



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI



Atlantic Group



L'horizon s'ouvre sur l'avenir industriel du Port de Kribi

*Signature de convention pour l'installation
de la première unité de traitement et
de la production de fèves de cacao*

DOSSIER DE PRESSE

Kribi le 24 janvier 2018

SOMMAIRE

- 03 **AVANT-PROPOS**
Prise d'effectivité de la zone industrielle du Port

- 05 Historique d'un projet ambitieux

- 06 Fiche de la société Atlantic Cocoa Corporation

- 08 Une dynamique qui va de la Côte d'Ivoire au Cameroun

- 09 Éléments de biographie sur Patrice MELOM, Directeur général du Port autonome de Kribi

- 10 L'enjeu de la relance de la filière cacao camerounaise

- 12 L'essentiel sur le Port de Kribi

- 13 L'expérience réussie d'un premier navire commercial

- 14 Une infrastructure d'ambition

- 17 Deux phases qui ouvrent l'horizon à la grandeur

- 18 Huit mois intenses au Port autonome de Kribi



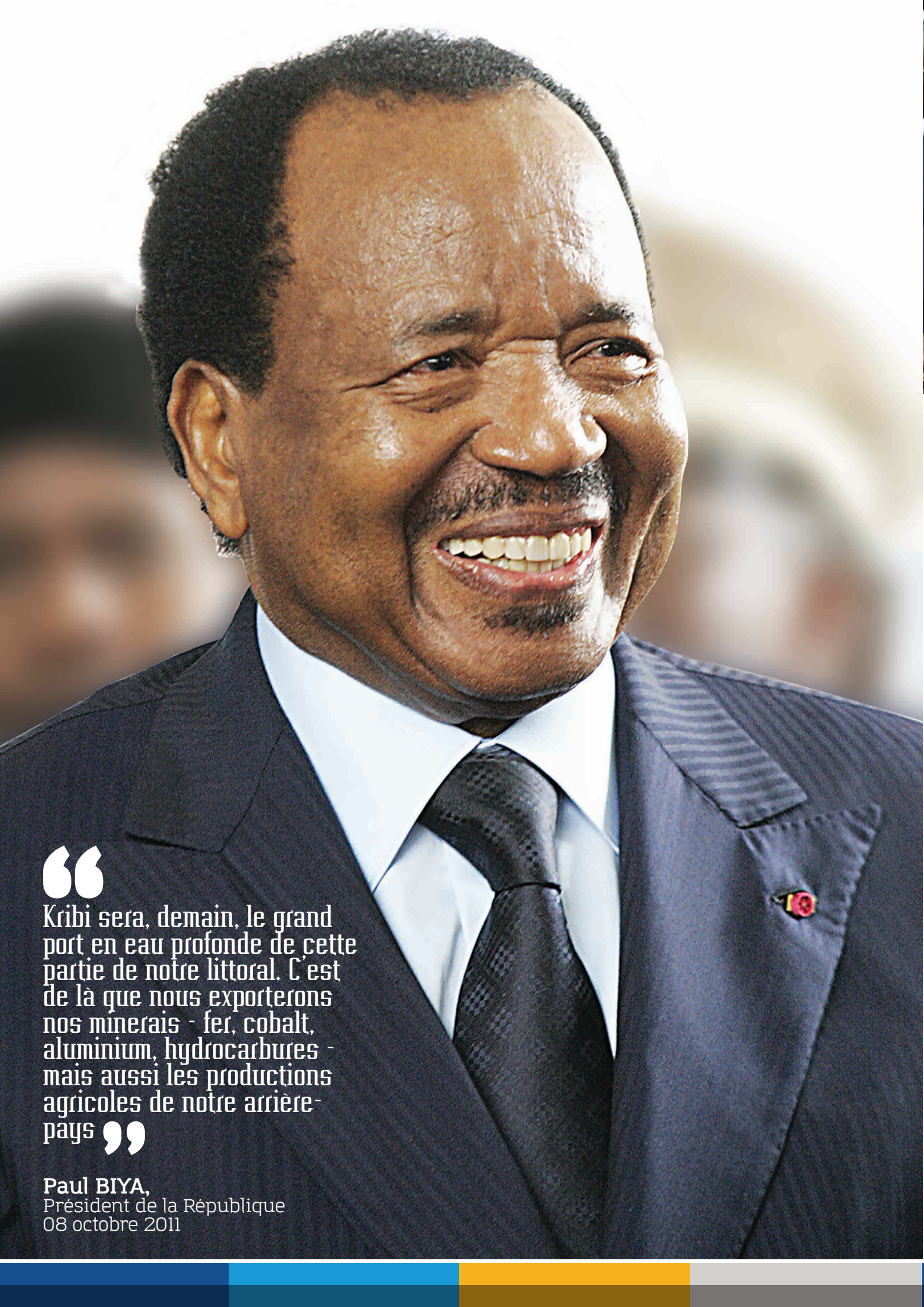
Prise d'effectivité de la zone industrielle du Port

Le Directeur général
Patrice MELOM

Monsieur Patrice MELOM, Directeur général du Port autonome de Kribi (PAK) informe l'opinion publique nationale et internationale qu'en ce mercredi 24 janvier 2018, a lieu à Kribi, la cérémonie de signature d'un protocole d'accord entre le Port autonome de Kribi (PAK) et la société Atlantic Cocoa Corporation (ACC) portant à la construction, à l'installation et à la mise en service, dans la zone industrielle du Port de Kribi, d'une usine de traitement et de production des fèves de cacao, rendue disponible par l'entreprise d'origine ivoirienne Atlantic Cocoa Corporation (ACC). La cérémonie se tient à 15h à Kribi, dans la salle des conférences de l'immeuble-siège abritant la Direction générale et les services administratifs du Port autonome de Kribi. Elle connaîtra la participation effective des directeurs généraux de chacune des entreprises engagées, ainsi que du Préfet du Département de l'Océan.

L'investissement ainsi consenti, d'une valeur de 30 Mds F. CFA, partiellement fournis par la banque BGFI, vise à raffiner dans un premier temps quelques 32 000 tonnes de fèves de cacao, extensibles à 60 000 tonnes à plein régime, en aval d'une production brute de 140 000 tonnes environ, venant principalement des régions du Sud et du Centre du Cameroun. Selon les promoteurs de ACC, ce « projet de mise en place d'une unité agro-industrielle de traitement primaire des fèves de cacao s'intègre aux objectifs du gouvernement de promouvoir la transformation du cacao à hauteur de 50% de la production nationale, pour retenir une partie significative de la valeur ajoutée des filières agricoles dites stratégiques sur le territoire ». Pour rappel, le Cameroun, dont la production cacaoyère moyenne se situe autour de 200 000 tonnes depuis au moins cinq campagnes, ne transforme localement qu'à peine 25% de sa production. Volume que le pays entend doubler d'ici à 2020.

