



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Mardi 06 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 autonome de Kribi (PAK) : « le PAK devrait terminer l'année 2019 avec 1,2 millions de T au Terminal Polyvalent » soutient M. Patrice Melom Directeur général du PAK

Selon M. Patrice Melom Directeur général du Port autonome de Kribi (PAK), les activités au sein dudit Port devraient passer du simple au triple d'ici la fin d'année 2019. Par exemple, l'activité de l'Import-Export devrait atteindre 800 000 tonnes avec une capacité au niveau du Terminal Polyvalent de 1,2 millions de tonnes (Mt). Mais pour réaliser ces objectifs, le Directeur général du PAK pose certaines conditions. Que le PAK se dote d'un certain nombre d'infrastructures préalables. Notamment l'augmentation de sa capacité de stockage, la construction des magasins, des parkings de camions et de poids lourds pour ne citer que ces conditions-là. « A la fin de l'année 2019, le Port autonome de Kribi aura dégagé un peu plus de 50 ha de terrains. Nous serons à un peu plus de 40 000 m² de magasins et espaces de stockage. Sans compter les parkings de camions qui sont en train d'être construits », promet Patrice Melom. Cette sortie du Directeur général du Port autonome de Kribi survient un peu plus de quatre mois après la publication par la place portuaire de ses indicateurs de performance. Une sorte de bilan des sept premiers mois (mars 2018-octobre 2018) de fonctionnement réalisé par le PAK. Selon ces indicateurs, 174 navires de tailles variées ont été traités au cours de cette période et 50 destinations couvertes au départ et à l'arrivée du Port de KRIBI (couvertures de la géographie des échanges commerciaux du Cameroun). Toujours selon ces indicateurs, 80 000 conteneurs ont été enregistrés et le volume de bois embarqué a atteint les 80 000 m³ depuis le 1er Aout 2018 au terminal Polyvalent. Dernier indicateur présenté par le PAK, la cadence moyenne de manutention. Entre mars et octobre, elle a progressé. Le port de Kribi en sept mois a atteint un niveau de cadence de 20 Conteneurs par portique par heure. Pour des délais de séjour moyen des conteneurs au Port de moins de 10 jours à l'import et 4 jours à l'export.

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Douala (PAD) : la Direction du Port de Douala dément un projet de détournement de fonds

Le Port autonome de Douala (PAD) apporte des précisions sur le projet de sécurisation de plus de 25 milliards FCFA de cette place portuaire. La Direction générale du Port Autonome de Douala-Bonabéri (PAD) a tenu à apporter des éclaircies sur le projet de sécurisation des infrastructures portuaires qui sera bientôt lancé. Accusé sur les réseaux sociaux d'accorder un budget de plus de 25 milliards FCFA pour de simples opérations de « gardiennage », le PAD a déclaré ce 3 février dans une communication « qu'il s'agit d'un des projets phares de modernisation du PAD pour arrimer son port aux standards internationaux reconnus dans le secteur portuaire ». Cette sécurisation ne comporte pas seulement la formation « d'un corps de sécurité et de sûreté portuaire formé et professionnel ». Mais il implique aussi des travaux de construction d'une « clôture périmétrique de plus de 20 kilomètres, éclairée

et protégée par vidéosurveillance ». À cela, s'ajoutent des accès avec guérites qui seront surveillés par « des équipements ultra modernes ». « Des ponts bascules statiques et dynamiques en ligne serviront à la pesée systématique des véhicules lourds et conteneurisés. Des portes avec tourniquets pour accès des piétons après reconnaissance biométrique ou par un badge permettront de mieux filtrer les entrées », apprend-on dans le communiqué. Le dispositif comporte également un scanner mobile pour le check in des différents conteneurs et marchandises à l'entrée comme à la sortie de la zone portuaire. Ici, la direction explique qu'« à l'intérieur, le port sera subdivisé en zones spécialisées confinées dans des barrières sectorielles sécurisées où les accès (entrées et sorties) seront réservés aux seuls véhicules et personnes autorisés et/ou habilités ».

