



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • MERCREDI 14 OCTOBRE 2018

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

Pour devenir plus attractif, le Port autonome de Kribi envisage une révision des tarifs du Terminal Polyvalent

Le Port autonome de Kribi (PAK) envisage une révision de ses tarifs pour attirer une plus grande clientèle. Cette mesure fait partie des 11 points inscrits dans la feuille de route à court terme de la plateforme portuaire contenus dans son « *Cahier annexe Evolution du Trafic et indicateurs de performances* » publié en octobre dernier.

Cette révision des tarifs devrait notamment s'opérer au niveau du Terminal Polyvalent, dont les performances sont jugées insuffisantes, malgré quelques « satisfactions ». Pour rappel, sur le Terminal Polyvalent, 2 000 m³ de bois sont manutentionnés au quotidien, et 36 604 mètres-cubes de bois par l'entreprise Kribi Polyvalent Multiple Terminal (KPMO). Sept navires ont été manutentionnés par le consortium camerounais depuis son entrée en exploitation, en contrat de régie. Et à ce jour, le Terminal compte trois affréteurs, dont Sinoway, Mastermind, et Cosco. Mais la révision des tarifs ne suffira pas à booster les activités au niveau du Port. En effet, le PAK devrait bénéficier de certains facteurs internes et externes. 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.

Au plan interne, pour se rapprocher des marchés de consommation, l'administration de Patrice Melom envisage de développer ses infrastructures. A savoir son infrastructure logistique, une connectivité immédiatement : plateforme logistique, connexion ferroviaire, routes rapides, connections feeders, lit-on dans le « *Cahier annexe Evolution du Trafic et indicateurs de performances* ».

Au sujet des mesures à court terme, le PAK envisage également le déploiement d'une promotion active vers les couples (services, prospects) ; la réhabilitation des infrastructures du domaine portuaire et fluvial du PAK ; la compétitivité des prix et des relations clients ; la fluidité du passage portuaire axée sur la dématérialisation et la facilitation des procédures portuaires ; et, enfin, le maintien d'un standard de sûreté portuaire élevé, compris comme un facteur d'attraction commerciale, pour ne citer que ceux-là.

(<https://bougna.net/2018/11/12/ports/pour-devenir-plus-attractif-le-port-de-kribi-envisage-une-revision-des-tarifs-du-terminal-polyvalent/>)

CMA-CGM: ajustement des Emergency Bunker Recovery Measures

Face à l'augmentation des prix du pétrole, le Groupe CMA CGM a décidé d'ajuster le montant de la mesure consistant à répercuter cette hausse*.

Ainsi, le nouveau montant de cette mesure, basée sur la moyenne du prix du baril de Brent d'octobre, sera applicable à compter du 1er décembre 2018 (date de chargement dans le port d'origine) jusqu'à prochaine communication sur toutes les marchandises sur tous les trades longue distance dans le monde (à l'exclusion de Taïwan**) comme suit :

DEVISE	DRY	REEFER
USD	100/EVP	130/EVP
EURO	85/EVP	110/EVP

*La dénomination de ces mesures peut varier en fonction de la réglementation locale applicable

** Une communication spécifique sera faite concernant Taïwan

Les frets de base associés sont disponibles ici : <https://www.cma-cgm.fr/ebusiness/tarifs/finder>. Les autres surcharges liées aux combustibles, la THC (dans le port d'origine et de destination), les charges de Peak Season et les surcharges relatives à la sécurité et à la sûreté peuvent également s'appliquer et sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.cma-cgm.fr/ebusiness/tarifs/charge-finder>. D'autres charges telles que les Contingency charges et les charges locales peuvent également s'appliquer.

<http://www.cma-cgm.fr/local/cameroon-agencies/news/10/ajustement-des-emergency-bunker-recovery-measures>

Douanes : la Direction générale annonce des redressements à l'encontre des transporteurs surpris avec des marchandises non-déclarées

Le Secteur Douanes du Nord va effectuer des opérations de redressement sur les transporteurs surpris avec des marchandises non-manifestées ou prohibées. C'est en tout cas l'annonce faite par Séraphin Bello, le Chef Secteur Douanes du Nord, au cours d'une réunion de concertation avec les transporteurs des marchandises de groupage, le 03 novembre 2018 dernier.

Concrètement, la Direction générale des Douanes (DGD) devra faire appliquer immédiatement les sanctions prises à l'encontre des contrevenants. « En cas d'écart, un redressement sera fait et les quittances de paiement délivrées à la charge des transporteurs », peut-on lire dans sa traditionnelle Newsletter (N°065) datée du 05 novembre 2018. Seul point d'ombre relevé dans cette sortie, les critères d'évaluation du redressement qui sera fait sur les contrevenants.

Cette décision survient dans un contexte particulier. Marquée par la recrudescence des actes de transport illicite de marchandises dans le Secteur Douanes et par la publication des prévisions budgétaires pour le compte du quatrième trimestre 2018. En effet, l'administration dirigée par Fongod Edwin Nuvaga espère collecter 261,619 milliards de FCFA au cours des mois d'octobre, novembre et décembre 2018.

<https://bougna.net/2018/11/12/contact/la-dgd-annonce-des-redressements-a-lencontre-des-transporteurs-surpris-avec-des-marchandises-non-declarees/>

AFRIQUE CENTRALE

RDC- Redevance logistique terrestre : une taxe perçue dans l'illégalité depuis fin 2014

Instaurée en 2012, la redevance logistique terrestre (RLT), applicable originellement sur une période de deux ans, devait permettre à la République démocratique du Congo (RDC) de financer la réhabilitation et la mise en place de nouveaux projets ferroviaires pour le compte exclusif de la seule Société commerciale des transports et des ports (SCTP).

