



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 10 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 : le groupe Bolloré finalement exclu de la course pour la concession du terminal à conteneurs du port de Douala.

Après une longue attente qui aura duré un an, Cyrus Ngo'o le Directeur Général du Port autonome de Douala (PAD) l'entreprise publique qui gère la plateforme portuaire de la capitale économique camerounaise a rendu publique le 8 janvier 2019 la liste des entreprises pré qualifiées en vue de la concession du terminal à conteneurs du port de Douala opéré depuis 2005 par le consortium Bolloré-APM Terminals. Ainsi, après l'appel public international à manifestation d'intérêt lancé le 12 janvier 2018, cinq entreprises sont short-listées. Il s'agit de CMA Terminals basé à Marseille en France, de la société émiratie Dubaï Port World, de Hutchison Port Investments Ltd entreprise immatriculée aux Iles Caïmans, du saoudien Red Sea Gateway Terminal, et de Terminal Investment Ltd une société basée à Genève en Suisse. De fait, le couple Bolloré-APM Terminals dont le contrat de concession du terminal à conteneurs du port de Douala (à travers la société Douala International Terminal, DIT) arrive à expiration en décembre 2019 est exclu de la suite de la compétition bien qu'ayant postulé pour un renouvellement de son bail. Selon nos sources, cette liste d'entreprises est la résultante des arbitrages effectués à divers niveaux de la hiérarchie gouvernementale après les travaux préalables de dépouillement effectués depuis près d'un an par les responsables du Port autonome de Douala. Lesquels travaux soulignent nos sources, avaient abouti à l'élaboration d'une première short-list de quatre entreprises parmi lesquelles DIT (Bolloré-APM Terminals), Hutchison Port Holdings (HPH), Port of Singapore Authority (PSA International) et Dubaï Ports World (Dp-World). Finalement, la liste initiale a été rallongée puisqu'elle compte désormais cinq entreprises pré qualifiées. Bien plus, elle a été remaniée avec notamment l'exclusion de DIT (Bolloré-APM Terminals) de la suite du processus de même que la société Port of Singapore Authority (PSA International).

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

Port autonome de Kribi : des fonctionnaires ont détourné 19 milliards FCFA dans le cadre du projet de construction du port de Kribi (CONAC).

Dans son rapport 2017 qui a été rendu public en décembre 2018, la Commission nationale anti-corruption (CONAC) fait une révélation troublante sur l'un des projets structurants du Cameroun. Il s'agit du port de Kribi. La CONAC écrit à cet effet : « *dans le cadre de la construction du Complexe industrialo-portuaire de Kribi, des fonctionnaires véreux ont solidairement créé une dépense injustifiée de 19,158 milliards à la charge du contribuable* ». Aucun nom ou structure étatique n'est donnée par la Commission nationale anti-corruption qui, dans son fonctionnement, adresse ses rapports directement à la présidence de la

République. Mais, le fait est suffisamment grave que la CONAC suggère à la Justice de s'en saisir, si ce n'est pas encore le cas. Construit par la société China Harbour Engineering Corporation, le port en eau profonde de Kribi a englouti dans sa première phase environ 250 milliards FCFA, dont 85% mis à disposition par le gouvernement chinois à travers Eximbank China. L'infrastructure est opérationnelle depuis le 2 mars 2018. Une deuxième phase relative à l'extension dudit port est annoncée.

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

Remaniement ministériel : le réaménagement du gouvernement n'a pas changé les visages du périmètre des transports.