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

Port autonome de Douala (PAD) : le port de Douala va réaliser des économies de 5 milliards F.CFA grâce à la livraison de deux dragues en octobre 2019

Le Port de Douala-Bonabéri (PAD) informe qu'il a engagé des discussions avec le leader mondial Dredging Supply Company pour la livraison de deux dragues. Le constructeur américain doit fabriquer d'une part, une drague aspiratrice stationnaire pour les plans d'eau et pieds de quais la Beaver 50, et d'autre part, une drague aspiratrice en marche de 3 000 m3 de capacité de puits pour le chenal, la TSHD 3000. La livraison est prévue en octobre 2019. «*En une année, le PAD va réaliser une économie de plus de 5 milliards Fcfa hors amortissements. Ces fonds pourraient permettre de réaliser le dragage des plans d'eaux et pieds de quais sur au moins trois ans.*», renseigne l'autorité portuaire. La plateforme actuelle du port de Douala a été édifée en 1980 et dimensionnée pour traiter un trafic annuel d'environ 7 millions de tonnes de marchandises. Cette capacité est aujourd'hui largement dépassée, puisqu'elle traite environ 12 millions de tonnes de marchandises. Ceci du fait entre autres, d'une forte dégradation des infrastructures et des superstructures portuaires, l'envahissement de certains quais par des épaves de navires, l'envasement et l'ensablement des plans d'eau, etc.

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

Transport maritime : l'amélioration des offres de l'armateur français CMA CGM vers les ports de Douala et de Libreville, dès février 2019, devrait booster les exportations de bois

Le 17 janvier dernier, l'armateur français CMA CGM a annoncé qu'il augmentera dès février 2019 son service entre l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique, notamment pour les cargaisons à destination de Douala au Cameroun et de Libreville au Gabon. Selon l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT), cette extension du service d'expédition en direction des villes d'Afrique centrale susmentionnées, devrait contribuer à booster les exportations de bois par conteneurs. Cette densification des activités du 3^{ème} armateur mondial au Cameroun pourrait également s'étendre au port en eau profonde de Kribi, CMA CGM faisant partie du consortium opérant le terminal à conteneurs de cette plateforme, avec Bolloré et le chinois CHEC.

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

Forum économique de Kribi (FEK) : le forum économique de Kribi se prépare

Kribi, Chef-lieu du département de l'océan accueille les 30 et 31 mai 2019 un forum économique sous le thème « L'impact du port dans le développement socio-économique de Kribi et de ses environs ». Le Forum Economique de Kribi est une plateforme d'échanges entre acteurs économiques et partenaires au développement. Germain R. Salla, fondateur de l'Institut des matières premières et responsable de l'organisation du forum explique le sens de l'initiative : « Le FEK répond sans aucun doute à la nécessité d'impliquer davantage tous les groupes socio-économiques au développement de la région. En effet, la ville côtière n'est plus seulement une attraction touristique, mais devient peu à peu une ville industrielle. Cette tendance est due à la réalisation de plusieurs projets à Kribi et dans ses environs. Ce sont : la centrale à gaz de Mpolongwe, l'exploitation du fer de Mamelle et plus récemment, la construction du Port Autonome de Kribi ». Le FEK a deux principales articulations : des conférences débats et des espaces d'informations des différents partenaires du forum. Ce cadre d'échanges vise trois cibles. La première est composée des milieux économiques, petites et moyennes entreprises, partenaires au développement. La deuxième est faite d'étudiants, universitaires et la troisième de populations civiles. Le rendez-vous est pris pour fin

mai afin d'encourager la dynamique, la consolidation et le développement socio-économique de la ville de Kribi, au travers de ce forum qui est à sa première édition.
(<https://afrique.actucameroun.com>)

RESTE DE L'AFRIQUE

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>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Sao Tomé & Principe : la Banque Africaine de développement (BAD) mobilise 2 millions de dollars (1 100 000 000 de F.CFA) pour la préparation du projet d'aménagement d'un port en eau profonde

