



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 03 janvier 2019

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

Transport maritime : La Centrafrique et le Tchad continuent de considérer la côte camerounaise comme leur côte naturelle

La République Centrafricaine (RCA) et le Tchad veulent quitter le Port de Douala (PAD), pour sortir leurs marchandises désormais par le Port de Pointe Noire au Congo. L'information qui fait le tour des réseaux sociaux depuis deux jours, inquiète la communauté portuaire camerounaise. Pas particulièrement du fait de leur véracité ou pas. Mais parce que ces deux pays frères de la communauté économique et monétaire des Etats de l'Afrique Central (CEMAC), représentent plus de la moitié du chiffre d'affaires du Port autonome de Douala. Pour dire vrai, dans ce qui est considéré comme « une rumeur » par la communauté portuaire nationale, il y a un peu de vérité. Les barrières policières et douanières sur les corridors camerounais font beaucoup de mal aux transporteurs centrafricains et tchadiens. Deux chiffres pour illustrer cela. Pour transporter une marchandise du port de Douala vers son pays, un chauffeur tchadien ou centrafricain doit payer environ 140 000 FCFA par voyage. Par an, disent-ils, ceci représente environ 2 milliards de FCFA perdus sur les routes camerounaises. Un argent qui va dans les poches de policiers, de gendarmes et de douaniers. Les 12 et 13 juillet dernier, la ville de Douala a abrité un atelier sur la mise en œuvre des recommandations du 2e forum tripartite Cameroun-RCA-Tchad portant sur la facilitation du transit des marchandises à travers les ports du Cameroun. Au cours de ces travaux, les représentants centrafricains et tchadiens avaient demandé le « démantèlement des barrières douanières et policières » sur les corridors camerounais. Une frustration profonde donc pour nos frères tchadiens et centrafricains. Mais aussi pour le Cameroun. Car selon Cyrus Ngo'o, le Directeur général du Port autonome de Douala, c'est près de 200 milliards que le Cameroun perd chaque année sur l'autel des intérêts personnels. Le temps d'une interview, Lin Dieudonné Onana, le Secrétaire général de la Communauté portuaire de Douala a expliqué pourquoi le Port de Douala reste une destination privilégiée pour les transporteurs tchadiens et centrafricains.

<https://bougna.net>

RESTE DE L'AFRIQUE

Transport maritime et logistique : Bolloré Logistics étend son réseau africain

Les travaux d'extension du terminal à conteneurs de Freetown, en Sierra Leone, ont officiellement pris fin le 23 novembre 2018, avec l'inauguration par le président de la République, Julius Maada Bio, et le PDG de Bolloré Transport & Logistics, Cyrille Bolloré.

Concédé au groupe français depuis 2011, le terminal à conteneurs de Freetown faisait l'objet de travaux depuis octobre 2016, pour l'accroissement de plus de 30 % de sa capacité d'exploitation, et surtout pour une modernisation en profondeur. Le tirant d'eau a ainsi été porté à 13 mètres, et 270 mètres de quai supplémentaires ont été construits. Le terminal peut donc désormais accueillir des navires de grande capacité, ce qu'il fait depuis la mise en exploitation en septembre dernier. Au total, 977 mètres de quai sont disponibles sur le terminal de Freetown, équipé de deux portiques, quatre RTG, trois grues mobiles et huit reach-stackers. Bolloré Transport & Logistics, qui compte déjà 21 concessions portuaires, dont 16 en Afrique, développe encore son réseau. Avec son partenaire Power China International Group, Bolloré a en effet remporté fin novembre un nouvel appel d'offres, portant sur la construction et l'exploitation d'un nouveau port en eaux profondes au Sud-Est du Nigeria, dans l'État d'Akwa Ibom. Outre la construction de l'infrastructure elle-même, qui est plutôt du ressort de Power China, l'appel d'offres pour Ibom Deep Sea Port comprend également le développement et l'exploitation du port pour une durée de 50 ans, en collaboration avec l'autorité portuaire nigériane, le gouvernement fédéral, l'État d'Akwa Ibom, qui participe au financement du projet.

