



Les infrastructures portuaires en Amérique Centrale (CA-4)¹



Puerto Cortés au Honduras

© DG Trésor

Juillet 2018

Sommaire

Principaux ports de la région / 2016-2018.....	2
Panorama du secteur portuaire : la modernisation inévitable des ports d'Amérique Centrale	3
Description des principaux ports de la région : la recherche pour chacun du meilleur positionnement possible, fonction de ses propres atouts	7
• Guatemala	7
• Honduras	9
• El Salvador	11
• Nicaragua	12
• Belize.....	14
Conclusion :des opportunités pour les opérateurs portuaires français ?	14
Annexes	15

Pour se faire une place dans le commerce régional vers le monde, les ports d'Amérique Centrale investissent dans l'amélioration et la modernisation de leurs infrastructures. Ils cherchent pour certains (Puerto Cortés, en particulier) à se positionner par rapport aux grands ports du Panama, situés aux extrémités du canal, même si les stratégies et enjeux de chacun ne sont pas les mêmes. En plus des acteurs publics, les agences portuaires nationales et les entreprises privées favorisent les concessions en PPP pour le renforcement de la compétitivité de leurs activités portuaires. Le port de Cortés au Honduras est le plus grand port de la région en termes d'infrastructures et de trafic, suivi de celui de Santo Tomás de Castilla au Guatemala. Sur la côte Caraïbes, Ils jouent un rôle important pour les exportations régionales, notamment vers les Etats-Unis et l'Europe. Sur la côte Pacifique, plusieurs ports (Amapala au Honduras, Acajutla et la Unión au Salvador, Corinto au Nicaragua, Puerto Quetzal au Guatemala, etc..) ambitionnent de capter davantage de trafic de marchandises en provenance d'Asie. Le secteur portuaire en Amérique Centrale (CA-4) est donc en pleine phase de restructuration.

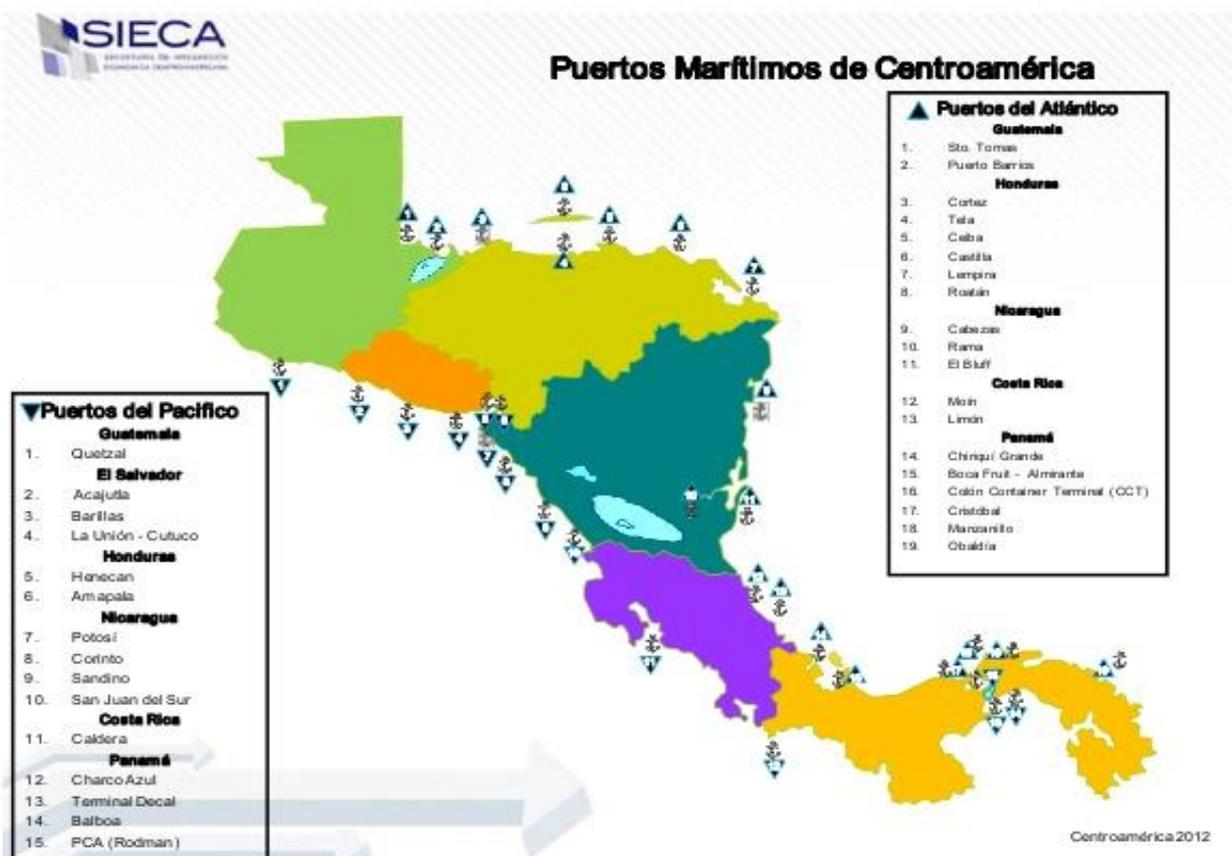
¹ Guatemala, Salvador, Honduras et Nicaragua. Les infrastructures portuaires du Panama (et du Costa Rica) sont toutefois mentionnées dans certains commentaires ou graphiques comparatifs, au vu des rôles majeurs qu'elles jouent aussi dans la région.


Principaux ports de la région / 2016-2018

Pays	Port	Côte	Canal d'accès	Gouvernance	Projets
GUATEMALA	Santo Tomas de Castilla	<i>Caraïbe</i>	10700 x 90 x 11	EMPORNAC	APO décembre 2017-février 2018 pour modernisation du port (2029 - 15 MUSD) Corée du Sud intéressée
	Puerto Barrios	<i>Caraïbe</i>	10700 x 90 x 11	EMPORNAC + Chiquita Guatemala	Plan Maestro: 1 million d'EVP/an d'ici 2025, 50 MUSD en 2019
	Puerto Quetzal	<i>Pacifique</i>	L x 210 x 16	Empresa Portuaria Quetzal (EPQ)	14 MUSD d'ici 2018: AO en juillet 2017 (achat et maintenance de grues) ; Procédure judiciaire en cours TCQ/APM Terminals
HONDURAS	Puerto Cortés	<i>Caraïbe</i>	1100 x 800 x 10,5	Operadora Portuaria Centroamericana (OPC) + Puertos Maritimos de Honduras (PMH) + ICTSI (Philippines) + Multisur (Mexique)	OPC : 624 MUSD sur 14 ans (2018: 145 MUSD) + gouvernement: construction de couloirs terrestres
	Puerto Castilla	<i>Caraïbe</i>	225 x 38 x 11	Empresa Nacional Portuaria (ENP)	Processus de concession de 30 ans pour 425 MUSD d'investissements lancé par ENP
	Puerto San Lorenzo	<i>Pacifique</i>	160 x 15 x 9	ENP + TRASCO (Canada)	Concession proposée par le gouvernement pour modernisation
	Amapala	<i>Pacifique</i>	en construction	Empresa Nacional Portuaria (ENP)	Construction d'un méga-port en cours: 500 MUSD par gouvernement en 2017, Corée du Sud (KMI, Daeyoung ingénieurs, Busan Port Authority) intéressée
NICARAGUA	Puerto Corinto	<i>Pacifique</i>	3000 x 150 x 14	Empresa Portuaria Nacional (EPN)	Privatisation en cours, PPP: Colombie, Mexique, France, Moyen-Orient intéressés + rts): réunions en cours
	Puerto Sandino	<i>Pacifique</i>		Empresa Portuaria Nacional (EPN)	Peu de projets d'investissements prévus
	Puerto El Bluff	<i>Caraïbe</i>	160 x 5	Empresa Portuaria Nacional (EPN)	Dragage du canal
	Bluefields	<i>Caraïbe</i>	en projet	Empresa Portuaria Nacional (EPN)	Etudes de faisabilité (BID, 20 MUSD) pour construction d'un port en eaux profondes
	Grand Canal Interocéanique	<i>Caraïbe - Pacifique</i>	En projet	Gouvernement + HKND Group (Hong-Kong) + Chine	Recherche d'investisseurs. Projet pour l'heure dans les cartons
SALVADOR	Acajutla	<i>Pacifique</i>	300 x 11	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)	CEPA, investissements importants : près de 300M USD sur 20 prochaines années pour sa modernisation
	La Union	<i>Pacifique</i>		Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)	Nouveau projet d'Appel d'offres international pour la concession à 50 ans de toutes ses activités (août 2018)
BELIZE	Port de Belize City	<i>Caraïbe</i>	4000 x 120 x 9		Efforts sur l'amélioration de l'efficacité de ses services portuaires et l'agrandissement de son quai.



