



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • MERCREDI 31 OCTOBRE 2018

Cette revue de la presse donne l'essentiel de l'actualité du secteur maritime, de la logistique et des transports au Cameroun, en Afrique et dans le reste du monde. Constituée d'une sélection d'articles en rapport avec les centres d'intérêt du Port autonome de Kribi (PAK), elle provient de plusieurs sources auxquelles la [Cellule de Communication et des Relations publiques](#) a pu avoir accès. Des références sont indiquées entre parenthèses pour permettre à ceux qui le souhaitent de poursuivre et d'approfondir éventuellement leur lecture. Le contenu de cette revue de presse ne reflète cependant en aucun cas le point de vue du PAK.

CAMEROUN

Le port de Kribi confirme son statut de "première véritable plateforme de transbordement" en Afrique centrale

Les bons chiffres de l'Autorité portuaire nationale (APN) indiquant une progression soutenue en 2018 de l'activité au port autonome de Kribi sonnent comme une confirmation des perspectives prometteuses de l'activité conteneurs, au lendemain de la mise en service des quais, qui devraient traiter annuellement 350 000 équivalents vingt pieds (EVP).

Car en plus de soulager la place portuaire de Douala, où transitent encore 95 % des échanges commerciaux du Cameroun, le port de Kribi est également appelé à desservir le Tchad, la Centrafrique, le nord du Congo et même l'est du Nigeria.

Le trafic de transbordement a quasiment explosé, indique l'APN dans sa publication. Trafic favorisé par son tirant d'eau, sa position géographique enviable, la qualité de ses infrastructures et services ainsi que la compétitivité des tarifs. Ce trafic est passé ainsi de 3 441 EVP (équivalent vingt pieds) au mois de mars, à quelque 70 000 EVP au 30 octobre 2018, consolidant ainsi le rôle stratégique du port de Kribi pour les lignes maritimes.

(<https://www.jeuneafrique.com/mag/630067/economie/ports-ces-nouvelles-portes-maritimes-dafrique-centrale/>)

Douanes d'Afrique centrale et de l'ouest adoptent leur plan d'action 2019-2022

Les 23 pays membres de l'Organisation mondiale des Douanes -Région Afrique du Centre et de l'Ouest sont réunis depuis le 29 octobre jusqu'au 02 novembre à Yaoundé, dans le but également d'engager des discussions concernant l'environnement douanier et d'échanger sur les résultats en matière d'établissement des priorités régionales.

(<http://www.yaoundeinfo.com/les-douanes-dafrique-centrale-et-occidentale-adoptent-un-plan-strategique-triennal-2019-2022-a-yaounde/>)

AFRIQUE CENTRALE

Congo : l'OMI entame l'audit de son secteur maritime

Le tout premier audit du Congo par l'Organisation maritime internationale (OMI) a été lancé le 29 octobre à Brazzaville. L'opération s'achèvera le 5 novembre et devrait favoriser le renforcement des capacités ainsi que l'assistance de la partie congolaise par l'institution onusienne.

L'audit concernera non seulement la direction générale de la marine marchande mais aussi les autres structures impliquées dans l'application des dispositions édictées par les instruments de l'Omi.

« Notre rôle principal consistera à déterminer dans quelle mesure le Congo a pu respecter les instruments de l'OMI », a précisé Caroline Neoman, responsable de l'audit de l'OMI.

C'est depuis 2015 que le Congo s'est engagé dans le processus de l'audit facultatif de l'OMI, rendu obligatoire en janvier 2016. En vue de garantir les meilleures conditions de l'opération, le pays a bénéficié, grâce au concours de cette organisation, d'une série de séminaires d'évaluation et des ateliers.

« Le présent audit a pour but de parvenir à l'application, de manière harmonisée et efficace, des dispositions des conventions internationales en vue du renforcement de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin à l'échelle mondiale », a indiqué le ministre des Transports, de l'aviation civile et de la marine marchande, Fidèle Dimou.

<https://fr.allafrica.com/stories/201810300529.html>

RESTE DE L'AFRIQUE

Maroc : APM Terminals Tangier rehausse ses portiques pour s'adapter aux nouvelles exigences du marché

APM Terminals Tangier vient de clôturer l'un de ses plus grands projets ; le rehaussement de quatre portiques de neuf mètres chacun, ramenant ainsi leur hauteur à 50 mètres (sous spreader). Cette surélévation permettra le traitement des navires de dernières générations, sans contraintes opérationnelles. Pour rappel, les dernières générations des « Triple-E » de Maersk Line ont une capacité de plus de 20000 TEU, une longueur de 399 mètres et une hauteur de 75.7 mètres.

