



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi, 03 septembre 2020

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) : KPMO et le Britannique Avima Iron Ore veulent investir près de 1600 milliards de FCFA dans le port de Kribi

Kribi Port Multiple Operators (KPMO), consortium regroupant neuf entreprises à capitaux camerounais, veut davantage se positionner dans le port de Kribi au moment où sa gestion en mode régie du terminal polyvalent arrive à terme à la fin 2020. Reçu en audience par le ministre des Transports le 26 août dernier, Gabriel MANIMBEN et Alain Claude ATANGANA ZANG, respectivement Président du Conseil d'Administration et Directeur Général de KPMO, ont présenté leur ambitieux plan d'investissements qui reposent sur deux chantiers majeurs. Le premier projet porte sur la construction d'un terminal minéralier avec deux postes à quai de 350 m chacun pouvant embarquer jusqu'à 100 millions de tonnes de marchandises par an. En collaboration avec son partenaire Avima Iron Ore Limited, le consortium (Transimex, APM, Groupe 2M, SAPEM, 3T, CAMTRANSIT, COPEM, Star, Global Outsourcing), propose des investissements sur fonds propres (en PPP/BOT), sans endettement de l'État de 1568 milliards de FCFA. Dans son plan d'affaires, KMPO entend également construire une ligne de chemin de fer depuis Avima au Congo jusqu'au port de Kribi en passant par Nabeba et Mbalam. Pour cela, le consortium compte profiter du protocole d'accord signé, en juin dernier, entre le port autonome de Kribi (PAK) et le Britannique Avima Iron Ore Limited, pour la réception, le stockage et le chargement de minerai de fer des sites miniers d'Avima vers le port de Kribi pour exportation.

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

Logistique : vers l'aménagement des routes Edéa-Kribi et Lolabé-Campo en vue de désenclaver la zone industrielle et portuaire de Kribi

Le ministre délégué en charge de l'Environnement, Nana Aboubakar DJALLOH, a délivré, le 24 août dernier, un certificat de conformité environnementale au ministère des Travaux publics pour avoir respecté la réglementation en matière d'étude d'impact environnemental et social dans le cadre du projet d'aménagement des routes de désenclavement de la zone industrielle et portuaire de Kribi (Par-Zik), située dans le sud du Cameroun. Ce certificat ouvre la voie à la réhabilitation et la construction de deux tronçons routiers à savoir Edéa – Kribi (120 km) et Lolabé – Campo (39 km) pour un total de 159 km. Le coût de la réhabilitation de la section de route Edéa-Kribi s'élève à 99 milliards de FCFA. Le coût d'aménagement de la route Lolabé – Campo s'élève à 49,08 milliards de FCFA pour la variante avec impacts significatifs sur l'environnement, et 45,64 milliards de FCFA pour la variante avec impacts modérés. La durée de la réhabilitation des sections de route en étude est de deux ans.

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

Logistique : le Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun va s'installer au port de Kribi

A l'issue d'une réunion par vidéoconférence le 18 août dernier, Ibrahima Yaya (photo), président national du Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun (GTTC), a annoncé l'installation d'un siège de l'organisme sur place au port de Kribi (PAK). « *Le GTTC annonce un siège à Kribi dans l'intérêt non seulement de rassurer les Commissionnaires agréés et autres clients qui font passer leurs marchandises par ce port, mais aussi, et surtout rassurer le directeur général du PAK de la mise en œuvre effective de notre partenariat qui se veut gagnant-gagnant* », a déclaré le responsable. Et d'ajouter : « *Nous envisageons un siège à Kribi justement pour veiller au maintien de la qualité de service qu'offre actuellement le port et pouvoir tirer rapidement la sonnette d'alarme en cas de dérapage en vue* ». Mais attendant, le président du GTTC a annoncé que, dès le 3 septembre 2020, une première flotte d'une vingtaine de véhicules appartenant aux membres du groupement sera disponible dans la zone portuaire de Kribi, pour faciliter le transport sur petites distances (quai-parc ; quai-entrepôt-Kribi).

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

Port Autonome de Douala (PAD) : le port de Douala projette un gain annuel de plus 10 milliards de FCFA grâce à sa régie en charge du dragage

Port autonome de Douala (PAD) projette de réaliser un gain annuel d'environ 10,46 milliards de FCFA. À titre d'illustration, indique le PAD, sur les cinq dernières années, le coût moyen annuel des travaux du dragage se chiffrait à 17,16 milliards de FCFA. Selon les prévisions liées à la gestion du dragage en régie, le coût moyen annuel de l'ensemble des activités de dragage du port de Douala-Bonabéri se situera à environ 6,7 FCFA sur les cinq prochaines années. Soit un gain annuel de plus de 10 milliards. « *Sur la base de l'analyse temporelle des activités de dragage et du calcul des critères clés de rentabilité du projet, l'on tire comme principal enseignement que le PAD engrangera d'importants gains grâce à la mise en œuvre de l'autonomisation du dragage* », apprend-on de l'autorité portuaire.

