

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°035 | JFM | 2024

PORT AUTONOME DE LOMÉ

DES DONNÉES TOUJOURS ENCOURAGEANTES

P.12

LE PORT AUTONOME DE LOMÉ A PUBLIÉ SES CHIFFRES POUR 2023 : LE TRAFIC GLOBAL A AUGMENTÉ DE 32% EN 5 ANS

P.30

FACE À L'AFRIQUE DE L'OUEST, LES PORTS EST-AFRICAINS S'OFFRENT UNE SÉANCE DE RATTRAPAGE

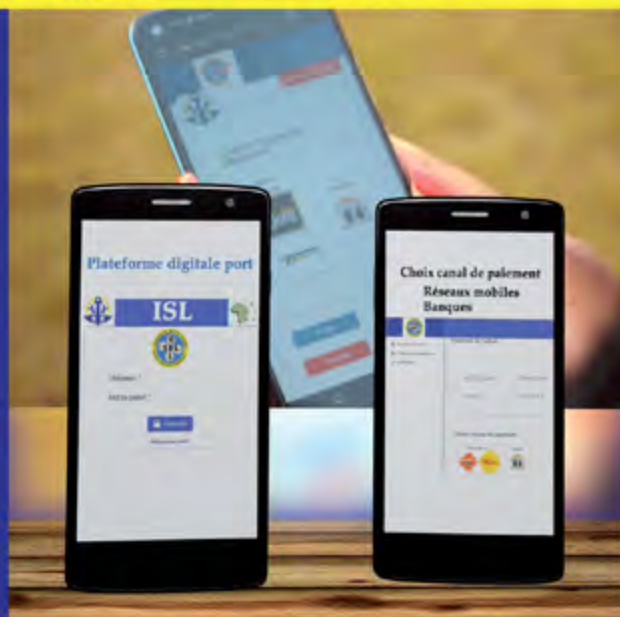
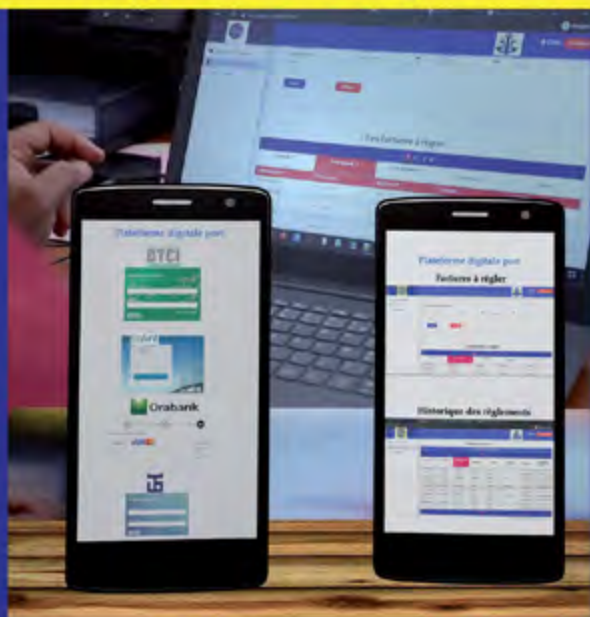
MAG P N°035 JFM 2024





Port Autonome de Lomé

Totale dématérialisation des opérations et procédures du port avec paiement en ligne des factures



***Paiement factures PAL
hors GUCE***

***Réception factures
par mail***

***Connexion
plateforme ISL***

***Paiement en ligne
via nos partenaires***

***Achats tickets
entrée port et
redevances camions***

Paiement via les réseaux mobiles : TMoney et Flooz

Clients, partenaires et usagers du port, la procédure de paiement a été simplifiée pour vous faire gagner du temps.

Service client : 22 27 47 42

La Passion de l'Efficacité



ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
Management
System
www.tuv.com
ID: 9105075163



Port Autonome de Lomé

01 BP 1225 Lomé 01 Togo

Tél : (00228) 22 23 77 00/22 23 77 77/22 23 78 00

Fax : (00228) 22 27 26 27 / 22 27 02 48

E-mail : togoport@togoport.tg

Site web : www.togoport.tg

Port Autonome de Lomé

NOS ATOUTS

Un Port franc

- Opérations portuaires et autres activités sans contraintes douanières
- Gain de temps dans le traitement des navires et des marchandises

Un grand domaine portuaire

- Plus de 900 hectares de domaine portuaire
- Pôle d'attraction pour le commerce et l'industrie grâce à une vaste zone franche industrielle d'exportation propice à l'implantation des entreprises et unités de production qui bénéficient d'une réglementation souple et des avantages fiscaux et douaniers.

Un port sûr et sécurisé

- Sécurité optimale des installations portuaires
- Mesures de sûreté répondant aux normes du Code ISPS: caméras de surveillance, scanners pour le contrôle des conteneurs et accès dans l'enceinte portuaire par des badges magnétiques.

Un port certifié Qualité, Santé-Sécurité et Environnement

Devenu un port moderne et sécurisé, le Port de Lomé est aujourd'hui certifié ISO 9001 version 2015 pour la Qualité, ISO 14001 version 2015 pour l'Environnement, ISO 45001 version 2018 pour la Sécurité Santé au travail (QSE), ISO 27001 version 2022 pour la sécurité de l'information.

UN PORT TOTALEMENT DEMATERIALISE

La totale dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises avec le paiement des factures en ligne au Port Autonome de Lomé permet un certain nombre d'avantages tels que la facilité, la célérité, la transparence dans les formalités administratives d'entrée et de sortie des marchandises.

L'un des enjeux est de compresser chaque jour davantage les délais de passage des marchandises dans le Port pour faire de la plateforme portuaire de Lomé, un hub logistique dans la sous-région.

LA PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADETIKOPÉ (PIA)

Aussi la Plateforme Industrielle d'Adetikopé (PIA) vient renforcer la gamme des infrastructures pour une meilleure fluidité du corridor Lomé-Ouagadougou. Cette plateforme inaugurée le 6 juin 2021, offre un parc à camion gros porteur, un parc à conteneurs d'une capacité de 12 500 EVP et des entrepôts modernes et permet un gain de temps, de coût et plus de sécurité des marchandises à destination des pays du sahel.

Le 3^{ème} quai : TOGO TERMINAL

UN PORT ET DES EQUIPEMENTS MODERNES

Le 3^{ème} quai : TOGO TERMINAL

- 450 mètres de longueur
- 15 mètres de profondeur
- 38 hectares de terre-pleins
- Equipements de manutention : 4 portiques de quai et 12 grues RTG
- Accueil de navires porte-conteneurs de plus de 7.500 EVP

La darse : Lomé Container Terminal (LCT)

- Profondeur : 16,60 mètres,
- Longueur de quai : 1050 mètres
- 60 hectares de terre-pleins

- Equipement de manutention : 11 portiques de quai et 32 portiques de parc
- Accueil de navires porte-conteneurs de près de 14.500 EVP
- Spécialisation dans le trafic transbordement pour la sous-région Ouest africaine.

Le guichet unique

- Implantation avec les structures partenaires : douanes, impôts, chargeurs, manutentionnaires, transitaires, consignataires, chambre de commerce, transporteurs, représentations des pays du Sahel, banques.
- Outil de simplification des formalités administratives
- Améliorer la sécurité et l'efficacité des procédures de dédouanement
- Suppression de faux frais

De nouvelles voies de contournement

- Contournement de la Ville de Lomé
- Contournement de la Faille d'Alédjo et du Col de Défalé
- Facilitation des conditions de la traversée du corridor togolais

Un Port ouvert 24H/24 et 7Jrs/7

- Rapidité des opérations portuaires
- Fluidité du trafic
- Compétitivité du Port de Lomé

LE CENTRE D'APPEL

Un Centre d'Appel (CA) est créé au Port de Lomé au profit de la chaîne logistique import-export en vue d'améliorer la compétitivité des services de transport et de la logistique au Togo.

Ce centre d'appel a pour objectifs de donner des informations :

- Nécessaires sur les escales des navires ;
- Sur les marchandises à l'import et à l'export ;
- Sur les paiements des factures ;
- Sur les réclamations et les plaintes des clients ;
- Sur le transport des marchandises et le transit ;
- Sur les demandes de cotation, etc...

Numéros verts : 80 00 00 18 / 80 00 18 18

DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT

- Agrandissement du quai minéralier par le prolongement de 200 mètres du quai actuel. Ce nouveau quai permettra d'optimiser le temps d'attente des navires tout en offrant la possibilité d'immobiliser un navire à quai pour des entretiens et/ou des réparations ;
- Aménagement d'un port sec à l'intérieur du pays le rapprochement de la marchandise des opérateurs économiques du Burkina Faso, du Mali et du Niger ;
- Réhabilitation des voies ferroviaires pour assurer un véritable transport multimodal et l'acheminement à moindre coût des marchandises en provenance ou à destination des pays sans littoral.
- Le processus de la totale dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises et le paiement en ligne des factures. (En cours de réalisation)

REPRESENTATIONS DANS LES PAYS DU SAHEL

Mali	Burkina Faso	Niger
M. Boubacar COULIBALY	M. Lassané OUEDRAOGO	M. Yessoufou BEIDOU
Tél. : +223 20 23 76 47	Tél. : +226 25 35 61 00	Tél. : +227 20 74 03 26
+223 79 01 62 37	+226 70 29 01 10	+227 96 96 48 73
+223 66 74 04 03	+228 90 12 96 99	Fax : +227 20 74 03 27
bouba@matrans.org	lassané1@hotmail.com	Beidouib@yahoo.fr
matrans@matrans.org		





SOMMAIRE

Edito P.05

Actualités :

Le Président de la République, son Excellence Monsieur FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBÉ accorde une taxation préférentielle aux marchandises en transit vers les pays de L'AES P.06

La PIA accueille depuis février 2024, les conteneurs de MSC, MAERSK, CMA CGM, PIL ET ONE. P.08

Dossier :

Le bateau de croisière « BOLETTE » en escale à Lomé avec 1300 touristes P.10

Le Port de Lomé possède d'énormes potentialités qui en font un véritable pôle d'éclatement sur la Côte Ouest-Africaine. P.11

Le Port Autonome de Lomé a publié ses chiffres pour 2023 : le trafic global a augmenté de 32% en 5 ans P.12

L'année 2023 a confirmé la dégringolade des taux de frêt dans le transport maritime conteneurisé. P.16

Le transport maritime conteneurisé P.22

Les smart ports, une solution pour favoriser la transition énergétique et écologique dans le milieu maritime ? P.24

Face à l'Afrique de l'Ouest, les ports est-africains s'offrent une séance de rattrapage P.31

En Afrique, la course aux hubs arrivera-t-elle à bon port ? P.36

Brèves P.40

Glossaire P.47

Contacts utiles P.48

Jeux P.49

Humour P.50



SCD ©



La PILOTINE, le trimestriel des acteurs maritimes et portuaires du Togo. Une production **OYSTER COMMUNICATION N°035 JFM 2024**.
 Directeur de la Publication : **Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON**, Directeur Général du Port Autonome de Lomé.
 Directrice de Rédaction : **Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yvona**, Directrice Commerciale du Port Autonome de Lomé, Présidente de WIMAFRICA - Rédacteur en chef : **Théophile DANDAKOU** - Conseillers à la rédaction : **Ahmed Awèmèwètou HALADOKO / Ahimane Tsourièl WASUNGU** - Promotion : **M. Abdoul Razak DERMAN** - Infographie : **SENAWO K. M. Abel** - Imprimé en CEE
 Tirage : **4500 exemplaires** - Contacts Rédaction : (+228) 90 27 22 84 / togolapilotine@gmail.com - Dépôt légal à parution



édito



**LE TRAFIC GLOBAL DU PORT
AUTONOME DE LOMÉ
A CONNU UNE**

**CROISSANCE
D'ENVIRON
32,58%,
DE 2019 À
2023**

Cette croissance démontre une augmentation significative de l'activité portuaire au cours de ces cinq dernières années. Divers facteurs pourront expliquer ce fait : l'expansion des opérations commerciales, l'augmentation des échanges internationaux et l'amélioration des infrastructures portuaires.

Cette croissance indique la vitalité économique de la région et la position du port en tant que hub logistique majeur dans la région. Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, Directeur Général du PAL



© DCS

Le Directeur Général du Port Autonome de Lomé

**Contre-Amiral
Fogan Kodjo ADEGNON**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, SON EXCELLENCE MONSIEUR FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBÉ

ACCORDE UNE TAXATION PRÉFÉRENTIELLE AUX MARCHANDISES EN TRANSIT VERS LES PAYS DE L'AES

L'Office Togolais des Recettes (OTR) a publié le lundi 19 février 2024 une note annonçant une taxation préférentielle des marchandises déclarées en transit et à destination des pays de l'Alliance des États du Sahel (AES) qui sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

Selon une note de l'OTR, seules les marchandises arrivant par voie maritime au Port de Lomé et déclarées en transit et à destination du Burkina Faso, du Mali ou du Niger, bénéficieront de la suspension de la redevance statistique.