Panorama du secteur portuaire : la modernisation inévitable des ports d'Amérique Centrale



Source : Carte des ports maritimes d'Amérique Centrale (SIECA)

L'agrandissement du canal de Panama (mis en service en 2016) et la montée en puissance logique des ports panaméens en ses extrémités, impliquent une réflexion pour les opérateurs portuaires d'Amérique Centrale sur leurs stratégies d'avenir.

Depuis la frontière nord du Guatemala jusqu'au Panama, l'Amérique Centrale compte 3 969 km de côte sur l'Océan Pacifique et 3 200 km de côte sur la mer des Caraïbes. Il y a 34 ports maritimes en Amérique Centrale, 15 sur le littoral Pacifique et 19 dans les Caraïbes, sur le littoral Atlantique. Les 5 pays d'Amérique Centrale étudiés (Guatemala, le Salvador, Honduras, Nicaragua et Belize) comptent 21 ports maritimes de commerce, pouvant accueillir des navires porte-conteneurs.

Le trafic de conteneurs dans les ports d'Amérique Latine et des Caraïbes a augmenté de 6,7% au premier trimestre 2017². Cette augmentation, qui inverse la tendance baissière observée en 2016 (-0,9%), est tirée notamment par la croissance de l'activité portuaire des 4 pays d'Amérique Centrale : Nicaragua (+22,1%), Guatemala (+6,9%), Honduras (+7,7%)et surtout Panama (+12,6%).

Le Canal de Panama permet 5% du transport maritime mondial. Depuis son agrandissement en 2016, il peut accueillir la quasi-totalité des porte-conteneurs dans le monde (navires « Post Panamax » contenant jusqu'à 14 000 conteneurs, mesurant jusqu'à 49 m de large et 366 m de long, pour une profondeur de 15,2m, triplant ainsi sa capacité³. Il faut savoir néanmoins qu'en 2013, APM-Maersk a développé le plus grand navire porte-conteneurs du monde, "le Triple E", d'une capacité de 18000 EVP, dont les dimensions dépassent encore celles de la norme "Post Panamax" pouvant désormais transiter par le canal agrandi.

² Source : CEPAL

³ Le Monde, « Nouvelle ère pour le canal de Panama élargi », 27 juin 2016

L'agrandissement du canal de Panama et la montée en puissance des 4 à 5 ports en ses extrémités concernent davantage **le transbordement maritime des marchandises dans le triangle des Caraïbes (voir carte ci-dessous) et moins le commerce de la région centraméricaine (CA-4) et le transport de ses exportations.**

Les ports du « triangle de transbordement du bassin caribéen », **Carthagène (Colombie), Freeport (Bahamas), Kingston (Jamaïque) et Puerto Limon (Costa Rica)** ont déjà réalisé les investissements nécessaires pour l'agrandissement des quais et l'acquisition de nouvelles grues de déchargement adéquates. De même, le port de **Caucedo en République Dominicaine** est favorisé pour la marchandise provenant d'Europe dans des navires Post Panamax pour être redistribuée postérieurement en Amérique Centrale.



*Le triangle du transbordement maritime dans les Caraïbes (Canal de Panama)
Les concurrents directs des ports d'Amérique Centrale*

Dans ce contexte, la **Jamaïque** par exemple a investi massivement pour devenir un nouveau hub logistique régional : **plus de 660 MUSD sont consacrés à la modernisation de son port de Kingston**. De même qu'en République Dominicaine (port de Caucedo), aux Bahamas (port de Freeport) Cuba (port de Marie), etc. Aux Etats Unis, certains grands ports de la Côte Est (et Ouest, avec le port de Long Beach en Californie) ont d'importants programmes d'investissements. Egalement, au Mexique (83 Mrds USD d'investissements seraient prévus dans 25 projets portuaires) ; et en Colombie (Port de Carthagène et Puerto Antioquia).

1. Les opérateurs portuaires d'Amérique Centrale s'interrogent sur leurs stratégies d'avenir.

Dans les pays d'Amérique Centrale, le trafic de conteneurs a augmenté de 7,2% en 2016⁴. Le port de Balboa au Panama, se place en tête du Top 10 des ports de la sous-région CARD⁵. **Puerto Barrios au Guatemala, avec un peu plus de 428 000 EVP en 2016 est 10^{ème} du classement.** Aucun port du Nicaragua ou du Salvador n'y figurent. Ce nouveau classement du trafic portuaire de conteneurs de la CEPAL confirme la tendance hétérogène des dernières années dans cette région: **une intensification de la concurrence entre les ports de conteneurs d'Amérique Centrale.**

Le bon développement des pays de la zone CARD (hors Panama), a été influencé par **l'expansion récente de leurs économies, en 2016 (PIB +4,5%)⁶.** Cette tendance est déterminée notamment par la croissance de l'activité de 6 pays. En termes de ports, ceux de **Santo Tomás de Castilla et Quetzal au Guatemala ont enregistré les meilleures croissances en volume.** La croissance des volumes est liée à l'augmentation du commerce extérieur. **Tous les ports de chacune des côtes de l'Amérique Centrale, Atlantique et Pacifique sans distinction, ont augmenté leurs**

⁴ Source : CEPAL

⁵ (Amérique Centrale et République Dominicaine)

⁶ Source : CEPAL



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

volumes d'activité, à l'exception du port de Cortés (-0,4%), dont les effets des investissements effectués ne seront visibles qu'à partir de 2018.

Classement CEPAL Amérique Latine (EVP)	PAYS	PORT	2015	2016
1	Panama	Balboa	3 078 101	2 831 832
2	Panama	Manzanillo	1 974 981	1 831 595

7	Honduras	Puerto Cortes	624 302	621 819
8	Guatemala	Santo Tomas de Castilla	429 450	614 463

10	Guatemala	Puerto Barrios	432 141	428 263

Les projets de concessions portuaires ou de partenariats public-privé (PPP) permettent d'améliorer les capacités, la productivité et les services dans les terminaux et les ports de la région, afin que les installations soient capables de faire face à l'augmentation du trafic et aux nouvelles demandes du transport maritime (fluidité et compétitivité).

Concernant les acteurs du secteur portuaire en Amérique Centrale (CA4), l'administration des ports est généralement gérée par une entité publique, et les infrastructures sont concédées à des entités privées pour des durées déterminées :

- Au **Guatemala**, la **Comisión Portuaria Nacional (CPN)** coordonne la Empresa Portuaria Quetzal (EPQ), la Empresa Nacional Portuaria Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC), le Terminal ferroviaire Puerto Barrios et le Terminal San José
- Au **Honduras**, la **Empresa Nacional Portuaria (ENP)** gère les activités des ports de Cortés, Castilla et San Lorenzo
- Au **Nicaragua**, l'Etat administre entièrement les activités portuaires au travers de la **Empresa Portuaria Nacional (EPN)**
- Au Salvador, la **Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)**, au travers de la **Autoridad Marítima Portuaria (AMP)** promeut le développement des activités portuaires et la participation privées dans l'exploitation des ports du pays
- Au **Belize**, la **Belize Port Authority** fait partie du Ministère des Transports

Dans ces trois derniers pays, l'activité portuaire est restée entièrement aux mains de l'Etat, gérée par des autorités portuaires publiques locales. Les volumes encore modestes que gèrent ces ports n'ont pas encore éveillé un intérêt réel chez les opérateurs privés internationaux.

La **Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)**, organe du Système d'Intégration Centraméricain (SICA), élabore la stratégie régionale portuaire en Amérique Centrale et conseille les gouvernements pour l'harmonisation du cadre réglementaire du secteur du transport maritime, notamment lors du **COMITRAN**, la réunion des Ministres des Transports centroaméricains.

Les plus grands armateurs du monde présents dans la région sont le néerlandais **APM-Maersk (15,4% de parts de marché)**, le suisse-italien **Mediterranean Shg Co (13,4%)** et le français **CMA CGM Group (10,8%)** qui possèdent à eux trois plus de 1 600 navires porte-conteneurs dans le monde⁷. CMA CGM a d'ailleurs concrétisé sa prise de participation à hauteur de 300 MUSD dans un projet de port privé de Puerto Antioquia, sur la commune de Turbo, dans le golfe d'Uraba, sur la côte caraïbe en Colombie.