Ladite cérémonie est ouverte à la presse. Des documents complémentaires seront disponibles auprès du pool d'organisation, pour tous ceux qui aspirent à développer une meilleure compréhension des enjeux de cet accord, ainsi que des problématiques liées à l'implantation et au développement de cette unité industrielle, la première du genre dans la zone industrielle de 26 000 hectares dédiés au port de Kribi.



“

Kribi sera, demain, le grand port en eau profonde de cette partie de notre littoral. C'est de là que nous exporterons nos minerais - fer, cobalt, aluminium, hydrocarbures - mais aussi les productions agricoles de notre arrière-pays ”

Paul BIYA,
Président de la République
08 octobre 2011



Historique d'un projet ambitieux

C'

est le 14 mars 2016 que la firme australienne Atlantic Group, spécialisée dans la restauration, le carter et l'orga-

nisation des réceptions fit la publication d'un appel d'offres, diffusé localement par sa filiale camerounaise, le groupe agro-industriel Atlantic Cocoa Corporation (ACC), pour installer son démembrement dans la zone industrialo-portuaire de Kribi. La documentation accessible fut alors rendue disponible à l'Agence de promotion des investissements (API) qui renseigna dans un premier temps sur le fait qu'il s'agissait d'une unité de transformation d'une capacité de 15 000 tonnes de cacao.

Mais il faut noter qu'Atlantic Cocoa Corporation a obtenu son agrément quasiment au même moment que d'autres concurrents. Il s'agit des sociétés camerounaises Fapam Industry SA, Société Agro Ressources Cameroon SA et Quantum Cocoa SA. Si l'API ne donne pas toute la visibilité sur les tonnages de fèves à transformer, des informations concordantes attestent que l'activité principale de ces sociétés sera concentrée sur le broyage. « Sans nul doute, qu'avec la nouvelle redevance à 15 FCFA/kg pour les fèves entrant dans les unités locales de transformation et le réaménagement constant des incitations fiscalo-douanières,

le paysage du broyage des fèves s'en trouvera irréversiblement transformé irradiant les effets induits sur l'ensemble de la filière nationale », commentait alors l'interprofession du secteur du cacao.

Pour rappel, c'est le 29 juillet 2015 que l'ivoirien Kone Dossongui, opérateur économique ivoirien, avait révélé son projet de création d'un consortium industriel du cacao au Cameroun. Reçu par le ministre de l'Economie d'alors, Kone Dossongui avait précisé que son projet agro-industriel aura trois composantes. A savoir : la création de cacaoyères dans le pays, la construction d'une unité de transformation des fèves, et la mise sur pied d'une entité d'encadrement des producteurs.

Selon l'entrepreneur en effet, ce « projet de mise en place d'une unité agro-industrielle de traitement primaire des fèves de cacao (...) s'intègre aux objectifs du gouvernement de promouvoir la transformation du cacao à hauteur de 50% de la production nationale, pour retenir une partie significative de la valeur ajoutée des filières agricoles dites stratégiques sur le territoire ».

Pour rappel, le Cameroun, dont la production cacaoyère moyenne se situe autour de 200 000 tonnes depuis au moins cinq campagnes, ne transforme localement qu'à peine 25% de sa production. Volume que le pays entend doubler d'ici à 2020.

Historical path of the project

According to documents from Cameroon's investment promotion agency, Atlantic Cocoa Corporation, subsidiary of the Australian group Atlantic, will build a processing unit to process 32,000 tons of cocoa per year. As a matter of fact, Atlantic launched, on March 14, 2016, a bid for a license to build its subsidiary in the Kribi economic zone.

Atlantic Cocoa Corporation received its license at the same time as other firms, namely the Cameroonians Fapam Industry SA, Agro Ressources Cameroon SA and Quantum Cocoa SA. Even though the promotion agency did not give any details about the volumes to be processed, available information indicates that these firms will mainly focus of processing. In fact, volumes to be processed by FAPAM are already known (5,000 tons) and, the remaining two companies should thus process over 5,000 tons each.

"With the new royalty fee which is CFA15 per kilogram of cocoa beans processed and the regular revision of the custom/ imports incentives, the cocoa processing sector will undoubtedly change and will impact the whole cocoa industry in the country", the cocoa trade association said.

Fiche de la société

Atlantic Cocoa Corporation

N°	RUBRIQUE	DESCRIPTIONS
1	Intitulé du projet	CONSTRUCTION D'UNE UNITE DE TRANSFORMATION DE FEVES DE CACAO
2	Promoteur	BERNARD KONE DOSSONGUI
3	Activité projetée	Construire et exploiter une chaîne de transformation des Dérivés de fèves de Cacao. Cette activité relève de l'Agro-industrie
4	Description du projet	Ce projet est une composante d'un vaste programme d'investissement qui repose sur 02 axes : 1. Assurer la pérennité et la disponibilité de la matière première (cacao) - Par le développement d'une société agricole de plantations cacaoyères ; - Par la mise sur pied d'une structure d'encadrement et d'accompagnement des producteurs de cacao. 2. Assurer la transformation locale du cacao - Par la mise en place d'une unité de transformation à Kribi L'usine sera dotée d'une capacité de transformation de 30.000T modulable à 60.000T dès la cinquième année d'exploitation.
5	Investissements (FCFA)	36.710.000.000 FCFA
6	Besoins	06 hectares non aménagés
7	Intérêts du projet	- création de la valeur, développement tissu industriel - augmentation Trafic marchandise à l'export
8	Situation du dossier	Il est attendu de l'entreprise : un argumentaire pour la demande d'extension de trois (03) hectares, la liasse du dossier technique, les plans de bâti dans. Le PAK doit fournir les cahiers de charges relatifs à l'occupation
9	Observations	L'Entreprise est déjà installée sur les 06hectares, les 03 hectares supplémentaires sont localisés. en attente d'AOT

