



DELMAS

CMA CGM group

**ARMATEURS DE France
Point Presse AFRIQUE, 21 Juin 2006,**

Yves PERRIN

Directeur Général DELMAS

Président d'Armateurs de France

Quelques éléments clés

- > Maghreb, Machrek et Corne d'Afrique exclus de notre présentation, limitée à l'Afrique sub-saharienne (Afrique de l'Ouest, A. Centrale, A. de l'Est et A. Australe)
- > 43 pays (dont les îles de l'Océan Indien)
- > Population: 624 Millions
- > Un PIB de 2724 \$/habitant pour l'ensemble du continent variant de 597 \$ pour la Tanzanie à 13.542\$ pour Maurice
- > Un taux de croissance moyenné pour la période 1997-2005 de 4%, là encore variant de -4.4% pour le Zimbabwe à +30.4% pour la Guinée Équatoriale



Des facteurs favorables à une évolution positive du marché

- > L'activité économique a augmenté de 5% en 2005 (prévisions 2006: 5.8% et 2007: 5.5%)
- > Malgré les catastrophes humanitaires, les conflits et guerres civiles, les perspectives sont plus favorables qu'elles ne l'ont jamais été depuis des décennies.
- > Augmentation de la production de pétrole (Afrique centrale et Australe) + renchérissement des cours du pétrole et des matières premières (minéraux) + inflation limitée + amélioration de la balance commerciale des pays exportateurs + augmentation de l'aide internationale (Afrique 1er bénéficiaire)
⇒ autant de facteurs positifs pour l'Afrique Subsaharienne!



Taux de croissance moyen

(Source: OCDE)

	1997-2003	2004	2005	2006
Afr. Ouest	3.8	4.9	4.4	5.3
Afr. Centr.	4.2	10.5	4.8	5.0
Afr. Est	3.5	7.0	5.6	5.3
Afr. Austr.	2.8	4.6	5.0	6.0
Total Afr.	3.7	5.3	4.9	5.8
<i>Pays export. de pétrole</i>	4.7	6.0	5.5	6.9
<i>Pays non export. de Pétrole</i>	2.9	4.7	4.4	4.9



Le facteur Pétrole

- > **Afrique = 9.4% des réserves mondiales prouvées de pétrole**
- > **Afrique > 10% à la production mondiale de pétrole (10 M barils/j).**
- > **USA : 1er client de l'Afrique (objectif: 25% de leurs approvisionnements)**
- > **Chine : 2ème client de l'Afrique (25% de ses approvisionnements).**



Le facteur Chine

- > **Le « super cycle » dans lequel s'est engagée la Chine a eu pour effet de**
 - > Réduire la pression inflationniste mondiale
 - > Faire baisser les taux d'intérêts
 - > Augmenter les cours des matières premières
 - > Améliorer les termes des échanges de l'Afrique
- > **Les exportations africaines ont été redirigées vers l'Asie (Chine + Inde) au détriments des marchés traditionnels (pétrole du Nigeria, coton du Bénin, cuivre de Zambie, bois...)**
- > **La Chine : 1er fournisseur de l'Afrique (Textiles, chaussures, électronique de base, deux-roues,...) et son 2ème client!**



Le facteur Chine



Le facteur Chine

- > **Mais,**
- > **Une diversification géographique sans diversification « produits »**
- > **70% de l'aide chinoise à l'Afrique consacrée au financement de l'achat de biens et service chinois**
- > **Seuls 0.3% des investissements étrangers en Afrique sub-saharienne sont chinois, mais ces investissements augmentent, essentiellement pour le contrôle de ses approvisionnements**



Le facteur Transport

- > Le secteur des transports doit être une priorité pour le développement de l'Afrique subsaharienne
- > Toutes les infrastructures « transport », (routes, réseaux ferrés, ports, aéroports, espaces aériens,...) sont sinistrées à l'exception de celles d'Afrique du Sud.



Le facteur Transport



Le facteur Transport

> **Infrastructures sinistrées + transports locaux défectueux et chers + administration faiblement réactive et tatillonne ⇒ freins à la mobilité et aux échanges des flux.**

⇒ freins à l'unité nationale des pays et à leur intégration régionale ⇒ les bénéfices de la mondialisation échappent à l'Afrique!