2. Le défi logistique et l'amélioration de la compétitivité, une priorité pour le développement du commerce international de la région

Le **XIIème Congrès Maritime Portuaire**, organisé par la Commission Portuaire Nationale du Guatemala en septembre 2017, avait pour sujet : « **La modernisation portuaire : un défi inéluctable** ». L'un des principaux obstacles pour la croissance du commerce en Amérique Centrale réside dans ses mauvais résultats en termes

⁷ Voir annexe



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

de logistique. En l'absence d'infrastructures routières efficaces, et pour des distances supérieures à 1 100km, le transport maritime resterait le plus rentable⁸. Mais sa géographie difficile et le faible volume de fret opéré ne permettent pas de justifier d'un réseau portuaire et maritime dense.

De plus, les coûts logistiques sont encore trop élevés pour que les ports de la zone se situent parmi les premiers d'Amérique Latine⁹. **Les délais et les coûts liés au respect des procédures de commerce transfrontalier sont presque trois fois plus élevés que ceux de la région Europe et Asie Centrale** (*Doing Business 2017*¹⁰). Quel que soit le mode de transport, exporter un conteneur depuis l'Amérique Latine coûte 376,6 USD plus cher en moyenne que depuis un pays de l'OCDE, et l'importer coûte 572,4 USD de plus.

Ranking de puertos

Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2016

La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2016 esta actividad disminuyó 0,9%, con un volumen aproximado total de 47,5 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.



⁸ BID annexe

⁹ CEPAL annexe

¹⁰ Annexe



Description des principaux ports de la région : la recherche pour chacun du meilleur positionnement possible, fonction de ses propres atouts

Guatemala

Le Guatemala possède actuellement 4 ports maritimes, dont 2 se situent sur le littoral Atlantique (Santo Tomás de Castilla et Puerto Barrios) et 3 sur la côte Pacifique (Puerto Quetzal, San José et Champerico), tous connectés par le réseau routier national.

Santo Tomás de Castilla

1. Sur la côte Atlantique, le port de Santo Tomás de Castilla présente des retards face à son concurrent hondurien

Situé sur la côte Atlantique, dans la mer des Caraïbes, le port de Santo Tomás de Castilla (Izabal) est en concurrence avec Puerto Cortés au Honduras qui a déjà commencé sa modernisation en 2015 et concédé son terminal de conteneurs à OPC.

Le port de Santo Tomás de Castilla est opéré par l'entreprise portuaire nationale EMPORNAC. Le quai mesure 915 mètres de long pour 6 postes de mouillages de 152 mètres chacun. Le canal d'accès est large de 90 mètres et possède une profondeur de 11 mètres, 9,80 mètres au bord du quai. L'espace de stockage est de plus de 300 000 mètres carrés, ouvert et couvert, pour les conteneurs, la marchandise générale. Pour les conteneurs réfrigérés, l'aire est de 11 500 mètres carrés, pour 1 400 TEU, avec 633 prises de courants.

Le port de Santo Tomás de Castilla a perdu 11% de son marché en 2016 à cause de ses mauvaises conditions d'équipements et de maintenance (524 000 TEU en 2016, 700 000 TEU en 2017 et prévisions 800 000 TEU pour 2020). Actuellement, Santo Tomás ne compte que 5 grues de port et peu de porte-conteneurs, monte-charges et plateformes. Pour contrer ces problèmes, EMPORNAC prévoit de moderniser certains processus avec la mise en place du paiement en ligne, l'installation d'un guichet unique et l'amélioration de la coordination avec le reste des institutions présentes sur les installations.

Comparatif Santo Tomás de Castilla - Guatemala et Puerto Cortés - Honduras

	Santo Tomás de Castilla Guatemala	Puerto Cortés Honduras
Tonnes de fret mobilisées en 2016	614 463 (CEPAL)	634 000 (OPC)
Navires accueillis (ravitaillés) en 2016	1 492	1 358
Investissements prévus en 2018	700 000 \$ (crédit de la Corée du Sud)	624 000 \$ (concession)
Nombre d'employés	1 500 (EMPORNAC)	574 dont 98 femmes (OPC)
Nbre de mouvements par heure	28	40 (productivité moyenne)

Source : La Prensa Grafica

2. La modernisation du port de Santo Tomás de Castilla intéresse la Corée du Sud

EMPORNAC a annoncé en décembre 2017 un plan d'investissement et de modernisation en deux phases jusqu'en 2029 d'un montant de 150 MUSD. La première phase, qui a déjà commencé, est la réparation et l'achat de nouvel équipement et l'introduction de technologie de pointe pour le contrôle (mise en place de rayons X, de puces intelligentes, grâce à la sous-traitance). Dans une seconde phase, selon l'étude de faisabilité coréenne, il est prévu de draguer le canal et de créer des quais pour les vraquiers liquides. Les Coréens ont présenté une étude de plan-cadre, d'un million de dollars, et offert un prêt de plus de 700 MUSD (taux annuel de 0,2%, avec une période de grâce de 15 ans et une échéance de 40 ans). Ce prêt serait avancé par le programme coréen de coopération EDCF à la condition qu'une entreprise coréenne le construise, or la loi sur les marchés publics nationaux l'interdit.

EMPORNAC a lancé un appel d'offre public en décembre 2017, ouvert jusqu'en février 2018. L'objectif est de trouver un service de barrières de séparation et d'extraction de marchandises pour les bateaux.

Début 2018, la Superintendance Administrative Tributaire (SAT) a certifié l'Entreprise Portuaire de Santo Tomás de Castillo (Empornac) avec la résolution SAT-DSI-1011-2017. Cette norme assure que l'entreprise réponde aux standards de sécurité internationale, garantie les contrôles réguliers et permet ainsi à Empornac d'opérer



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

comme dépôt douanier temporaire. Plusieurs entreprises détiennent également cette certification dans le pays : notamment Combex, Chiquita, Entreprise Portuaire Quetzal et Terminal de Conteneurs Quetzal.

Puerto Barrios

1. Le port de Barrios, spécialisé dans l'exportation de marchandises réfrigérées

L'entreprise Chiquita Guatemala (Bananes) opère le terminal de Puerto Barrios. Le premier quai du Terminal Ferroviaire de Puerto Barrios a été construit en 1880 mais détruit par le tremblement de terre de 1976. Dans les années 1990 et grâce aux investissements de l'entreprise américaine Chiquita, le port a rouvert ses opérations de manutention des conteneurs, avec notamment l'installation d'un scanner rayon X en 2007. L'extension du port permet désormais le stockage de plus de 3 000 conteneurs et la mobilisation de 432 000 EVP. Le quai, avec deux stationnements, au nord, doté de grues portiques, et au sud, mesure 21,5 mètres de large. Ce port exporte principalement des marchandises réfrigérées vers les Etats-Unis et l'Europe, notamment des fruits (bananes) et légumes. **La récente augmentation de la production de melon au Honduras profite à la croissance des activités de ce port.** Il peut opérer 8 navires par semaine (Ce port était à la 31^{ème} place du classement CEPAL en 2015).

2. Un plan « Maestro » d'investissements sur 20 ans

Le « Plan Maestro » définit la feuille de route en trois phases de croissance pour doter le Terminal Portuaire de l'infrastructure nécessaire pour opérer 1 million d'EVP par an d'ici 2035 et assurer la continuité du partenariat public-privé de Puerto Barrios. La première phase représente **50 MUSD d'investissement**, pour passer de 455 000 EVP à 630 000 en 2019. Le patio du terminal sera réaménagé pour être plus efficace, et le quai sera agrandi afin d'accueillir 12 postes d'amarrage contre 3 actuellement.

Puerto Quetzal

1. Le premier port de la côte Pacifique du Guatemala

Empresa Portuaria Quetzal (EPQ) est responsable de la gestion et de l'administration de Puerto Quetzal, situé sur le littoral pacifique du Guatemala, dans la municipalité de San José. Son canal d'accès possède une profondeur de 12 à 16 mètres, pour une largeur de 210 mètres. 6 quais spécialisés permettent le chargement et le déchargement de **charbon et combustibles, de pétrole, de charge générale, un quai pour les navires de croisière et deux commerciaux pour les charges générales**, solides et liquides d'une profondeur de 11 mètres et de 810 mètres de long. Son aire de maintenance mesure 38 700 mètres carrés, l'aire de stockage 437 600 mètres carrés, dont une à l'aire libre et une couverte.