HISTORIQUE DU DOSSIER

ETAPE	DATE	OBSERVATIONS
Courrier N°061/JMJPROFIN/DG Objet : transmission d'une demande d'attribution pour le compte du programme d'investissement ACC SA Exp : AAC SA	07 juillet 2015	Réponse de l'UO transmettant la FIP
Note N°12081/15/CIPK/UO/PEET/MM Objet : programme d'investissement Atlantic Cocoa Corporation SA au Cameroun Exp : Expert en Economie des Transports	12 août 2015	Cette note faisait état de la mise en place d'un comité de Suivi du programme d'investissement du groupe ATLANTIC au Cameroun. Le représentant de l'UO à ce comité étant l'EET.
Courrier N°086/JMJPROFIN/DG/15 Objet : transmission du plan d'affaire du projet ACC SA Exp : AAC SA	25 août 2015	Transmission du BP. Accusé de réception de l'UO
Courrier relatif à la transmission de la FIP Exp : AAC SA	10 septembre 2015	RAS
Courrier N°03247/MINMIDT/SG/DI/SDTL/ma Objet : programme d'investissement AAC SA au Cameroun Exp : Monsieur le Ministre des Mines de l'Industrie et du Développement Technologique.	08 décembre 2015	Cette correspondance questionne sur les diligences entreprises par l'UO, à cette date, pour la mise à disposition du site (06 ha) à la AAC
Réunion de concertation sur l'invitation de l'UO avec la AAC SA	04 janvier 2016	Il a été question de la présentation du projet
Courrier relatif à la notification de mise à disposition d'un lot de 06 ha à la AAC SA Exp : UO	04 janvier 2016	Afin de permettre à l'entreprise de continuer sa recherche de financement, nous lui avons fait une lettre de confort à l'issue de la réunion du 04 janvier 2016 Une proposition d'une zone susceptible d'accueillir le projet a été annexé à ladite lettre.
Courrier N°086/JMJPROFIN/DG/15 Objet : transmission de leur choix de site Exp : AAC SA	14 janvier 2014	L'entreprise a proposé deux sites dans la zone indiquée par l'UO



Une dynamique qui va de la Côte d'Ivoire au Cameroun

C'est l'entrepreneur ivoirien Kone Dossongui qui est à la tête de cette initiative. Dotée d'un capital social de départ de 10 millions de francs Cfa, le siège de cette société est à Yaoundé, la capitale camerounaise.

Le patron du groupe Atlantique (Atlantic Télécom, Atlantic Financial Group...) déjà présent au Cameroun à travers la banque éponyme, préside lui-même le Conseil d'administration de cette nouvelle entreprise, tandis qu'un certain Georges Anatole Wilson en est le DG. L'objet social d'Atlantic Cocoa Plantations SA est « la mise en place, le développement et l'exploitation des plantations agricoles ; la commercialisation de tous produits agricoles et vivriers ; le regroupement, la formation et l'encadrement des petits et moyens planteurs ».

Éléments de biographie de Kone DOSSONGUI, Promoteur du projet

Kone Dossongui est en effet l'une des toutes premières fortunes de Côte d'Ivoire. Ministre de l'Agriculture d'Houphouët, à l'époque où il était le plus jeune membre du gouvernement - il n'avait pas la trentaine, Kone Dossongui s'est ensuite lancé

dans les affaires avec des plantations. Aujourd'hui, il est dans les finances, la téléphonie, l'agro-industrie, etc., autant d'affaires qui lui réussissent avec la même baraka. Dossongui Koné est-il le plus riche des Ivoiriens ? La réponse ne viendra jamais de lui. Il se contente, énigmatique, de répondre quand la question lui est posée par un journaliste un peu trop curieux à son goût, « je me contente de faire mon travail... »

La question ne manque pas de pertinence. Natif de Gbon, au nord de la Côte d'Ivoire, Koné multiplie les bonnes affaires. Banque, télécommunications, assurances. Des secteurs parmi les plus juteux en Afrique. Dossongui Koné, c'est d'abord la banque Atlantique. Présente dans sept des huit pays membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine, UEMOA (Bénin, Burkina-Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal, Togo). Il en est le PDG. C'est aussi la téléphonie. Moov pour le mobile, implanté dans sept pays, et Data transmission dans onze pays. Koné est également dans l'assurance, avec quatre

compagnies. Il n'a pas pour autant oublié ses premières amours, puisqu'il a débuté les affaires dans l'agro-industrie. Le groupe Atlantique posséderait encore 70 boulangeries, trois usines d'extraction d'huiles essentielles d'agrumes et une usine de noix d'acajou à Korhogo.

La Française CIC, Crédit industriel et commercial, décide de quitter la Côte d'Ivoire. Koné fait partie des heureux à qui il est proposé de participer au tour de table.

La caractéristique dans les affaires pour Koné est qu'il n'est jamais seul. Toujours adossé à de grands groupes à l'international : « Nous nous associons toujours à un partenaire, et cela nous permet, entre autres, de faire bénéficier nos responsables, et tout le personnel, d'assistance et de formation à la pointe », répond-t-il. Ainsi pour la banque, est-il associé au réseau des Banques populaires de France. Pour les assurances, à Maghrebias, le 3^e assureur de Tunisie, et pour les télécoms, à Etisalat, le principal opérateur de télécommunication du Golfe, et au cabinet français BYH. Il possède lui-même une fondation qui construit des écoles, des dispensaires, des forages, des églises, des mosquées, etc. « De manière générale, nous venons en aide aux couches défavorisées de la société chaque fois que nous sommes sollicités », soutient-il.

Dossongui Koné ne fait pas mystère du début de ses affaires. « Je suis un paysan. Je suis un agriculteur arrivé aux affaires par un pur hasard. J'ai eu à assumer de hautes fonctions publiques. Quand j'ai quitté ces fonctions à la fin de la trentaine, j'ai alors opté résolument pour les affaires. En 1989, grâce à un ami de la Banque mondiale, Serge Guetta, nous avons bénéficié d'un prêt de la SFI (Société financière internationale) de 1,4 milliard de francs CFA pour créer des plantations et trois usines d'extraction d'huile à essence d'agrumes (bergamote, bigarade et citrons) ». A le croire, grâce à ce prêt, il est devenu, avec vingt tonnes, le premier producteur mondial hors coopératives d'essence de bergamote.

Eléments de biographie sur **Patrice MELOM**, Directeur général du Port autonome de Kribi



Nommé le 23 août 2016 au poste de Directeur général du Port autonome de Kribi (PAK), Patrice Barthelemy Melom est, de formation, ingénieur statisticien, par ailleurs titulaire d'un diplôme d'études supérieures (DESS) en management public. Il a occupé, quatre années durant le poste de coordonnateur de l'Unité opérationnelle du projet de réalisation du Complexe industrialo-portuaire de Kribi, après avoir été Chef de la Division des infrastructures et Chargé de mission dans les Services du Premier ministre, entre autres.