Un linéaire total de plus de 2.500 mètres de quai doit être construit, ainsi qu'une digue de 1.100 mètres pour ce port, qui nécessite aussi le dragage à une profondeur de 18 mètres d'un chenal de plus de 20 km. L'objectif est de permettre, avec un tirant d'eau de 16 mètres, l'accueil de navires post-panamax et new-panamax. Les activités portuaires comprendront à la fois des conteneurs et du vrac, pour la desserte de l'Est et du Nord-Est du Nigeria. Ibom Deep Sea Port doit atteindre, à terme, une capacité de traitement de 2,24 M EVP par an.

[\(https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/\)](https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/)

Transport maritime : Les ports africains devraient atteindre 4,3 millions d'EVP à l'horizon 2021

Si le contexte économique reste difficile en Afrique subsaharienne, la reprise commence à poindre. Selon Darron Wadey, l'auteur de l'étude publiée par Dynamar, après avoir connu une baisse en 2016, les capacités déployées et le nombre de services connaissent tous aujourd'hui un redémarrage. Une tendance qu'on peut mesurer avec une augmentation du nombre des armateurs présents sur le marché. Une progression annuelle de 5 % de l'activité conteneurisée est prévue.

Selon l'auteur de l'étude, la capacité moyenne des navires accueillis dans les ports africains a progressé fortement pour atteindre 13.600 EVP. Les trois plus gros armateurs en assurant la desserte se partagent aujourd'hui 75 % du marché. L'Afrique de l'Ouest, une zone qui comprend 25 pays, dont quelques-uns sont enclavés (le Mali, le Niger, le Burkina Faso) regroupe selon Dynamar, 535 millions d'habitants. À lui seul, le golfe de Guinée représente 65 % de cette population, 71 % du PIB, 63 % des échanges internationaux et 56 % du trafic conteneurisé puisque cette zone comprend le Togo, le Nigeria et le Ghana. La façade ouest-africaine est composée de trois parties : le Nord Atlantique, qui regroupe la Mauritanie et le Liberia, le golfe de Guinée, situé entre la Côte d'Ivoire et le Gabon, et le Sud Atlantique (du Congo à l'Angola). Darron Wadey explique que chacune des trois zones comporte des particularités. Ainsi, le pétrole et le gaz sont le fondement de l'économie du golfe de Guinée et de la zone Sud Atlantique. Il constate à son tour que le paysage portuaire de la côte occidentale de l'Afrique subsaharienne s'est davantage modernisé ces dernières années que la côte orientale.

[\(https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/\)](https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/)

RESTE DU MONDE

Europe : Le groupe danois DFDS renforce sa coopération avec le turc Ekol

L'accord de partenariat signé entre DFDS et Ekol porte sur le transport roulier de fret entre Istanbul (Turquie) et Trieste (Italie). Il a pour objectif une augmentation de près de 30 % de ses volumes de remorques transportées en Méditerranée.

Pour faire face à cette hausse de trafic, DFDS augmentera les capacités des terminaux où ses navires sont opérés. « Nous avons signé un contrat pour l'utilisation d'un terminal roulier récemment construit à Yalova, au sud-est d'Istanbul. Cet accord permettra de réduire drastiquement les contraintes de capacité des terminaux et d'assurer une plus grande fluidité. L'utilisation du terminal de Yalova permet également d'élargir la couverture géographique de

DFDS pour nos nombreux clients à Istanbul et dans les environs », déclare Peder Gellert, vice-président exécutif et directeur de la division Shipping de DFDS.

L'armateur danois souhaite augmenter également sa capacité de transport en affectant d'autres navires à ce marché. Deux d'entre eux, qui seront livrés par un chantier naval chinois début 2019, pourront transporter 450 unités de fret chacun.

Selcuk Boztepe, vice-président et responsable de la Business Unit Méditerranée de DFDS, ajoute : « Depuis l'investissement du groupe DFDS dans la société turque UN RO-RO en juin 2018, nous avons déjà investi dans l'allongement des navires afin de proposer une plus grande capacité, ainsi que dans les équipements pour adapter la flotte à la nouvelle législation en vigueur en 2020 ». Il indique que la compagnie a également ouvert un nouveau centre de développement informatique à Istanbul.

Selon lui, avec ce nouvel accord et l'augmentation de la capacité de la flotte et des ports, DFDS va continuer à « soutenir l'emploi, le transport et les exportations turques ».

(<https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/>)

BONNE LECTURE