Le gouvernement de São Tomé & Príncipe et la Banque africaine de développement (BAD) ont procédé le vendredi 1er mars 2019 à Abidjan à la signature d'un accord de don de 2 millions de dollars USD pour cofinancer les dépenses liées aux activités préparatoires du projet d'aménagement d'un port en eau profonde à Fernão Dias dans le nord du pays. Ce financement a été mobilisé par la Banque dans le cadre des ressources, de la Facilité pour la Préparation des Projets d'Infrastructure NEPAD-IPPF, et a pour objectif de faire de São Tomé un "Hub portuaire" pour booster l'économie du pays, amoindrir son isolement et accélérer son intégration avec la partie continentale de l'Afrique. Il s'agira d'aménager le port et ainsi, améliorer la compétitivité des produits d'exportation grâce aux économies qui seront générées par la réduction induite des coûts des opérations portuaires. La réalisation du projet contribuera également à réduire les coûts des marchandises et produits importés à São Tomé. Cosignant pour la Banque africaine de développement, son Vice-Président chargé du secteur privé, de l'infrastructure et de l'industrialisation, Pierre Guislain a souligné l'importance de ce don. Pour lui, la réalisation de ce projet est essentielle pour le développement socioéconomique de São Tomé-et-Príncipe et pour le renforcement des échanges commerciaux entre l'Afrique centrale, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique méridionale. « La Banque tient à ce projet transformateur qui va contribuer à désenclaver l'archipel de São Tomé-et-Príncipe en réduisant son isolement puis en renforçant son intégration économique avec les pays limitrophes (Nigeria, Cameroun, Guinée Équatoriale, Gabon, Congo et Angola », a déclaré le vice-président. Le Ministre de la Planification, des Finances et de l'Economie bleue de Sao-Tomé & Principe Osvaldo Vaz, a pour sa part exprimé la gratitude de son gouvernement à la BAD pour son engagement dans le pays. « La Banque africaine de développement est notre partenaire de choix. Elle a toujours été à nos côtés et la signature du présent accord, témoigne du dynamisme de notre coopération et de son engagement à accompagner les efforts de développement du gouvernement Saotoméen », a souligné le Ministre. Les activités préparatoires faisant l'objet du don s'articulent autour d'études techniques et de structuration PPP, la gestion de projet, le renforcement des capacités. Elles concernent également les activités de marketing, l'organisation d'une Table ronde des bailleurs de fonds et l'audit du projet.

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

Djibouti : le Port de Doraleh affirme sa position comme hub commercial et logistique de classe mondiale

Il y a un an, le 22 février 2018, l'État Djiboutien mettait fin de manière anticipée à la concession du terminal à conteneurs de Doraleh attribuée en 2006 à la société Doraleh Container Terminal (DCT), entreprise contrôlée de facto par l'actionnaire minoritaire DP World. Un an après la rupture de la concession, motivée par les impératifs de développement du pays et le contrôle de ses infrastructures stratégiques, le terminal à conteneurs de Doraleh s'est imposé comme une structure portuaire performante opérée par une entreprise Djiboutienne à capitaux 100% public, la SGTD qui œuvre pour l'intérêt commun. Et cela malgré les campagnes de « fake news », la multiplication des procédures légales, les tentatives d'intimidations de l'État Djiboutien et de ses partenaires stratégiques par DP World. Situé à l'embouchure du détroit de Bab el Mandeb, aux carrefours des principales routes commerciales du monde, le terminal portuaire a clairement de multiples vocations : servir sa région et en premier lieu la nation éthiopienne sœur, mais aussi se positionner comme une grande plateforme de transbordement en ligne direct avec l'Asie. Début février, devant les membres de la commission des forces armées du Sénat américain, le général Thomas Waldhauser commandant en chef d'AFRICOM (United States Africa Command) soulignait lui-même que le port à container de Doraleh fournissait de meilleures prestations depuis le départ de DP World. Et que la République de Djibouti était un partenaire stratégique important des États-Unis grâce aux plateformes logistiques et stratégiques que le pays offre aux forces américaines dans la région et en Afrique. Les ambitions de Djibouti ne se limitent pas au port de Doraleh. Le terminal à conteneurs constitue l'une des pièces maîtresses d'un ambitieux projet de développement national : faire de Djibouti un hub commercial et logistique de premier plan entre l'Asie, l'Afrique et le reste du monde. Au développement de Doraleh s'ajoute la mise en place du nouveau port multi-purpose sur le même site (DMP, mai 2017) et l'ouverture des ports de Goubet et de Tadjourah (juin 2017). À cette montée en puissance, il faut ajouter le développement de la nouvelle zone franche qui a vocation à être la plus grande d'Afrique (inaugurée en juillet 2018) et le démarrage effectif de la nouvelle liaison ferroviaire entre Djibouti et Addis-Abeba (janvier 2018).