Les membres du gouvernement composés de Joseph Dion Ngute et de 18 de ses collaborateurs seront installés ce 7 janvier 2018. Celui qui prit premièrement fonction a été tout naturellement le nouveau Premier ministre, Chef du gouvernement, Joseph Dion Ngute. Il remplace depuis vendredi dernier, Philemon Yang. Il a été installé à 9 heures dans ses services à Yaoundé avant de prendre la direction du ministère de l'Enseignement supérieur où il a procédé à l'installation du Pr Jacques Fame Ndongo qui est monté en grade en devenant ministre d'Etat. Les ministres Henri Eyebe Ayissi envoyé au ministère du Cadastre et des Affaires foncières, Issa Tchiroma Bakary envoyé au ministère de l'Emploi et de la Formation professionnelle, Courtes Célestine envoyé au ministère de l'Habitat et du Développement urbain, Jean De Dieu Momo Ministre Délégué auprès du Ministre de la Justice, entre autres, seront aussi installés. Ils ont donc tous été nommés vendredi, 4 janvier dernier, à l'issue d'un remaniement du gouvernement tant attendu par l'immense majorité de la population Camerounaise. Le Ministre des Transports, celui des finances, de l'Economie et de la Planification ont quant à eux été maintenus dans leurs départements ministériels respectifs, le Président de la République leur a renouvelé sa confiance récompensant sans doute les bons résultats enregistrés dans ces différentes unités ministérielles.

(<https://actucameroun.com/2019/01/07/cameroun-le-nouveau-gouvernement-des-grandes-opportunités-prend-fonction-ce-lundi/>)

Port autonome de Kribi (PAK) : le Port autonome de Kribi va investir 213,4 millions de F.CFA dans la construction d'un réseau d'éclairage à énergie solaire.

Le Port autonome de Kribi (PAK) va investir un peu plus de 213,46 millions de F.CFA dans la construction d'un réseau d'éclairage public à énergie solaire. D'après les informations obtenues auprès de la direction générale du PAK, il ressort que ce réseau consiste notamment en la construction de 150 points lumineux. Le Groupement First Services Sarl/ et General Skills Sarl sont adjudicataires de ce marché lancé le 17 septembre 2018. Selon Patrice Melom, le Directeur Général du Port autonome de Kribi, le groupement est également chargé de proposer une variante en vue de la construction dudit réseau. Le début des travaux est prévu pour ce mois de janvier. Le groupement d'entreprises devrait livrer les 150 points lumineux à énergie solaire au plus tard au mois de janvier, peut-on lire dans l'Appel d'Offres national ouvert rendu public par le Directeur Général du PAK. Le projet d'éclairage à énergie solaire va permettre au PAK de réaliser des économies d'énergie, mais aussi de se mettre à l'abri d'éventuels problèmes d'approvisionnement en énergie électrique. De manière globale, ces investissements rentrent dans le cadre du projet d'expansion du Port, annoncé par Patrice Melom en octobre dernier. Un projet qui vise au plan externe, l'augmentation des trafics import/export dans le cadre des APE, la limitation des trafics au Port de Douala, le lancement des projets importants dans les pays de l'hinterland, et une augmentation des trafics offshore. Et au plan interne, de développer ses infrastructures. A savoir son infrastructure logistique : plateforme logistique, connexion ferroviaire, routes rapides, connections feeders. La réhabilitation des infrastructures du domaine portuaire et fluvial du PAK, et, le maintien d'un standard de sûreté portuaire élevé, compris comme un facteur d'attraction commerciale.

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Douala (PAD) : le Tchad et la République Centrafricaine (RCA) pour toujours avec la Cameroun.

Une information annonce le départ du TCHAD et de la RCA du port de Douala-Bonabéri. Cette information est fautive et dénuée de tout fondement. Ces deux pays souverains ont paraphé des partenariats avec certains ports de la sous-région avec qui le Port autonome

de Douala (PAD) a également des accords. Le Port Autonome de Douala a engagé depuis deux ans un vaste processus de normalisation, de rénovation et de développement. Il s'agit de hisser son port aux standards internationaux reconnus dans le secteur pour en faire une place portuaire performante, attractive et compétitive. La modernisation des infrastructures et superstructures est en cours. Dans cette mouvance, le Tchad et la RCA viennent de prendre possession de leurs espaces au Port de Douala-Bonabéri pour aménager des aires d'entreposage et la République Centrafricaine (RCA) à un poste avancé de sa Douane dans les locaux du port. Le PAD a depuis plus d'une année, des représentations dans ces deux pays pour se rapprocher et mieux servir ses clients de l'hinterland.