Ce prélèvement, appliqué aux importations et exportations, sert à financer les activités statistiques du pays, incluant la collecte, le traitement et la diffusion des données économiques et commerciales. Pour ces pays sans littoral, qui forment désormais l'AES, ladite redevance initialement fixée à 2 % puis ramenée à 1 % dans le cadre du tarif extérieur commun de la CEDEAO, était provisoirement suspendue depuis 1975.

C'est une mesure à caractère coercitif visant spécifiquement les opérateurs économiques qui débarquent leurs marchandises dans des ports des pays voisins et qui ensuite choisissent de transiter par le Togo dans le dessein d'emprunter le corridor Ouagadougou-Niamey-Bamako.

La mesure tombe à pic pour le Togo puisqu'elle a un lien

avec la récente fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger, en application des sanctions économiques de la CEDEAO par Cotonou. Les marchandises nigériennes passent alors par Ouagadougou pour qui Lomé constitue la façade maritime naturelle.

Il faut à cela ajouter la menace terroriste des groupes armés localisés dans le nord-ouest du Bénin qui forcent la main aux opérateurs burkinabè à un changement d'axe également. Du Port de Cotonou, ces derniers préfèrent sécuriser leurs marchandises qu'ils font passer par la ville de Kara plutôt que par celle de Porga pour joindre le Burkina et ses villes, jusqu'à Ouagadougou. Malgré le contexte conjoncturelle dans lequel se trouve la sous-région fortement marquée par les tensions politiques et diplomatiques entre la CEDEAO et les 3 pays de l'AES, Lomé espère tirer le meilleur parti de la situation, économiquement parlant. Pour se faire, des leviers se mettent rapidement en place à l'avantage des opérateurs économiques Burkinabè et Nigériens afin de les attirer encore plus vers le Port Autonome de Lomé.





LA PIA ACCUEILLE DEPUIS FÉVRIER 2024, LES CONTENEURS DE MSC, MAERSK, CMA CGM, PIL ET ONE.

Plusieurs poids lourds du transport maritime mondial transfèrent désormais leurs conteneurs par le site de la Plateforme Industrielle d'Adetikopé (PIA). Le Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière, Edem Kokou TENGUE l'a annoncé à Lomé, le mercredi 28 février 2024.

ACTUALITÉS



Implanté au cœur de la PIA, le Port Sec d'Adécopé est le fruit d'un partenariat entre le groupe ARISE IIP et l'Etat togolais. Opérationnel depuis l'année 2022, il a bénéficié dans la foulée de la confiance de poids lourds du transport maritime mondial. Le port sec franc de la PIA enregistre l'arrivée d'acteurs de taille du transport maritime mondial.

L'Italo-suisse MSC, le Danois MAERSK, le Français CMA CGM, le Singapourien PIL ou encore le Japonais ONE, entre autres, sont déjà annoncés.

L'adhésion de ces géants du secteur, membres du Top 12 des plus gros armateurs de porte-conteneurs de la

planète et représentant plus de 90% du marché mondial, a été confirmée, le 28 février 2024, à la faveur d'une réunion avec les acteurs du circuit logistique, sur l'examen du processus de transfert des conteneurs en transit.

Un transfert de conteneurs qui répond aux ambitions du gouvernement

Parlant du port sec franc implanté à 27 km du Port de Lomé, opérationnel depuis deux années déjà, l'arrivée de ces acteurs majeurs du transport poids lourds devrait contribuer largement à revoir à la hausse les ambitions du Togo à se définir comme le hub logistique régional d'Afrique puis le véritable bras de mer des pays du Sahel.

Il est doté d'une capacité de stockage conséquente de 12 500 EVP (équivalent vingt pieds) et il bénéficie d'une liaison directe à une zone de stationnement dédiée aux véhicules de transport en provenance et à destination du Port Autonome de Lomé (PAL), des postes frontaliers et des zones économiques du Togo.

En 2022, il a été le point de transit en accueil, pour 7.339 conteneurs et 6.364 camions, tandis que 6.607 conteneurs et 5.058 camions ont quitté ses installations. ■

LA RÉDACTION



LE BATEAU DE CROISIÈRE « BOLETTE » EN ESCALE À LOMÉ AVEC 1300 TOURISTES

Le bateau de croisière Bolette a accosté le mardi 6 février 2024 au Port Autonome de Lomé. En provenance de la Namibie, il comptait à son bord, près de 1300 touristes, majoritairement Britanniques, venus découvrir les atouts touristiques du Togo.

L'escala de Lomé a été l'occasion pour plus d'un millier de touristes de visiter les endroits parmi les plus attractifs de la capitale et de son agglomération notamment la Maison des Esclaves à Agbodrafo, le Marché des Fétiches d'Akodèsséwa, le Village des Pêcheurs de Kpémé puis le campus de l'Université de Lomé. Cette courte mais intéressante sortie touristique a pris fin à Avépozo où les hôtes du Togo ont assisté à la danse Zangbétò.

L'étape de Lomé a particulièrement marqué dame Angela, une des touristes : « Nous sommes très heureux de la visite du marché aujourd'hui, de se faire raconter une partie de l'histoire

du Vodou mais aussi d'en apprendre sur les fétiches, puisque, pour nous, tout ceci fait partie d'une culture que nous méconnaissons. Nous avons eu droit à un beau spectacle. Nous nous sentions totalement en sécurité ».

Le bateau de croisière Seven Seas Voyager était également en escale à Lomé

Avec à son bord près de 700 touristes en majorité de nationalité américaine, le bateau de croisière Seven Seas Voyager a accosté au Port de Lomé le 4 décembre 2023. Le paquebot a effectué une durée de moins de 24 heures dans les eaux togolaises.

Durant cette escale les croisiéristes, répartis en plusieurs groupes, ont eu à visiter certains attraits touristiques de la Région Maritime notamment, le Marché aux Fétiches, la Maison des Esclaves à Agbodrafo et le Lac Togo.

Ils ont également participé à la danse traditionnelle Zangbétò puis assisté à la cérémonie Vodou à Sanguéra.

Le Seven Seas Voyager a été le sixième bateau de croisière du genre à faire escale au Togo pour l'année 2023. ■

LA RÉDACTION

LE PORT DE LOMÉ POSSÈDE D'ÉNORMES POTENTIALITÉS

QUI EN FONT UN VÉRITABLE PÔLE D'ÉCLATEMENT
SUR LA CÔTE OUEST AFRICAINE.



Le Port de Lomé a connu ces dix (10) dernières années, une mutation progressive de ses infrastructures, qui s'affichent, aujourd'hui, comme les plus modernes de la sous-région ouest africaine et faisant partie des meilleurs au plan continental. Cette performance est la résultante d'une volonté politique affirmée, qui a su allier discrétion et efficacité dans sa stratégie d'attrait de capitaux à travers les Partenariats Publics/Privés.

Principal canal d'échanges du pays avec l'extérieur, le Port de Lomé est au service de l'économie nationale et de celle

de la sous-région ouest africaine depuis 1967, année de sa mise en service.

Port de Lomé : une position stratégique
Situé à 06 ° 08 N et 01 ° 17 E, le Port de Lomé est le seul port sur la côte ouest africaine par lequel on peut atteindre plusieurs capitales en un seul jour de route. Le Port de Lomé offre ainsi l'avantage d'acheminement des marchandises à des délais et des coûts très compétitifs. ■

LA RÉDACTION



LE PORT AUTONOME DE LOMÉ A PUBLIÉ SES CHIFFRES POUR 2023 : LE TRAFIC GLOBAL A AUGMENTÉ DE 32% EN 5 ANS

© OCS

DOSSIERS

L'annonce de la reluisante santé économique du Port Autonome de Lomé a été faite devant la presse nationale et internationale par son Directeur Général le Contre-amiral Fogan Kodjo ADEGNON, le vendredi 16 février 2024. Ce fut en présence du Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière, Edem Kokou TENGUE.



Le Ministre Edem Kokou TENGUE (à gauche) et le Directeur Général du PAL, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON (à droite), lors de la journée d'échanges avec la presse. Sur la période de 2019 à 2023, le trafic global du PAL a connu une croissance d'environ 32,58%.

Il s'établit à l'import à 8 912 225 tonnes en 2023 contre 8 069 169 tonnes en 2022 soit une augmentation de 10,45%. Puis, à l'export, il est passé de 1 657 324 tonnes en 2022

En conclusion, la période de 2022 à 2023 a vu une légère progression du trafic global du Port Autonome de Lomé. Cependant, cette croissance modeste a été mitigée par la concurrence accrue des ports voisins de la sous-région, notamment les ports de Tema et d'Abidjan.

Ces ports ont récemment investi dans des installations capables d'accueillir des gros porteurs, renforçant ainsi leur attractivité pour les activités maritimes.



à 2 282 843 tonnes en 2023, soit une augmentation de 37,72%.

Relativement au transbordement, il est noté une diminution de 5,89% entre 2022 (20 072 552 tonnes) et 2023 (18 890 485 tonnes) de même que le trafic conteneurs EVP qui connaît une diminution de 2,57 %. La tendance à la baisse a été constatée aussi sur le segment du trafic transit qui passe de 3 828 446 tonnes en 2022 à 3 813 271 tonnes en 2023.

Quant à la desserte maritime, le Port a accueilli 1554 navires en 2023 contre 1662 en 2022 soit une diminution de 6,50%.

• Trafic conteneurs EVP

De 1 957 656 conteneurs en 2022 contre 1 907 439 en 2023, le trafic conteneurs EVP a connu une diminution de 2,57 %.

• Trafic transit

Le trafic transit au Port de Lomé a connu une diminution de 0,40% entre 2022 (3 828 446 tonnes) et 2023 (3 813 271 tonnes).

• Emploi

Le Port Autonome de Lomé comme administration compte aujourd'hui, 1 306 Agents permanents, et environ 5000 dockers professionnels, occasionnels et journaliers.



Quant à la communauté portuaire composée de toutes les structures qui interviennent sur la chaîne logistique portuaire de Lomé comme les consignataires, les transitaires, les transporteurs... ce sont des dizaines de milliers de personnes qui travaillent sur la plateforme.

2. Les grandes innovations du Port Autonome de Lomé

La totale dématérialisation

La dématérialisation est une opération liée à une technologie consistant à remplacer un support matériel tangible par un procédé électronique.

Au Port Autonome de Lomé, la totale dématérialisation a pour objectif d'éliminer les entorses à la compétitivité du port (faux frais et débours).

La totale dématérialisation consiste dans le concret :

- À la rapidité et à la transparence dans les formalités administratives d'entrée et de sortie des marchandises;
- À la dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises ;
- À la prise en compte automatique des factures sans la présence des transitaires au guichet du Port ;

- À la mise à disposition d'un portail client « epaltogo.com » où tous les clients peuvent soumettre les requêtes de tous ordres ainsi que les réclamations ;
- À l'accès des clients aux différentes factures qui leurs sont adressées par le PAL sur le portail client ;
- Au règlement direct de leurs factures en ligne à travers le portail « osipaye.com » où ils sont redirigés vers les systèmes de paiement des Banques connectées à cet effet (IB Bank, ex BTCL, ORABANK, ECOBANK, UTB, BANQUE ATLANTIQUE TOGO et CORIS BANK) ;
- À la réduction sensible des détails de traitement des procédures d'enlèvement de marchandises ;
- À la réduction également des délais de règlement de factures.

La Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA)

La Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA) vient renforcer la gamme des infrastructures pour une meilleure fluidité du corridor Lomé-Ouagadougou. Cette plateforme offre un parc à véhicules gros porteurs d'une capacité de 700 camions, un parc à conteneurs d'une capacité mensuelle de 12 500 EVP, des entrepôts modernes, ce qui permet un gain de temps, de coût et une sécurisation optimale des marchandises à destination des pays du Sahel.



Le Centre d'Appel 88 18

Un Centre d'Appel (CA) est créé au sein du port au profit de la chaîne logistique import-export en vue d'améliorer la compétitivité des services de transport et de la logistique au Togo.