L'environnement opérationnel

- > **25 ports principaux pour servir l'Afrique subsaharienne,**
- > **5 ports dans les îles de l'océan Indien**
- > **tous, sauf les ports d'Afrique du Sud, soumis à des contraintes opérationnelles pénalisantes, limitant de facto la taille des navires (CSBC 2200, taille optimum) et dont 10 seulement peuvent opérer des navires non grésés,**



L'environnement opérationnel



L'environnement opérationnel

- > Pas de possibilité de développer un système de « Hub » pour rationaliser les services
- > L'absence de « *Common Carrier feeder* » impose aux armements d'exploiter leurs propres feeders dédiés ce qui augmente encore les coûts d'exploitation.



Un marché limité mais en pleine évolution

- > Hors Afrique du Sud, le marché de l'Afrique subsaharienne représente 1.5 MTEU/an à l'import (toutes origines) avec un ratio de 50% à l'export, soit un trafic total n'excédant pas 2.25 MTEU/an, < 2% des échanges mondiaux conteneurisés (115 MTEU).



Un marché limité mais en pleine évolution

> Un armateur opérant un service hebdo d'Europe Atl. sur la COA avec des CSBC 2200 générerait une capacité annuelle de 82700 TEU soit 25% du marché sur ce segment

> Le même armateur opérant un service hebdo d'Asie sur l'Europe Atl. avec des 5500TEU générerait une capacité annuelle de 180.700 TEU soit 3.6% du marché!



A l'import, un transfert d'Europe vers le reste du monde

- > On l'a vu, la Chine est devenue le premier fournisseur de l'Afrique sub-saharienne,**
- > L'Inde, sans atteindre les niveaux chinois, devient un partenaire de plus en plus important,**
- > Dubaï devient un gigantesque entrepôt où se fournissent les commerçants africains, de marchandises au détail en provenance du monde entier**
- > Émergence du Brésil comme premier fournisseur de poulets congelés**



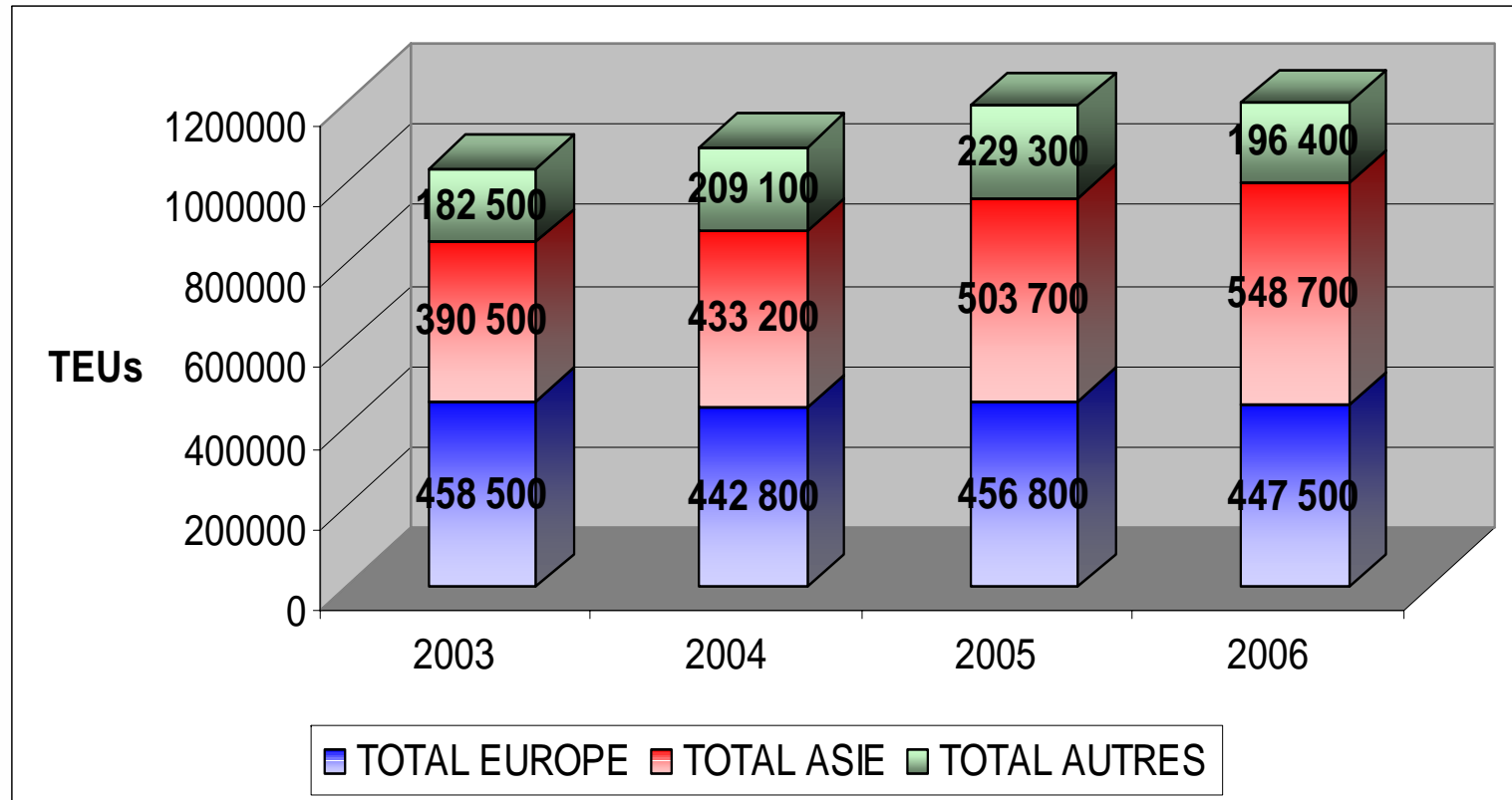
A l'import, un transfert d'Europe vers le reste du monde