(<http://www.camer.be>)

Exportations de bois sciés : sur les huit premiers mois de l'année 2018, l'Allemagne a boosté de 25% ses importations de bois sciés en provenance du Cameroun.

Au 31 août 2018, les importations directes des sciages tropicaux allemands les plus importantes sont venues du Cameroun, selon l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT). En effet, à en croire cet organisme, les expéditions de bois sciés à partir du Cameroun et à destination de l'Allemagne ont connu une augmentation de 25%, culminant à 4 500 m³ au cours des huit premiers mois de l'année 2018. Mais, apprend-on, sur la période sous revue, l'Allemagne a réalisé ses plus gros achats de bois de façon indirecte, notamment aux Pays-Bas (6500 m³, en hausse de 31%) et en Belgique (10 400 m³, en hausse de 43%), deux pays européens qui sont eux-mêmes déjà de gros clients des sciages tropicaux en provenance du Cameroun. A titre d'exemple, révèle l'OIBT dans un récent rapport, les exportations camerounaises de bois sciés vers la Belgique ont rebondi entre janvier et août 2018 à 93 700 mètres cubes, en hausse de 5%, après une forte baisse enregistrée tout au long de l'année 2017. Dans le même temps, le secteur de l'exploitation forestière au Cameroun regorge d'acteurs néerlandais comme Wijma ou encore Fibois, qui permettent au Cameroun de jouer, avec le Gabon, « un rôle particulièrement important dans la fourniture de bois durs durables pour les travaux de génie civil » aux Pays-Bas, selon Eric de Munck, directeur de Centrum Hout, le Centre d'information sur le bois des Pays-Bas.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Angola: le Japon va signer un contrat de 650 millions \$ pour l'expansion du port de Namibe.

Le Japon pourrait bientôt lancer son premier grand investissement en Angola. En effet, deux des plus grandes entreprises privées du pays sont en lice pour signer un contrat de 650 millions \$ pour l'expansion du port de Namibe. D'après les informations relayées par le site du *Global Construction Review*, la société commerciale Toyota Tsusho et la Japan Bank for International Cooperation (JBIC) devraient signer vendredi, l'accord d'investissement dans le troisième plus grand port d'Angola. L'accord devrait permettre à la JBIC de financer une ligne de crédit de 650 millions \$ pour la mise en œuvre du projet tandis que l'entreprise Toyota Tsusho prévoit d'installer des équipements japonais pour accroître la capacité d'exportation du port qui est relié par les rails aux mines de fer du pays. Cet accord pourrait marquer la politique offensive de l'Etat japonais pour contrer l'influence grandissante de la Chine dont l'Angola est le principal partenaire commercial en Afrique. Plus de la moitié de la dette extérieure du pays d'Afrique australe, serait également détenue par l'Empire du Milieu qui a notamment investi en masse dans le secteur pétrolier. Notons qu'en début de semaine, une ordonnance avait été prise par le président Joao Lourenço pour autoriser la mise en œuvre du projet.

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

Afrique du Nord : 270 conteneurs perdus par un navire en mer du Nord, dont quatre potentiellement dangereux.