Ce centre d'appel a pour objectifs de :

- Donner des informations nécessaires sur les escales des navires ;
- Donner des informations sur les marchandises à l'import et à l'export ;
- Donner des informations sur les paiements des factures ;
- Donner des informations sur les réclamations et les plaintes des clients ;
- Donner des informations sur le transport des marchandises et le transit ;
- Donner des informations sur les demandes de cotation, etc...

PERFORMANCE STATISTIQUES

Entre 2022 et 2023, le Port Autonome de Lomé a enregistré une augmentation de 1,05% du trafic global passant de 29 771 986 à 30 085 553 tonnes de marchandises.

TRAFIC CONTENEUR

- Trafic import :

Le trafic import de 2022 comparé à celui de 2023 a augmenté de 21, 22 % avec 190 855 conteneurs en 2022 et 231 360 conteneurs en 2023.

Trafic export :

Le trafic export a augmenté de 14,78% entre 2022 (192 876 conteneurs) et 2023 (221 382 conteneurs).

- Transbordement :

Le transbordement a connu une diminution de 7,58 % entre 2022 (1 573 925 conteneurs) et 2023 (1 454 697 conteneurs).

TRAFIC CONTENEUR (EVP) 2022 A 2023

De 1 957 656 conteneurs en 2022 contre 1 907 439 en 2023, le trafic conteneur EVP a connu une diminution de 2,57 %.

Théophile DANDAKOU



DOSSIER

L'ANNÉE 2023

A CONFIRMÉ LA DÉGRINGOLADE DES TAUX DE FRÊT DANS LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ. L'IMPACT EST PLUS LOURD ET PLUS RAPIDE QUE PRÉVU POUR LES GRANDES COMPAGNIES DU TOP 10.



Le marché du transport maritime conteneurisé a été marqué en 2023 par un retour des taux de fret aux niveaux pré-pandémiques sur la plupart des axes. Le décrochage très net du début d'année s'est poursuivi par une chute plus douce mais continue.

L'inversion de l'équilibre offre/demande.

Le ralentissement de la demande provoqué par une inflation toujours très élevée bien qu'en baisse progressive dans les économies occidentales, a nourri cette inversion du rapport de force entre l'offre et la demande. Les compagnies fortement positionnées sur les grandes routes Est-Ouest sont celles qui ont proportionnellement le plus souffert du retournement du marché.

Si l'affaissement de la demande a joué un rôle déterminant dans la baisse des prix du transport maritime conteneurisé, la situation a été aggravée par un phénomène de surcapacité. Les compagnies prenaient progressivement livraison des navires commandés durant la période financière faste de 2021-2022. Cette surcapacité va se poursuivre en 2024 et en 2025. Ce phénomène

risque de plonger le secteur de la ligne maritime conteneurisée dans une énième crise structurelle de l'offre.

Tous les modèles progressent à une vitesse de démolition bien inférieure à la vitesse d'entrée en ligne des nouvelles capacités. Ce qui annihile tout espoir de rebond durable des taux de fret à brève échéance, à moins qu'un facteur exogène d'envergure ne surgisse, comme ce fut le cas avec la crise pandémique de la Covid 19 au cours de l'année 2020. Par exemple, si une situation de guerre majeure devait engendrer un évitement du canal de Suez, les conséquences sur les taux de fret pourraient être extrêmement lourdes. Une crise ouverte avec Taïwan également.

Une chose est certaine ; une année supplémentaire avec les mêmes niveaux de taux de fret qu'en 2023 mettrait définitivement sous silence les effets

positifs des années Covid dans les bilans financiers des opérateurs de transport maritime conteneurisé, qu'il s'agisse des compagnies ou des grands NVOCC.

La refonte des modèles d'affaires L'année 2023 a démarré par une nouvelle qui a fait du bruit ; l'annonce de la fin de l'alliance entre Maersk et MSC. Sans attendre le terme officiel, MSC s'est assez largement affranchi de son homologue danois dès 2023. L'armement italo-suisse s'est lancé dans une politique tarifaire très agressive pour acquérir des parts de marché en profitant du manque de réactivité de ses concurrents directs. Depuis 2022, il fait la course en tête en termes de capacités déployées, et l'écart s'est encore creusé en 2023.

Pendant ce temps, Maersk et CMA CGM ont plutôt misé sur un business



model d'intégration verticale qui devrait permettre de générer des volumes par une forte diversification des activités afin de se mettre à l'abri des soubresauts d'un secteur instable. Cependant, le modèle n'a pas encore fait ses preuves dans le contexte actuel de dépression économique. Les grands commissionnaires de transport internationaux "classiques" sortent, pour l'instant renforcés de la crise pandémique, et jouent le marché à la baisse.

La prochaine étape à observer sera la fin des règles dérogatoires dont bénéficiaient les consortiums de transport maritime dans l'Union européenne depuis 2009. Le système prendra fin en avril 2024, mais cette perspective ne perturbe guère les grandes compagnies maritimes, puisque cette décision ne signifie pas une interdiction de la coopération au sein des alliances. CMA CGM se montre publiquement rassurant sur la poursuite

des opérations conjointes avec son grand partenaire chinois Cosco pour les années à venir.

Le transport maritime, élément de souveraineté

L'année 2023 a été marquée par l'annonce de la future vente de la compagnie coréenne HMM. Son homologue allemande Hapag Lloyd était sur les rangs, mais cette offre a été écartée au profit de candidats coréens. Selon la presse coréenne, deux sociétés sur les trois retenues ont déposé fin novembre une offre d'acquisition d'environ 58 % du capital : Harim Co. et Dongwon Industries Co. La troisième, LX International, aurait finalement décidé de ne pas présenter d'offre en raison de la situation du marché et de l'environnement économique. Le rejet de l'offre d'Hapag Lloyd témoigne de l'importance accrue accordée par

les États aux compagnies maritimes, en tant qu'éléments de souveraineté nationale. C'est vrai en Corée, ça l'est aussi bien sûr en Chine, où Cosco est au service des intérêts de l'État chinois.

L'Europe n'est pas en reste. Le groupe CMA CGM a montré ces deux dernières années qu'il était prêt à assumer des responsabilités dans ce domaine, en volant au secours d'entreprises françaises en mauvaise posture, comme Gefco et Brittany Ferries, ou en s'alliant avec Air France. MSC aussi joue la carte patriotique. Le groupe a signé cet automne deux accords dans le ferroviaire, l'un avec l'entreprise privée Italo et l'autre avec l'opérateur public historique Ferrovie dello Stato (Trenitalia). Il a également investi dans la compagnie italienne de fret aérien AlisCargo Airlines. Plus discret, le groupe Maersk reste une locomotive majeure de l'économie danoise.

Dans ce paysage, les États-Unis font figure d'exception. À part Matson, qui n'est pas un opérateur 100% conteneurisé, le pays ne compte plus de compagnie maritime. La politique de reconquête industrielle américaine pourra-t-elle encore longtemps se faire sans un bras armé nautique conteneurisé puissant ? Cela paraît difficile.

La nouvelle donne géopolitique

Le schéma de la mondialisation tel qu'il existait depuis 30 ans est en train d'évoluer à grande vitesse, sous les assauts de crises majeures. L'évaluation de la situation macro-économique mondiale par le prisme unique de la consommation occidentale de produits manufacturés en Asie, avec son cortège de volumes massifs sur de grands axes Est-Ouest, a vécu.

Les entreprises sont désormais soucieuses de diversifier leurs sources d'approvisionnement pour minimiser les risques. Si ceci est une stratégie qui commence à influencer concrètement sur les schémas du commerce mondial, ce n'est pas moins une nouvelle donne que les compagnies maritimes intègrent davantage dans leur stratégie d'offre. Plus multipolaire qu'avant, le monde est aussi plus instable. Les tensions se multiplient dans de nombreuses parties de la planète. Alors que la



PHOTO D'ILLUSTRATION



guerre Russie-Ukraine, déclenchée en février 2022, se poursuit encore aujourd'hui, le conflit israélo-palestinien ressurgit et se réchauffe de plus belle. Autant d'événements susceptibles de perturber le commerce maritime mondial et le transport de marchandises en général. La situation est particulièrement tendue en Mer Rouge (mer Rouge), dans le golfe d'Aden et dans le détroit d'Ormuz suite à la résurgence du conflit israélo-palestinien, mais d'autres points chauds liés à la situation géopolitique se retrouvent dans plusieurs régions du globe.

Ce contexte international dégradé accroît encore un peu plus la vulnérabilité aux

cyber-attaques des groupes maritimes et des infrastructures liées aux supply chains en général. Ce n'est pas à proprement parler une nouveauté pour 2023, mais plutôt une confirmation que les industries de transport et logistique sont des cibles de choix. Le risque cybercriminalité n'a jamais été aussi élevé pour les opérateurs qu'aujourd'hui. Sa prise en compte dans le cadre de l'élaboration des plans de continuation des entreprises est l'un des grands enjeux IT des prochaines années. L'enjeu climatique

L'urgence climatique s'invite plus que jamais dans les débats au moment même où l'on constate que les émissions de

gaz liées à la combustion de matières fossiles continuent de progresser. Entre le choix contraignant d'aller vers une décroissance dans la consommation des énergies fossiles et le discours encourageant la croissance des énergies dites vertes ou propres, le débat est ouvert. L'enjeu climatique est devenu une question éminemment existentielle. En tant que gros émetteur de CO2, le secteur du transport de marchandises a bien compris qu'il devait s'engager résolument dans la transition énergétique. Le mouvement semble désormais enclenché, même si les objectifs restent difficiles à atteindre, tant l'approche systémique fait défaut. Les compagnies maritimes ont profité des bénéfices



enregistrés en 2021 et 2022 pour investir dans le verdissement de leur flotte. Mais de nombreuses incertitudes pèsent encore en matière de solutions alternatives. L'ammoniac semble se démarquer comme carburant alternatif de transition tant que l'industrie reste tributaire du moteur à explosion. L'Union Européenne n'échappe pas aux tergiversations, mais elle reste malgré tout assez volontariste dans son programme de lutte contre le changement climatique. Une nouvelle échéance se profile pour le secteur du transport maritime : la mise en place du système des échanges de quotas d'émissions à compter du 1er janvier 2024.

L'état devrait aussi se resserrer progressivement en matière de rejets illégaux des navires. Le 16 novembre 2023, la commission des transports et du tourisme du Parlement européen a voté en faveur d'une mise à jour des règles de l'UE relatives à la prévention de la pollution par les navires dans les eaux européennes et à l'imposition d'amendes aux contrevenants. "Cela garantira que toutes les normes internationales relatives à la prévention des rejets illégaux par les navires, élaborées par l'Organisation Maritime Internationale, fassent partie intégrante du droit communautaire et soient donc plus facilement applicables. Les députés ont soutenu la proposition

d'étendre les règles européennes actuelles interdisant le rejet d'hydrocarbures et de substances liquides nocives pour y inclure le rejet des eaux usées, des ordures et des résidus des épurateurs", précise le parlement dans un communiqué. La révision de la directive sur la pollution causée par les navires fait partie du paquet sur la sécurité maritime présenté par la Commission en juin 2023. Il a pour objectif de moderniser et de renforcer les règles maritimes européennes en matière de sécurité et de prévention de la pollution. ■

Jérôme de RICOLES





LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

EST CONFRONTÉ À DE NOMBREUX FACTEURS D'INFLATION ET D'INSTABILITÉ. EN CONSÉQUENCE, LA PROBABILITÉ QUE LES TAUX DE FRET SOIENT PLUS ÉLEVÉS EN 2024 QU'EN 2023 EST ASSEZ FORTE.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que l'année 2024 démarre dans un climat sinistre pour le secteur du transport maritime conteneurisé. Les mauvaises nouvelles convergent de toute part, créant une dynamique de marché vraiment nauséabonde.

