



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 4 juillet 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 autonome de Kribi (PAK) : attiré par les coûts abordables au PAK, le Tchad envisage de faire de Kribi sa destination privilégiée

Le Tchad envisage de faire du Port autonome de Kribi (PAK) sa porte d'entrée et de sortie privilégiée. Cette décision est encouragée par les coûts abordables pratiqués sur la plateforme portuaire depuis le début de cette année. Dans son rapport trimestriel d'information et de valorisation du Port Autonome de Kribi « Facts and Figures », Patrice Melom, le Directeur général du PAK confirme cet engagement censé rendre sa plateforme plus compétitive. « Les exportateurs et importateurs qui décideront de faire transiter leurs produits par le Port de Kribi, bénéficieront des taux de frais avantageux sur des navires de référence que nous sommes en mesure d'accueillir en leur offrant des services performants ». Avec 16 000 conteneurs importés en 2018, le Tchad semble séduit par ces appels de balle venus de la cité balnéaire. Au cours de la visite d'une délégation Tchadienne sur le port, Taha Ibrahim administrateur de Genesis Priority Ports Management (GPPM) n'a pas caché sa détermination à tirer profit de ces avantages. « Nous allons informer les chargeurs à travers le conseil des chargeurs Tchadiens de l'opportunité que leur offre le PAK qui est desservi par des navires de grande capacité, ce qui réduira le coût du fret et le délai d'acheminement » a-t-il déclaré »

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Douala (PAD) : avec l'acquisition de nouvelles dragues, l'on espère trouver une solution définitive au problème d'engorgement du chenal et des pieds de quai

L'avenir s'annonce radieux pour le chenal et les pieds de quai du port autonome de Douala. L'institution dirigée par Cyrus Ngo'o vient en effet d'annoncer l'acquisition de deux engins, une drague aspiratrice en marche de 3000 m3 et une drague aspiratrice stationnaire. A ces acquisitions nouvelles, s'ajoute la drague polyvalente Chantal Biya en cours de réhabilitation. Chaque année, le PAD perd environ 30% de ses exploitations du fait de ces épaves. Cette opération de désencombrement des quais, des darses, et des plans d'eau va coûter 4,7 milliards. Les derniers gros investissements qui remontent à près de 40 ans avaient permis au PAD de traiter 7 millions de tonnes de marchandises par an. Aujourd'hui, ce sont 12 millions de tonnes qui y transitent annuellement, soit 90% des échanges commerciaux du pays. Son budget d'investissement pour 2018 est de l'ordre de 60 milliard de FCFA ; soit 43% de l'enveloppe global, contre 22% l'année précédente.

(<https://bougna.net>)

Bois : le Cameroun domine le top 10 des fournisseurs des bois en grume à la République du Vietnam en 2018

Dans sa note de conjoncture sur le marché mondial du bois pour la période allant du 16 au 30 juin 2019, l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT) classe le Cameroun en

tête des 10 premiers fournisseurs de grumes à la République du Vietnam en 2018. Avec une valeur des exportations vers le Vietnam chiffrée à 215,8 millions de dollars soit près de 125 milliards de FCFA à fin 2018 (en hausse de près de 10 milliards de FCFA par rapport à 2017), les exploitants forestiers camerounais surclassent ceux des pays comme la Belgique, le Congo, la Chine, les USA, le Ghana, la Malaisie, le Cambodge, l'Angola, etc. Cependant, en dépit de cette bonne performance et de l'entrée en vigueur des accords FLEGT (réputés plus rigoureux sur l'origine des bois importés) dans l'Union européenne, ce dernier espace communautaire demeure la première destination des bois camerounais. La Chine arrive en 2^e position selon les données de l'OIBT. Devenue encore plus rigoureuse depuis quelques années, l'exploitation forestière procure officiellement au Cameroun le premier volume de recettes d'exportation hors hydrocarbures. Selon les projections de l'OIBT, cette activité devrait prendre davantage de volume dans le pays au cours des prochaines années à la faveur de la mise en service du port en eau profonde de Kribi (en mars 2018) dans la région du Sud du Cameroun.

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

Cacao : Le prix maximum du kilogramme stagne à 1060 FCFA dans les bassins de production du Cameroun

Tout au long de la semaine du 24 au 28 juin 2019, le prix maximum du kilogramme de fèves de cacao dans les bassins de production du Cameroun a stagné à 1060 FCFA, contre un minimum de 1020 FCFA, selon les données compilées par le Système d'information des filières (SIF). Ces prix sont toujours en dessous du pic de 1200 FCFA atteint il y a deux mois et plus encore ; en dessous du record de 1500 FCFA le kilogramme atteint avant l'effondrement des cours mondiaux des fèves il y a deux campagnes. Mais, selon les acteurs locaux de la filière, le prix des fèves pourrait repartir à la hausse durant ce mois de juillet. En effet, dans certains bassins de production de cacao du Cameroun, notamment les régions du Centre et du Sud, le mois de juillet est caractérisé par une très faible pluviométrie, situation qui facilite l'accès aux bassins de production. Mais, dès le mois d'août, avec l'avènement de la grande saison des pluies, le prix des fèves devrait de nouveau chuter. Ceci à cause de l'augmentation des coûts des transports, en raison de l'accès difficile aux bassins de production du Cameroun.