Un navire a perdu au moins 270 conteneurs dans les eaux de la mer du Nord, dont quatre renfermant une substance potentiellement dangereuse, ont annoncé mercredi les garde-côtes néerlandais et les autorités allemandes. Les conteneurs du MSC Zoe sont tombés à l'eau dans la nuit de mardi à mercredi à proximité de l'île allemande de Borkum, ont expliqué sur Twitter les garde-côtes néerlandais. Trois conteneurs, qui n'ont pas encore été localisés, contiennent des barils de peroxyde organique sous forme de poudre, ont-ils ajouté, précisant continuer leurs recherches. Ce composé extrêmement inflammable et dont la fumée qu'il dégage s'il brûle peut être source d'irritations est en particulier utilisé dans la fabrication de plastiques, de polystyrène et de PVC. Un des porte-parole des garde-côtes a déclaré à la radio-télévision publique NOS qu'il était fort probable que ces trois conteneurs aient coulé. Un quatrième conteneur rempli de peroxyde organique a été retrouvé en Allemagne, ont de leur côté annoncé les autorités allemandes. En raison de fortes rafales de vent, une vingtaine de conteneurs remplis notamment de pièces détachées de voitures, d'écrans plats, d'ampoules, de meubles et de jouets se sont échoués mercredi au large de trois îles des Wadden, dans le nord des Pays-Bas. Six autres conteneurs se sont retrouvés sur les côtes en Allemagne, a fait savoir la marine allemande dans un communiqué. Le navire MSC Zoe tentait quant à lui de déterminer quel est le nombre exact des conteneurs perdus et de quel type ils sont mais cela était rendu difficile par le vent, selon les garde-côtes. D'après le commandement central allemand des urgences maritimes, le porte-conteneurs a été touché par une tempête. Battant pavillon du Panama, le MSC Zoe mesure 396m de long et 59m de large, précise-t-il dans un communiqué. Le navire était en route pour Bremerhaven, en Allemagne, selon des sites internet de trafic maritime. D'après la radio-télévision publique néerlandaise NOS, le porte-conteneurs est l'un des plus grands d'Europe et peut transporter plus de 19.000 conteneurs. Le maire de l'île de Terschelling, où certains conteneurs se sont échoués, a expliqué à NOS s'attendre à ce que le nettoyage de la plage prenne plusieurs jours. Sur les photos diffusées par les médias néerlandais, on aperçoit entre autres un homme transportant un écran de télévision les pieds dans l'eau et des enfants prenant la pose avec de petits jouets

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

Maroc : mise en service d'une deuxième rampe portuaire (pvs) au niveau du quai carrier.

Dans le cadre du renforcement de la capacité d'accueil des navires voituriers de dernière génération, l'autorité portuaire a procédé à la construction d'une deuxième rampe portuaire au niveau du quai car carrier du port Tanger Med 1. Cet ouvrage portuaire mis en service en Juin 2018, permettra d'accompagner la croissance du trafic véhicules au niveau des deux terminaux car carrier (TVR & TVCU) mais aussi de réduire le temps d'attente des navires en rade.

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

Tunisie : une erreur humaine à l'origine de la collision entre deux navires tunisien et chypriote.

Plus de trois mois après l'affaire très controversée de la collision entre un roulier rattaché à la Compagnie tunisienne de navigation (CTN) et un porte-conteneurs chypriote au large de la Corse, la commission d'enquête a rendu son verdict. Elle annonce une erreur humaine commune. La collision entre un navire tunisien et un porte-conteneur chypriote, qui avait entraîné une pollution au large de la Corse en octobre, est due à une rocambolesque série d'erreurs humaines, selon un rapport d'enquête présenté lundi 7 janvier à Tunis. Cette collision survenue de plein fouet, le 7 octobre au matin alors que le bateau chypriote était à l'arrêt, avait nécessité plusieurs jours de manœuvres pour désencastrier les navires et pomper les 600 m3 de carburant qui s'étaient échappés de leurs soutes.

(<https://www.jeuneafrique.com/700147/societe/tunisie-une-erreur-humaine-a-lorigine-de-la-collision-entre-deux-navires-tunisien-et-chypriote/>)

Amérique : des exercices de simulation pour améliorer la sûreté dans les ports.

Les exercices de simulation s'avèrent être de précieux outils pour aider les pays et les autorités portuaires à se préparer à faire face aux éventuelles menaces ou aux éventuels problèmes de sûreté. Les 13 et 14 décembre, un atelier interactif sur la sûreté des ports et des installations portuaires organisé dans la capitale du Panama a permis de couvrir toute une série de scénarios envisageables et volontairement différents, qu'il s'agisse des problèmes les plus simples à résoudre ou de ceux qui nécessitent une participation accrue et une analyse plus approfondie. Les participants ont pu débattre des besoins et des possibilités d'amélioration relatif à la collaboration entre eux et les autres acteurs chargés d'assurer la sûreté maritime et portuaire au Panama, à la fois au niveau portuaire et au niveau national. Les résultats obtenus permettront ensuite de renforcer les capacités de prévention et d'intervention des parties prenantes. Enfin, l'analyse et l'évaluation des résultats serviront à élaborer les stratégies futures notamment grâce à un rapport final qui rassemblera un certain nombre de recommandations et seront transmises à l'Autorité maritime du Panama et à tous les ports du pays. L'exercice de simulation mené dans le cadre de l'atelier a été conçu de façon conjointe par l'OMI et le Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE) de l'Organisation des États américains (OEA). Il permettra d'accompagner les États Membres dans le renforcement des capacités de leurs agents de sûreté des installations portuaires afin que ces derniers puissent faire appliquer et respecter la législation locale liée aux différentes menaces et aux différents problèmes qu'ils sont amenés à rencontrer chaque jour dans le cadre de leurs activités. L'objectif est de déployer l'exercice dans d'autres États Membres de l'OEA par le biais d'une collaboration entre le CICTE, la Commission interaméricaine des ports de l'OEA et l'OMI.