- 
- Le marché des taux de fret a sursauté à l'accalmie de l'économie après la période de surchauffe post-Covid. Certes, les volumes à transporter ont diminué, mais ils sont beaucoup moins dégradés que la baisse excessive des taux ne pourrait le faire croire. Ce phénomène ultra baissier, auquel a incontestablement contribué la politique de conquête de parts de marché du leader MSC, a fait beaucoup de dégâts dans les comptes d'exploitations des compagnies maritimes en 2023.
 - Malgré le plongeon des taux de fret et la légère amélioration de la fiabilité, les clients restent globalement insatisfaits des services rendus. Les incertitudes et le retour à la multiplication des surcharges pour tenter de compenser des taux de fret trop bas déplaisent aux chargeurs, qui souhaitent plus de transparence et de visibilité.
 - Le réchauffement climatique produit des conséquences catastrophiques désormais très visibles et pourtant, les émissions globales liées à la combustion de matières fossiles continuent de croître, encore et encore, année après année. L'accord conclu le 13 décembre à Dubaï lors de la COP 28 mentionne pour la première fois une "transition hors des énergies fossiles dans les systèmes énergétiques", mais aucune date n'est précisée. Certains risques ne seront plus assurables face à la trop grande amplitude climatique. Un sujet qui devrait émerger significativement en 2024.
 - Les opérateurs maritimes font de réels efforts pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre à -15% cette année. Pourtant, la question de la participation financière de la marchandise au verdissement est loin d'être réglée. Le principe du pollueur-payeur ne fait pas l'unanimité sur la planète.
 - Acteur du réchauffement climatique, le transport maritime de conteneurs en est aussi la victime, avec des épisodes de sécheresse, par exemple, qui perturbent les opérations.
 - Les tensions géopolitiques sont extrêmes entre l'Occident et le "Sud global", entité qui recouvre globalement les pays de ce que l'on appelait autrefois le Tiers Monde. Intimidations, sabotages, actions commando; le transport maritime n'est plus épargné, y compris sur le segment du conteneur, et la maîtrise de la mer redevient un enjeu de pouvoir dans le rapport de force planétaire. La souveraineté maritime devient stratégique, à l'heure où l'on ne se demande plus si, mais quand et où interviendra la prochaine guerre, tant les facteurs de tensions sont nombreux.
- C'est à partir de ce contexte bien morose que nous allons nous jeter à l'eau pour notre exercice prospectif annuel maintenant habituel chez Upfly, qui consiste à envisager trois scénarios possibles pour le transport maritime conteneurisé en 2024.

Eric SLOMINSKI

LES SMART PORTS,

UNE SOLUTION POUR FAVORISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE DANS LE MILIEU MARITIME ?

DOSSIERS



Le transport de marchandises se fait aujourd'hui majoritairement par voie maritime qui représente environ 80% du transport de marchandises mondial avec plus de dix milliards de tonnes de marchandises transportées chaque année. Même si ce secteur représente une part relativement faible des émissions mondiales de Gaz à Effet de Serre (GES) (environ 3%), ce chiffre pourrait être multiplié par six d'ici 2050 avec le renforcement du commerce maritime.

Ce développement impacte les objectifs climatiques mondiaux. En effet, chaque porte-conteneur ou bateau de croisière à quai doit laisser tourner ses moteurs pour répondre aux besoins des passagers, et alimenter les réfrigérateurs pour garder certaines marchandises au frais. Il faut savoir qu'un bateau à quai génère des rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère équivalents à ceux de 10.000 à 30.000 véhicules, et en propulsion, 5 à 10 fois plus. En outre, le nombre de camions nécessaires au déchargement des marchandises de chaque porte-conteneur est si important que les embouteillages sont très courants dans les ports maritimes.

Ce constat écologique et économique sur la situation actuelle des ports a fait émerger l'idée des smart ports : des ports qui mettent à profit l'automatisation et des technologies innovantes pour gagner en efficacité, et diminuer leur empreinte environnementale. Ce nouveau concept pourrait être une solution aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux des ports d'aujourd'hui.

Qu'est-ce que les Smart Ports ?

Le Smart Port, comme la Smart City, s'appuie sur les technologies de l'information et du numérique pour devenir plus performant, durable et collaboratif. Il englobe différents types de technologies comme le Big Data, l'Intelligence Artificielle (IA), l'Internet of Things (IoT), la blockchain et la 5G. Par exemple, grâce à l'Intelligence Artificielle, le port de Rotterdam est capable de prédire le moment idéal pour faire accoster les navires. Cette technologie permet de réaliser de grandes économies et aide à fluidifier le trafic. Les ports peuvent également créer des plateformes numériques pour les

acteurs maritimes. Sur ces plateformes, l'IA est utilisée pour avoir une vue à 360 degrés des activités de chacun en temps réel. Toute personne peut s'y connecter pour être directement informée de l'avancement du chargement de la cargaison ou du déchargement d'un navire, ou encore du trafic en temps réel des camions sur le port. Cette technologie permet d'éviter des erreurs dues à une mauvaise communication. En effet, tout est visible sur la plateforme, et ce partage en temps réel permet aux employés de gagner du temps, et de mieux communiquer.

Dans un contexte de concurrence accrue entre les ports, et avec le développement du commerce maritime, les villes portuaires sont poussées à adapter leurs infrastructures pour accueillir un plus grand nombre de navires en maintenant de bonnes conditions.

Historiquement, le besoin d'espace pour l'accueil des navires, ou le stockage des marchandises, a entraîné un éloignement progressif du port par rapport au centre-ville. La volonté des smart ports est de recréer des liens entre le port, la ville et ses citoyens. Différentes solutions comme la pédagogie ou la démocratie participative sont utilisées par les smart ports pour assurer une stratégie ville-port intelligente. Ainsi, le port pourrait ne plus être perçu comme une seule source économique, mais comme un lieu de vie.

Les smart ports pourraient donc être la solution apportée à quatre enjeux clés :

Les enjeux des ports aujourd'hui
Comment répondent les Smart Ports à ces enjeux clés ?

Aujourd'hui, de nombreux ports cherchent à utiliser la technologie au service d'un objectif : devenir un port durable répondant aux enjeux économiques, écologiques et citoyens.

Aspect économique

Pour réduire les coûts liés à l'augmentation des flux et des marchandises, beaucoup de smart ports utilisent l'intelligence artificielle. En effet, celle-ci permet de prédire l'arrivée de navires ou encore de connaître les activités de chacun en temps réel.

Grâce à cette technologie, le port de Rotterdam a créé son jumeau numérique. Il s'agit d'une représentation numérique en temps réel des opérations portuaires. Ainsi, toute personne peut par exemple signaler le dysfonctionnement d'un ventilateur du port en prenant une photo et en la postant sur l'outil Digital Twin.

Un technicien recevra alors un ticket d'incident et pourra savoir rapidement de quel type de ventilateur il s'agit, ainsi que la localisation exacte du lieu où a été prise la photo. Cet outil technologique permet un temps d'intervention réduit, une diminution des erreurs, et donc une meilleure performance opérationnelle pour le port.



L'IoT est aussi une technologie très utilisée dans le port de Rotterdam. En effet, pour améliorer sa compétitivité, le port a investi dans une cinquantaine de capteurs situés sur les quais ou sur les bouées. Ils permettent aux opérateurs portuaires d'identifier le moment et le lieu optimaux pour l'accostage. En fonction des données météorologiques et maritimes transmises par les capteurs, il est possible d'optimiser l'arrivée de navires. L'objectif est de parvenir à gagner une heure de temps dans l'accostage pour les 140 000 navires amarrant chaque année, cela représente une économie de 80 000 dollars par navire.

Aspect écologique

Pour répondre à cet enjeu, les ports cherchent avant tout à diminuer leurs émissions de GES permettant également d'augmenter la qualité de l'air de leur ville.

Afin de diminuer ses émissions de GES, Hambourg travaille notamment sur l'optimisation de la circulation des 30 000 véhicules empruntant le principal axe du port. Quand un bateau arrive en retard, des bouchons se forment et c'est plus de 14 000 poids lourds qui peuvent rapidement être bloqués au même moment. Pour diminuer la pollution liée au CO2 libéré par les véhicules, le port a mis en place une application anti-bouchons. Comme un GPS, l'outil informe en temps réel les chauffeurs de poids lourds de l'heure

d'arrivée des navires, ou leur indique la meilleure route à emprunter pour éviter les bouchons. Le système va plus loin grâce à l'IoT et ses capteurs installés sur les places de parking du port, qui permettent aux chauffeurs de localiser les places disponibles et de les réserver.

Dans une même optique, le port de Marseille a lui décidé de récompenser les navires les plus vertueux en diminuant leurs droits de port. En effet, en suivant les recommandations du World Ports Climate Action Program, programme créé par l'association internationale des ports, Marseille a adopté en 2017 l'Environmental Ship Index (ESI), un outil financier incitatif pour la qualité de l'air.



SOURCE : INTERNET



Les navires sont notés entre 0 et 100, 0 étant une performance alignée aux obligations réglementaires et 100 une performance moindre loin d'atteindre les objectifs de la réglementation. Ils gagnent notamment des points en disposant de scrubbers (nettoyeurs). C'est un dispositif installé dans les cheminées qui filtre les fumées d'échappement des moteurs. Les fumées sont mises en contact avec de l'eau qui absorbe les polluants gazeux avant d'être rejetées dans l'atmosphère. Ensuite, l'eau sale est traitée à terre ou rejetée dans la mer dans le cas des scrubbers à boucle ouverte. Le port de Marseille diminue le coût des droits de port des navires cumulant à partir de 35 points sur l'ESI. Aspect Énergétique

Cet enjeu comporte deux volets: une mise en valeur des énergies renouvelables et une diminution globale de la consommation énergétique dans les ports.

Pour privilégier la consommation des énergies renouvelables, le port de Dunkerque a inauguré en janvier 2020 les installations de branchement électrique à quai. Les bateaux peuvent éteindre leurs moteurs et se brancher pour éviter d'émettre des oxydes de soufre, des oxydes d'azote et des particules fines. De plus, cette solution innovante réduit significativement les nuisances sonores.

Dans la même optique, plusieurs entreprises comme Gaussin, travaillent sur des véhicules complètement autonomes et électriques ou hydrogènes. Ils proposent notamment différentes gammes de containers, pouvant transporter jusqu'à 65 tonnes de marchandises, ou encore des tracteurs pour les travaux de maintenance dans le port. Ces véhicules commencent à être vendus dans les ports ou aéroports et répondent ainsi à plusieurs enjeux : énergétique avec leur utilisation d'énergies renouvelables mais aussi économique avec leur autonomie qui permet d'améliorer les performances des smart ports.

La start-up Airseas veut elle révolutionner la navigation en utilisant une énergie marine renouvelable à l'aide de cerfs-volants géants. Comparable à la toile d'un kite surf ou d'un parapente, mais sur des surfaces de 500 à 1000 mètres

carrés, une grande voile permettrait d'abaisser de 20% la facture de fuel des navires. En effet, cette voile baptisée Seawing se déploie à l'avant du navire et intègre un système de commande qui permet de placer l'aile en fonction des conditions météo et de vent pour proposer un trajet optimisé.

Modélisation des cerfs-volants géants de la start-up Airseas

Un dernier exemple, pour diminuer sa consommation d'énergie, le port de Hambourg utilise l'IoT en disposant d'un éclairage intelligent. En effet, des capteurs positionnés sur chaque lampadaire actionnent l'éclairage uniquement en cas de passage d'un véhicule ou d'un piéton. Cette technologie est de plus en plus utilisée et permet des économies d'énergie d'éclairage jusqu'à 80% par rapport à l'utilisation permanente dans les ports.

Aspect Social

Pour répondre à cet enjeu, les ports adoptent en général deux solutions : la pédagogie et la démocratie participative. Par exemple, le Havre a mis en place le concept du Port Center, un lieu d'éducation et de rencontres entre le port et les habitants de la ville. Il propose une réappropriation du port grâce à une approche interactive et ludique : on peut notamment entrer dans les coulisses des escales des paquebots de croisière, et découvrir toutes les facettes de l'activité maritime portuaire.

La ville d'Amsterdam a décidé d'ouvrir une plateforme en ligne où les citoyens peuvent proposer des projets visant à guider la croissance durable de la ville. Il est possible de proposer son idée et de chercher des partenaires ou des investisseurs. Une start-up a émergé de cette application : Prodock. C'est le centre d'innovation du port d'Amsterdam : un immeuble multi-locataire destiné aux entrepreneurs des domaines de l'économie circulaire et biosourcée, de la transition énergétique et de la numérisation. Aujourd'hui, une vingtaine d'entreprises ont leurs locaux dans le port, ce qui fait de lui un tiers-lieu où chacun peut s'investir pour contribuer à l'ambition du port d'Amsterdam. Un dernier exemple, Marseille a lancé en

2021 la 3ème édition du « Smart Port Challenge » avec pour thème : « Un port dans son territoire ». L'objectif est de dépasser les oppositions entre le port et le territoire qui l'entoure pour travailler dans la même direction. Neuf défis ont été lancés et la ville de Marseille porte celui sur la thématique du « port citoyen » ; un port ouvert sur son territoire et ses habitants, mais aussi un port conscient de sa valeur culturelle et patrimoniale. Dans ce cadre, une start-up a été choisie pour développer une solution dédiée. Il s'agit d'Edikom, une agence de communication qui promet à la ville de Marseille de connecter le port aux citoyens via des solutions numériques.



