000 passagers par jour, indique des sources concordantes qui ajoutent que l'infrastructure dispose d'une gare «ultramoderne».

Attribuée à la société chinoise CCECC, la ligne relie l'aéroport international Nnamdi Azikiwe au quartier central des affaires d'Abuja, fleuron des 12 gares achevées.



Ce projet est une initiative du gouvernement nigérian dans sa volonté de moderniser les grandes villes du pays. Un personnel qualifié serait déjà recruté pour démarrer certaines opérations. Il est à noter qu'une expertise et une expérience de l'Autorité fédérale de gestion ferroviaire (CNRC) seraient également indispensables pour une bonne marche du projet.

La société «Alstom assurera l'électrification d'une partie de la ligne avec un 3e rail et des sous-stations. Après la phase 1, elle va fournir des rames de métro, la signalisation, le centre d'opération et de commande, les services d'informations des voyageurs et le système de billetterie en gare», indique le journal L'Express.

La Blue Line s'étendra sur 27 km avec 13 stations. La phase 1 et la phase 2 ont une distance de 12 km avec 4 km sur viaduc. Ces lignes comptent 5 stations. ■

rezonodwes.com

LA CROISSANCE DE L'ECONOMIE MONDIALE DEVRAIT PROGRESSER DE 3,1 % EN 2018, AVANT DE RALENTIR PROGRESSIVEMENT

Les pays émergents et en développement verront leur croissance s'accélérer sous l'effet de la reprise chez les exportateurs de produits de base

La Banque mondiale a indiqué, malgré son tassement récent, que la croissance économique mondiale restera solide en 2018, à 3,1 %, avant de se modérer progressivement sur les deux années suivantes, sur fond de ralentissement de l'activité dans les économies avancées et de stabilisation de la reprise dans les principaux pays émergents et en développement exportateurs de produits de base.

D'après l'édition de juin 2018 des Perspectives économiques mondiales, l'activité devrait progresser de 2,2 % dans les économies avancées cette année, avant de retomber à 2 % l'année prochaine, en raison de la suppression progressive des mesures de relance monétaire par les banques centrales. Dans l'ensemble

des pays émergents et en développement, la croissance devrait se consolider à 4,5 % en 2018, puis à 4,7 % en 2019, alors que la reprise chez les exportateurs de produits de base atteint sa phase de maturité et que les prix des matières premières se stabilisent après la hausse enregistrée cette année. Des risques de détérioration considérables pèsent toutefois sur ces perspectives. Ainsi, le risque d'accroissement non maîtrisé de la volatilité des marchés financiers s'est accru, de même que la vulnérabilité de certains pays émergents et en développement. Les velléités protectionnistes gagnent du terrain, tandis que les incertitudes politiques et les risques géopolitiques demeurent substantiels.



Concernant l'Afrique :

Moyen-Orient et Afrique du Nord : La croissance dans cette région devrait se consolider à 3 % en 2018 et à 3,3 % en 2019, sous l'effet principalement du redressement des pays exportateurs de pétrole à la suite de l'effondrement des cours. Dans les pays membres du Conseil de coopération du Golfe, elle devrait augmenter pour atteindre 2,1 % en 2018 et 2,7 % en 2019, à la faveur de la hausse des investissements fixes. En Arabie saoudite, les prévisions tablent sur une croissance de 1,8 % cette année (taux revu à la hausse) et de 2,1 % l'année prochaine. L'Iran devrait enregistrer une croissance de 4,1 % en 2018 et de même ampleur en 2019. La croissance devrait se renforcer dans les pays importateurs de pétrole, en raison du regain de confiance observé chez les entreprises et les consommateurs du fait des réformes du climat

des affaires et de l'amélioration de la demande extérieure. En Égypte, une croissance de 5 % est prévue sur l'exercice 2017/18 (1er juillet 2017-30 juin 2018), et de 5,5 % sur l'exercice suivant.



Afrique subsaharienne : D'après les projections, la croissance régionale se consolidera pour atteindre 3,1 % en 2018 et 3,5 % en 2019, mais restera en deçà de sa moyenne de long terme. Au Nigéria, où le faible niveau d'investissements continue de peser sur l'expansion du secteur non pétrolier, le taux de croissance s'établira à 2,1 % cette année, et à 2,2 % l'année prochaine.

L'Angola devrait afficher une croissance de 1,7 % cette année et de 2,2 % l'année prochaine, à la faveur d'une disponibilité accrue de devises, de la hausse de la production de gaz naturel et d'un regain d'optimisme de la part des entreprises. Pour l'Afrique du Sud, où la reprise de la confiance des entreprises et de la population est propice à l'augmentation des investissements et des dépenses de consommation, on anticipe une croissance de 1,4 % en 2018 et de 1,8 % en 2019.

L'expansion de la production minière et la stabilité des prix des métaux devraient stimuler l'activité des pays exportateurs. Dans les pays pauvres en ressources naturelles, l'amélioration des conditions agricoles et la progression des investissements dans l'infrastructure devraient permettre à la croissance de rester vigoureuse. ■

banquemondiale.org

APN En image / APN In pictures

FOCUS

Par Roger NEMB et Lovely ZE EYA



Arrivée du Ministre des Transports, accompagné par le Prefet du Mfoundi



Echange convivial entre le DG et le Directeur de la Communication et de la Coopération Portuaire



Conversation between APN's GM and the GM of the Kribi Port



Enregistrement des participants au Seminaire organisé conjointement entre l'APN et l'OMI



Transports Minister offers a handshake to APN's Board Chairman



Remise du bouquet de fleur au Ministre des Transports



IMO Representative, Transports Minister, Secretary of State for Defence and the Secretary General at the Ministry of Transports



Echange entre le Représentant de l'OMI et le MINT

APN En image / APN In pictures.....

FOCUS



Transports Minister and the former Secretary General of PMAWCA



Exécution de l'hymne national en prélude à l'ouverture des travaux du séminaire régional OMI/APN



AGM of the Douala Port, GM of the Kribi Port, GNGC GM and the Divisional Officer (DO) for Mfoundi



Interviewing APN's GM and IMO Representative



Photo de famille du séminaire APN/OMI



Vivez l'actualité de l'APN et du secteur portuaire dans

APN News

Stay abreast with news on APN and the Port Sector by reading APN News

AUTORITE PORTUAIRE NATIONALE / NATIONAL PORTS AUTHORITY
"Pour un Secteur Portuaire toujours plus dynamique, compétitif et sûr"
"For a more dynamic, competitive and secured Port Sector"



APN... *Pour un secteur portuaire
toujours plus dynamique, compétitif et sûr.*



APN... Pour un Secteur Portuaire toujours plus dynamique, compétitif et sûr

APN... For a more dynamic, competitive and secured Port Sector

Boulevard du 20 Mai, Immeuble CAA, 1^{er} et 4^{ème} Etage
B.P. : 11538 Yaoundé - Tél. : (237) 222 237 316 / 222 237 317
Fax : (237) 222 237 314 - Email : apn@camnet.cm