EPQ investira 14 MUSD entre 2017 et 2018 en infrastructures, interconnexions routières et en dragage, dans le but de recevoir les navires Post Panamax. De ces 14 MUSD, **4 MUSD seront destinés à la construction d'un passage avec variation de niveaux avec des aires de développement sur le secteur sud-ouest du port. 900 000 USD seront destinés à l'amélioration de l'infrastructure portuaire avec une meilleure protection côtière et 9 MUSD au dragage de l'infrastructure du quai commercial.** Le Président de la République du Guatemala, Jimmy Morales, a assuré que les travaux ont le soutien total de la Présidence. **En juillet 2017, EPQ a lancé un appel d'offre public de 6 mois pour l'achat et la maintenance de nouvelles grues mobiles**, sachant que le contrat en vigueur depuis 2001 (9 MUSD), expire le 31 mai 2018.

2. Expogranel, terminal parmi les plus efficaces en Amérique Latine

Expogranel, S.A., est le terminal de gestion, stockage et exportation de sucre produit dans les treize sucreries du Guatemala.

Situé à Puerto Quetzal et inauguré en 1994, Expogranel a une capacité de stockage de 416 000 tonnes métriques de sucre et se positionne comme **l'un des terminaux les plus efficaces en Amérique Latine.** Le Guatemala est le 2^{ème} exportateur de sucre en Amérique Latine et le 4^{ème} au monde. Le pays nécessitait d'un terminal moderne, efficace et avec la dernière technologie pour répondre aux besoins du secteur sucrier.

Dans ce terminal, se trouve un laboratoire qui permet de vérifier la qualité du sucre d'exportation et pour la consommation locale. **Ce laboratoire est certifié par la norme internationale ISO/IEC 17025:2005.** En 2018, un entrepôt pour le stockage de sucre en sac a été construit. Avec une capacité de plus d'1,4 million de sacs (72 000 tonnes), le montant de l'investissement s'est élevé à 3,6 MUSD.



3. TCQ, terminal litigieux repris par le néerlandais APM Terminals

En 2012, l'opérateur espagnol Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) a obtenu la concession pour 25 ans du terminal de Conteneurs Quetzal (TCQ). TCB a été accusé de payer des pots de vins à des fonctionnaires du gouvernement du Parti Patriote (2012-2015). Un litige est actuellement en cours et une résolution du juge devrait être donnée fin 2018. Malgré le contexte juridique compliqué, un premier navire est arrivé en février 2018 ; 260 sont attendus en 2018.

En novembre 2017, l'entreprise portuaire Quetzal (EPQ) et APM Terminals Quetzal ont signé un accord d'usufruit de 25 ans pour la concession du quai commercial. Pour améliorer la compétitivité du port, l'entreprise privée néerlandaise, filiale de Maersk, a ajouté 34% de capacité portuaire, avec un investissement de 180 MUSD et prévoyait d'en investir encore 145 MUSD sur les 20 prochaines années. La compagnie espère réduire le temps de passage des navires de charge de 6 heures actuellement à 35 minutes, en mobilisant une moyenne de 25 à 30 conteneurs par heure par grue. L'achat d'une nouvelle grue est prévu en 2018 pour un montant de 15 MUSD.

Honduras

Au Honduras, les ports sont administrés et gérés par l'institution publique **Empresa Nacional Portuaria (ENP)**, créée en 1965. Elle a juridiction sur tous les ports maritimes honduriens (gestion des exportations et importations), avec pour objectif le développement économique du pays, en fournissant les services et les installations adéquats et efficaces.

L'ENP prévoit de terminer l'année 2017 avec une croissance de 8% par rapport à l'année dernière, soit des gains de 20 MUSD. Les principaux projets portuaires actuels sont la construction du quai numéro 6 de Puerto Cortés et la reconstruction des ports de Henecan et Amapala au sud. Le Président avait annoncé un investissement d'1 MUSD pour l'étude de faisabilité du port d'Amapala et de Henecan, réalisée par des entreprises coréennes (sur fonds des agences de coopérations de Corée du Sud). L'intérêt de la coopération coréenne dans les ports de la région s'inscrit dans la perspective du traité de libre-échange entre l'Amérique Centrale et la Corée du Sud qui a été négocié et signé récemment (excepté par le Guatemala).

Ce sont les alliances public-privé (très en vogue au Honduras au travers de Coalianza) qui ont permis le développement du Port de Cortés. Les concessions des ports de Castilla et San Lorenzo sont dans ce cadre, actuellement à l'étude.

Puerto Cortés

1. Le plus grand port de la côte Atlantique du pays et l'un des plus grands d'Amérique centrale (CA-4)

Situé sur l'océan Atlantique, le port de Cortés est le principal port du pays. Sa profonde baie naturelle, sa position stratégique avec les ports de la côte est des Etats-Unis à seulement 3 jours de navigation, et ses infrastructures les plus modernes d'Amérique Centrale en font un axe logistique majeur. De plus, la connexion en 7 heures et 410 kilomètres de routes entre l'Atlantique et le Pacifique est la plus courte des pays de la zone CA-4.

Le port est administré par deux opérateurs : **Operadora Portuaria Centroamericana (OPC)** pour les marchandises diverses et **Puertos Maritimos de Honduras (PMH)** pour le vrac solide et liquide, tous deux régulés par l'ENP. Ils gèrent plus de 80% des importations et exportations du pays. Les principaux produits importés sont les intrants industriels et autres matières premières pour l'industrie, la construction et la consommation intérieure. Les exportations sont majoritairement des produits textiles, du café, et des produits périssables comme la banane, le melon et la pastèque. Il a 6 quais de mouillage, dont 4 sous concession, 3 à l'entreprise philippine ICTSI, associée à OPC, et 1 au consortium mexicain Multisur, associé à PMH. La zone de stockage à l'air libre mesure 296 000 m². Le secteur opérationnel possède deux grandes aires : une de charge conventionnelle et l'autre de charge conteneurisée, opérée sous la responsabilité de l'OPC. Un atelier de maintenance et de réparation est mis à disposition du terminal. Le port possède aussi 4 voies de charge, et des prises pour le service des conteneurs réfrigérés. Le canal d'accès au port est de 1 200 m de long et 400 m de large, avec une profondeur moyenne de 14 m.

Les Etats-Unis ont signé un accord avec le Honduras en 2005 afin d'ouvrir un bureau de douanes directement dans le Port de Cortés, ce qui facilite les contrôles des marchandises à destination du continent américain. Le port est le 36^{ème} port exportateur vers les Etats-Unis, en termes de volumes. Le port est aussi certifié par la Container



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

Security Initiative (CSI) et la **Secure Freight Initiative (SFI)** qui garantissent l'inspection aux rayons X de la marchandise par les autorités américaines en amont de leur départ, contre les risques nucléaires notamment (un système de détection aux rayons gammas avait déjà été installé en 2005).

2. Puerto Cortés, la future plateforme de logistique portuaire d'Amérique Centrale ?

Puerto Cortés veut devenir la zone logistique portuaire la plus grande et la plus moderne de l'Atlantique centraméricain. OPC a annoncé en 2017 un investissement de 624 MUSD sur les 14 prochaines années afin que le port puisse opérer également les navires Post Panamax. Entre 2017 et 2018, OPC prévoit d'investir plus de 145 MUSD dans la construction d'un nouveau dépôt pour conteneurs, le plus grand d'Amérique Centrale, d'un nouveau quai et dans l'achat de deux grues. De même, la compagnie portuaire veut **digitaliser et automatiser les processus** pour éliminer les documents papiers et réduire les coûts.

La construction du 6^{ème} quai de mouillage a commencé au début de l'année 2017, la plus grosse extension depuis qu'ils ont acquis la gestion du port en décembre 2013, et devra être inauguré en 2018. La nouvelle infrastructure inclut la construction de 350 mètres additionnels de quais, un dragage du canal jusqu'à 14,5 mètres de profondeur, et l'incorporation de **deux nouvelles grues portiques Super Post Panamax**, uniques dans la région. Cela permettra l'arrivée de navires de plus grande taille et augmentera la capacité du port de 50%, à **500 000 conteneurs**. La deuxième phase du projet se terminera **en 2023 avec l'ouverture d'un quai de 350 mètres et d'une capacité de 1,8 M de TEU**.

L'aire opérationnelle de 7 600 m² disposera de 25 cages de chargement et déchargement, un système CCTV, 4 cages de charge froide ou congelée, 30 positions couvertes pour l'inspection, d'une infrastructure pour les autorités régionales de la zone CA-4, d'une aire pour le stockage des marchandises dangereuses, et de racks de stockage pour les palettes et le vrac. Le terminal compte déjà 1 744 prises de courant pour les conteneurs réfrigérés, avec leur propre dispositif de secours diesel afin d'assurer une alimentation en énergie constante et de garantir la qualité des produits.