[\(https://www.agenceecofin.com/\)](https://www.agenceecofin.com/)

RESTE DU MONDE

France : CMA CGM volumes en hausse et résultat en berne en 2018

En 2018, dans un environnement difficile, le groupe a enregistré une forte hausse de ses volumes et un chiffre d'affaires record. Rodolphe Saadé, PDG de CMA CGM se contente publiquement d'un résultat net part du groupe en baisse de 95 % (34 millions de dollars) pour l'année dernière dans un contexte de hausse du prix du pétrole. Les indicateurs du niveau d'activité du groupe armatorial sont très positifs. Les revenus du groupe ont augmenté de 11,2 % sur l'ensemble de l'année (23,48 milliards de dollars), avec une poussée de 14,9 % au quatrième trimestre, pour 6,3 milliards de dollars. Ces chiffres ont été portés par une forte progression des volumes transportés (+ 9,3 %) qui a permis à la compagnie française d'atteindre pour la première fois les 20 millions d'EVP (20,71 millions). La direction de CMA CGM explique cette tendance par « le dynamisme commercial de la plupart des lignes maritimes exploitées par le groupe, et plus particulièrement des lignes transpacifiques, Inde-Océanie et Afrique ». La forte hausse de 32,9 % du prix du combustible est venue amoindrir le résultat opérationnel qui est resté positif mais a fondu de 61 %, à 610 millions de dollars, contre 1,57 milliard en 2017. Une année que l'armateur a qualifié d'exceptionnelle avec une marge opérationnelle de 7,5 %. Cette dernière a atteint 2,6 % en 2018, un chiffre « très au-dessus de la moyenne du secteur », selon Rodolphe Saadé. Hors éléments exceptionnels sur des filiales non consolidées (GSL, Ceva), CMA CGM a annoncé un résultat net récurrent de 150 millions de dollars.

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

Allemagne : Les technologies vertes au service de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires

Comment les technologies vertes et l'innovation peuvent-elles contribuer à la réalisation de la Stratégie initiale de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires ? Voici l'une des principales questions à l'ordre du jour du forum mondial *Greentech in shipping* organisé cette semaine, les 26 et 27 février à Hambourg (Allemagne). Lors de la conférence, Camille Bourgeon fonctionnaire technique au sein de la Division du milieu marin de l'OMI s'est exprimé face à plusieurs experts du secteur maritime au sujet des technologies vertes et de l'innovation en expliquant que leurs travaux seraient essentiels pour permettre la réalisation de la Stratégie initiale de l'OMI et atteindre l'objectif de faire des transports maritimes un secteur à zéro émission de carbone. Adoptée par les États Membres de l'OMI l'année dernière, la Stratégie est un engagement clair de l'Organisation en faveur de la réduction progressive des émissions de GES provenant des navires. Elle établit par ailleurs un lien direct avec l'Accord de Paris et fixe plusieurs niveaux d'ambition visant notamment à réduire le volume total des émissions de GES annuelles imputables au secteur d'au moins 50 % d'ici à 2050. « Ces niveaux d'ambition et les technologies joueront un rôle clé pour permettre aux transports maritimes de devenir un secteur à faible ou à zéro émission de carbone à l'avenir. Cela sera notamment le cas des innovations technologiques relatives aux sources d'énergie et aux combustibles de remplacement », a déclaré M. Bourgeon dans le cadre de son intervention. « Il est encourageant de constater que de nombreux acteurs au sein des compagnies, des sociétés de classification et des groupes de recherche s'efforcent de trouver de nouvelles solutions et de voir que ce forum offre la possibilité aux parties prenantes du secteur de poursuivre les discussions à ce sujet, qu'il s'agisse notamment des combustibles de substitution des technologies des moteurs, des dispositifs de postcombustion ou des technologies d'économies d'énergie », a-t-il ajouté.

(<http://www.imo.org/fr/MediaCentre/WhatsNew/Pages/default.aspx>)

BONNE LECTURE