L'extension et la rénovation de ces portiques permettra au Terminal d'améliorer la qualité d'accueil des navires type Triple-E, permettant ainsi de mieux répondre aux attentes des armateurs et aux exigences du marché. Le projet de rehaussement a démarré fin décembre 2017. Aujourd'hui, les quatre portiques se dressent fièrement, du haut de leur 79 mètres. L'élévation de chaque portique a demandé quelque deux mois de travail et l'intervention de plusieurs équipes. Tout au long du projet, les équipes ont réussi à maintenir la continuité des opérations, et ce dans le plus grand respect des conditions strictes de sécurité. Un vrai challenge pour ce type d'opérations.

<https://maritimeneews.ma/4-portuaire/6249-apm-terminals-tangier-rehausse-ses-portiques-pour-s-adapter-aux-nouvelles-exigences-du-marche>

Performance portuaire : le port de Lomé, premier port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest

Selon un rapport publié par l'analyste néerlandais Dynamar, le port autonome de Lomé a devancé en 2017 celui de Lagos (désormais en seconde place) avec un volume de conteneurs de 1 193 800 Equivalent vingt pieds (EVP) ; confirmant ainsi son statut de principale porte d'entrée d'Afrique de l'ouest.

Les ports de Tema (Ghana), d'Abidjan, de Dakar occupent respectivement la troisième, la quatrième et la cinquième place. Le port de Lomé enregistre davantage de trafic depuis 2013. Le volume de conteneurs a presque triplé en 5 ans. Il est passé de 311 500 EVP en 2013 à 1.193 800 EVP.

Cette augmentation du trafic est due aux réformes entreprises par le Togo pour moderniser son port et lui permettre de concurrencer les ports de ses voisins de l'Afrique de l'ouest.

Selon le rapport publié par Dynamar, cette hausse du trafic est due à la construction du terminal à conteneurs Lomé container terminal (LCT). La société LCT enregistre à elle seule 75% du débit total du Port autonome de Lomé, soit près de 890 000 EVP par an.

La qualité des services du port de Lomé attire plus de navires. La décharge des conteneurs se fait plus rapidement. Ce qui a permis d'augmenter son trafic par rapport à ses concurrents de la sous-région.

Le rapport de Dynamar indique enfin c'est que la mauvaise qualité du service du port de Lagos qui lui a fait perdre sa première place au profit de Lomé.

<https://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/Medias/Lome-depasse-Lagos>

Blanchiment d'argent et terrorisme - La CEDEAO pointe du doigt le secteur maritime

La lutte contre les deux crimes dans les pays de la sous-région d'Afrique de l'ouest a fait l'objet d'une conférence du 24 au 26 octobre dernier à Freetown, en Sierra Leone.

La conférence, organisée par le Groupe intergouvernemental d'action contre le blanchiment d'argent en Afrique de l'ouest (Giaba), devrait permettre de renforcer la sécurité dans la région, notamment dans le golfe de Guinée ; de lutter contre les menaces maritimes ; de faire baisser le commerce illégal et de créer un système financier plus solide. L'autre objectif assigné à la rencontre était de renforcer les capacités techniques des forces de l'ordre, en les sensibilisant à l'existence et à l'importance des données commerciales et financières, en leur apprenant à mieux cibler ce type de crimes et en les dotant des compétences analytiques nécessaires.

<https://fr.allafrica.com/stories/201810250831.html>

Nigéria : l'absence d'une flotte maritime locale a fait perdre 25 milliards \$ au pays entre 2015 et 2017 au profit d'armateurs étrangers

Dans une déclaration du 29 octobre dernier, le Secrétariat exécutif du Conseil des chargeurs nigériens (NSC) indique que le pays a perdu 25 milliards \$ au profit des armateurs étrangers entre 2015 et 2017.

Selon la NSC, plus de 9,08 milliards \$ avaient été versés sous forme de fret pour des cargaisons sèches et mouillées à des armateurs étrangers en 2015, en raison de l'absence de flotte appartenant à des Nigériens empruntant la route internationale. Une tendance qui se répète depuis des années, en ajoutant qu'en 2016, plus de 7,55 milliards \$ avaient été estimés comme une perte d'opportunité.

<https://www.agenceecofin.com/commerce/3010-61309-nigeria-l-absence-d-une-flotte-maritime-locale-a-fait-perdre-25-milliards-au-pays-entre-2015-et-2017-au-profit-d-armateurs-etrangers>

BONNE LECTURE