

Espaces maritimes et conflictualité portuaire en Afrique Centrale

Pr Ongolo Zogo Valérie

*Directeur des Etudes, de la Planification, de la Programmation et de
la Coopération*

Ministère des Transports - Cameroun

Les grandes lignes de la présentation (3 points)

- La conflictualité portuaire en Afrique Centrale
- La nouvelle donne de la sécurisation des espaces maritimes
- Prospective: sécurisation des espaces maritimes et nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique Centrale

La conflictualité portuaire en Afrique Centrale

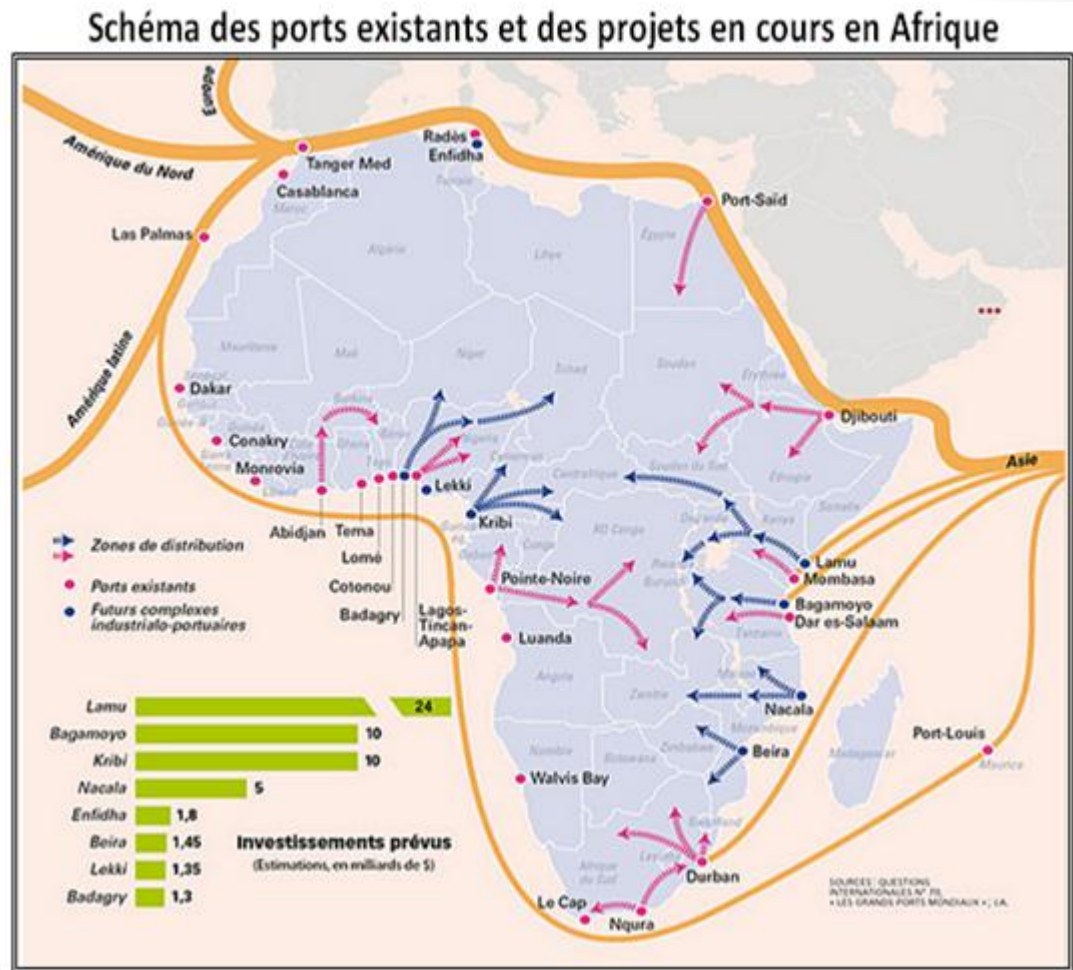
Estimation des distances entre les ports d'Afrique Centrale à partir de Douala

- *Il s'agit d'abord d'une réalité géographique*

Du Port de Douala a...	Distance (Nm)	Temps estimé (jours)
Le Port de Luanda (Angola)	2.481	2,3
Le Port de Lobito (Angola)	1.240	5,2
Le Port de Libreville (Gabon)	301	1,3
Le Port de Pointe Noire (Congo)	757	3,2
Le <u>Port de Lagos</u> (Nigéria)	498	1,1