De même, **le gouvernement s'est engagé à construire 7 corridors terrestres, dont un connectera le port de Cortés sur l'Atlantique avec le port d'Amapala sur la côte Pacifique. L'ENP a lancé le processus de concession d'une durée de 30 ans de l'infrastructure du port de Cortés pour un investissement privé de 425 M USD.**

Puerto Castilla

Le port de Castilla, spécialisé dans l'exportation de marchandises réfrigérées. Une zone de développement privilégiée du gouvernement.

Le port de Castilla est situé dans la baie de Trujillo sur la côte atlantique, d'une profondeur maximale de 54 m. La profondeur actuelle du port est de 11 à 13 m à quai, de 225 m de long et 38m de large. Il peut accueillir des navires porte-conteneurs, de charge conventionnelle et de vrac. Il possède 6 réservoirs d'une capacité de 42 000 galons (16 000 litres), deux entrepôts ouverts de 3 000 m² chacun. **L'exportation de bananes par la Dole Fruit Company au moyen de navires frigorifiques représente l'essentiel de l'activité.** Son port en eaux profondes représente une réelle opportunité.

En 2015, le gouvernement avait investi 548 000 USD dans ce port. Après 4 ans d'études, un projet a été présenté devant la Commission pour les Alliances Public-Privé (Coalianza) pour moderniser le port et créer une zone d'emploi et de développement économique (Zede). Le consortium formé par le Groupe Larach et Sermaco, « Terminal Internacional de Castilla » (Ticsa), investisseur principal du projet s'est engagé à moderniser le port. Ceci a été le point de départ pour la construction des routes et pour le projet de construction d'un aéroport, mais surtout, pour **le processus de concession, initié en 2017.**

Puerto San Lorenzo

Le golfe de Fonseca, port naturel privilégié pour le Honduras

Fonseca est une entrée protégée de l'océan Pacifique, localisé à l'est de l'Amérique Centrale. C'est une baie de 2 562 km² qui s'ouvre sur l'océan en direction du sud-ouest. Sa ligne côtière est distribuée entre le Salvador (29 km), le Honduras (185 km) et le Nicaragua (40 km). Les experts le définissent comme « **l'un des meilleurs ports naturels du monde** ». Il abrite les ports de La Unión au Salvador, de Potosi et Puerto Morazán au Nicaragua et San Lorenzo au Honduras. Localisé sur la côte sud du pays, sur l'océan Pacifique, dans le golfe de Fonseca, **le port de San Lorenzo est aussi appelé Boca de Henecan.** C'est le port le plus important du Honduras sur la côte Pacifique, depuis le transfert du port d'Amapala. Il est administré par l'ENP, et l'opérateur privé canadien TRASCO gère un des quais.



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

Il peut accueillir des navires de charge générale, de bois et des vraquiers, prêle ses services de pilotage, de grue, et de stockage. Son quai mesure 300 m de long en forme de T de 25 à 40 m de large et 9 m de profondeur à moyenne marée, avec un pont d'accès de 160 m de long et 15m de large. Les courants sont de 6 miles/heure, et les marées atteignent une moyenne de variation de 3 m. Le port dispose de 4 entrepôts pour un stockage total de 8 500 m² et de réservoirs d'une capacité de plus d'un million de gallons (3,5 millions de litres). Les aires ouvertes de stockages sont de 46 000 m² avec grues et monte-charges. Le canal d'accès fait 32 km de long, 122 m de large, 11 m de profondeur.

Le Honduras cherche aujourd'hui à attirer les investissements privés en proposant également la concession du port de Lorenzo. Le canal et les infrastructures doivent être modernisés afin d'accueillir des navires de plus grande taille.

Le projet de "méga port" de Amapala

Le Honduras envisage de construire un « méga-port » dans le Pacifique, par lequel transiterait 20% de la marchandise en provenance d'Asie vers les Etats-Unis. Avec un premier investissement de **500 MUSD**, le Honduras engagera la construction du nouveau port à Amapala, sur l'île du Tigre, qui prétend faciliter le commerce régional dans cette zone. L'île du Tigre possède en effet des caractéristiques enviables : son canal a une profondeur naturelle de 30 à 40 m, idéal pour les navires cargos Post Panamax.

L'Institut Maritime de la Corée du Sud (KMI), en collaboration avec les compagnies Daeyoung ingénieurs et Busan Port Authority, a présenté l'étude de faisabilité du projet au gouvernement du Honduras en avril 2017. Cette étude a coûté 840 000 USD, sur fonds non remboursables (Agence de Coopération Internationale KOIKA). Le port de **Amapala constituerait un pôle sud portuaire important au Honduras** » (même si certains experts en doutent un peu). Un **axe logistique du Pacifique**, pour le chargement et le déchargement de conteneurs, anticipant ainsi une concurrence avec les ports du Mexique et du Panama (à la place du port de La Unión au Salvador). Il serait de plus le principal point d'embarquement de produits agricoles et de matières premières de la région destinés à l'Asie, principalement des pays comme la Corée du Sud, Taiwan et le Japon.

Selon certains consultants et experts en infrastructures, le Honduras, au même titre que Singapour, doit promouvoir le positionnement géographique d'Amapala, comme **porte à l'est entre les Etats-Unis et les pays asiatiques**. Qui plus est dans la perspective du traité de libre-échange signé par les pays de la région avec la Corée du Sud (entrée en vigueur courant 2018). **Des entreprises de Corée du Sud sont intéressées par la construction du méga-port, qui contiendra un mouillage/ancre d'une capacité de 4 bateaux de grande envergure, un pont qui reliera l'île à la terre ferme, et un agrandissement du tronçon routier de la zone est prévu pour mieux la connecter avec la route Panaméricaine et accueillir les navires Post Panamax.**

Le projet de méga-port d'Amapala serait une ZEDE, une « zone spéciale de développement et d'emploi », promise par le Président hondurien Juan Orlando Hernandez (réélu en décembre 2017). Les ZEDE sont des zones sujettes à un régime spécial en termes de politique fiscale, de sécurité et de résolution de conflits et l'Etat laisserait une grande marge de manœuvre aux entreprises privées. Le gouvernement prend exemple sur les régions administratives spéciales chinoises comme Hong-Kong, ou celui de Singapour. Le projet et les ZEDE sont devenus toutefois des thèmes controversés au Honduras.

El Salvador

La **Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)** a pour mission de développer l'infrastructure portuaire, aéroportuaire et ferroviaire afin de faire du Salvador un centre logistique de distribution de la région. **Malgré sa position stratégique, le Salvador ne possède pas de port équivalent sur la côte pacifique, aux futurs méga-port d'Amapala au Honduras et Puerto Quetzal au Guatemala, en phase de modernisation.** Le pays dispose du port de Acajutla, situé à l'ouest et le port de la Unión à l'est, mais ce dernier n'a plus d'opérateur depuis trois ans. Le gouvernement, qui a investi 200 MUSD dans ce port (la CEPA doit rembourser plus de 10 MUSD /an pour le prêt contracté auprès de la Banque de Coopération Internationale du Japon et pour la maintenance des installations).

Le Port de Acajutla

Le port d'Acajutla est le principal port du Salvador. Situé dans la zone occidentale du pays (département de Sonsonate), à 85 km de la capitale, il possède trois quais, de 321, 318 et 280 m, d'une profondeur maximale de 11,9 m, dont un spécialisé pour le vrac sec. L'aire de stockage de marchandise générale couverte est de 26 300 m², pour plus de 110 000 Tonnes métriques (TM) de produits variés. Elle contient aussi des entrepôts pour le stockage de vrac



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

solide avec un système de transport propre (2 400 m², 12 000 TM), un patio de 2 000 places pour véhicules, et un pour les conteneurs (48 000 m², 3 400 TEU). Le port dispose aussi de 17 balances dont 4 digitales pour peser les camions, et deux stations pour les navires de 12 m de réservoir. La grue maximale disponible est une grue de portique d'un poids de 430 TM.

Le port d'Acatjula construira 3 nouveaux quais afin de répondre à la forte demande: l'investissement prévu est de 156 MUSD d'après l'entreprise coréenne DY Engineering – qui a réalisé une étude pour la commission portuaire autonome (CEPA). Acatjula pourra recevoir entre 970 000 et 1,2 M Tonnes de marchandises. A l'horizon 2040, il faudra 2 quais supplémentaires, ce qui amène l'investissement global à une projection d'entre 158 MUSD à 276 MUSD.

