



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Lundi, 04 mars 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

Port de Kribi (PAK) : le port de Kribi ravit le marché d'exportations de bois sciés et en grumes de la République centrafricaine à celui de Douala

Depuis le début de cette année 2019, les conditions d'exportation du bois au port de Douala la capitale économique camerounaise vont en s'améliorant. Mais, cette embellie que l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT) met sur le compte du ralentissement de la demande chinoise (la Chine est l'une des principales destinations du bois camerounais avec l'Union européenne) ne semble pas avoir empêché certains exportateurs de bois d'aller voir du côté du port en eau profonde de Kribi mis en service en mars 2018 dans la région du Sud du pays. En effet, selon la note de conjoncture de l'OIBT sur le marché international du bois pour la période allant du 1^{er} février au 15 février 2019, en dépit de la situation d'amélioration au port de Douala, « les expéditeurs de sciages et de grumes en République Centrafricaine ont détourné leurs exportations vers le port de Kribi ». « C'est tout à fait normal qu'une partie du trafic du port de Douala soit déviée au port de Kribi. Ce qui permettra à Douala de respirer un peu », avait déjà confié Patrice Melom le Directeur général du port autonome de Kribi (PAK) au sortir d'un séminaire organisé les 19 et 20 avril 2018 avec les opérateurs de la filière bois qui avaient à cette occasion été invités à s'intéresser à la plateforme portuaire de Kribi dans le cadre de leurs activités d'exportation. Cet appel du Directeur général du PAK a visiblement été bien attendu par les exploitants forestiers en activité en Centrafrique dont certains préfèrent désormais la plateforme de Kribi pour leurs exportations de bois. Celles-ci sont assurées par Kribi Conteneurs Terminal (KCT), entreprise contrôlée par le consortium franco-chinois Bolloré-CHEC-CMA-CGM, qui s'est notamment alliée à l'armateur chinois COSCO, pour les exportations de bois à partir du port en eau profonde de Kribi.

(<https://www.investiraucameroun.com>)

Filière Coton : Plus de 64 milliards FCFA de la Banque islamique de développement (BID), pour financer la campagne cotonnière 2018-2019 au Cameroun

Conformément à un décret présidentiel signé en décembre 2018, lequel habilitait le ministre de l'Economie à contracter un prêt pour financer la campagne cotonnière 2018-2019 au Cameroun, la Société internationale islamique de financement du commerce (ITFC) filiale du groupe de la Banque islamique de développement (BID) ouvrira dans les prochains jours une ligne de crédit d'un montant de 64,2 milliards F.CFA en faveur du Cameroun apprend-on de sources proches du dossier. Ces financements destinés à la Société de développement du coton (SODECOTON), fleuron agro-industriel de la partie septentrionale du Cameroun vont servir apprend-on de bonnes sources à l'acquisition des intrants agricoles, du coton graine et de graines de soja auprès des 250 000 producteurs encadrés par la SODECOTON. Ce concours financier de la BID est plus important qu'auparavant à cause du relèvement de l'enveloppe obtenu par le gouvernement camerounais qui a réussi à convaincre ce bailleur

de fonds de faire passer son financement traditionnel en faveur de la filière coton de 13 milliards F.CFA jusqu'en 2016-2017 à plus de 64 milliards de francs Cfa de nos jours.

(<https://www.investirau cameroun.com>)

Transports : le Cameroun supprime les points de contrôle « superflus » situés sur les corridors de transit de marchandises vers la RCA et le Tchad