La conflictualité portuaire en Afrique Centrale

- *C'est également une tendance lourde*



La conflictualité portuaire en Afrique Centrale

- ***Les armateurs comme déterminent la concurrence avec comme critères:***
 - La facilité qu'offre le port à évacuer les marchandises vers l'arrière-pays ou hinterland ;
 - Le coût et les délais des services portuaires et douaniers ;
 - ***La sûreté et la sécurité du port ;***
 - ***L'utilisation des nouvelles technologies : services de communication port-terre/terre-terre/navires-navires aux utilisateurs***

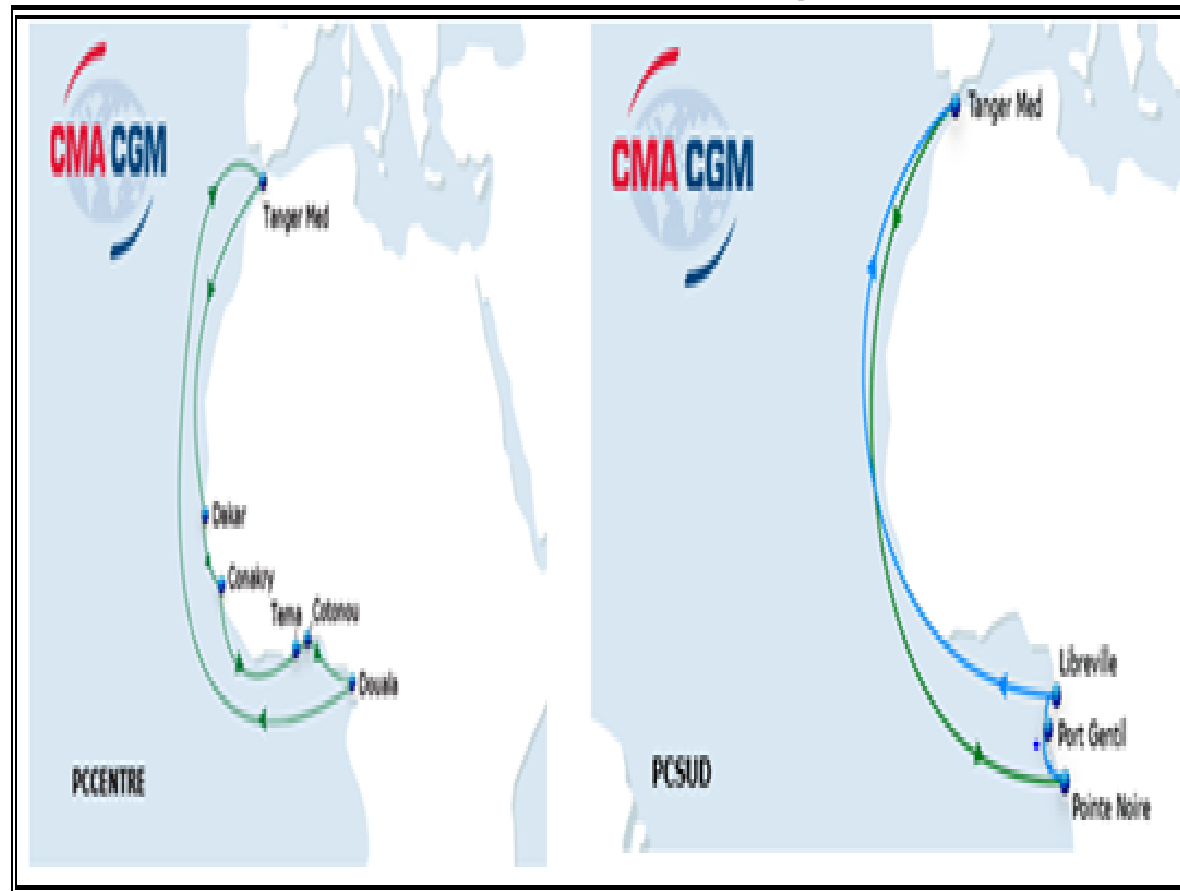
La conflictualité portuaire en Afrique Centrale

- ***Collusion entre les armateurs et les gestionnaires des terminaux spécialisés (terminal à conteneurs) pour le choix des ports d'éclatement***
 - La facilité qu'offre le port à évacuer les marchandises vers l'arrière-pays ou hinterland ;
 - Le coût et les délais des services portuaires et douaniers ;
 - ***La sûreté et la sécurité du port ;***
 - ***L'utilisation des nouvelles technologies : services de communication port-terre/terre-terre/navires-navires aux utilisateurs***

La conflictualité portuaire en Afrique Centrale

- *Collusion entre les armateurs et les gestionnaires des terminaux spécialisés (terminal à conteneurs surtout) pour le choix des ports d'éclatement après le départ de Tanger Med*

Les services de CMA CGM en Afrique Centrale



La conflictualité portuaire en Afrique Centrale: la nouvelle donne

- *Le Kribi vs Pointe-Noire comme prochain nœud de conflits*
- *+Sao Tomé qui fera difficilement face à la concurrence*

La concurrence entre les ports de Pointe Noire et Kribi

Entre Pointe-Noire (République du Congo) et Kribi (Cameroun), il pourrait y avoir

match. Contrairement aux apparences...