Par exemple, il est possible de visiter le port à travers les âges : l'utilisation du casque de réalité virtuelle avec la restitution de sites en 3D permet un voyage virtuel à travers le temps, marquant les différentes étapes de l'évolution du patrimoine maritime et portuaire, pour reconnecter les Marseillais avec leur histoire maritime.

Quelles sont les limites des Smart Ports ?

Tout comme la Smart City, le port ne devient pas « Smart » seulement en utilisant de nouvelles technologies. L'objectif est de répondre à des enjeux économiques, écologiques et sociaux.

Les trois piliers des Smart Ports

Aujourd'hui, beaucoup des Smart Ports ne répondent qu'à un ou deux de ces enjeux et certains ne développent que des initiatives à la marge ou des expérimentations. Par exemple, Hambourg concentre ses activités principalement sur les domaines environnementaux et économiques, ce qui ne fait pas de lui

En outre, les Smart Ports sont confrontés à de nouvelles problématiques liées à l'augmentation de l'utilisation des technologies : les cyberattaques. Ces attaques peuvent causer des incidents à la fois destructeurs pour les infrastructures portuaires, et potentiellement mortels. Elles sont susceptibles de désorganiser massivement toute la chaîne d'approvisionnement et par conséquent, toute l'économie d'un pays.

Souvent, les ports accordent une faible priorisation des enjeux de cybersécurité au profit des enjeux économiques. En effet, la maintenance ou les mises à jour de

leurs priorités.

Enfin, les technologies ne suffisent pas pour répondre aux enjeux environnementaux, des restrictions plus strictes de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) pourraient être attendues afin d'obliger les bateaux à limiter leur impact carbone. Cependant, pour les ports, les restrictions doivent se faire au niveau national, une des raisons pour lesquelles certains Smart Ports sont en avance par rapport à d'autres ports classiques non soumis aux mêmes réglementations.

Les smart ports, une démarche à généraliser ?

Grâce à l'utilisation des nouvelles technologies pour minimiser l'impact carbone et maximiser la performance, les Smart Ports semblent aujourd'hui pouvoir garantir la possibilité d'accroissement des échanges par voie maritime et d'augmentation de la taille des navires. Ils représentent l'avenir des ports et évolueront avec les nouvelles technologies, toujours plus performantes.

Cet article montre qu'un grand nombre de solutions existent et sont expérimentées pour aider les ports à répondre aux enjeux internationaux pour le climat. Certaines solutions sont transposables au reste de la chaîne du transport de marchandises et peuvent permettre par exemple de diminuer l'impact carbone des camions transporteurs de marchandises ou celui du trajet des bateaux pour arriver à destination.

Avec la mise en place des nombreuses solutions proposées par les Smart Ports et l'augmentation de la consommation plus responsable de la population mondiale, nous pourrions avoir la capacité de répondre aux attentes grandissantes du commerce maritime, tout en répondant aux enjeux climatiques et en préservant l'avenir de la planète.

Laurine LESACHE 

entièrement un Smart Port.

De plus, beaucoup de solutions aujourd'hui choisies par les Smart Ports provoquent une augmentation de l'utilisation de l'électricité ; les installations de branchements électriques à quai, les voitures/camions électriques qui circulent dans le port... Cette solution n'est réellement durable et écologique que si le port soutient et finance les énergies renouvelables plutôt que les énergies fossiles.

sécurité imposent souvent un ralentissement voire un arrêt complet des installations portuaires. Malheureusement, les incidents ne cessent d'augmenter : 26 en 2021 contre 7 en 2018, ces chiffres étant seulement ceux publiquement référencés. Les cybercriminels, qui sont motivés par la promesse des gains financiers, mais aussi par l'espionnage stratégique ou industriel, sont des menaces de plus en plus grandes pour les Smart Ports qui doivent aujourd'hui penser à revoir





FACE À L'AFRIQUE DE L'OUEST, LES PORTS EST-AFRICAINS S'OFFRENT UNE SÉANCE DE RATTRAPAGE

De l'Égypte à l'Afrique du Sud, les principaux terminaux de la côte orientale du continent sont entrés en phase de renouvellement. Ne serait-ce que pour être en mesure d'absorber l'augmentation du trafic en provenance d'Asie.



Le soleil se lève à l'Est pour le secteur portuaire africain. Alors que, depuis vingt ans, l'actualité portuaire du continent a essentiellement été nourrie par les ports de la côte ouest-africaine (COA), Golfe de Guinée inclus, qui ont connu une phase de développement inédite pour moderniser leurs bassins et ainsi être en mesure de recevoir les navires XXL mis en ligne par les armateurs, c'est au tour de leurs homologues de la façade orientale du continent de se mettre à niveau. « Il ne s'agit pas d'un

retard à combler vis-à-vis de l'Ouest, mais davantage d'entamer une phase de renouvellement des ports », précise Olivier de Noray, Directeur des ports & terminaux chez Africa Global Logistics (AGL – ex Bolloré).

Au lendemain des indépendances, ce sont en effet les grands ports de l'Est qui font la course en tête, dans la foulée du port kényan de Mombasa et des terminaux sud-africains, Durban en tête. Une situation qui a perduré jusqu'au début du présent siècle, avant

que l'utilisation généralisée du conteneur dans le secteur ne change la donne. Si Durban et Mombasa, rejoints depuis une décennie par Djibouti, figurent toujours dans le top 10 des ports africains les plus actifs sur les trafics conteneurisés, ils ont été délogés du podium par les grands terminaux d'Afrique du Nord qui, avec Tanger au Maroc et Port-Saïd en Égypte, trustent les premières places du continent.

Un podium encore complété à la troisième place par le port de

Durban en 2023 mais depuis peu talonné par le port de Lomé qui est devenu, depuis 2014, le hub sous-régional de Mediterranean Shipping Company (MSC), premier armateur mondial. Lomé est un exemple de l'évolution significative amorcée par la desserte maritime de l'Afrique de manière globale.

Une évolution qui a encouragé la compagnie italo-suisse à faire le choix d'envoyer sur la côte ouest-africaine ses géants des mers directement depuis les ports asiatiques, plutôt que vers les ports de la façade orientale malgré le fait que les volumes d'échanges entre l'Afrique et l'Asie surpassent depuis 2005 ceux en provenance de l'Europe.

Servir les marchés domestiques et les pays enclavés

La configuration spatiale et géographique, ainsi que les politiques de gestion des ports mises en place par les États, expliquent en partie ce choix de la rangée Est au profit de la côte Ouest. La seconde manutentionnant chaque année, selon les statistiques du Lloyd's List, un trafic conteneurisé deux fois plus important en volume que la première. « Il faut d'abord rappeler qu'il n'y a que neuf pays côtiers sur cette façade et que celui qui dispose du plus long littoral est la Somalie. Le nombre de ports reste donc très limité, par rapport notamment au golfe de Guinée », rappelle Aboubaker Omar Hadi, président depuis 2011 de l'Autorité des ports et des zones franches de Djibouti (APZFD).

En plus de servir leurs marchés domestiques, les grands ports de

l'Est, Djibouti, Mombasa, Dar-es-Salam et Durban desservent également neuf pays enclavés, dix en incluant l'Est de la RD Congo. Soit une population totale de près de 500 millions de personnes contre plus de 600 millions pour l'ensemble des pays reliés depuis la côte Ouest. Malgré ce différentiel, la part des marchés enclavés pèse plus lourd, en matière d'activité portuaire, du côté oriental (60 %) qu'occidental (50 %), obligeant les portes maritimes de l'Est à s'appuyer sur des corridors terrestres efficaces pour desservir correctement leur hinterland.

L'autre facteur essentiel à prendre en compte pour tenter de comprendre la différence de dynamique constatée des deux côtés du continent, vient de l'organisation interne des ports. Si, à l'Ouest, la modernisation des terminaux coïncide avec leur mise en concession auprès de partenaires privés, à l'Est, les grands ports sont le plus souvent restés dans le giron du service public, à l'exception notable de Dar-es-Salam, qui, en 2018, a fait entrer dans la place l'un des leaders mondiaux de la manutention, le chinois Hutchison Port. Ce dernier qui a perdu son contrat en début d'année au profit du groupe indien Adani Ports signe que le partenariat public-privé (PPP) a su convaincre les responsables du principal port tanzanien.

Bien décidés à faire de Dar-es-Salam la porte d'entrée privilégiée du corridor central est-africain, ces derniers ont également décidé de confier une partie de leurs activités portuaires au groupe



émirati DP World. Longtemps pénalisé par les temps d'attente des navires dans ses bassins, le port tanzanien, qui traite à lui-seul 85 % des trafics maritimes du pays, s'est vu récompensé de ses efforts par la Banque mondiale qui l'a classé au premier rang des ports africains ayant le plus progressé dans ce domaine en 2022. De quoi donner des idées aux autres, notamment à Mombasa et à Durban, toujours gérés par les pouvoirs publics même si cela promet de changer notamment en Afrique du Sud.

Durban veut éliminer les principaux freins à sa croissance.

À la suite de la pandémie qui



avait porté un coup sévère à son économie, Pretoria a en effet décidé d'éliminer les principaux freins à sa croissance, à commencer par la gestion de ses ports par lesquels transitent la quasi-totalité de son commerce extérieur. Les infrastructures portuaires du pays sont certes les plus développées du continent, mais elles connaissent des difficultés opérationnelles qui, faute d'investissements et de maintenance, nuisent à leur efficacité et à leur compétitivité. Durban, qui reste aujourd'hui encore le principal port à conteneurs de l'hémisphère Sud a été classé, en termes de performances, à la dernière place de l'index établi en 2020 par la Banque mondiale. Trois autres ports sud-africains – Le Cap, Port Elizabeth et Ngqura – figurent parmi les

cinq derniers de ce classement. La décision a donc été prise par le gouvernement d'autoriser Transnet Port Terminals, l'opérateur unique du pays, à tisser les partenariats nécessaires avec le secteur privé dans le cadre d'une concession portuaire.

Après de long mois de tergiversation, essentiellement pour des raisons sociales, un premier partenariat a été signé en août 2023 avec l'opérateur philippin International Container Terminal Services Incorporated (ICTSI) pour l'agrandissement et la gestion d'un terminal à conteneurs sur Durban. Deux appels d'offres ont ensuite été lancés pour le développement de nouvelles infrastructures sur le port de Richards Bay.

Le Kenya peut compter sur le soutien du Japon

Premier port en matière de trafic sur l'ancienne « côte des Swahilis », Mombasa tarde à suivre le même chemin et, aujourd'hui encore, c'est la Kenya Port Authority (KPA) qui gère les terminaux. Et cela ne semble pas près de changer. « Tous les dix ans, ils proposent un plan de mise en concession, mais rien ne se fait, malgré l'intérêt marqué des opérateurs privés », regrette Olivier de Noray.

Pourtant consciente des faiblesses de son port, liées là aussi à un manque d'investissements, la KPA travaille depuis de longues années sur la modernisation de ses terminaux, et peut compter pour cela sur le soutien indéfectible



du Japon, qui cherche à faire de Mombasa son accès préférentiel au continent. Le gouvernement a annoncé en 2020 dégager une enveloppe de 193 millions de dollars pour remettre ses terminaux conteneurisés à niveau et ainsi être en capacité de répondre à l'envolée des importations de marchandises dans la région.

du corridor Lamu Port-South Soudan-Ethiopia (Lapsset).

Si ce dernier a dû faire face à des problèmes d'insécurité qui ont empêché sa progression, côté portuaire, le premier des 32 quais prévus à terme a été livré à la fin de 2019, concrétisant un peu plus un projet longtemps

opérer l'autre grand projet de la façade maritime orientale, celui du port de Bagamoyo, situé à quelques dizaines de kilomètres de Dar-es-Salam. Dimensionné dès son origine en 2015 pour être en mesure de traiter 20 millions de conteneurs à l'horizon 2045, ce dossier de 10 milliards de dollars est au point mort depuis 2016,



Si le Kenya hésite à faire entrer les opérateurs privés dans son port principal, il s'est en revanche montré moins réticent concernant le développement du futur port à transbordement qui va voir le jour à Lamu, à proximité de la frontière somalienne. L'entité publique contribue à hauteur de plus de 350 millions de dollars sur ce projet développé avec China Communications Construction Company (CCCC), et censé coûter en définitive 24 milliards de dollars avec la construction

controversé dans le pays, qui promet pourtant de changer la donne en matière de desserte régionale une fois achevé. Pour ce faire, la KPA a déjà annoncé à plusieurs reprises sa volonté de confier les opérations « à un acteur privé, selon un modèle de concession ».