La Direction générale des douanes (DGD) du Cameroun a prescrit à ses secteurs situés sur les corridors de transit de marchandises vers la République centrafricaine (RCA) et le Tchad, « la suppression immédiate des points de contrôle superflus vers ces pays » à l'origine d'un récent mot d'ordre de grève lancé par la plateforme des organisations de transporteurs. Dans une note comminatoire à ses services situés le long desdits trajets, elle dénonce « des pratiques qui induisent des coûts supplémentaires, rallongent les délais d'acheminement des marchandises en transit, ternissent l'image du service tout en impactant négativement sur les rapports avec des partenaires privilégiés ». Les chefs de secteurs des douanes visés par la note devront par ailleurs mettre en œuvre toutes les mesures de sanctions prévues par la réglementation en vigueur à l'endroit des agents « qui continueraient de s'illustrer par les mauvaises pratiques au quotidien, notamment à travers l'exigence aux transporteurs de frais indus ». L'instruction de la DGD, note-t-on est consécutive à la énième grogne de la plateforme du secteur des transports terrestres lasse de subir le racket permanent des services de la douane sur les corridors menant des ports camerounais de Douala (Littoral) et Kribi (Sud) vers les pays enclavés que sont la RCA et le Tchad. Les protestataires à l'origine d'un mot d'ordre d'arrêt de travail dont le gouvernement a obtenu la suspension et qui menacent en outre de faire transiter leurs marchandises par des pays voisins autres que le Cameroun accusent entre autres la douane camerounaise de tracasseries, d'avoir démultiplié les points de contrôle qui sont autant de comptoirs pour la perception de frais abusifs en violation des conventions bilatérales signées par ces pays. Les syndicalistes du secteur du transport terrestre au Cameroun ont, par exemple, dénombré 120 postes de contrôle érigés par la police, la gendarmerie, la douane ainsi que les agents de la prévention routière sur le corridor Douala-N'Djamena, la métropole économique du Cameroun et la capitale tchadienne. Sur ce seul corridor, ont-ils calculé, tout camionneur verse une motivation oscillant entre 1000 et 5000 FCFA par poste de contrôle, représentant en moyenne 175 milliards FCFA annuels pour les 78.000 camions en activité sur cet axe.

(<https://afrique.https://actucameroun.com>)

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : l'Union des Chargeurs africains veut étendre ses ambitions sur le continent

Le Comité directeur de l'Union des conseils des chargeurs africains (UCCA), tenu les 29 et 30 janvier à Libreville, a décidé de s'attaquer à d'autres marchés du continent, en vue de donner plus de relief aux activités des pays membres. Pour Patient Sayiba Tambwe, directeur général de l'Office de gestion du fret multimodal de la République démocratique du Congo, l'organe opérationnel de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre compte étendre sa zone d'influence en allant à la conquête de « l'Afrique australe et l'Afrique de l'Est ». Du coup, la RDC pourrait, d'après lui, constituer dans l'optique de la mise en œuvre de cette recommandation issue de la rencontre de Libreville, « le point de jonction entre l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique de l'Est, l'Afrique du Nord et l'Afrique australe ». Mais en attendant, l'UCCA va modifier sa stratégie à long terme afin de mettre en œuvre cette option offensive qui ouvrira à ses membres plus d'opportunités.

(<http://www.lenouveaugabon.com/transports>)

Maroc : la Communauté portuaire de Casablanca lance une solution de programmation électronique pour l'enlèvement des conteneurs du port

Soucieuse d'améliorer de façon continue la qualité des services rendus aux clients du Port, l'Agence Nationale des Ports du Maroc (ANP) annonce le lancement via le Guichet Unique National des Procédures du Commerce Extérieur, PORTNET, d'une nouvelle solution de programmation électronique pour l'enlèvement des conteneurs des terminaux du port de Casablanca. Celle-ci permet d'assurer une meilleure gestion des prises de rendez-vous entre, d'une part, l'importateur ou son déclarant et, d'autre part, l'opérateur du terminal portuaire. Le nouveau service sera opérationnel dès le 1er mars 2019 en mode pilote au niveau du port de Casablanca et sera progressivement généralisé auprès de ses terminaux. La programmation via PORTNET de la prise de rendez-vous de sortie des conteneurs à l'import s'inscrit dans la continuité des efforts entrepris par la communauté portuaire pour renforcer l'intégration et la performance du transit portuaire. Concrètement, la prise de rendez-vous pourra se faire à distance via PORTNET entre l'importateur ou son déclarant et l'opérateur du terminal portuaire. Outre la date et le créneau horaire, la demande permet de préciser les numéros des conteneurs, le mode de transport, etc. L'opérateur de terminal sera en mesure de statuer sur la proposition de rendez-vous et communiquer la confirmation de prise en charge au client concerné qui pourra bénéficier d'une priorisation dans le traitement de sortie de sa marchandise par le terminal quand il se présentera au RDV convenu. Le dernier né du programme SMART PORT lancé par l'ANP, contribuera progressivement à réduire les files d'attente et permettra de fluidifier davantage les accès et la circulation vers et dans la zone portuaire. Il a l'avantage d'apporter une plus grande visibilité aux opérateurs du commerce extérieur qui peuvent ainsi mieux anticiper et optimiser la planification des opérations de sortie de marchandises des enceintes portuaires. Les transporteurs et les opérateurs de terminaux ont tout à gagner de ce service lequel doit se traduire par un gain de temps substantiel et, par conséquent, une réduction des coûts associés à l'enlèvement des marchandises.