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

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : La Chine pourrait y construire un port en eau profonde

Une délégation de la société chinoise China Harbour Engineering Company (CHEC) séjourne au Gabon dans le cadre d'un projet de construction d'un port en eau profonde à Port-Gentil, la capitale économique du pays, a-t-on appris auprès du cabinet du ministre gabonais de la Promotion des investissements, Jean Fidèle Otandault. « Je pense que c'est un partenariat qu'il faudrait développer. C'est ce que nous sommes en train de faire », a-t-il affirmé au terme de l'audience qu'il a accordé à la délégation de CHEC. CHEC est une entreprise d'ingénierie spécialisée dans la construction d'infrastructures marines, ponts, routes, voies ferrées etc. Elle a déjà réalisé la construction d'une route au Gabon. Elle a par ailleurs déjà construit des ports en eaux profondes au Nigeria et au Cameroun. Forte de son expérience, CHEC souhaite décrocher le marché de construction de l'infrastructure portuaire de Port-Gentil. Un projet qui génèrera 20 000 emplois directs et indirects, indique-t-on au ministère de la Promotion des investissements. Le montant que coûtera cet ambitieux projet n'a pas été révélé.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Maroc : Le port de Tanger Med triple sa capacité conteneurisée

La seconde phase tant attendue de Tanger Med est devenue réalité. Le port s'est doté vendredi 28 juin de deux nouveaux terminaux à conteneurs qui ont triplé d'un coup ses possibilités. Les nouvelles installations de Tanger Med 2 ont été inaugurées par le prince Moulay El Hassan, qui a suppléé à son père Mohammed VI entouré d'une forte délégation de responsables politiques et économiques. Le port marocain qui fête ce mois-ci ses 12 ans se donne de l'air puisqu'il était arrivé depuis cinq ans déjà à saturation et tournait à 16 % au-

dessus de sa capacité nominale d'un peu plus de 3 millions d'EVP (3,472 M EVP traités en 2018). En passant à une capacité de 9 millions d'EVP, il se donne la possibilité de devenir très prochainement le premier port à conteneurs de la Méditerranée. L'actuel leader, Valence, vient de dépasser les 5 millions de boîtes traitées en 2018 (5,182 M EVP). Il devance Algésiras (4,772 M EVP) et Le Pirée (4,409 M EVP). Leader sur son bassin, Tanger l'est déjà en termes de capacité. « C'est un motif de fierté », s'est félicité Fouad Brini, président de l'Agence spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) en charge du développement du site.

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

Maroc : bilan 2018 mitigé pour le port historique de Casablanca

En 2018, l'activité portuaire globale du port de Casablanca a connu une baisse de 3 % par rapport à 2017. Une variation due à la mauvaise tenue de plusieurs filières. Le tonnage cumulé des vrac solides enregistre par rapport à 2017 une chute de 6 %, due à la baisse des phosphates (- 12 %), estime l'Agence nationale des ports (ANP). L'administration portuaire marocaine rappelle qu'ils avaient connu une bonne année 2017. Selon l'ANP, le trafic global des céréales a atteint plus de 4,20 Mt, en hausse de 3 %. « Une activité composée principalement du blé tendre, blé dur, orge et maïs », détaille-t-elle. Et d'ajouter : « Le débarquement des céréales sur les quais non spécialisés opérés par Marsa Maroc a atteint 916.206 tonnes, contre 1,07 Mt en 2017 ». L'administration portuaire note que le trafic de ciment blanc a atteint 13.400 tonnes soit un plongeon de 46 %. L'ANP souligne que les vrac solides constituent encore le principal trafic en tonnage (57,8 %) de l'activité de Casablanca, avec 17,38 Mt en 2018. Bien loin derrière, les vrac liquides, pour l'essentiel composés d'huiles végétales, ont connu une progression de 4 %. À 492.260 tonnes, ils n'occupent que 1,6 % du trafic global.

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

RESTE DU MONDE

France : Le port de Marseille impose le ralentissement des navires lors des pics de pollution

Depuis le 28 juin, tous les navires de commerce entrant dans les bassins Est de Marseille doivent ralentir leur vitesse de 2 nœuds, une première en France. Ce dispositif ponctuel vient compléter une série d'investissements destinés à généraliser le courant de quai pour les navires à passagers et accélérer son déploiement sur les bassins Est d'ici 2025. A situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle. Avec des températures qui flirtent avec les 40 °C, la qualité de l'air s'est dégradée dans les Bouches-du-Rhône. Depuis le 27 juin, le préfet a mis en place la circulation différenciée dans le centre-ville (zones à faibles émissions). Une situation qui a soulevé un tollé parmi la population qui, sur les réseaux sociaux, a pointé du doigt les navires du port de Marseille et leurs panaches de fumées.

[\(https://www.lan+tenne.com/transport-maritime-fret-maritime/\)](https://www.lan+tenne.com/transport-maritime-fret-maritime/)

France : l'axe Seine, le laboratoire de la future politique maritime et portuaire française

Les professionnels de l'Union maritime et portuaire (UMEP) du Havre réclament un pacte de confiance public-privé pour une nouvelle gouvernance des ports de l'axe Seine. Nous participons à un changement historique de la politique maritime et portuaire, l'enjeu est fantastique : « il faut en profiter et y aller, tous, la main dans la main », lançait Michel Segain au sortir de l'assemblée générale 2019 de l'Union maritime et portuaire (UMEP) du Havre qu'il préside depuis quatre ans. Associés aux différents ateliers destinés à définir la stratégie nationale portuaire lors du prochain Comité interministériel de la mer (CIMER), les professionnels de la place havraise sont catégoriques : « L'axe Seine est le laboratoire de la future politique maritime et portuaire du pays ». En toile de fond de la fusion des trois ports de HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris) annoncée d'ici janvier 2021, Michel Segain rappelle sans surprise les exigences des communautés portuaires. Celui qui préside aussi l'Union maritime et portuaire de France cite ainsi la participation de toutes les unions maritimes et portuaires au sein des conseils de surveillance des ports, « avec une voix délibérative et non plus seulement consultative ».

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

BONNE LECTURE