- > Déjà premier exportateur de « rags » vers l'Afrique, les USA renforcent leurs position par la fourniture d'équipement pour la recherche pétrolière en plein développement, et par l'importation croissante de pétrole.**
- > L'Europe voit ses exportations limitées aux produits de base (malte, lait, céréales, véhicules d'occasion) et certains produits traditionnels de Méditerranée (carreaux, pdts blancs, concentré de tomate) ont disparu!**



Transfert d'Europe vers l'Asie

(Marché import COA en TEU)



A l'export d'Afrique, le déséquilibre des flux et le facteur « commodités »

- > Le trade reste fortement déséquilibré avec un ration de 2 in pour 1 out.
- > Néanmoins, les exportations sont en augmentation constante grâce à l'ouverture de nouveaux marchés industriels et à l'appétit de la Chine et de l'Inde pour les matières premières



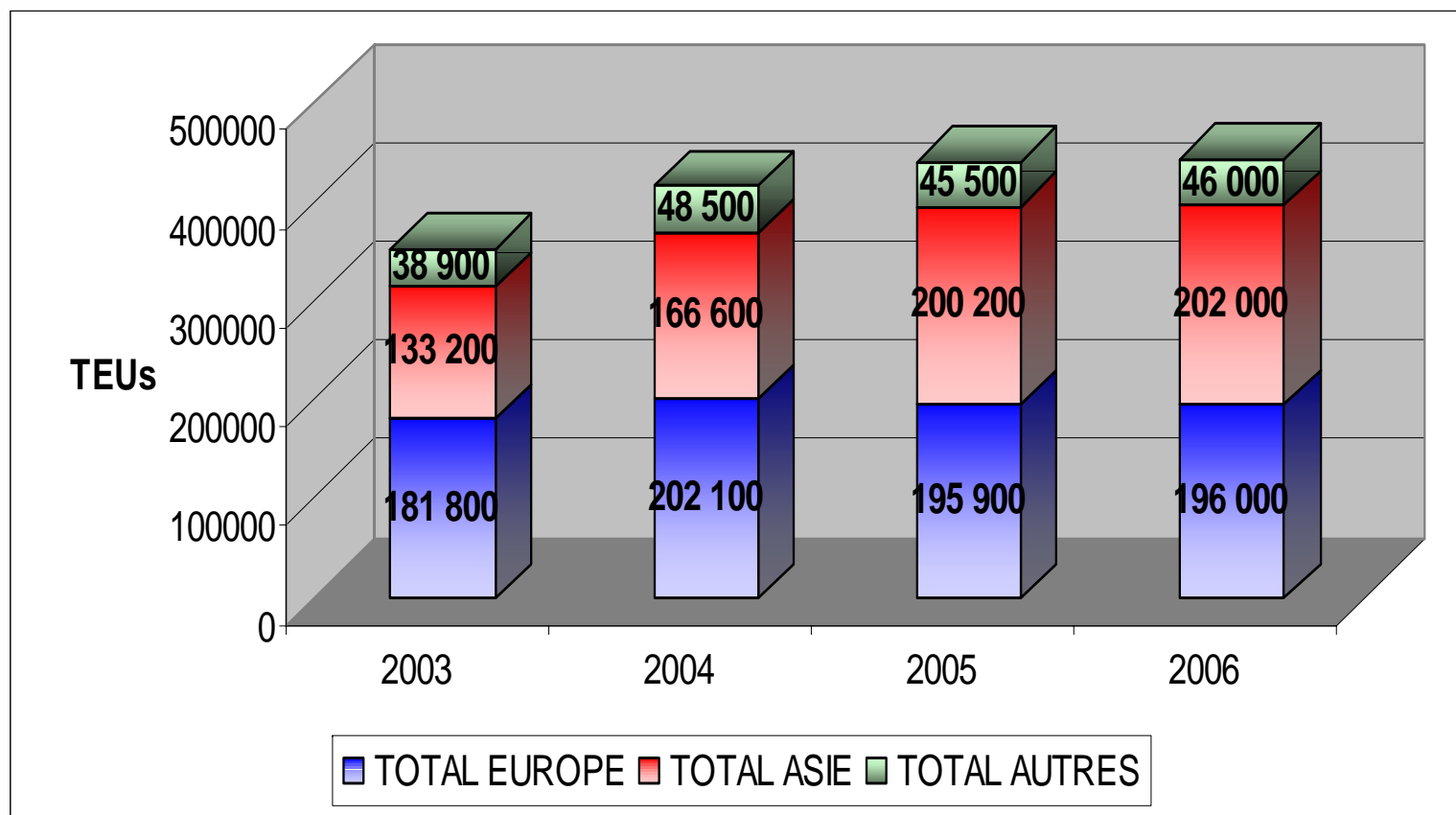
A l'export d'Afrique, le déséquilibre des flux et le facteur « commodités »