(<https://maritimeneews.ma/>)

Côte d'Ivoire : 1,4 milliard de dollars (800 milliards de F.CFA environ) d'investissements prévus d'ici 2020 pour permettre au port d'Abidjan de reprendre la main face à la concurrence

Selon le premier ministre ivoirien, Amadou Gon Coulibaly, ce sont plus de 800 milliards FCFA (environ 1,4 Milliard de dollar) qui seront investis dans les travaux d'extension, de développement et modernisation du port autonome d'Abidjan d'ici 2020. Au rang de ces importants travaux de modernisation, figure le redimensionnement et l'élargissement du canal de VRIDI menant au port autonome d'Abidjan. D'un coût de 255 575 018 de dollars (environ 150 milliards FCFA) financé à hauteur de 85% par CHINA EXIMBANK et 15% sur fonds propres du port autonome d'Abidjan, ce nouveau canal a été officiellement inauguré le 21 février dernier. Ces travaux permettront désormais au port d'Abidjan d'accueillir des navires porte-conteneurs et conventionnels sans limitation de longueur avec 16 mètres de tirant d'eau, contre 260 mètres de long maximum et 12 mètres de tirant d'eau auparavant. Cette nouvelle configuration du canal de VRIDI permettra également de supprimer les temps d'attente dus à sa fermeture pour certains types de navires. Ce qui devrait contribuer à accroître l'attractivité du port pour les armateurs. L'inauguration de ce canal redimensionné et élargi a été l'occasion pour les autorités ivoiriennes d'afficher leurs nouvelles ambitions pour le port d'Abidjan qui assure 85% des échanges avec l'extérieur et 75% des recettes douanières du pays. En effet, avec d'autres travaux d'envergure parmi lesquels la construction d'un deuxième terminal à conteneurs, Abidjan se rêve désormais en hub sous-régional. « L'élargissement et l'approfondissement du canal de VRIDI permettent de repositionner le port d'Abidjan comme un hub sous-régional en matière de transport maritime. Ces travaux vont impacter inéluctablement les activités du port qui pourra accueillir désormais des navires de dernière génération. », a fait remarquer, Amadou Gon Coulibaly. Pour sa part, le Directeur général du port autonome d'Abidjan (PAA), Hien Sié, s'est montré ambitieux. « Nous ambitionnons par ces infrastructures d'être le port principal sur

la façade atlantique d'Afrique entre Tanger et le Cap. », a-t-il déclaré. Autrefois deuxième port à conteneurs sur la côte ouest-africaine après celui de Lagos (Nigeria), le port d'Abidjan a depuis quelques années été supplanté d'abord par le port de Tema (Ghana) et depuis 2015 par le port de Lomé (Togo), selon les données de l'analyste maritime néerlandais DYNAMAR. Une situation qui pourrait bien perdurer avec la perspective de certains projets tel que la future ligne de chemin de fer devant relier Ouagadougou (Burkina Faso) à Accra (Ghana) et qui débouchera sur le port de Tema. Avec ces importants investissements, Abidjan tente donc de reprendre la main à une concurrence qui se fait de plus en plus féroce. Mais pour cela, d'autres questions tout aussi sérieuses méritent d'être résolues. Au nombre de celles-ci figurent bien évidemment les coûts élevés pratiqués au port d'Abidjan. En effet, selon la Banque mondiale, le coût d'un conteneur transitant par le port d'Abidjan est 59% plus élevé à l'export et 44% plus élevé à l'import.