Des négociations collectives pour la concession privée du port ont eu lieu mais l'arbitrage est toujours en cours. Après de nombreux problèmes opérationnels au début des années 2000, le port a su se moderniser pour améliorer son efficacité dans la maintenance des marchandises. La CEPA a investi 8 MUSD en 2016 pour sa modernisation. Ces investissements portaient principalement sur le système d'incendie et la rénovation du remorqueur. Selon ses responsables, la meilleure stratégie pour le port d'Acatjula serait de continuer à augmenter l'efficacité de ses services portuaires et de profiter de sa bonne connectivité terrestre vers l'intérieur de la région pour redistribuer les biens en provenance d'Asie depuis la côte ouest nord-américaine. **En avril 2017, la CEPA a inauguré un nouveau radar de sécurité, une bascule pour les camions de charge, la réhabilitation de 1 178 m de clôture du site, et de son éclairage, et la rénovation des bureaux (1,3 M USD).**

Le port de la Unión: éléphant blanc, en voie de renaissance ?

Après l'échec de celui de 2015 (appel d'offre déclaré désert), la CEPA va lancer un nouvel appel d'offre international relatif à la concession de la gestion, exploitation et équipement du port de "la Unión". Ce port a été construit il y a une dizaine d'années (côté pacifique) sur financement japonais (200 MUSD) mais dont l'activité n'a jamais décollée, transformant ce port en véritable "éléphant blanc" pour les autorités du Salvador. Il y a quelques années, un premier appel d'offre similaire n'avait attiré aucun candidat (dans les TDR, les investissements de dragage afin de pallier au problème de sédimentation du chenal d'accès au port étaient reportés sur l'opérateur plombant ainsi tout l'intérêt économique du projet).

Le cahier des charges de ce second appel d'offres a été grandement amélioré, en faveur des concessionnaires potentiels. Le délai de concession est porté à 50 ans (25 ans auparavant). La concession portera sur toute l'activité du port et non seulement sur l'activité containers. Sur le dragage du chenal d'accès, 3 options seront permises dans les offres (à la charge de l'autorité portuaire, à celle du concessionnaire /opérateur, à la charge des deux). La CEPA prévoit début juillet avec les opérateurs un dialogue autour des bases des termes de référence de l'AO et du rapport des consultants sur la problématique de la sédimentation du port) dans le cadre de "Road shows" sur le projet aux USA, Europe Asie et Amérique latine (afin de garantir un minimum de participation). Le projet de concession bénéficiera de régimes fiscaux et non fiscaux avantageux en lien avec la nouvelle loi sur les concessions. L'appel d'offre serait lancé fin août /début septembre 2018. La BID serait sollicitée pour le financement des travaux de génie civil, à contempler dans la concession.

Nicaragua

Empresa Portuaria Nacional (EPN) est l'organisation publique autonome présente sur les côtes maritimes, lacustres et fluviales du Nicaragua, destinée à la prestation de services portuaires et au soutien du tourisme des ports qu'elle administre. **En 2016, les ports de commerce maritimes du Nicaragua ont opéré 35 000 000 TM, dont 80% d'importations pour 20% de marchandises exportées**, un ratio stable depuis 10 ans. 728 navires sont passés par ses ports. Le Nicaragua possède 5 ports de commerce maritime, mais **le port de Corinto gère presque 90% du fret.**

Puerto Corinto

1. Le port le plus important du Nicaragua et le plus sûr d'Amérique Centrale

Le port de Corinto est le principal port commercial du pays et le second touristique. Situé sur la côte Pacifique du pays, dans le département de Chinandega, à l'embouchure de l'estuaire El Realejo, il opère la majorité du fret du pays, importations et exportations (90%). Bien situé géographiquement, facilement accessible par la route, il est un point stratégique pour le transbordement de la marchandise. Il est situé à 160 km de la capitale, Managua, et 135 km de la frontière avec le Honduras. Naturellement protégé de la houle, grâce aux îles qui l'entourent, **il est considéré comme le port le plus sûr d'Amérique Centrale.**



Concernant les infrastructures **du port de Corinto**, son canal d'accès est de 14,6 m de profondeur, 150 m de large, et 3,4 m de long. Le quai de maintenance fait 360 m de large, 740 m de long et 13,3 m de profondeur. Le terminal de marchandises générales possède deux quais de 370 m de long pour 22,5 m de large, et une profondeur maximale de 11 m. Les aires de stockage font 6 000 m² (transit) et 27 700 m² pour l'entreposage de conteneurs, marchandises générales et véhicules, et le réservoir d'essence a une capacité de 5 000 gallons. Le second terminal, de conteneurs, possède un quai de 240 m de long et 39 m de large, avec une profondeur de 11 m, pour une capacité de 1 500 TEUS stockés, et 3 000 en transit. L'aire de stockage inclut aussi 28 prises de courant pour les conteneurs réfrigérés. Le dernier terminal concerne les charges liquides.

Le volume de marchandises d'import/export qui passe par le port de Corinto ne cesse d'augmenter (+10% entre 2015 et 2016), grâce à l'amélioration de la zone logistique du port afin d'éviter que le fret nicaraguayen ne passe par les ports de Cortés (Honduras) ou Limon (Costa Rica). **En 2017, le Nicaragua a investi 1,4 MUSD dans le port de Corinto.** Cet investissement permettra l'agrandissement du parc de stationnement pour les camions du quai n°2, l'amélioration de l'aire administrative et la modernisation du port. Le but est de décongestionner les voies occupées par les véhicules motorisés, pour que les camions aient un accès plus facile au terminal de conteneurs et qu'ils soient expédiés plus rapidement.

2. Un projet de privatisation en cours

Dans le cadre de la loi d'association public-privé qui autorise les projets en commun pour le développement et l'amélioration de l'infrastructure du pays, les autorités cherchent à privatiser le terminal de conteneurs du port qui fait face à un goulot d'étranglement. En juin 2017, le conseil supérieur de l'entreprise privée (Cosep) a annoncé que **des entreprises de Colombie, du Mexique, de France et du Moyen-Orient étaient intéressées dans la concession du port de Corinto.**

Un partenariat public-privé permettrait de rationaliser les processus et augmenter le volume de marchandises opérées, (seulement 158 000 TEUS en 2016). Le Nicaragua veut se baser sur l'exemple de Puerto Cortés au Honduras. La décision est ralentie par le nombre d'acteurs en jeu : Empresa Portuaria Nacional (EPN), Institut de Santé et de Protection agricole (IPSA), Ministère de l'Agriculture, l'Association Nicaraguayenne des Compagnies Maritimes (ANAN) et gouvernement.

Puerto Sandino

Le second port du Pacifique nicaraguayen, spécialisé dans les marchandises liquides

Situé sur le littoral du département de León, à 70 km de la capitale, dans la baie formée par l'île El Venado et le fleuve Tamarindo, le port de Sandino **le second port du pacifique nicaraguayen.** Fondé en 1955, il est certifié par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Il possède un canal d'accès naturel et opère uniquement des navires marchands. Il reçoit 70% de marchandises liquides, notamment des hydrocarbures et du pétrole du Venezuela, et 20% de marchandises solides provenant de Chine, Japon et Brésil. **Peu de projets d'investissements sont prévus dans le port de Sandino**

Puerto El Bluff

Le port El Bluff est situé dans les Caraïbes, au sein de la baie de Bluefields, sur l'embouchure du fleuve Rio Escondido, à 11 km de la ville de Bluefields et 382 km de la capitale, Managua. Il possède un quai de 160 m de long et de 5 m de profondeur. Son terminal peut accueillir des bateaux de 1 500 TRB. Son entrepôt est de 120 par 20 m. La principale activité du port est **l'exportation de crevettes, langoustes, viandes par conteneurs réfrigérés, bois et des dérivés de pétrole.** En juillet 2017, **le gouvernement a investi 1,9 MUSD dans l'achat d'une drague** pour le canal entre Puerto El Bluff et le fleuve Rio Escondido, afin de faciliter la circulation des navires marchands. Une première drague avait déjà été acquise pour un montant de 1,4 MUSD afin de draguer 7 km du canal. Les deux dragues seront mobilisées pour améliorer l'accès au port Arlen Siu, situé dans la ville de El Rama.

Bluefields

Le gouvernement du Nicaragua veut créer les conditions pour développer son infrastructure portuaire, **notamment avec la construction de la route vers Bluefields, où il est prévu de construire un port dans les prochaines**



Les infrastructures portuaires en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

années. La construction de port de Bluefields prévoit un canal d'une profondeur de 8 à 10 m, un quai de 400 m de long d'une capacité pour des navires de port en lourd de 5 000 à 10 000. Avec la construction de ce port, le Nicaragua cessera de dépendre des ports du Honduras et du Costa Rica pour ses exportations et importations et en réduira le coût opérationnel. La BID a financé les études de faisabilité à hauteur de 20 MUSD.