- > L'augmentation du prix des matières premières (métaux et minéraux + 71%, pétrole + 91% en \$ constants depuis 2000) ⇒ augmentation des recettes fiscales ⇒ augmentation des dépenses gouvernementales
- > 12 M d'africains dépendent du coton pour leur subsistance et restent confronté à des taux inférieurs à leurs coûts de production du fait des subventions US



Transfert d'Europe vers l'Asie

(Marché export COA en TEU)



Émergence de nouveaux marchés

- > **Augmentation significative des échanges régionaux avec l'Afrique du Sud appelé à jouer un rôle de fournisseur privilégié, sauf impact négatif des fluctuations du Rand,**
- > **Des groupes internationaux (Nestlé, Friesland, Unilever, les brasseurs,...) développent des unités de productions en Afrique dont l'objectif est des desservir les marchés locaux,**
- > **40.000 TEU en inter côtier COA en 2005**

DELMAS et l'Afrique

- > **DELMAS fait aujourd'hui partie du Groupe CMA CGM et peut ainsi s'appuyer sur la puissance du 3ème groupe mondial**
- > **DELMAS exploite sans discontinuer depuis un siècle ses lignes régulières vers l'Afrique dont elle est le spécialiste reconnu, la « référence ».**



DELMAS et l'Afrique

- > **DELMAS est installé en propre dans tous les pays du continent s'appuyant sur un réseau dédié de spécialistes et sur des infrastructures indispensables pour offrir le service « à terre » attendus par nos clients.**



DELMAS et l'Afrique

- > **DELMAS exploite 13 lignes et services sur L'Afrique et 3 services feeders dédiés sur la COA et dans l'OI.**
 - > **5 services Europe Atlantique – COA**
 - > **2 services Méditerranée COA**
 - > **1 service Europe – Océan Indien/ Afrique de l'Est (avec CMA)**
 - > **1 service Golfe/ Ss Cont. Indien – COA**
 - > **2 services Asie – COA (avec CMA)**
 - > **1 service Asie – Afrique de l'Est**
 - > **1 service Ss Cont. Indien – Afr. De l'Est via les Iles**
 - > **3 services feeders dédiés COA (2) et OI (1)**