(<https://www.agenceecofin.com/>)

RESTE DU MONDE

France : le Havre, trafic maritime étale en 2018

A 72 millions de tonnes, le trafic maritime du port du Havre affiche une baisse de 1,4 % par rapport à l'année précédente. Le premier poste, les conteneurs, est resté stable (0 %) à 28,3 millions de tonnes et à 2,9 millions d'EVP. Seule bonne nouvelle, la tendance à la hausse des flux de conteneurs destinés à l'hinterland : le port du Havre annonce, "à la suite d'une année 2017 exceptionnelle, un record historique avec un total de 2,1 millions d'EVP, vides et pleins, et une nette progression des conteneurs pleins à 3 %". Et d'assurer que "Haropa maintient sa cinquième position dans le classement des ports nord-européens avec une part de marché de 6,5 %". Autre baisse, les vrac liquides : ils ont reculé de 1 % à 40 millions de tonnes, "dans le contexte de poursuite de baisse de la consommation de carburants routiers à l'échelle nationale, d'environ 1,2 %". Et ce même si l'arrêt planifié de l'usine pétrochimique de Total a généré des importations de produits finis supplémentaires. Les vrac solides affichent une diminution plus importante, de 39 %, à 1,4 million de tonnes : cette baisse est liée à la forte diminution du trafic de charbon industriel (- 73 %) destiné à approvisionner la centrale thermique du Havre. Disposant de stocks très importants en début d'année 2018, la centrale EDF aurait eu peu de besoin d'importations et divers arrêts techniques auraient également ralenti son activité.

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

Allemagne : Hambourg distancé par ses concurrents du Nord

Le port de Hambourg a subi une petite baisse de trafic en 2018. Les 135,1 millions de tonnes (Mt) traitées l'an dernier représentent un recul de 1 % comparé à 2017, un résultat que la direction qualifie d'honorable. Le trafic conteneurisé, principal segment a diminué dans les mêmes proportions (- 1 %), à la fois en tonnage (89,4 millions de tonnes) qu'en nombre de boîtes. Ce dernier volume atteint 8,73 millions d'EVP, dont 3,3 millions en transbordement. La baisse de ce trafic est de 10 % depuis le pic de 2014 (9,72 M EVP) et de 11,7 % depuis le record historique de 2007 (9,89 M EVP). Le troisième port d'Europe est handicapé par la capacité de l'Elbe, dont le tirant d'eau doit être amélioré, alors que ses voisins et concurrents Rotterdam et Anvers ont vu leur trafic progresser respectivement de 5,7 % (14,5 M EVP) et 5,5 % (11,3 M EVP). Les marchandises diverses (90,9Mt, 0,9 %) traitées dans le port allemand sont presque exclusivement composées de fret conteneurisé. Le reste est constitué par le conventionnel, qui a grappillé 5,8 %, à 1,5 Mt. Quant aux marchandises transportées en vrac, elles ont suivi la même trajectoire que le reste, en baisse de 1,2 %, pour 44,2 Mt. Ce trafic se compose de 13,4 Mt de vrac liquides et 30,7 Mt de vrac solides, parmi lesquels 6,2 Mt de produits agricoles. Cette année, le port allemand préfère mettre l'accent sur la progression de ses prés et post-acheminements ferroviaires. Désormais, plus de la moitié du tonnage conteneurisé manutentionné à Hambourg arrive ou repart en train. Sur les presque 90 millions de tonnes de fret conteneurisé passés par ses quais, 46,8 millions de tonnes ont été transportées de ou vers le port par voie ferrée, soit 2,7 % de plus qu'en 2017. En nombre de boîtes, cette différence est de 4,7 % (2,44 millions d'EVP). Le record de 2016 est battu et Hambourg est plus que jamais le leader européen du fret ferroviaire portuaire. "Plus de 60.000

trains de marchandises et près de 1,6 million de wagons ont été traités en 2018 sur notre seul réseau ferré", détaille la direction de l'établissement.

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

BONNE LECTURE

Page 5 sur 5