La Tanzanie en quête d'investisseurs étrangers

Dans la foulée de Dar-es-Salam, la Tanzanie a elle déjà prévu de faire appel au secteur privé pour

à la suite du retrait de China Merchants Holding, associé au gouvernement tanzanien pour son développement.

Ce dernier tente depuis 2019 de convaincre son partenaire de mettre la main à la poche, sans succès jusqu'à présent. Un site kényan a même annoncé en 2020 que le projet avait été abandonné. Une rumeur que la présidente tanzanienne Samia Suluhu a définitivement enterrée en septembre 2022, en affirmant que son gouvernement allait démarrer

la construction du port dès que possible, « avant d'être rejoint par les investisseurs étrangers ». À Bagamoyo comme à Lamu, ces derniers ont en effet vite montré leur intérêt, confirmant la viabilité du projet. « Si, pendant longtemps, il y avait peu d'opportunités à saisir pour les investisseurs, la donne a changé ces dernières années », constate Olivier de Noray chez AGL qui, de son côté, a signé en septembre un contrat de gestion sur cinq ans pour décongestionner le port de Zanzibar.

L'émirati DP World tisse sa toile de la Somalie au Mozambique. En plus des Chinois et des Japonais qui, depuis de nombreuses années, suivent avec une attention très soutenue les développements portuaires de la rangée orientale, les Émirats arabes unis semblent avoir mandaté leurs champions nationaux, DP World et Abu Dhabi Ports pour s'implanter tout le long de la côte. Depuis son renvoi des quais de Djibouti en 2018, DP World ne cesse en effet de tisser sa toile, de la Somalie au Mozambique.

S'appuyant sur la volonté affichée par les différentes autorités politiques de ces pays de passer par des PPP pour développer leurs ports, DP World a pu s'installer à Berbera, dans le Somaliland, et à Bosaso, dans le Puntland, ainsi qu'à Maputo, principal port mozambicain.

En plus de s'être positionné à Dar-es-Salam, l'opérateur vient également d'être autorisé à venir à Mombasa pour développer une zone industrielle. Plus au nord, le long de la mer Rouge, après

s'être installé dans les ports érythréen d'Assab, saoudien de Djeddah, et égyptien de Sokhna, à l'embouchure Sud du Canal de Suez, les Émiratis lorgnent avec insistance la concession du terminal à conteneurs de Port-Soudan, qui vient d'ouvrir son appel d'offres. Ils devront certainement compter avec les Turcs, qui ciblent particulièrement la Corne de l'Afrique, à l'instar de l'opérateur Albayrak présent depuis 2014 à Mogadiscio. S'intégrer au cœur d'un écosystème logistique

C'est justement sur cette partie de la côte orientale, située à proximité du détroit de Bab-el-Mandeb, que les perspectives de développement semblent être les plus prometteuses, dopées par le flux de marchandises en provenance d'Asie qui empruntent l'une des toutes premières routes maritimes de la planète. Voilà maintenant plus de dix ans que Djibouti construit son succès sur cet atout géographique pour se classer parmi les tout premiers ports d'Afrique subsaharienne, tout en devenant l'une des très rares interfaces de transbordement de la rangée orientale.

Et, puisque « les armateurs ne vont pas dérouter leurs navires pour aller livrer quelques boîtes à Mombasa », comme le rappelle Aboubaker Omar Hadi, qui s'estime davantage en concurrence avec les ports arabes qu'avec les ports africains, ces derniers n'ont d'autre choix que de se concentrer sur leurs marchés domestiques et leurs hinterlands respectifs. « Pour cela, les ports doivent être intégrés au cœur d'un écosystème logistique

», insiste Olivier de Noray, en mettant en place les transports de surface nécessaires pour irriguer les marchés enclavés.

Or, force est de constater que, sur ce point, « les choses ont peu changé depuis un siècle », exagère Aboubaker Omar Hadi. La ligne Djibouti-Addis-Abeba a bien été modernisée en 2016, mais elle ne dépasse toujours pas la capitale éthiopienne. Le projet Lapsset n'en finit pas d'être repoussé, pendant que Dar-es-Salam attend toujours la ligne ferroviaire, construite pour 2,2 milliards de dollars par les Chinois pour desservir les pays des Grands Lacs, via le port de Mwanza sur le lac Victoria.

« C'est là que les ports de la façade orientale doivent aller chercher leur croissance. Le potentiel de richesse encore inexploité est énorme », estime Olivier de Noray. Beaucoup d'observateurs estiment que l'arrivée de la Zlecaf et les besoins décuplés d'un marché unique en matière d'échanges commerciaux permettront d'accélérer la cadence. Comme a su le faire l'East African Community (EAC) qui, grâce à une série d'accords politiques sur la libre-circulation des biens, a réussi à ramener le temps de transport des marchandises de 18 à 3 jours entre Mombasa et Kampala. Exemple à suivre et à généraliser pour espérer améliorer la desserte au cœur du continent. ■

Olivier CASLIN



EN AFRIQUE, LA COURSE AUX HUBS ARRIVERA-T-ELLE A BON PORT ?

DOSSIERS



Les ports africains font l'objet d'une forte concurrence en tant que portes d'entrée du continent. Ils sont vitaux pour l'économie africaine et, essentiels à la sécurisation des approvisionnements en matières premières des pays développés. Analyse.

Le complexe portuaire Tanger Med au Maroc.

L'appel d'offres actuel pour la gestion du port de Dar es-Salaam en Tanzanie illustre la compétition entre les grands opérateurs maritimes pour les ports africains. De l'Afrique de l'Est à la façade atlantique, en passant par le Golfe de Guinée, quelques acteurs originaires d'Europe, d'Asie et du golfe rivalisent pour la gestion, la construction

ou la modernisation des plates-formes portuaires qui voient passer 80 % des échanges du continent.

Pourquoi un tel intérêt pour un continent qui ne représente que 3 % du commerce mondial et 4 % du trafic de conteneurs ? Parce que l'Afrique reste un enjeu stratégique pour l'approvisionnement en matières premières minérales, hydrocarbures, agricoles et halieutiques. Les ports africains, souvent obsolètes et peu performants, nécessitent d'importants investissements et constituent des objectifs stratégiques pour les grandes puissances. Le golfe de Guinée, la côte tanzanienne et l'Afrique de l'Est sont les régions les plus ciblées en raison de leur potentiel de développement.

Sans oublier le Maroc et l'Égypte, pivots géostratégiques, qui abritent les deux ports les plus puissants du continent : Tanger-Med et Port-Saïd. Les enjeux pour les États africains sont doubles. D'une part, il s'agit de faciliter les exportations et les approvisionnements, non seulement pour les pays côtiers, mais aussi pour les 33 pays de l'hinterland qui n'ont pas d'accès direct à la mer. D'autre part, l'économie bleue et ses revenus représentent un enjeu de développement, car les ports sont un prérequis essentiel à la croissance et à la diversification des économies africaines. Consciente de son potentiel, l'Union Africaine a d'ailleurs publié en 2019 une Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (AIM 2050). Certaines estimations



évaluent le potentiel maritime africain à 400 milliards de dollars d'ici 2030.

Puissances maritimes

C'est pourquoi, depuis les années 2000, les pays africains développent leurs capacités portuaires. Cet effort se poursuit dans la décennie suivante, avec des dizaines de milliards d'euros investis dans les systèmes portuaires, en particulier les terminaux de conteneurs. Les capitaux investis proviennent d'un nombre limité d'acteurs du monde de la logistique portuaire et du transport, parmi lesquels on peut citer CMA CGM (France), MSC (italo-suisse), APM Terminals (Danemark), DP World (Émirats Arabes Unis) ou China Merchant Port (CMP).

Ces dernières années, la dynamique s'est poursuivie avec une augmentation des travaux de modernisation et de construction de ports. L'objectif est de créer de grands « hubs » portuaires à vocation régionale, qui catalysent les échanges non seulement depuis l'extérieur, mais aussi en faisant converger les flux logistiques depuis l'hinterland vers leurs installations.

Cette situation entraîne une augmentation de la concurrence entre les différents ports africains et les groupes qui les gèrent. Par exemple, la construction des ports de Banana en République démocratique du Congo et de Ndayane au Sénégal, opérée par DP World, pourrait concurrencer directement les terminaux de Pointe-Noire ou d'Abidjan. De même, la modernisation du port de Lekki, dont CMA CGM exploite le terminal de conteneurs, menace directement les ports de Lomé (Togo) et de Cotonou (Bénin), gérés par MSC. On peut également citer le succès du hub marocain de Tanger-Med, le plus grand terminal portuaire d'Afrique et de Méditerranée, qui fait pression sur les ports algériens. De facto, la compétition est intense entre les opérateurs, qui représentent parfois explicitement les intérêts géopolitiques de leur pays d'origine.

Chine et Émirats arabes unis : la primauté géopolitique

Dans cette optique, la Chine joue un rôle majeur en incluant l'Afrique à sa stratégie du « collier de perles », visant notamment à garantir ses approvisionnements en matières premières minérales et agricoles. La Chine compte plusieurs opérateurs tels que CMP ou Hutchison Ports. Elle combine ses investissements portuaires avec la construction d'infrastructures de

ports africains depuis les années 2000. Leur principal opérateur, DP World, est aujourd'hui un acteur majeur, bien que le pays encourage de nouveaux entrants sur le continent, comme Abu Dhabi Ports. Ils sont très présents en Afrique de l'Est, leur zone d'influence naturelle, et rivalisent avec la Chine. Leurs activités s'étendent également en Afrique de l'Ouest et centrale (Sénégal,



transport (ferroviaires, routières, etc.) afin de garantir la chaîne d'approvisionnement jusqu'aux ports. Cette stratégie de « la mer vers la terre », pour reprendre l'expression de Xavier Guilhaud, est appliquée systématiquement en Afrique, particulièrement en Angola, en RDC, en Tanzanie, en Zambie, au Zimbabwe, etc. Par exemple, la rénovation du port de Mombasa au Kenya a été accompagnée de la construction d'une ligne de chemin de fer intérieure.

Les Émirats arabes unis, plus récents sur le marché, investissent dans les

Angola, RDC), où ils construisent deux futurs hubs majeurs pour le continent. Comme la Chine, la stratégie des Émirats arabes unis vise à sécuriser leurs approvisionnements en profondeur dans le continent. À cette fin, le pays finance des infrastructures, comme en RDC ou bien au Rwanda, où DP World a fait construire un port sec. Il convient de noter que les Émirats poursuivent de plus des objectifs de développement local afin de s'ouvrir des marchés à long terme.

La France en ordre dispersé
La France connaît un déclin dans le

domaine portuaire et logistique en Afrique. La cession des actifs africains du groupe Bolloré au groupe italo-suisse MSC en 2022 en est un exemple. Étant donné les enjeux, il est étonnant que la perte du premier réseau portuaire d'Afrique, qui compte une quarantaine de ports, dont une quinzaine de concessions de terminaux de conteneurs ainsi que des activités logistiques et ferroviaires, n'ait

en 2022, aux côtés du groupe Arise (Singapour), le nouveau terminal de conteneurs de Nouakchott. Ce terminal se positionne comme la porte d'entrée de la Mauritanie, mais aussi du Mali.

In fine, la France est peu lisible sur le continent. Paris semble avoir du mal à adapter sa stratégie en fonction des réalités africaines et à concentrer ses

bleue, l'exemple de Tanger-Med est édifiant à ce titre. Le royaume chérifien pousse d'ailleurs son avantage avec son nouveau projet de port, Dakhla Atlantique. Certains pays subsahariens se montrent aussi très ambitieux. Le Sénégal a ainsi négocié son accord d'investissement avec DP World à hauteur d'un milliard de dollars. Le but est de faire du port de Ndayane, et les chaînes logistiques associées au projet, le hub de référence d'Afrique de l'Ouest. La compétition sera forte avec les autres candidats à ce statut. Le président Macky Sall a aussi obtenu une participation accrue de l'État, de l'ordre de 30 % des parts, à la gouvernance future du port : un enjeu en terme de revenu et de montée en compétence publique.

En fin de compte, la course aux investissements des pays développés est une bonne nouvelle pour l'Afrique, car ces capitaux contribuent au développement des infrastructures du continent. Cependant, ces infrastructures ne seront qu'une courroie de transmission des ressources du continent sans une politique d'industrialisation volontariste. L'Afrique, peu productive, affiche un déficit commercial : elle vend donc ses matières premières à perte. Les réseaux logistiques ferroviaires qui relient l'hinterland aux pays côtiers montrent bien l'économie de comptoir qui caractérise le continent. De facto, les échanges intra-africains sont presque atones. C'est pourquoi les revenus liés à l'économie bleue et à l'exportation de matières premières doivent contribuer à financer l'industrialisation du continent et la stimulation de ses échanges.