DANS CE DOSSIER

L'Afrique centrale à l'heure des choix

- › Le mauvais élève de l'intégration régionale
- › Reportage : pendant ce temps, à la Beac
- › L'Afrique centrale à l'heure des choix

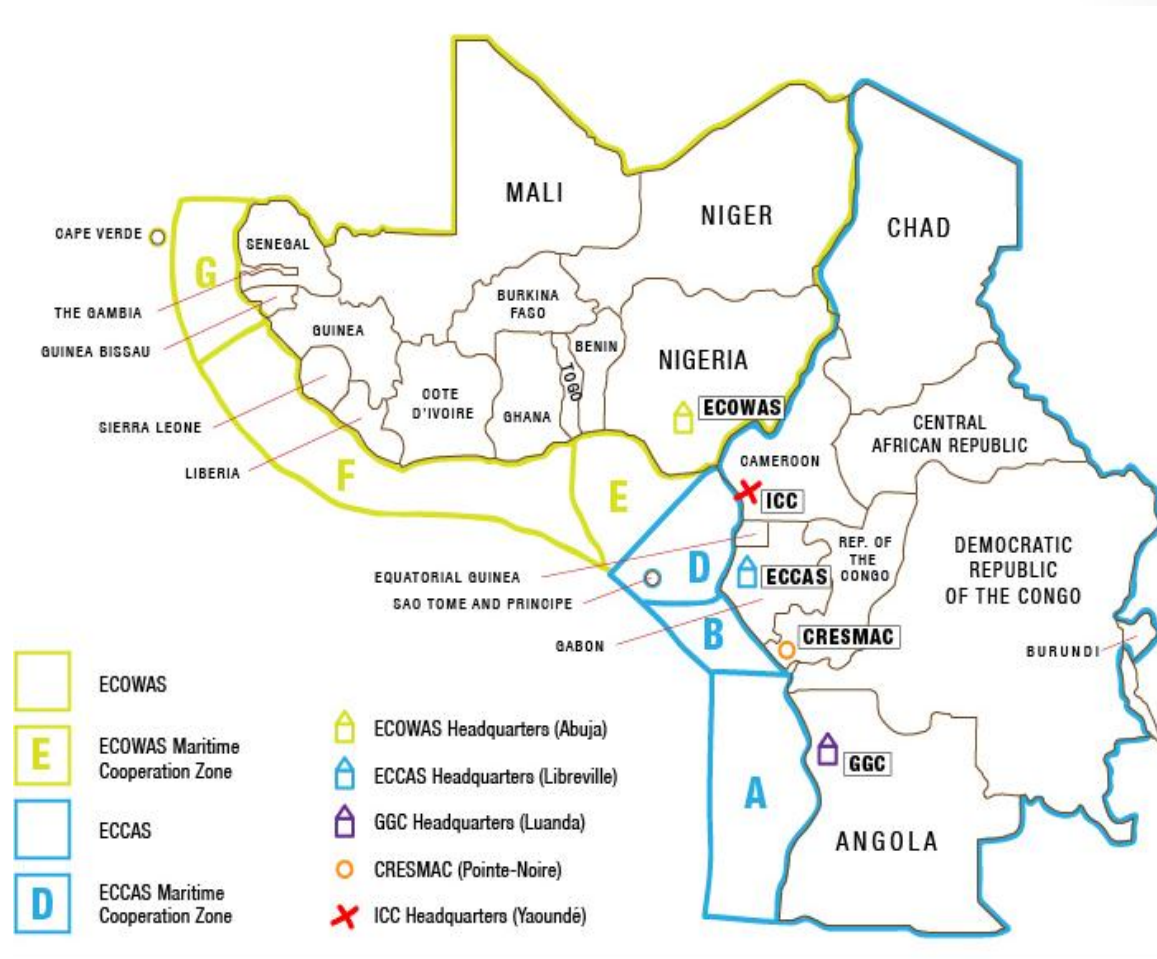
[Voir le sommaire complet](#)

Jusqu'à aujourd'hui, le principal port camerounais (Douala) est obligé de concéder une partie de son trafic à son rival congolais. Empêchés par l'étroitesse du chenal du port et son faible tirant d'eau, les navires de plus de 15 000 tonnes sont transbordés à Pointe-Noire. Les cargaisons sont ensuite chargées sur des bateaux plus petits, capables d'emprunter le passage ensablé menant aux quais de la capitale économique camerounaise. Grâce à ses atouts, Pointe-Noire a signé, en 2008, un important contrat de concession avec Bolloré Africa Logistics (570 millions d'euros). Le Congo envisage même d'en faire un hub de transbordement ouvert à tout le golfe de Guinée.