SES FORMATIONS

- **1983** : ingénieur statisticien | Institut de statistique, de planification et d'économie appliquée
- **2002** : Master en Management | Institut supérieur de Management public (ISMP)

SON ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

- **1983** : débuts à la Fonction publique camerounaise | Direction de la statistique et de la Comptabilité nationale
- **1983** : Chargé d'études assistant | Secrétariat général de la Présidence du Cameroun

- **1989** : contrôleur d'Etat | Services du Contrôle supérieur de l'Etat
- **1991** : Inspecteur d'Etat, Chef de brigade | Services du Contrôle supérieur de l'Etat
- **2002** : Coordonnateur technique | Coordination nationale du 3^{ème} recensement général de la population
- **2005** : Chargé de missions | Secrétariat général des Services du Premier ministre
- **2009** : Chef de la Division des infrastructures et des affaires techniques | Secrétariat général des Services du Premier ministre

- **2012** : Coordonnateur | Unité opérationnelle de réalisation du Port en eau profonde de Kribi

SA TRAJECTOIRE POLITIQUE

- **Depuis 1992** : Chargé de mission | Délégation départementale du RDPC-Océan

SES DISTINCTIONS HONORIFIQUES

- Chevalier de l'Ordre national de la Valeur
- Officier de l'Ordre national de la valeur
- Commandeur de l'Ordre national de la valeur



L'enjeu de la relance de la filière cacao camerounaise

Un projet est d'autant bien accueilli par les autorités publiques camerounaises qu'il s'intègre dans le plan de relance des filières cacao-café, adopté par le gouvernement camerounais en septembre 2014. Ce plan, implémenté depuis le début de l'année 2015, vise à atteindre une production cacaoyère nationale de 600 000 tonnes à l'horizon 2020, contre une moyenne annuelle de 200 000 tonnes actuellement ; et un volume de transformation de fèves équivalent à 70% de la production nationale, contre 25% actuellement.

MOBILISER LES ACTEURS

La chute vertigineuse des cours du cacao en décembre 2016 a retenti comme un gong sonnante l'alerte générale dans la filière nationale. Au-delà d'une interpellation sectorielle, cette situation a revêtu pour l'Etat du Cameroun comme pour le secteur privé, les contours d'un nouveau challenge à relever de concert avec tous les maillons de la chaîne de valeur. Avec une production en baisse de 14 % par rapport à la campagne 2015/2016, le Cameroun n'a évidemment pas participé à l'effondrement des cours du cacao, qui relève, il n'est pas superflu de le rappeler,

d'une situation de surproduction générée principalement par la Côte d'Ivoire et le Ghana, du fait d'un apport en surplus de près de 18 % sur la production mondiale par rapport à la campagne 2015/2016. Le Gouvernement camerounais a, face à cette situation, sonné l'alerte au sein de l'Interprofession et des autres organes de la filière : ONCC, FODECC, SODECAO et CAPEF dans l'optique de trouver des pistes de solutions susceptibles d'endiguer l'impact des effets de la baisse des prix du cacao sur la filière nationale.

C'est sur cette exhortation exprimée par le Ministre du Commerce à l'occasion de

la 25^{ème} session ordinaire de l'Assemblée Générale du CICC tenue le 4 Mai 2017 à l'hôtel Mont Fébé que l'Interprofession a réuni, les 10, 17 et 22 mai 2017 ses principales représentations collégiales (Producteurs, Usiniers/Acheteurs, Exportateurs et Transformateurs) et une concertation le 29 mai avec les autres organes de la filière, afin de mener des réflexions stratégiques dans chaque segment de la filière. Le point d'orgue de ces assises, présidées par Dr. Apollinaire NGWE, Président du Conseil Exécutif du CICC, portait sur la recherche des mesures endogènes susceptibles, d'une part, d'atténuer les effets négatifs de la chute des prix du cacao sur le producteur à la base, et d'autre part, d'améliorer l'appréciation du cacao camerounais sur la scène internationale.



De ces assises, il ressort une quarantaine de propositions de court, moyen et long terme, articulées autour des maillons “production” et “mise en marché”, déclinées par :

- des mesures de parade pour atténuer, dans le court terme, les effets de baisse des prix du cacao sur les revenus des producteurs ; des mesures de soutien, à court et à moyen terme, pour assainir et restructurer les maillons vulnérables
- des mesures de promotion visant à préserver l'image et l'attractivité de la filière en vue de l'inscrire résolument dans la durabilité.

Fort des recommandations issues des concertations sus-évoquées et soucieux de consolider la résilience de la filière durant la campagne cacaoyère 2017/18, le Gouvernement a entériné les mesures proposées au travers de l'Arrêté N° 00249/MINCOMMERCE du 11 août 2017 fixant et répartissant la Redevance à l'exportation du cacao.

Il en ressort :

- la réduction de 50% du taux de la Redevance à l'exportation des fèves, qui passe de 150 à 75 FCFA/kg
- l'instauration d'une prime de qualité, destinée à récompenser les producteurs ayant livré du cacao Good Fermented à titre d'incitation à la transformation locale du cacao, la réduction du taux de Redevance perçue sur les fèves entrant dans les unités de transformation locale de 75 à 15 FCFA/kg.

Par ailleurs, et dans l'optique de mener en urgence les actions prioritaires susceptibles d'impacter la qualité et la compétitivité de notre cacao, des ressources supplémentaires ont été allouées à l'ONCC et au CICC.

A l'ONCC, pour :

- Systématiser les analyses chimiques et organoleptiques du cacao avant exportation
- Contrôler la qualité à l'entrée et à la sortie des magasins des exportateurs
- Renforcer les postes de contrôles douaniers de Mamfé et Bankim et
- Certifier systématiquement la qualité.

Au CICC, pour renforcer le financement des actions ci-après :

- encadrer davantage de producteurs sur les bonnes pratiques et l'entrepreneuriat agricole
- étendre le programme d'installation des Centres d'Excellence de traitement post-récolte du cacao au profit des organisations professionnelles de producteurs
- former plus de producteurs à la vérification de la qualité, 400 vérificateurs chaque année produire et distribuer 100 000 livrets du cacao cultivateur chaque année pendant trois ans.