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

Filière cacao : légère remontée des prix du cacao au Cameroun, en dépit de la saison des pluies

975 FCFA. C'est le prix maximum auquel est cédé le kilogramme de fèves de cacao en ce début du mois de septembre 2020 au Cameroun, selon les données compilées par le Système d'information des filières (SIF). Ce dispositif permet de communiquer en temps réel les prix aux producteurs, dans l'optique de doper leurs capacités de négociation face aux acheteurs. Le prix actuel est en légère augmentation de 25 FCFA, par rapport au maximum de 950 FCFA accepté par les producteurs tout au long du mois d'août 2020. Cette embellie survient alors que la saison des pluies bat son plein dans le pays, avec pour conséquence un accès difficile aux bassins de production de fèves.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Egypte : Hutchison Ports annonce un investissement de 730 millions de dollars en collaboration avec la marine égyptienne pour développer un nouveau terminal à conteneurs

Hutchison Ports, le premier investisseur, développeur et opérateur portuaire au monde, a annoncé la signature d'un accord à long terme avec la marine égyptienne sur le développement et l'exploitation d'un nouveau terminal à conteneurs à Abu Qir, en Égypte. L'investissement total dans le nouveau terminal est estimé à 730 millions de dollars US. Une cérémonie de signature en ligne a été organisée conjointement par Son Excellence le commandant en chef, le vice-amiral Ahmed Khaled SAIED, de la marine égyptienne, et M. Eric IP, directeur général du groupe Hutchison Ports, ainsi que par l'équipe de direction venue de Hong Kong et du Royaume-Uni. Le nouveau terminal sera situé à l'intérieur de la base navale d'Abou Qir, étant naturellement abrité par la péninsule d'Abou Qir. Le projet sera relié

à une nouvelle autoroute à double sens, avec trois voies de circulation de chaque côté et une rocade résidentielle, qui le reliera à Alexandrie dans un rayon de 20 kilomètres, ainsi qu'au réseau routier national menant à la capitale du Caire et à d'autres grandes villes du pays.

[\(https://maritimeneews.ma/\)](https://maritimeneews.ma/)

Côte d'Ivoire : APM TERMINALS et BOLLORE s'associent pour la construction d'un nouveau terminal à conteneurs au port d'Abidjan en Côte d'Ivoire

Des efforts sont en cours pour développer les capacités du port et du terminal d'Abidjan en Côte d'Ivoire, dans le but de créer un port régional pour l'Afrique de l'Ouest. Une Joint-venture entre Bolloré et APM Terminals investira environ 475 millions de dollars pour construire et équiper le nouveau terminal de Côte d'Ivoire (CIT). La coentreprise qui a une concession de 20 ans pour exploiter le nouveau terminal, a récemment signé des contrats avec la China Harbour Engineering Company (CHEC) pour la construction du deuxième terminal à conteneurs d'Abidjan. Le nouveau terminal devrait être opérationnel à la fin de l'année 2021. Il s'agit de l'un des nombreux grands projets de construction d'infrastructures que les entreprises chinoises ont mis en place sur le continent africain ces dernières années. Stratégiquement située sur la côte ouest-africaine, la coentreprise espère pouvoir tirer parti de l'économie régionale et de la croissance des exportations et des importations pour créer une plaque tournante régionale. En augmentant la capacité du port, elle espère qu'Abidjan pourra devenir une porte d'entrée privilégiée pour les pays enclavés environnants tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger, ainsi qu'un centre de transbordement.

[\(https://maritimeneews.ma/\)](https://maritimeneews.ma/)

Cote d'Ivoire: La stratégie des ports ivoiriens pour maintenir la compétitivité malgré le coronavirus