Des pays montrent la voie. Ainsi, la Côte d'Ivoire se montre active dans l'industrialisation de sa filière cacao, ou encore le Bénin, gros producteur de Coton, qui développe son industrie textile. En Afrique de l'Est, on peut également citer l'Éthiopie ou le Kenya dont la politique industrielle est vigoureuse. ■

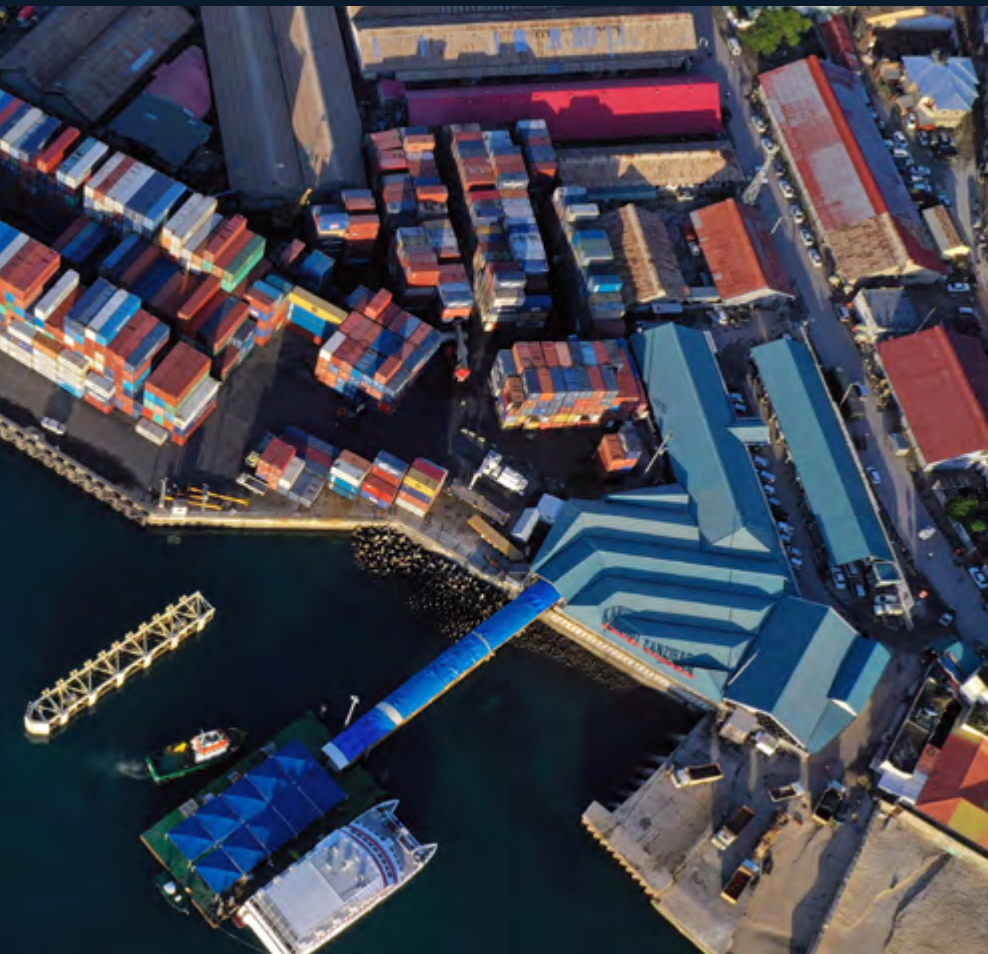
Pierre d'HERBES

pas suscité de réaction de la part de l'État français. Même s'il est vrai que le faible soutien de l'État à ses groupes multinationaux est une problématique majeure aujourd'hui. Cette vente a aussi laissé isoler le danois APM Terminal, partenaire historique du groupe Bolloré dans ses concessions portuaires.

Paris conserve néanmoins des atouts. Le géant mondial du transport maritime, CMA-CGM, reste un acteur prépondérant. Il est très actif au Nigéria ainsi qu'au Cameroun, où il contrôle le port en eau profonde de Kribbi. On peut également citer le groupe Meridiam qui a inauguré

moyens en conséquence. Cela se traduit par un recul de sa présence dans les domaines maritimes, miniers et des infrastructures : en 20 ans, son poids économique a été divisé par deux sur le continent. La définition d'une nouvelle « grande stratégie » et la remobilisation de l'État aux côtés de ses acteurs apparaissent inévitables au risque de devenir une actrice secondaire sur le continent à moyen et long terme.

Opportunités et défis pour l'Afrique L'Égypte et surtout le Maroc se montrent très actifs dans le développement des échanges maritimes et de l'économie





AFRIQUE CENTRALE : LA CONCURRENCE PORTUAIRE FAIT RAGE

La réorganisation des lignes d'Afrique de l'Ouest redéfinit les nouveaux hubs portuaires. Les nouveaux services en Afrique de l'Ouest et du Centre par MSC et CMA CGM renforcent les positions de Pointe Noire et d'Abidjan. En reprenant Bolloré Africa Logistics, MSC a démontré son intention de devenir un acteur majeur en Afrique de l'Ouest et du Centre. Pour continuer dans cette veine, l'armateur redéploie ses services maritimes dans la sous-région.

Pointe Noire : une étape essentielle pour le port congolais

Ainsi, dans un post sur LinkedIn, Armand Hounto, consultant chez International Trade Partners, rappelle que MSC « compte s'appuyer sur le Port Autonome de Pointe Noire (PAPN) ». Ce choix représente une étape essentielle pour le Port d'Afrique du Centre. Après avoir entrepris des travaux d'envergure pour se moderniser, le Port du Congo a réussi à franchir la barre symbolique du million de conteneurs en 2021, continue Armand Hounto.

Pointe Noire s'impose face à Kribi

Alors, conclut le consultant, « le PAPN s'impose ainsi face au Port Autonome de Kribi dont la croissance est remarquable au regard de sa date d'entrée en exploitation. La nécessité pour le Congo de développer sa chaîne logistique globale est largement partagée par les experts. C'est la condition pour que le PAPN conserve sa réputation de Porte Océane d'Afrique centrale et continue de s'imposer comme plateforme de transbordement à destination de la RDC, du Gabon, du Cameroun, de la Namibie, de l'Angola et de la Guinée Équatoriale.

Réorganisation des services chez CMA CGM

Parmi les concurrents de MSC se retrouve le groupe CMA CGM. Dans le même ordre d'idée, la réorganisation des services maritimes en Afrique de l'Ouest a été décidée en février. L'armement marseillais a développé plusieurs services sur la région depuis les escales dans le détroit de Gibraltar. Le groupe CMA CGM a décidé de mettre un terme à son service Euraf3 destiné à couvrir les ports de Freetown, Monrovia et San Pedro.

Du feeding depuis Abidjan

La réorganisation du service se fera avec l'ajout d'une escale à Freetown par le service Medwax en plus de Dakar, Conakry et Abidjan. Quant à la desserte de Monrovia et San Pedro, elle se fera au travers d'un service de feeding depuis le Port Autonome d'Abidjan. De plus, le groupe CMA CGM a ajouté un service de feeding entre Dakar et Banjul (Gambie) pour desservir la Gambie.

© OCS



SOURCE: INTERNET





L'OCÉAN ATLANTIQUE NORD N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI CHAUD



Des scientifiques américains ont relevé la température la plus élevée jamais atteinte à la surface de l'océan Atlantique nord.

Le record pourrait être à nouveau battu au cours du mois d'août, alors que les eaux devraient continuer à se réchauffer.

Record battu. Les eaux de l'océan Atlantique nord n'ont jamais été aussi chaudes, indiquent des données préliminaires recueillies par l'Agence Américaine d'Observation Océanique et Atmosphérique (NOAA), dont les premiers relevés datent du début des années 1980.

“Selon notre analyse, le record de température moyenne de l'eau de surface dans l'Atlantique Nord est de 24,9°C, et a été observé le 26 juillet 2023”, a déclaré Xungang Yin, Scientifique aux Centres Nationaux pour l'Information Environnementale (NCEI) de NOAA. Le précédent record avait été enregistré début septembre 2022, avec une température de 24,89°C, soit très légèrement inférieure à celle de 2023, a déclaré Xungang Yin.





PORTS AFRICAINS : COMMENT ABSORBER LE BOOM DU TRAFIC ?

Le secteur portuaire en Afrique est en pleine mutation, avec une très forte augmentation du trafic ces dernières années, des transformations majeures, l'émergence de champions et une course à la technologie. À cela s'ajoutent des crises comme la COVID 19, la guerre en Ukraine ou plus récemment le blocage de la Mer Rouge lié aux attaques des rebelles Houthis.

Comment les ports peuvent-ils évoluer pour assurer un service satisfait pour leurs clients et partenaires ? Comment ne pas rater le train de la technologie ? Comment industrialiser leurs activités et permettre le transport des marchandises vers les pays de l'hinterland ? Comment prendre en compte les problématiques sociales pour les dockers notamment ? Autant de questions auxquelles les différentes administrations portuaires africaines font face.

COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



LISTE DES SOCIETES ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ÉTAT

PORT AUTONOME DE LOMÉ
OTR / COMMISSARIAT DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)
DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES (DAM)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO
SAZOF
SEGUCE TOGO (GUICHET UNIQUE)
DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES
PIA (PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADÉTIKOPE)

MANUTENTIONNAIRES

TOGO TERMINAL
LOME MULTIPURPOSE TERMINAL
TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOMÉ (TCL)
LOME CONTAINER TERMINAL (LCT)

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

NAVI TOGO
SAGA TOGO
STCM
MAERSK LOGISTICS AND SERVICES TOGO (Ex DAMCO)
INTER SEAS TOGO
COTOTRAC
LOGISTRANS
UNIPORT TOGO
UNION PROFESSIONNELLE DES AGREES EN DOUANES
(UPRAD)
ASSOCIATION DES COMMISSIONNAIRES AGREES EN
DOUANES (ACAD)
OTOCI

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS (CBC)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU
BURKINA FASO (CCI BF)
SONABHY
CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DE TRANSPORT
PUBLICS (CNUT)
NITRA
ENTREPOTS MALIENS DU TOGO (EMATO)

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)
EXPO AUTO
SOCIETE TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOME (STSL)
INROS LACKNER SE
ANTASER TOGO
BOLUDA LOME
ZENER (ANCIEN SODIGAZ)
SOCIETE TOGOLAISE D'ENTREPOSAGE (STE)
SOCIETE TOGOLAISE DE CONTROLE AUTOMOBILE (STCA)
COTRACO-BLUE TURTLE
SYNDICAT DES IMPORTATEURS DE VEHICULES D'OCCASION DU TOGO
(SIVOT)
ERES – TOGO

Président
Contre - Amiral Fogan Kodjo ADEGNON
Secrétaire Général
Monsieur Abdoul-Razak DERMAN

Siège de l'association
Zone Portuaire BP : 1225 Lomé 01 Togo
Tél : +228 22 27 47 42
Fax : +228 22 27 08 18

UN PORT INTELLIGENT

De l'anglais smart port, un port intelligent est une installation portuaire utilisant les technologies de l'information et de communication (TIC) pour augmenter l'efficacité et garantir la sécurité des opérations de transbordement. Si l'utilisation des technologies de pointe est déjà une réalité dans les fonctionnements portuaires, le but est de la généraliser. Le port de Guangzhou a ainsi conclu un partenariat avec Huawei mettant en œuvre la 5G afin d'automatiser entièrement l'un de ses terminaux (Descamps, 2021).

LA HAUTE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

C'est la condition indispensable pour parler d'un port intelligent, n'est pas toujours une réalité en dépit des objectifs affichés. Le port de Nansha prévoit de construire le plus grand entrepôt de stockage frigorifique de la région (ibid.), pour une consommation énergétique qu'on peut supposer élevée. D'autres ports annoncent leur ambition d'améliorer leurs performances environnementales, se voulant alors un port vert ou green port. On retrouve par exemple cette préoccupation dans le projet porté par le port euroméditerranéen de Marseille Fos, en partenariat avec la chambre de commerce et d'industrie et l'université d'Aix Marseille, baptisé dans un authentique français « Le French smart port in Med ».

DARSE

Désignation d'un plan d'eau rectangulaire entouré de quais pour l'accostage des navires dans le port. Bassin équipé de quais pour l'accueil des navires. Bassin d'un port entouré de quais et d'aires de stockage et permettant d'abriter des navires contre les intempéries lorsque celle-ci est couverte.