Mais le Cameroun ne veut pas être en reste. Depuis 2008, il a donc lancé un projet de port en eau profonde, à Kribi (où le tirant d'eau est élevé), pour un coût estimé à 457 millions d'euros. À terme, ses quatre terminaux devraient pouvoir rivaliser avec ceux de Pointe-Noire.

La nouvelle donne de la sécurisation des espaces maritimes

- *Trois zones de coopération maritime avec le problème de discontinuité des actions entre les zones*



La nouvelle donne de la sécurisation des espaces maritimes: recrudescence des actes de piraterie maritime dans le Golfe de Guinée



La nouvelle donne de la sécurisation des espaces maritimes: recrudescence des actes de piraterie maritime vs contrôle non systématiques

Contrôles des Etats du port effectués en 2014

TABLE 1: Inspection Data by Authority							
TABLEAU 1- Données d'Inspection par Autorités							
Authority	No. of Inspections	No. of Detailed Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Benin	218		1	1	0.46		
Republic of Congo	300						
Congo DRC	594						
Cote d'Ivoire	118	2	7	18	5.93	2	1.7
Gabon	301		9	24	3		
Gambia	15						
Ghana	128		6	11	4.69		
Equatorial Guinea	9						
Guinea	75						
Liberia	135						
Nigeria	647	10	94	305	14.53	10	1.6
Senegal	168		10	23	5.95		
South Africa	184	2	52	227	28.26	2	1.09
Togo	24						
TOTAL	2916	14	179	609	6.1	14	0.48

La nouvelle donne de la sécurisation des espaces maritimes

- ***Les zones maritimes et actions de sécurisation sont déconnectées des mécanismes de coopération portuaire***
 - Commission du Golfe de Guinée: stratégie sous régionale de lutte contre la piraterie maritime
 - OMAOC : réseau sous régional intégré de gardes côtes adopté en 2003 et non encore opérationnel
 - CRESMA: Centre de Coordination pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale
 - MoU d'Abuja non souscrit par tous les pays
 - Code ISPS au niveau de chaque port
 - Rien au niveau de l'association des ports (GPAOC)

Prospective: sécurisation des espaces maritimes et nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique Centrale

• ***La hiérarchie actuelle***

- **le Port de Pointe-Noire** : plus important port en eau profonde de la sous-région et peut accueillir des navires de 230 mètres de long et 10,45 mètres de tirant d'eau avec un terminal pétrolier au large
- **le port de Douala**, port d'estuaire d'une capacité de 7 millions de tonnes par an, 20 postes sur 10 km de quai.
- **le Port de Libreville-Owendo**, port d'estuaire
- **le Port de Port-Gentil**, un port en eau profonde de capacité moins importante que celui d'Owendo
- **le Port de Malabo**
- **le Port de Bata** à vocation générale et utilisé pour le cabotage régionale avec Douala

Prospective: sécurisation des espaces maritimes et nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique Centrale

- ***Capacités de surveillance maritime et de sécurisation de leurs zones de mouillage: les avantages de Pointe-Noire***
 - Le Centre de Coordination Régionale pour le Sécurité Maritime en Afrique Centrale (CRESMAC) est basé à Pointe Noire
 - L'installation des équipements de surveillance (Vessel Traffic ou Monitoring Systems), radars côtiers, et Systèmes Automatiques d'Identification (AIS) y sont en cours
 - Le Congo est partie du MoU d'Abuja

Prospective: sécurisation des espaces maritimes et nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique Centrale

- ***L'importance de renforcer les mécanismes de coopération sur:***
 - L'harmonisation des procédures de contrôle par l'Etat du Port
 - Le développement d'un Système d'échange d'information (AMIS)
 - L'installation des équipements de surveillance (Vessel Traffic ou Monitoring Systems)
 - La mise en place des radars côtiers et Systèmes Automatiques d'Identification (AIS)
 - Les accords d'échanges d'informations d'intérêt maritime

Prospective: sécurisation des espaces maritimes et nouvelle hiérarchie portuaire en Afrique Centrale

- ***Le rôle du port d'éclatement dans la définition des mécanismes de coopération portuaire pour la réduction des conflits***
 - L'accompagnement de Tanger–Med devenu le principal port d'éclatement à définir....

Merci