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

Port d'Anvers : 2018, nouveau record pour le port d'Anvers.

À Anvers, le trafic maritime global a affiché un nouveau record. Il a atteint 235 millions de tonnes, en progression de 5,1 %. Tous les autres secteurs sont également en hausse. Avec 130,1 Mt, le trafic de conteneurs a progressé de 5,8 %. Le nombre d'EVP a atteint 11,3 millions, en hausse de 5,5 %. Les vracs liquides ont progressé de 4,5 %, à 76,5 Mt, et les vracs solides de 5 %, à 12,8 mt. Le conventionnel a connu une hausse de 1,8 %, à 15,6 mt. Dans ce secteur, c'est surtout le trafic roulier qui est à la base de ce record, car le breakbulk en tant que tel est en recul de 0,3 %. L'impact du conteneur sur ce dernier type de trafic se poursuit. Les aciers sont régulièrement conteneurisés, ce qui n'empêche pas Anvers de conserver son statut de principal port européen pour les aciers. Le conteneur affiche une progression constante, grâce aux grands terminaux à marée et à l'approfondissement de l'Escaut. Des travaux qui permettent de réceptionner des porte-conteneurs géants jusqu'à 22.500 EVP, avec des tirants d'eau de 15,50 mètres. Sur la rive droite, se trouve la grande darse à marée "Deurganckdok" où opèrent deux terminaux : le plus grand, celui de MPET (MSC/PSA), 41 portiques, et sur 70 % de l'autre versant le terminal d'Antwerp Gateway (11 portiques) qu'exploite DP World (42,5 %) avec ses partenaires CMA CGM/Terminal Link (10 %), Cosco Pacific (20 %), Zim (20 %) et Duisbourg (7,5 %). Cette darse a une capacité de plus de 9 M EVP. Sur l'autre rive du fleuve, deux terminaux à marée de PSA (21 portiques) apte à réceptionner des unités jusqu'à 22.000 EVP.

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

Europe : CMA CGM a reçu son premier porte-conteneurs au GNL.

Ce n'était pas le plus attendu mais le symbole est bien là. Un an après avoir annoncé haut et fort la commande de porte-conteneurs géants propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), CMA CGM a pris livraison de sa toute première unité ainsi motorisée, via sa nouvelle filiale Containerships. L'armement spécialiste des liaisons intra-européennes avait commandé quatre navires fonctionnant au GNL avant d'être racheté par le groupe français, une opération finalisée en octobre 2018. Le "Containerships Nord", unité de 1.400 EVP, est le premier d'entre eux. Il a été construit en Chine par les chantiers cantonais de Wenchong, d'où sortiront ses sisterships au cours du premier semestre de cette année. La livraison a eu lieu le 12 décembre dernier. Après avoir quitté la Chine fin décembre, le porte-conteneurs

navigue actuellement en Méditerranée où il doit assurer une liaison sur le service New Dunkrus de CMA CGM entre le Maroc et l'Europe du Nord. Une fois à Rotterdam, il procédera à son premier soutage au GNL. Puis il sera aligné sur la French-Baltic Line de l'armateur français, en attendant l'arrivée des deux prochains navires de la série. Il pourra alors rejoindre la boucle baltique de Containerships.

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

BONNE LECTURE