Belize

Le port de Belize city continue de compter sur le système d'alimentation pour importer et exporter les conteneurs depuis et vers l'Europe et l'Asie. Il est possible qu'il développe des connexions directes vers les Etats-Unis, son principal partenaire commercial. Le commerce avec le Guatemala, le Salvador et le Honduras serait moins coûteux s'il empruntait les voies terrestres, à condition d'améliorer la connectivité et la sécurité des routes. En conséquence, la meilleure stratégie du port de Belize est de concentrer ses efforts sur l'amélioration de l'efficacité de ses services portuaires et l'agrandissement de son quai.

Port de Belize City

Le port de Belize a été établi en 1978 et privatisé en 2002. C'est un port multi-usages qui traite du fret fractionné, des containers, du vrac solide, liquide et gazeux, des passagers et fait de la manutention par roulage. Le port est utilisé pour l'exportation de papayes, d'agrumes, de concentré et de jus, de linge, de produits de la pêche et de sucre. Il est utilisé pour l'importation de matériaux de construction, de biens de consommation, d'aliments, de machinerie et de produits dérivés du pétrole. La priorité est donnée aux navires transportant des containers.

Situé sur la zone côtière du centre du pays, à l'embouchure de Haulover Creek, le bras Sud-Est du Rio Belize, le port est entouré de nombreuses baies et l'entrée dans la zone portuaire s'effectue par le chenal English Bay. L'aéroport international de Belize, Philip SW Goldson, se situe à 16 km. Les routes Nord et Ouest sont les voies principales de Belize qui mènent directement au port au lieu d'emprunter le Central American Boulevard.

La zone d'accostage se situe entre 1 et 3 miles nautiques de la ville de Belize et a une profondeur de 7 à 9 m. Le poste d'amarrage est protégé par un quai en forme de L. Le chenal d'accès est long de 4,6 km et large de 120 m. Le quai fait 800 m de long et possède une aire de travail de 8 500 m². Il possède trois grues d'une capacité maximale de 155 Tonnes. Pour le stockage, il y a deux entrepôts de 7 000 m² et 1 212 m² et deux préaux de 31 000 m² et 19 000 m² pour les containers.

Conclusion : ...des opportunités pour les opérateurs portuaires français ?

Les ports de la région Amérique Centrale (CA-4) cherchent à satisfaire les meilleures dessertes et solutions logistiques face, prioritairement, aux nécessités des exportations en croissance de la région. Ils ne sont pas véritablement concernés par le triangle du transbordement maritime des marchandises (venant d'Asie, des Etats-Unis et d'Europe) dans les Caraïbes (à la différence des grands ports du Panama, grâce à son canal), ni par les échanges intra-régionaux qui sont encore faibles et ne concernent que de courtes distances.

Les défis à relever sont nombreux, financements notamment, au regard des investissements que supposent la modernisation et la compétitivité de leurs ports, en termes de productivité, de réduction des délais de manutention et des coûts de logistique. Ils portent également sur l'amélioration et l'harmonisation des infrastructures routières reliant les lieux de production de l'offre exportable centraméricaine aux voies d'accès à ces ports. Mais également sur la poursuite du processus d'intégration économique régionale pour laquelle la volonté des gouvernements de chaque pays demeure essentielle.

Les exemples de partenariats public-privé et/ou de concessions déjà existants dans la région en matière de gestion / exploitation des infrastructures portuaires, face à l'insuffisance des financements publics, apparaissent comme des options à prendre en compte afin d'accélérer la modernisation et l'efficacité de l'ensemble de l'infrastructure portuaire régionale.

Dans ce domaine, quelques opportunités intéressantes semblent encore exister pour les opérateurs portuaires français qui s'intéressent à cette région de l'Amérique latine.

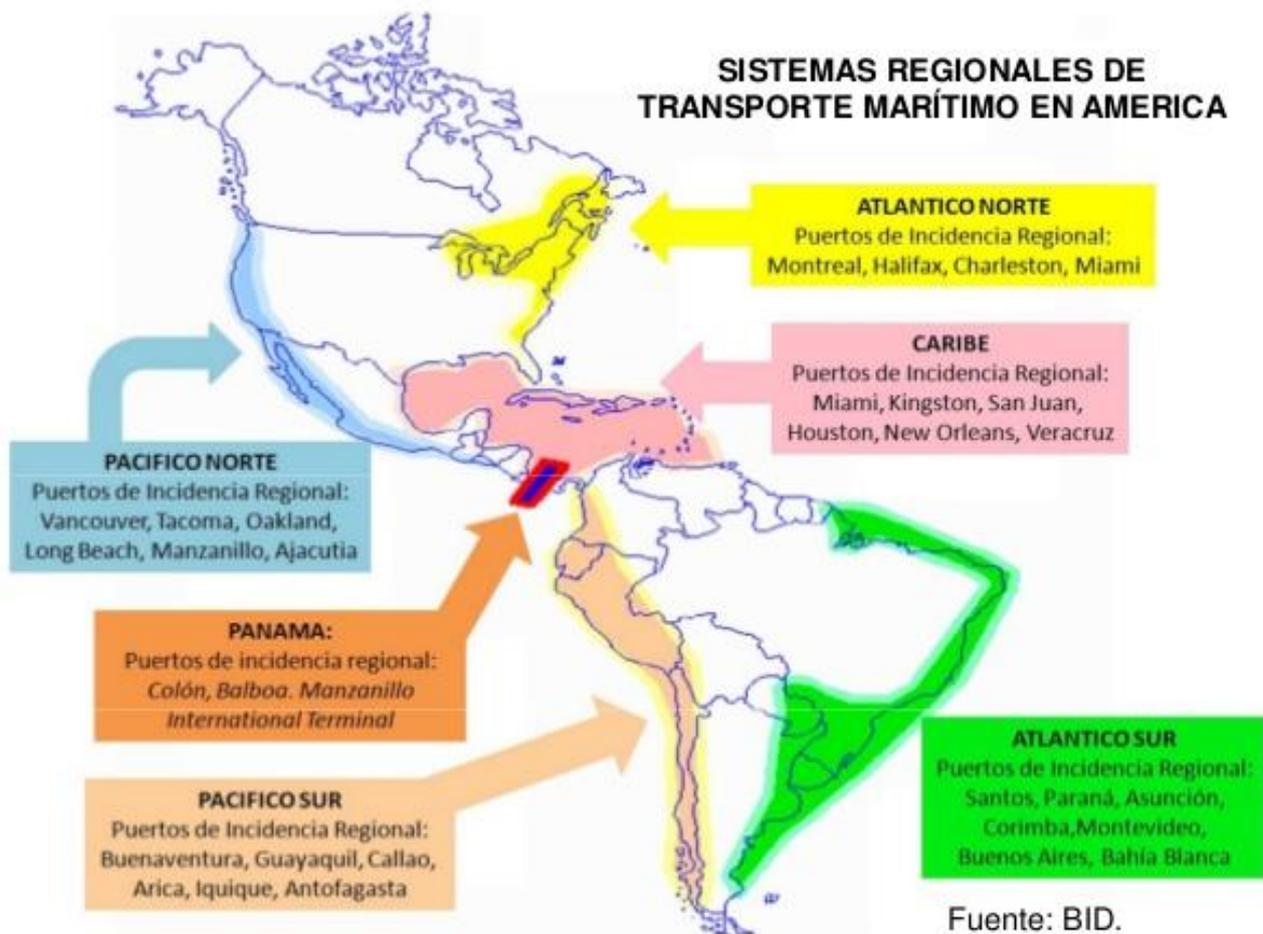


ANNEXES

- 1. Systèmes régionaux du transport maritime du continent américain**
- 2. Délais et coûts de l'import-export : comparaison Amérique Latine et Caraïbes / Europe et Asie Centrale / OCDE**
- 3. Qualité de l'infrastructure portuaire en Amérique Centrale**
- 4. Mouvement de fret en milliers de tonnes métriques et en pourcentage du total par pays et par port centraméricain en 2017**

Systèmes régionaux du transport maritime du continent américain

Source : Banque Interaméricaine de Développement (BID)



Délais et coûts de l'import-export : comparaison Amérique Latine et Caraïbes / Europe et Asie Centrale / OCDE