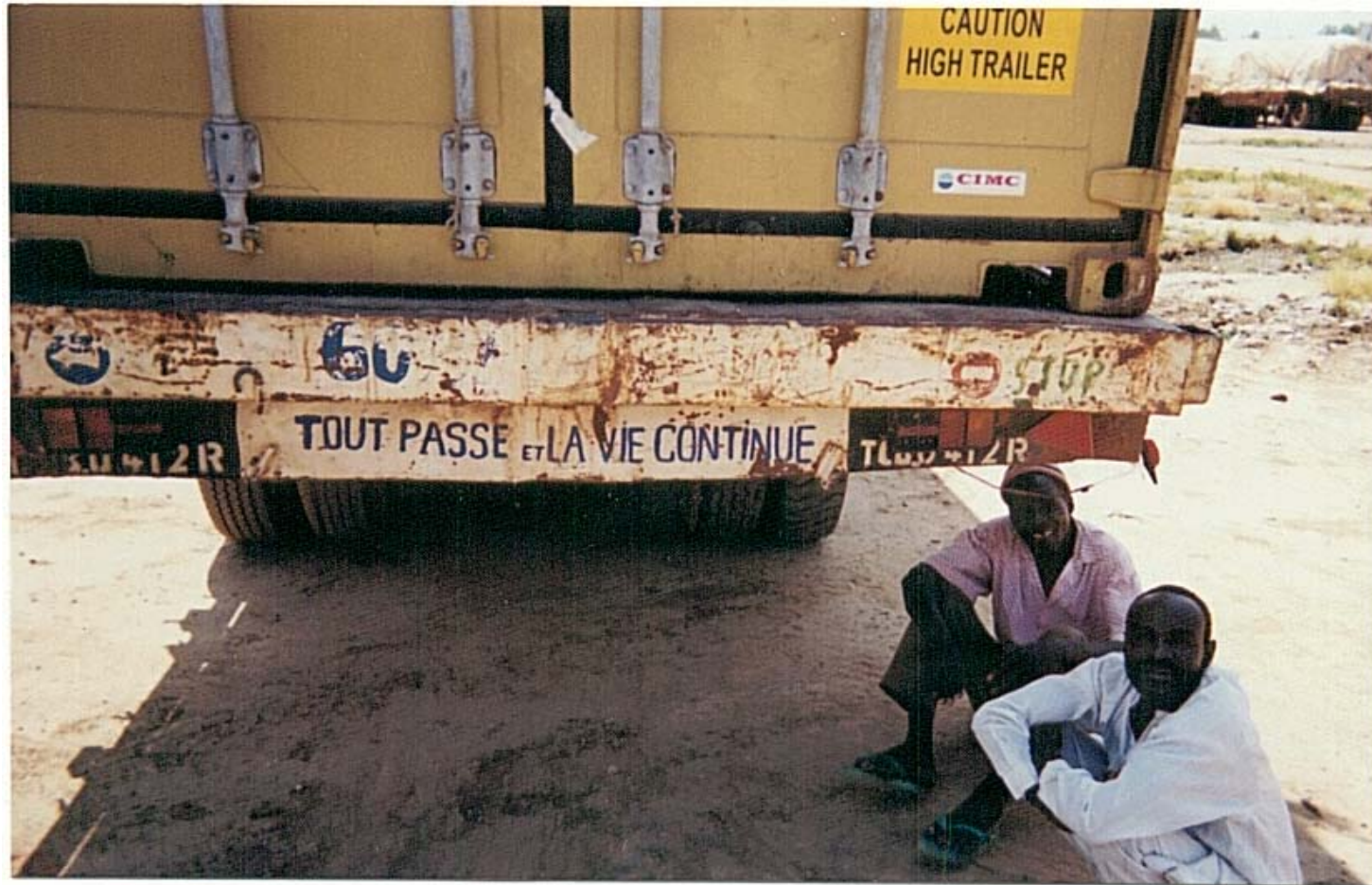
DELMAS et l'Afrique



DELMAS et l'Afrique

- > Renforcement des services Asie et Moyen-Orient**
- > Renforcement des services sur les pays anglophones et sur les pays producteurs de pétrole**
- > Par relais via un port Européen, DELMAS relie l'Afrique à toutes les parties du monde non desservies en direct, optimisant les services CMA CGM existants (Amérique du Nord, Amérique du Sud, Moyen Orient, etc.)**

DELMAS et l'Afrique



DELMAS et l'Afrique

- > DELMAS escale directement ou par le relais de ses feeders dédiés dans plus de 35 ports africains malgré des difficultés opérationnelles dans certains ports (attentes, productivité,...).**
- > DELMAS opère 55 navires sur l'ensemble de ses lignes, seul armateur à proposer sur la COA des services conteneurisés, des services Roros et des services conventionnels.**
- > DELMAS a accès au parc conteneur de CMA CGM, (1 MTEU de tous types)**

DELMAS et l'Afrique



Perspectives

- > L'Afrique a demain la possibilité d'intégrer les circuits du commerce mondial au delà de la simple exportation de matières premières, DELMAS entend accompagner et contribuer à cette évolution.
- > Le renforcement des trades Nord – Sud est une des priorités stratégiques de notre actionnaire





Merci