ÉCLUSE

Construction qui consiste en un ou plusieurs bassins d'eau équipés chacun de deux vannes situées sur les côtés opposés et utilisées en navigation pour contrôler la hauteur du niveau en amont et en aval de l'ouvrage d'art pour permettre la navigation des bateaux. Cet ouvrage permet de faire franchir à un bateau la dénivellation qui sépare deux biefs. Écluse avec la porte intermédiaire, installée dans le sas mais pas au milieu permet de disposer de trois longueurs de sas (chacune des deux parties avec la porte fermée, plus le sas entier avec la porte intermédiaire ouverte), afin de s'adapter à différents gabarits de bateaux et de limiter la consommation d'eau. Écluses jumelles, écluses interconnectées de sorte que le sas de l'une serve de bassin d'épargne pour l'autre.

QU'EST-CE QU'UNE INSTALLATION PORTUAIRE ?

On appelle installation portuaire, toutes installations et équipements terrestres ou marins nécessaires au fonctionnement du port. Il s'agit généralement de terminaux aménagés et équipés destinés à assurer une fonction précise dans le port. Une telle installation peut être située dans une ou plusieurs zones d'activité.

DIRECTION GENERALE

01 BP : 1225 Lomé 01 Togo
Tél : +228 22 23 77 00 / 22 23 77 77
22 23 78 00 / 22 27 47 42
Fax : +228 22 27 26 27 / 22 27 02 48
Numéros verts : 80 00 18 18 / 80 00 00 18
togoport@togoport.tg
www.togoport.tg

CENTRE D'APPEL DU PORT DE LOME

Tél: 8818

DIRECTION COMMERCIALE

Tél. +228 22 27 02 96
Fax. +228 22 27 02 96 / 22 27 26 27

TERMINAL DU SAHEL

Tél. +228 22 50 20 84 / 22 25 20 76
Fax. +228 22 27 26 27

CAPITAINEURIE DU PORT

Tél. +228 22 27 04 57 - Fax. +228 22 27 41 69

**BUREAUX DE REPRESENTATION
BURKINA FASO**

Tél : +226 25 35 61 00
+226 70 29 01 10
+228 90 12 96 99

NIGER

BP 1038 Niamey Niger
Tél : +227 20 74 03 26 / 21 79 48 73
Mob : +227 96 96 48 73
Fax : +227 20 74 03 27

MALI

Tél: +228 22 27 47 42
+228 22 23 77 00
+228 22 23 78 00
Fax: +228 22 27 26 27
+228 22 27 02 48

**COMMUNAUTE PORTUAIRE :
ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT
DE LOME (A2PL)**

Tél : +228 22 27 47 42

MANUTENTIONNAIRES**TOGO TERMINAL**

Tél : +228 22 23 73 50
Fax : +228 22 27 86 52 / 22 27 01 34

LOME CONTAINER TERMINAL

Tél : +228 22 53 70 25 / 22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME

Tél : + 228 22 71 04 66
Email : TG003-info.tcl@aglgrou.com

LOME MULTIPURPOSE TERMINAL

Tél : +228 22 23 73 86
Fax : +228 22 23 73 77

BOLUDA

Tél : +228 22 71 75 36

NECOTRANS

Tél : +228 22 27 93 84 / 22 27 93 59

OTOCI

Tél : +228 22 71 75 76 / 22 71 41 24
Fax : +228 22 71 75 97

UNIPORT

Tél : +228 22 20 23 27
Fax : +228 22 22 30 46

EXPO AUTO

Tél : +228 22 27 04 75
Fax : +228 22 27 04 76

**GUICHET UNIQUE POUR LE COMMERCE
EXTERIEUR**

Société d'Exploitation du Guichet Unique
Pour le Commerce Extérieur (SEGUCÉ)
Tél : +228 22 23 90 00 / 22 20 69 20
support@segucetogo.tg
www.segucetogo.tg

**MINISTRE DE L'ECONOMIE MARITIME, DE
LA PECHE ET DE LA PROTECTION COTIERE**

Tél : 91 61 80 08
E-mail : secretariat.ministre@maritime.gouv.tg

HAUT CONSEIL POUR LA MER (HCM)

Tél : +228 22 27 88 27 / 22 23 41 35

**CONSEIL BURKINABE
DES CHARGEURS (CBC)**

Tél. +228 22 27 62 70
Fax : +228 22 27 02 79

**CHAMBRE DE COMMERCE ET
D'INDUSTRIE DU BURKINA FASO (CCI-BF)**

Tél. +228 22 27 32 06
Fax +228 22 27 01 57

**CONSEIL NIGERIE DES UTILISATEURS
DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)**

Tél. +228 22 27 32 06
Fax +228 22 27 01 57

LA NIGERIENNE DE TRANSIT (NITRA)

Tél. +228 22 27 05 69
Fax: +228 22 27 67 51

ENTREPOTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

Tél. +228 22 27 48 40 / 22 23 77 00 Poste 45 41
Fax : +228 22 27 48 40

AUTRES PARTENAIRES**OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES (OTR)**

Tél : +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax : +228 22 27 31 60

CABINET INROS LACKNER AG

Bureau de Lomé
Tél : +228 22 27 06 92
+228 22 23 77 00 Poste 45 11

**COTECNA (SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION
DU SCANNER)**

Tél. +228 22 27 46 26
Fax. +228 22 71 31 89

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU TOGO (CCIT)**

Tél. +228 22 21 70 65
Fax. +228 22 21 47 30

BUREAU DES DOUANES DU PORT DE LOME

Tél. +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax. +228 22 27 02 48

GENDARMERIE DU PORT

Tél. +228 22 23 77 00 Poste 42 16 / 42 17
+228 22 27 31 60

BRIGADE MARITIME

Tél : +228 22 23 77 00 Poste 42 05 ou 42 04
+228 22 71 29 07

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

Tél. +228 22 27 31 89

**UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)**

Tél : +228 22 23 77 43 / 22 27 47 42 Poste 45 43

**PLATEFORME INDUSTRIELLE
D'ADETIKOPE (PIA)**

Tél : +228 22 5301 70
E-mail : pia@arisenet.com

AFRICA CONSULTING LEADERS (ACL)

Tél : +228 22 71 91 41
E-mail : africolead@yahoo.com

**FAITIERE PATRONALE TOGOLAISE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS**

Tél : +228 02 31 30 / 90 04 30 19

**CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS
DU TOGO (CNCT)**

Tél : 22 23 71 00

**DIRECTIONS DES AFFAIRES
MARITIMES (DAM)**

Tél : 70 43 52 24 / 22 57 66 24

**AGENCE DE PROMOTION DES INVESTIS-
SEMENTS ET DE LA ZONE FRANCHE-TOGO
(API-ZF)**

Tél : 22 53 53 53

AFRICA GLOBAL LOGISTICS (AGL)

Tél : 22 27 07 20

SAGA TOGO

Tél : 22 27 58 78

STCM

Tél : 22 27 84 76

MAERSK TOGO

Tél : 22 23 12 31

**MEDITERRANEAN SHIPPING
COMPANY (MSC)**

Tél : 22 35 06 56

CMA CGM TOGO

Tél : 22 23 92 77
Booking : 22 23 92 71
Service dispute
(litige sur facture) : 22 23 92 72

R-LOGISTIC TOGO

Tél : 22 27 93 84

GRIMALDI TOGO

Tél : 22 27 32 31

NAVITRANS AFRICA TOGO

Tél : 22 27 56 12 / 14

**TOGOLAIS D'AFFRETEMENT
ET D'AGENCE DE LOME (TAAL)**

Tél : 22 22 02 43

INTER SEAS TOGO

Tél : 22 27 85 81 / 82

COTOTRAC

Tél : 22 71 48 86

LOGISTRANS

Tél : 22 27 60 06

GROUPE GATO

Tél : 90 04 11 10
Tél : 22 27 94 57
Tél : 22 71 94 77

**ASSOCIATION DES GRANDES
ENTREPRISES DU TOGO (AGET)**

Tél : 22 21 95 85

**SOCIETE TOGOLAISE
DE STOCKAGE DE LOME (STSL)**

Tél : 22 23 72 00

TOGO INVEST

Tél : 22 23 12 80

**SOCIETE GENERALE
DES MOULINS DU TOGO (SGMT)**

Tél : 22 27 73 46

NIOTO

Tél : 22 27 23 79 / 22 27 26 84

CIMTOGO

Tél : 22 27 08 59

CIMCO

Tél : 98 48 03 03



SUDOKU PILOTINE N°35

	6		3	9			8	
		7		2				
	3		6	8	5		7	2
7				6			3	
3	1						4	6
	9			4				7
6	4		9	3	2		1	
				5		9		
	5			1	8		6	

1sudoku.com

n° 120018 - Niveau Facile

	6					7		
					9			4
4	7	9		6	5	8	3	
2	8		6			3	9	
	9		3		7		5	
	1	7			2		4	8
	2	8	5	1		4	7	6
1			2					
		3					2	

1sudoku.com

n° 11643 - Niveau Facile

1			6	4			2	
6				2		4		5
	4		5					3
	5	7	1				3	
2			7		5			9
	3				6	5	8	
7					9		6	
3		4		7				2
	1			6	2			4

1sudoku.com

n° 112396 - Niveau Facile

2			4		8		1	
		7	2			4	9	5
	1			7	6			2
1		2					3	
	7						6	
	4					8		9
8			1	3			7	
5	3	6			7	1		
	9		6		4			3

1sudoku.com

n° 114166 - Niveau Facile

Jouez sur votre mobile ces grilles de sudoku et retrouvez leur solutions en flashant les codes ci-dessous :



QUI EST TOTO ? ? ?

exclusive =

TOTO DEMANDE À SA MAMAN :

- Est-ce que l'on a le droit de crier sur les gens ?
- Non Toto, ce n'est pas bien !
- Tant mieux parce que j'ai cassé le vase de grand-mère !

TOTO AVEC LA BOULANGÈRE

Toto rentre dans une boulangerie. La boulangère lui dit :

- Si tu prends trois croissants, le quatrième est gratuit.

Toto lui répond alors :

- Donnez-moi juste le quatrième.

TOTO RENTRE DE L'ÉCOLE ET DIT À SON PÈRE LE CŒUR REMPLI DE JOIE ET DE FIERTÉ

- J'ai eu un 20 !
Son père, ému aux larmes s'empresse de lui demander en quelle matière il a pu si bien exceller.
Ce à quoi son fils lui répond :
- 3 en Histoire, 8 en Français, 9 en Maths.

TOTO DIT À SON PÈRE :

- Papa, je suis prêt à parier que tu n'es pas capable d'écrire les yeux fermés !
- Bien sûr que si, je suis capable de le faire !
- Alors, ferme les yeux et signe-moi mon carnet de notes, pour voir.

LE PÈRE DE TOTO LUI DEMANDE :

- Alors Toto, tu me le montres ce carnet de note ?
- Je veux bien, mais c'est un oignon je te préviens.
- Qu'est-ce que tu me racontes Toto ?
- Ben oui, quand tu l'ouvres, tu pleures !

TOTO RENTRE DE L'ÉCOLE ET DIT À SON PÈRE :

- Papa, je suis le premier de la classe...
- Bravo, mon garçon !
- Attends, je n'ai pas fini ma phrase. Donc je suis le premier de la classe en partant de la fin !

LA MÈRE DE TOTO LUI DEMANDE :

- Toto ! Le perroquet a disparu ! Tu n'as rien remarqué pendant mon absence ?
- Non, à part le chat qui s'est mis à parler.

TOTO RENTRE DE L'ÉCOLE ET DIT À SA MAMAN :

- Il faut que j'aille chez le médecin !
- Pourquoi ? Tu es malade ?
- Oui, la maîtresse m'a dit qu'il faut que je soigne mon langage !





HOTEL AHODIKPÈ

TOUT POUR
VOTRE CONFORT

EVERYTHING FOR
YOUR COMFORT



09 , boulevard du 13
janvier, face immeuble
SUNU Assurances.
Quartier Kodjoviakopé

BP. 13380 Lomé TOGO
Tél.: (228) 99 36 47 00
(228) 70 37 81 80
www.hotelahoefa.com





Un Centre d'Appel (CA) est créé au sein du port au profit de la chaîne logistique import-export en vue d'améliorer la compétitivité des services de transport et de la logistique au Togo.

NUMÉRO
DU CENTRE
D'APPEL DU PAL **88 18**

NUMÉROS
VERTS DU PAL **80 00 18 18**
80 00 00 18