Source : Doing Business

	Délai à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure)	Coût à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD)	Délai à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure)	Coût à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD)
Amérique Latine et Caraïbes	62,5	526,5	64,4	684
Europe et Asie Centrale	28	191,4	25,9	185,1
OCDE	12,7	149,9	8,7	111,6



Qualité de l'infrastructure portuaire en Amérique Centrale

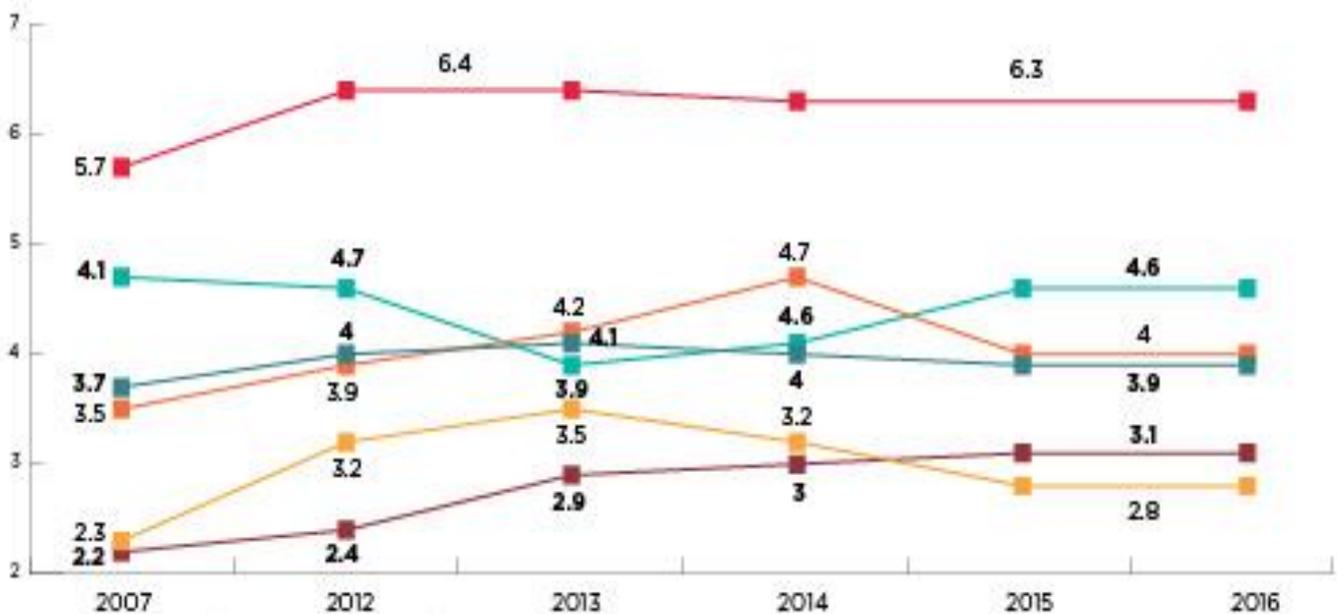
Source : Etat de la Nation, Banque Mondiale



CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CENTROAMÉRICA

De una (muy precaria) a siete (buen desarrollo y eficiencia conforme a estándares internacionales)

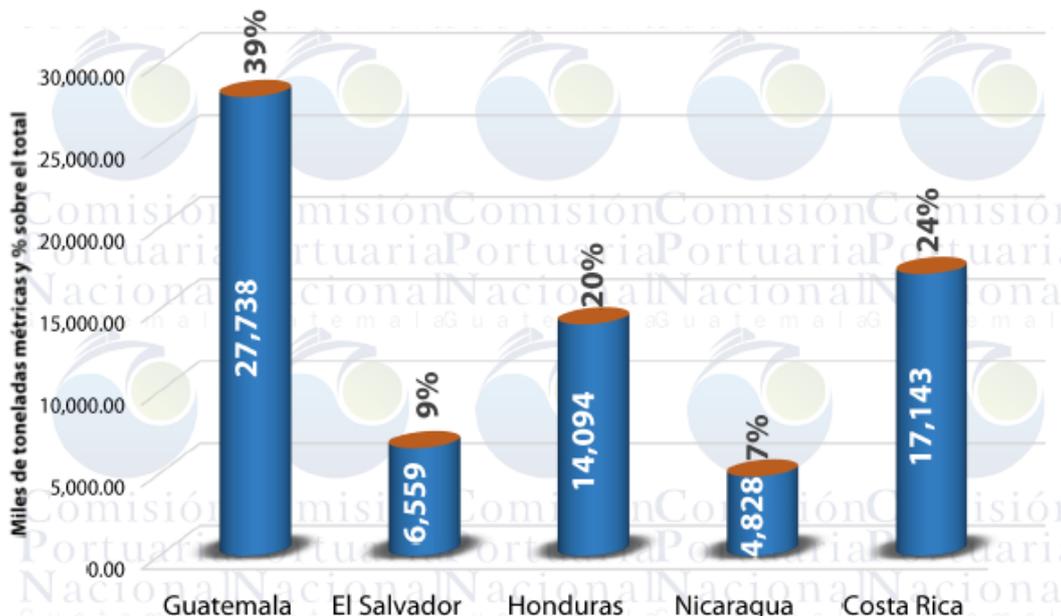
■ Guatemala ■ El Salvador ■ Honduras ■ Nicaragua ■ Costa Rica ■ Panamá



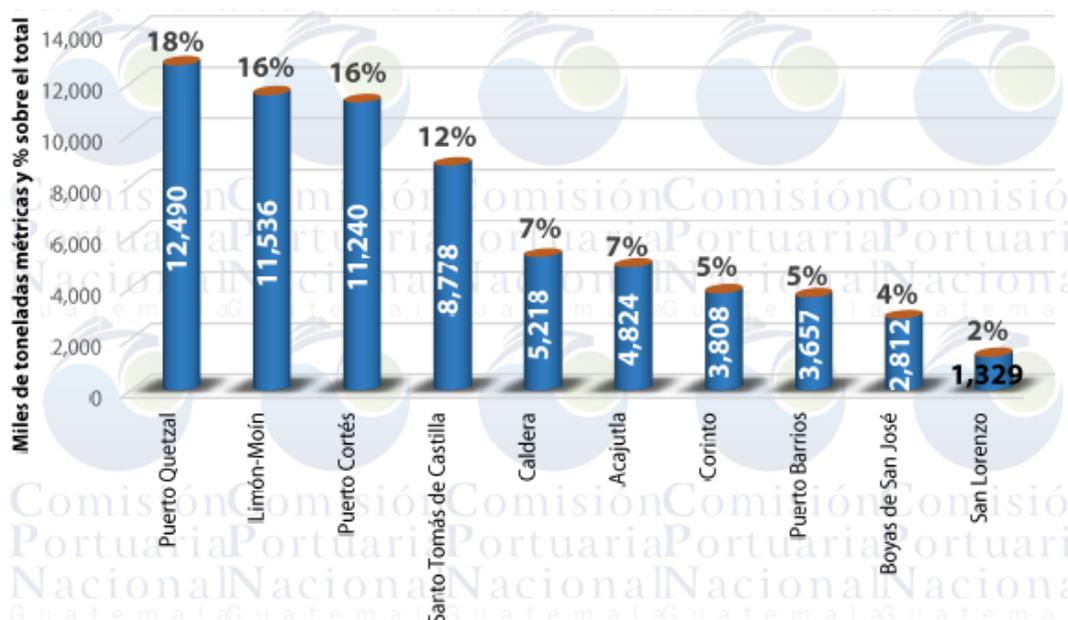
FUENTE: Estado de la Nación. Recopilado: Banco Mundial.

Mouvement de fret en milliers de tonnes métriques et en pourcentage du total par pays et par port centraméricain en 2017

Centroamérica: Movimiento de carga en miles de toneladas métricas y porcentajes sobre el total 2017



Centroamérica: Movimiento de carga por los puertos marítimos en miles de toneladas métricas y porcentajes sobre el total 2017



Source : Informations de COCATRAM, graphique de la **Comisión Portuaria Nacional du Guatemala (CPN)**

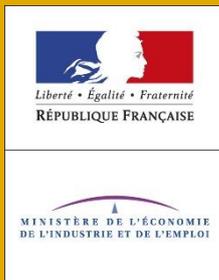


Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service économique de Guatemala (adresser les demandes à guatemala@dgtrésor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.



Auteur : Service économique de Guatemala

Adresse : 11 calle 0-69 – Zona 14 - 01014 Guatemala C.A.

Rédigé par : Cécile JAVARY

Revu par : Antonio AVILA et Marcela LAPARRA

Version du 16 juillet 2018