Au-delà de nos frontières, le Gouvernement est resté ferme et résolument engagé dans un véritable plaidoyer pro domo, tant pour sonner la mobilisation des pairs producteurs que pour interpeller l'industrie chocolatière sur ce qui va au-delà de la simple responsabilité sociétale, à savoir l'intrinsèque solidarité vitale de la chaîne de valeur. Sur toutes les plateformes qui ont réuni les acteurs concernés par la baisse du prix du cacao, le Ministre camerounais du Commerce est monté au créneau pour préconiser la mise en place d'un cadre proactif de concertation entre pays producteurs, l'instauration des politiques de production raisonnées, mais également l'établissement des relations saines et mutuellement profitables avec l'industrie dans le but de s'affranchir du diktat du secteur aval, dissimulé par le manteau de la volatilité des prix.

En tout état de cause, la survenance de ce marasme du marché du cacao aura manifestement contribué à réchauffer le partenariat public-privé autour de la nécessité d'une réorientation de nos objectifs de production vers la primauté de l'amélioration qualitative et le repositionnement subséquent sur les marchés différenciés et de niche, plus stables et mieux rémunérateurs.

COMMUNIER AVEC LES PARTIES PRENANTES

La campagne d'information et de sensibilisation conduite par le MINCOMMERCE, accompagné des organes d'encadrement de la filière cacaoyère, se déploie sur fond d'échanges et de redynamisation des opérations de commercialisation.

Pas moins d'une quinzaine de localités productrices de cacao sur le triangle national sont la cible de cette opération qui vise au premier chef le producteur, cheville ouvrière de la filière. Ainsi, le cap a été lancé par ordre chronologique à Ambam, avant de poursuivre par Ebolowa, Lobo, Bokito, Bafia, Kumba, Munyengue, Bot Makak, Monatélé et Ntui. La caravane se rendra plus tard à Mamfé, Mbangassina, Tonga et Ngomedzap.

Au regard de la mauvaise santé du marché mondial du cacao depuis fin 2016, l'heure est à l'information, à l'accompagnement et au réconfort des opérateurs de la filière cacao. L'objectif de ces rencontres est d'expliquer les mesures prises pour atténuer les contrecoups de la crise du cacao. C'est aussi l'occasion d'annoncer “la tolérance zéro”, face à toute forme de pratiques frauduleuses et l'application systématique des sanctions prévues par les nouveaux textes régissant ladite filière au Cameroun.

Renforcer la durabilité, la viabilité et la rentabilité de la filière cacao, en passant inéluctablement par la maîtrise de la chaîne de la qualité du cacao au niveau des coopératives, est le leitmotiv de la série d'actions concrètes déjà amorcée sur le terrain. Il s'agit entre autres, de la rétrocession des magasins de stockage de cacao aux producteurs à Ambam (Région du Sud), puis de Lobo et Bokito (Région du Centre). Il s'agit également de la remise de 1800 séchoirs de cacao réhabilités

aux producteurs du Sud-ouest et du Littoral. Et plus récemment, la visite de deux chantiers d'installation des Centres d'Excellence de traitement post-récolte du cacao à Mintaba et Si-Manyai, projets initiés par le CICC dans le Département du Nyong et Kélé. Cette vaste tournée d'information et de communion, obéit à l'élan de solidarité des Pouvoirs Publics à l'endroit des cacao cultivateurs. La présence active du Gouvernement aux côtés des producteurs augure d'un renforcement de la résilience de notre filière.



L'essentiel sur le Port de Kribi

LE PORT AUTONOME DE KRIBI est un complexe portuaire situé au large de la cité Balnéaire de Kribi. En tant que personne morale, le PAK est une société à capital public dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière ayant l'Etat comme unique actionnaire. Le PAK est placé sous la tutelle technique du Ministère des Transports chargé des affaires portuaires et la tutelle financière du ministère chargé des finances. Son siège social est à Kribi. Le PAK est en charge d'assurer la gestion, la promotion et le marketing du port de Kribi. Il est en outre en charge de la gestion de services publics et services annexes en rapport avec les activités maritimes.

UN PORT MODERNE

Porté au cœur de cette forêt luxuriante équatoriale qui le berce de partout, aux confins de cette terre fascinante où la nature brille d'un éclat insoupçonné, le port de Kribi offre sa stature monumentale d'acier et béton, ici au Sud du Cameroun, comme un centre de gravité qui deviendra sans doute bientôt le cœur vibrant de l'Afrique centrale.

C'est pour jouer un rôle de premier plan que l'architecture a, à cet effet, été dimensionnée et construite. Ambition pleine de devenir une plateforme maritime et logistique incontournable dans la sous-région.

Le Port en eau profonde de Kribi ouvre le Cameroun et les pays voisins sur la façade Est de l'Océan Atlantique dans le

Golfe de Guinée. Il est situé à 35 Km de la ville actuelle de Kribi dans la localité de Lolabé.

L'infrastructure dispose en outre d'une réserve foncière de plus de 26 000 Hectares qui permettent d'envisager à profusion outre l'extension de ses installations actuelles, l'accueil de nombreux opérateurs économiques.

Ainsi, le port est relié à la mer par un chenal de 650 mètres de long, 200 mètres de large et 17 mètres de profondeur. Le plan d'eau de manœuvre des navires est constitué d'une zone d'évitage de 600 m de diamètre, et est protégé de la houle dominante par une digue à talus de 1852 m scellé par un musoir.

Les installations de Kribi disposent par ailleurs de 615 m de linéaire de quai,

dont 350 pour le Terminal à Conteneurs et 265 pour le Terminal Polyvalent. Il est équipé de balises de signalisation dont les caractéristiques respectent les normes établies par l'Association Internationale de Signalisation Maritime et d'autres aides à la navigation. Le pilotage aux navires est assuré par l'autorité portuaire locale.

L'accostage des navires prévoit l'utilisation obligatoire de remorqueurs de type ADSR visibles ici sur ces images. Ces appareils et l'activité qu'ils induisent, désormais gérés en concession par SMIT LAMNALCO l'un des opérateurs mondiaux les plus réputés en la matière, permet de tracter 50 tonnes au crochet. Ils permettent également d'agir, dans un premier temps, contre les incendies.