La pandémie de la Covid-19 a mis à rude épreuve toutes les structures économiques de la Côte d'Ivoire dont l'un de ses poumons, le secteur portuaire. La gestion rigoureuse de cette crise sanitaire par les acteurs du domaine a évité l'asphyxie. La crise sanitaire liée à la Covid-19 n'a épargné aucun secteur de l'économie ivoirienne. Dans la communauté portuaire, les pièces maîtresses de cette puissante machine : armateurs, avitailleurs, consignataires, chargeurs, manutentionnaires, logistique, transit et bien d'autres, ont été impactées par la crise, malgré les mesures prises pour la continuité des activités. D'ailleurs les principaux responsables des entreprises de la plateforme portuaire, que nous avons rencontrés ne nient pas cette évidence. « Bien que les ports aient travaillé 24h/24 pendant la crise, le volume des activités a baissé de façon drastique. Contre une moyenne de 3000 embauches par jour, dans ce seul hall, ces derniers temps, nous n'avons pu dépasser le quart, c'est-à-dire 700 », se désole Pierre GUIGREHI AKLEGBOU, porte-parole de la Fédération nationale des dockers. Pour minimiser l'impact de la Covid-19 sur les activités, les entreprises de la plateforme portuaire ont pris des dispositions particulières. Pour le Directeur général du groupe CMA CGM Côte d'Ivoire, qui dessert 420 ports commerciaux dans le monde, des solutions concrètes ont été mis en œuvre pour protéger les employés et les clients. « Nos équipes maritimes et logistiques sont fortement mobilisées afin d'assurer la continuité de l'activité au service des clients ; ce qui a permis de soutenir l'économie locale et de réduire l'impact de la Covid-19 ». Pour les protéger contre le virus, plus de 5000 cache-nez ont été mis à disposition des agents, par la Direction générale du port. « A chaque entrée des ports, un dispositif de lavage des mains est visible ainsi que des tracées de respect de la distance. Nous avons pris des dispositions aussi en dehors du port. Ainsi, au niveau des halls d'embauches, nous exigeons le respect de la distanciation physique, le port des cache-nez.

[\(http://fr.allafrica.com/transport/\)](http://fr.allafrica.com/transport/)

Transport maritime : Bon démarrage annuel pour le marché conteneurisé africain

Le marché de la ligne régulière s'est plutôt bien porté au premier trimestre de l'année en Afrique subsaharienne. Selon la courbe présentée par l'analyste Container Trade Statistics (CTS), la période est plutôt à la hausse pour cette région du monde. À l'export, le marché intra-africain de la ligne maritime régulière s'est montré le plus porteur avec une progression annuelle de plus de 6,66 %. Dans le détail, il a progressé en janvier de 6 %, en février de 8 % et en mars de 6 %. En matière d'échanges intercontinentaux à l'export, l'Australasie a marqué une progression de 5 % en janvier et février mais une baisse de 2 % en mars. Au total, cette route maritime intercontinentale à l'export a marqué une augmentation de 3,33 % par rapport au

premier trimestre 2019. Toujours en intercontinental, toutes les principales routes maritimes du monde ont montré des progressions à destination de l'Afrique subsaharienne par rapport au premier trimestre 2019. L'Extrême-Orient a représenté à l'import pour le continent africain une croissance mensuelle de 6 % en janvier et de 9 % en février et mars 2020.
(<https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/>)

RESTE DU MONDE

Transport maritime : Maersk retire les marques Safmarine et Damco

AP Moller - Maersk retire la marque Safmarine qui sera fusionnée dans son offre globale de lignes maritimes alors que la compagnie maritime danoise continue de réorganiser ses activités. La marque Safmarine sera retirée d'ici la fin de 2020, car les activités de Safmarine seront fusionnées avec celles de Maersk dans le domaine maritime. La marque Damco disparaîtra également d'ici la fin de l'année, ses activités aériennes et de transport de lots complets étant intégrées aux produits de logistique et de services de Maersk. "Avec l'intégration de Safmarine, nous pouvons présenter aux clients de Safmarine l'ensemble de l'offre en matière d'océan et de chaîne d'approvisionnement, et ce à plus grande échelle. En même temps, je suis très heureux de voir la passion de Safmarine pour les clients se rapprocher de Maersk en unissant nos équipes", a déclaré Vincent Clerc, directeur général de l'océan et de la logistique pour Maersk. La Safmarine doit être progressivement intégrée à Maersk à partir du 1er octobre de cette année. Maersk avait maintenu la marque Safmarine depuis l'acquisition de la compagnie maritime basée en Afrique du Sud en 1989.

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

Transport Maritime : L'Asie et l'Europe au cœur du réseau maritime conteneurisé mondial

Le réseau maritime conteneurisé mondial se déplace vers l'Asie selon la CNUCED. Les ports asiatiques bénéficient du plus grand nombre de liaisons directes port à port avec Anvers, Rotterdam et Hambourg. Les ports européens proposent en revanche le plus grand nombre de dessertes en transbordement. À fin juin, 939 ports dans le monde comptaient au moins un service régulier conteneurisé. « Si tous ces ports disposaient de services entre eux, il y aurait 440.391 liaisons directes port à port », rapporte la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) dans son étude sur la connectivité maritime parue le 10 août. En réalité, seules 12.748 liaisons directes port à port sont recensées. « Dans plus de 97 % des cas, les ports sont desservis via transbordement. Les ports les moins connectés sont touchés après six transbordements, sept services directs port à port et quatorze manutentions de conteneurs ».

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

BONNE LECTURE