L'expérience réussie d'un premier navire commercial

Ce 22 juin 2017, il était manifeste que Patrice Melom, le Directeur général du Port autonome de Kribi (PAK) était jovial, voire même triomphal, à savourer les images spectaculaires de l'entrée dans les eaux des de Mboro, du premier navire de grande capacité, spécialisé dans l'enlèvement et le transport de cargaisons de biomasses. Le « Medi Lisbon » donc : vraquier de 189 m de long affrété par la société Biomass Cameroon pour l'inédite expédition d'une cargaison de 27 500 Tonnes de Copeaux d'hévéa. Un accostage qui a pris sept jours pour remplir ses cales un volume de 27 000 tonnes de produits, pour une exportation vers l'Irlande. Il s'agissait de la toute première opération technique et commerciale de cette envergure, conduite par l'administration

portuaire de Kribi, avec la participation de l'ensemble des acteurs et opérateurs engagés institutionnellement et fonctionnellement dans l'exploitation future du terminal polyvalent, l'un des infrastructures-clés du site de Mboro. Une opération qui, selon Patrice Melom, revêtait une importance majeure à double titre, au moins : au sens concret, elle représentait la toute première activité ordinaire, soumise à facturation commerciale, à laquelle le Port autonome de Kribi se livre, depuis la mise en place formelle de l'entreprise et la prise en main effective de ses équipes, par décret présidentiel, le 29 juin 2016 ; au plan symbolique, la détermination d'une capacité décisive des acteurs camerounais à rendre effective l'opérationnalisation de ce port, dans les formats, les produits, les services et les innovations attendus par les acteurs économiques tant nationaux qu'internationaux, dans le sens du

développement aussi bien de l'économie nationale que de la sous-région

Les opérations de chargement dudit bateau, en tant que telles, ont duré six jours pleins. Le Port Autonome de Kribi (PAK) s'est évidemment fortement impliqué dans le déroulement de l'opération afin d'assurer la coordination et la supervision de l'ensemble des opérations. Lesquelles ont nécessité une planification minutieuse et une mobilisation importante des ressources humaines, matérielles et informationnelles. Ce test en grandeur nature a ainsi permis de démontrer la pleine capacité des équipes techniques et opérationnelles de cette jeune organisation à faire un usage optimal de l'outil portuaire mis à leur disposition. L'objectif à cet égard étant clair : Assurer le post-acheminement puis le chargement sécurisé de la cargaison en moins de sept jours.



Une infrastructure d'ambition

Présentation générale du Port en eau profonde de Kribi dans sa partie physique et à travers ses activités.

I- LE PORT PHYSIQUE

Il s'agit de décrire la situation géographique du port, ses accès nautiques, ses infrastructures et superstructures.

La Localisation

Le Port en eau profonde de Kribi ouvre le Cameroun et les pays voisins sur la façade Est de l'Océan Atlantique dans le Golfe de Guinée autour du point géographique d'amarrage de longitude 02°43'N et de latitude 09°50'E. Il est situé à 35 Km de la ville actuelle de Kribi dans la localité de Lolabé, et est relié au réseau national des transports par un faisceau de communication multimodale, qui le connecte à un hinterland constitué de tous les pays de l'Afrique centrale et du Nigéria.

Le Port en Eau Profonde de Kribi est une composante du Complexe Industriel Portuaire de Kribi. Ce dernier dispose d'une réserve foncière de 26300 Hectares.

Les caractéristiques nautiques (Port en Eau Profonde) permettent d'accueillir des navires de 70 000 Tonnes de Port en lourd (TPL) pour le port général, et de 350 000 TPL pour les terminaux spécialisés.

Accès maritime

Le port est relié à la mer par un chenal de 650 mètres de long, 200 mètres de large et 17 mètres de profondeur. Le plan d'eau de manœuvre des navires est constitué d'une zone d'évitage de 600 m de diamètre, et est protégé de la houle dominante par une digue à talus de 1852 m scellé par un musoir.

Infrastructures d'accueil

a. Pour les navires

Le Port en Eau Profonde de Kribi dispose de 615 m de linéaire de quai, dont 350 pour le Terminal à Conteneurs et 265 pour le Terminal Polyvalent. Il est équipé de balises de signalisation dont les caractéristiques respectent les normes établies par l'Association Internationale

de Signalisation Maritime (AISM) et d'autres aides à la navigation (engins de servitude). Le pilotage aux navires est assuré par l'autorité portuaire locale.

L'accostage des navires prévoit l'utilisation obligatoire de remorqueurs de type ADSR, tractant 50 tonnes au crochet et armé d'un dispositif de lutte contre incendie (FIFI I) et de deux (02) lances motorisées et télécommandées depuis la passerelle dont la gestion et la maintenance sont assurées par une société de remorquage.

Les perspectives de développement à court terme du Port en Eau Profonde de Kribi prévoient :

- l'extension du terminal à conteneurs de 700 m de linéaire de quai visant à le porter à 1050 m;
- la construction sur la digue d'un terminal aluminier et d'un terminal à hydrocarbures ;
- la construction des diverses infrastructures d'accompagnement, notamment d'une capitainerie.

Il est prévu l'installation d'un Vessel Traffic System (VTS) composé d'un radar, d'un récepteur Automatic Identification System, système de vidéo surveillance, d'équipement radio et de capteurs de données qui contribueront d'une part à assurer la sécurité/sûreté et d'autre part à garantir l'efficacité du trafic maritime.

A l'horizon 2040, il est prévu le développement d'une infrastructure portuaire comprenant 20 terminaux sur 6.5 km de linéaire de quai capable de traiter 100 millions de T de marchandises par an. Développé sur les sites de Mboro et de Lolabe, le port général permettra l'accueil de grands navires de commerce d'une capacité 100 000 T et 16 à 17 m de tirant d'eau).

b. Pour la marchandise

Le terminal polyvalent a une capacité nominale d'accueil de 1,2 millions de



tonnes par an tandis que le terminal à conteneurs quand à lui peut traiter en régime de fonctionnement normal 300 000 Twenty Equivalent Unit (TEU) par an.

Les deux terminaux disposent d'équipements aménagés pour le stockage et l'entreposage des marchandises réparties ainsi qu'il suit :

POUR LE TERMINAL POLYVALENT

- des entrepôts de plus de 4 000 m² ;
- des terre-pleins pavés d'une superficie de 14 Ha ;
- deux (2) grues à flèche pour la manutention des colis lourds d'une capacité de levage respective de 25 et 40 tonnes ;
- un atelier de maintenance et d'entretien ;
- des bâtiments administratifs et techniques dédiés.

POUR LE TERMINAL À CONTENEURS

- une aire d'entreposage des conteneurs d'une superficie de 10 Ha ;
- quatre (4) stations de pesage aux guérites d'accès terrestre de l'enceinte portuaire ;
- un atelier d'entretien et de maintenance d'équipements.



LES DEUX TERMINAUX DISPOSENT EN COMMUN

- de rails de roulement des portiques de quai ;
- d'une clôture aux normes du Code ISPS (dimensions de la clôture, matériaux de construction) autour des espaces de production des services portuaires.
- d'un réseau routier à l'intérieur du port qui couvre 233.686m² de voies navigables comprenant une route en béton et en pavés ;
- d'une station de sapeurs-pompiers équipée de : 2 réservoirs de 500 m³, 2 pompes électriques et 1 pompe diesel pour assurer un débit de 80l/s pour les magasins du terminal polyvalent et 50l/s pour le terminal à conteneurs, 1 pompe jockey et 1 réservoir pressurisant pour maintenir une pression de 4 bars dans le réseau ;
- D'une unité de pompage et de traitement d'eau Potable comprenant 4 forages d'une profondeur de 60 à 70m chacun : Q=10m³/h, HMT=30m, Puissance=4kW,



Une infrastructure d'ambition

le principe d'utilisation des forages est 2 en marche et 2 en stand-by, une station d'épuration des eaux usées;

- Un système d'alimentation en d'énergie électrique comprenant une centrale électrique (3 groupes électrogènes Diesel dont 2 mis en marche et le 3e prévu pour le secours : puissance unitaire 3250kVA/2600kW COP, Tension 10kV, Fréquence 50Hz et vitesse de rotation : 1500 tr/min) et des postes électriques SS1 et SS2 ;
- Un système d'éclairage des aires d'opérations composé de :

- 15 mats de hauteur 35 m pour l'éclairage des zones de stockage, équipés de projecteurs 1000 et 2000W. La gestion de l'éclairage de ces mats se fera à travers un ordinateur de supervision installé dans le bâtiment administratif ; 2 mats de hauteur 20 m pour l'éclairage de la zone située à l'arrière de South Revetment ; Lampadaires pour l'éclairage des routes dans le port :
- 65 lampadaires de hauteur 8m, équipés de lampe de puissance 250W ;
- 20 lampadaires de hauteur 10m, équipés de lampe de puissance 400W.

La sécurité/sureté

Une étude sur le Schéma Directeur de Sûreté Portuaire et Maritime du CIPK, composante Port Général à Mboro est en cours. Elle a pour objet de disposer d'un document de sécurisation du site portuaire

et de ses terminaux. L'objectif visé est de décrire la méthodologie et les actions à mettre en œuvre, non seulement pour sécuriser le chantier du port contre les actes malveillants, mais surtout pour préparer la mise en conformité du port en exploitation aux normes du Code ISPS.

Les voies d'accès et d'évacuation

Le port est relié à la ville par une route d'accès de 32,5 km de longueur et de 7.5m de largeur, 2m d'accotement de part et d'autre pour une classe de trafic actuel de T2 (1 voie dans chaque sens) avec des ouvrages dimensionnés pour supporter un trafic de type exceptionnel.

La mise en œuvre du plan général d'aménagement prévoit en sus des réseaux routiers et des réseaux ferroviaires. A cet effet, les travaux d'aménagement de l'autoroute Edéa-Lolabé sont depuis deux ans en cours d'exécution et connaissent à ce jour un état d'avancement de 65 pour cent.

Les débouchés du port

Le Port s'intègre dans le Complexe Industriel-Portuaire de Kribi qui a pour ambition de développer un pôle économique. Ce complexe prévoit des activités industrielles, commerciales et logistiques couvrant une zone d'une superficie de 20 000hectares.

Les activités

La Gamme des services offerts

a. Services au navire

Le Port en Eau Profonde de Kribi est appelé à offrir des services de qualité aux navires à savoir :

- le balisage ;
- le pilotage ;
- le remorquage ;
- le lamanage ;
- l'avitaillement ;
- la consignation ;

Le pilotage maritime des navires est assuré 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Le service de remorquage est assuré par une flotte de 3 remorqueurs d'une puissance de 4200 CV chacun.

b. Services à la marchandise

Le Port en Eau Profonde de Kribi proposera à sa clientèle une gamme de prestations de services à la marchandise mettant en œuvre aussi bien des moyens matériels, logistiques et humains que des infrastructures spécialisées destinés à faciliter le traitement de la marchandise. Il s'agit essentiellement de :

- la manutention ;
- le transfert ;
- le stockage ;
- l'entreposage ;
- le transit ;
- le conditionnement ;

c. Autres services

De part sa vocation industrielle, le port mettra à la disposition des opérateurs économiques un vaste domaine aménagé et d'autres services adaptés à leur besoin :

- les amodiations ;
- la location d'engins ;
- la location de matériel de transport ;
- la récupération des huiles usées ;
- les fournitures diverses (eau, énergie...).

Les facilitations

En plus d'un Système d'Information Portuaire ultra-performant et fonctionnel, il est prévu la mise sur pied d'un guichet unique des opérations du commerce extérieur et l'élaboration d'un code de procédures.

Les usagers du Port en Eau Profonde de Kribi pourront profiter des avantages de la dématérialisation et de l'automatisation des procédures du commerce extérieur. Les formalités de passage de la marchandise seront ainsi simplifiées.





Deux phases qui ouvrent l'horizon à la grandeur

Le Port de Kribi est réalisé sur deux portions de travaux : la première est achevée ; la seconde est tout juste entrain de débiter

LA PHASE I

La vision construite et matérialisée par le Schéma Directeur d'Aménagement Général (SDAG) du Complexe Industriel Portuaire de Kribi (CIPK) prévoyait un développement par phases mais concomitant de ses composantes. La première phase du projet, axée sur la composante portuaire a démarré en 2011 et s'est achevée en 2014. Elle a été réalisée sous la forme d'un contrat Engineering, Procurement, and Construction (EPC) par la société Chinoise CHEC pour un coût total de 497 MUSD. Son financement a été assuré à 85% par un prêt accordé par Eximbank-China et à 15% par l'Etat du Cameroun. Cette première phase a permis de réaliser un linéaire de quai total de 615 mètres, une digue de protection des ouvrages portuaires de 1355 mètres, d'acquérir divers équipements de manutention portuaires et de construire des bâtiments et des voiries et réseaux divers (VRD).

Cette phase 1 du Port en eau profonde de Kribi a notamment permis les accomplissements la réalisation des infrastructures de base suivants : une digue de protection d'une longueur de 1 355 mètres, un chenal d'accès d'une longueur de 650 m et d'une largeur de 200 m dragué à une profondeur de - 16 par rapport au zéro hydrographique, un cercle d'évitement de 600m de diamètre dragué à une profondeur de - 16m par rapport au zéro hydrographique, une aire de stockage conteneurs de 84 000 m², un mur de quai d'une longueur de 615 m linéaire, une poche

d'amarrage (Souille devant les quais) d'une largeur de 65 m draguée à une profondeur de - 16 par rapport au zéro hydrographique.

Les infrastructures de base de cette première phase sont constituées d'un terminal polyvalent avec un linéaire de quai de 265 mètres et une capacité de trafic de 1.2 million de tonnes par an, et d'un terminal à conteneurs avec 350 mètres de longueur de quai et une capacité de 250.000 EVP (équivalent vingt pieds). L'acquisition et l'installation des équipements de manutention et de levage : deux portiques à conteneurs ou portiques de quai, cinq Rubber Tyred Gantry (RTG) ou portiques de parc, un (01) chargeur pour conteneur vide, dix tracteurs (120 kN), un ReachStacker (45t). Ces travaux dont le coût total est de 497 M\$ USD(environ 250 Mds F. CFA) ont été réalisés sur une durée de 3 ans par la firme chinoise China Harbour Engineering Company (CHEC) en mode EPC (Engineering Procurement Construction).

LA PHASE II

Le gouvernement camerounais, dans un souci double d'accroître la compétitivité du port de Kribi en l'érigant comme un hub logistique de premier plan, et d'anticiper la saturation des installations portuaires dans un horizon proche, a décidé de lancer la phase 2, qui consistera notamment à :

- Étendre le linéaire de quai, avec 700 mètres additionnels qui seront consacrés au trafic conteneurisé,

- Prolonger la digue de protection de 675 mètres ;
- Réaliser des zones d'entreposage et de stockage (30 hectares de terre-pleins) ;
- la construction sur la digue d'un terminal aluminium et d'un terminal à hydrocarbures ;
- Acquérir de nombreux équipements de manutention de dernière génération (portiques de quai, de parc etc.) ;
- Construire des bâtiments supplémentaires et étendre les voiries et réseaux divers.

La deuxième phase sera réalisée selon le mode EPC, par l'entreprise CHEC pour un coût total de 793 MUSD (soit environ 400 Mds F. CFA). Les modalités de financement seront analogues à celles de la 1^{ère} phase, avec un financement bancaire concessionnel accordé par Eximbank China à hauteur de 85% du montant total des travaux. Les 15% restants constitueront la contrepartie à apporter par le Gouvernement camerounais.

Il est prévu l'installation d'un Vessel Traffic System (VTS) composé d'un radar, d'un récepteur Automatic Identification System, système de vidéo-surveillance, d'équipement radio et de capteurs de données qui contribueront d'une part à assurer la sécurité/sûreté et, d'autre part, à garantir l'efficacité du trafic maritime. A l'horizon 2040, il est prévu le développement d'une infrastructure portuaire comprenant 20 terminaux sur 6.5 km de linéaire de quai capable de traiter 100 millions de tonnes de marchandises par an.



Huit mois intenses au Port autonome de Kribi

SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD PAK/KCT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT DE CONCESSION

- **Date** : 29 décembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif** : dresser le périmètre légal d'entrée en œuvre du contrat de concession et dresser le procès-verbal de transmission des équipements techniques

TENUE DES 5^{ème} et 6^{ème} SESSIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

- **Date** : 27-28 décembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif** : faire le bilan de l'année écoulée et adopter le budget de 2018

FORUM TRIPARTITE SUR LA FACILITATION DES ECHANGES

- **Date** : 12-14 décembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Ndjamena
- **Objectif** : ouvrir à la solution des crises sur les corridors centrafricains et tchadiens et formuler de nouvelles offres d'activités en faveur de ces deux pays enclavés

SEJOURS D'IMPREGNATION DE RESPONSABLES AU HAVRE

- **Date** : novembre-décembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Le Havre
- **Objectif** : mettre les responsables du PAK au défi des nouvelles méthodes managériales des activités maritimes et portuaires

TENUE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

- **Date** : 30 septembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif** : définir le cap stratégique du lancement effectif de l'activité commerciale et opérationnelle du PAK

VISITE DU SECRETAIRE GENERAL DE L'ASSOCIATION DES PORTS D'AFRIQUE CENTRALE ET DE L'OUEST

- **Date** : 27 septembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi-Mboro
- **Objectif** : approfondir le cadre de coopération, dans le cadre de l'harmonisation des normes et pratiques de gestion portuaire, pour une plus grande compétitivité des infrastructures africaines

ARRIVEE DU DEUXIEME NAVIRE COMMERCIAL AU PORT DE MBORO

- **Date** : 27 septembre 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Mboro
- **Objectif** : assurer l'enlèvement d'une deuxième cargaison de biomasse exportée par l'entreprise camerounaise BIOCAM

SIGNATURE CONVENTION PAK/CAMTEL

- **Date** : 24 août 2017
- **Objectif de l'activité** : l'entreprise Cameroon Telecommunications (CAMTEL) s'engage auprès du PAK à la fourniture des réseaux de télécommunications sur l'ensemble de la plateforme de Mboro
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi

SIGNATURE CONVENTION PAK/CNCC

- **Date** : 08 août 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif de l'activité** : Dans le but de faciliter le passage des marchandises au Port de Kribi, le PAK et le CNCC signent un accord-cadre de coopération sur le longue durée

SIGNATURE CONVENTION PAK/GUCE

- **Date** : 12 juillet 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif de l'activité** : LE PAK signe un accord-cadre avec le GUCE pour la dématérialisation des procédures de commerce extérieur au Port de Kribi

SIGNATURE DU CONTRAT DE CONCESSION ET D'EXPLOITATION DU TERMINAL À CONTENEURS

- **Date** : 25 juillet 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif de l'activité** : Le PAK signe avec Kribi Container Terminal (KCT) le contrat de concession pour l'exploitation et le développement du Terminal à conteneurs du Port de Kribi

ARRIVÉE DU PREMIER NAVIRE COMMERCIAL AU PORT DE KRIBI

- **Date** : 22 juin 2017
- **Lieu de déroulement de l'activité** : Kribi
- **Objectif de l'activité** : Le PAK a accueilli de Medi Lisbon, vraquier singapourien de 50 000 tonnes venu enlever de la biomasse sur les quais de Mboro, par un affrètement de l'entreprise BIOCAM



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

B. P : 203 Kribi-Cameroun
Tél : (237) 242 65 30 33/ Fax : (237) 222 235 340
Email : contact@kribiport.com
www.kribiport.cm

COMMUNICATION – ORIENTATION – PRESCRIPTION

serge Alain GODONG

serge.godong@pak.cm
676 882 490