En 2018, le gouvernement central l'a élargie à l'ensemble du pays pour promouvoir les activités ferroviaires et portuaires pendant quatre ans.

La FEC vient de remettre sur la table l'épineuse question de la perception de cette taxe, mieux connue à travers son sigle "RLT". C'est l'un des points phares au menu des vifs échanges du

week-end dernier entre le président de la FEC (Fédération des entreprises du Congo), Albert Yuma, et le Premier ministre, Bruno Tshibala. Plusieurs facteurs expliquent le bien-fondé d'une telle démarche du patronat national. Sur le plan juridique, la loi était censée être d'application sur une période de deux ans, entre 2012 et 2014, avant d'être prorogée et élargie finalement à l'ensemble du pays courant cette année. En effet, par arrêté interministériel, le gouvernement de la République a généralisé la redevance à tous les types de camions et wagons chargés à l'import comme à l'export par la voie terrestre au profit de la SCTP et de la Société nationale des chemins de fer du Congo.

L'Etat congolais est-il en train de percevoir une taxe illégale, prélevée en dehors du délai légal et sans une actualisation du cadre juridique ? La question reste posée. Selon la FEC, le délai légal imparti est effectivement largement dépassé, et l'objectif initial à atteindre est resté à l'état des bonnes intentions. Lors des discussions avec le Premier ministre, Albert Yuma a évoqué l'impact plus désastreux sur le plan économique. Il s'est offusqué du maintien illégal de cette taxe sans aucune réalisation concrète dans le cadre des efforts de réhabilitation et de mise en place des nouveaux projets ferroviaires de la SCTP. Cette dernière continue de fonctionner lamentablement et les perspectives restent sombres. Or, le gouvernement central détient environ cinquante millions de dollars américains de la SCTP au titre de cette redevance.

Tirant les enseignements de ce flou juridico-économique, le secteur privé a sollicité officiellement sa suppression auprès du gouvernement qui l'a initiée six ans plus tôt. « La mesure a été non seulement illégalement prorogée mais aussi son produit a été détourné de ses fins ». Par ailleurs, il est établi que cette taxe contribue à alourdir la structure des prix des biens et services en RDC.

(<https://www.mediacongo.net/article-actualite-44274-redevance-logistique-terrestre-une-taxe-percue-dans-l-illegalite-depuis-fin-2014.html>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Togo : des navires attaqués trouvent refuge dans l'espace maritime national

Deux tankers battant pavillon panaméen ont été attaqués quasi simultanément par des pirates au large de Pointe Noire (Congo).

Plusieurs membres d'équipage ont été kidnappés, puis relâchés. Les attaquants ont siphonné les cuves avant de quitter les embarcations. Les navires ont ensuite pris la direction du Togo pour se mettre à l'abri.

Le Golfe de Guinée est une zone à risques pour les bateaux se trouvant dans la zone. Les pirates kidnappent les équipages pour demander des rançons ou volent la marchandise.

Il est en revanche plus rare de voir les attaques se dérouler au large du Congo.

(<https://fr.allafrica.com/stories/201811091044.html>)

Togo: 16 milliards pour un nouveau port de pêche

Car avec l'extension du port autonome de Lomé, les pêcheurs ont dû laisser la place aux super-tankers.

Mais ils n'ont pas perdu au change. D'ici 3 mois, l'Etat mettra à leur disposition un port de pêche tout neuf.

Les travaux sont dans la dernière ligne droite. Livraison prévue en février 2019.

Le projet est co-financé par la Jica (Coopération japonaise) et le Togo pour 16 milliards de Fcfa

Une délégation de l'Agence japonaise a visité le chantier vendredi.

Le site choisi se trouve à Gbetsogbe-Baguida (30km de Lomé).

Le port comprend plusieurs quais dont un spécialement aménagé pour 300 pirogues ainsi que des entrepôts frigorifiques, des équipements de manutention et 80 espaces de vente

La pêche joue un rôle économique important. Elle emploie près de 22.000 personnes et contribue pour 4% au PIB agricole et pour 1,3% au PIB national.

(<https://fr.allafrica.com/stories/201811091054.html>)

Dubai Ports World va construire une zone franche logistique au Sénégal

L'opérateur portuaire émirati Dubai Ports World (DP World) a annoncé, dans un communiqué publié le 24 octobre dernier, avoir signé un protocole d'accord avec le gouvernement sénégalais pour construire et développer une zone franche logistique à la périphérie la capitale de Dakar.

Cette zone sera construire près du nouvel aéroport international Blaise-Diagne, non loin du terminal à conteneurs du port de Dakar géré par DP World, a-t-on ajouté de même source, sans divulguer le montant des investissements prévus.

La nouvelle plateforme logistique sera ainsi le complément de ce port présenté comme étant le plus grand en termes de capacités, en Afrique de l'Ouest depuis la construction d'un deuxième terminal à conteneurs en 2011.

Le protocole d'accord relatif à la zone logistique a été signé à Dakar par le sultan Ahmed bin Sulayem, président de DP World, et le ministre sénégalais des Affaires étrangères, Mankeur Ndiaye.

Le sultan Ahmed bin Sulayem a déclaré, à cette occasion, que ce projet est en ligne avec l'objectif des Emirats arabes unis de soutenir la croissance et le développement dans des pays amis comme le Sénégal. *«Le projet s'inscrit dans le cadre de notre engagement à aider ces pays amis à se doter des infrastructures nécessaires pour le commerce et le développement économique, en particulier dans le domaine des activités portuaires, dans lequel DP World est un leader mondial avec 65 terminaux exploités actuellement à travers le monde»*, a-t-il dit.

(https://www.lejecos.com/Dubai-Ports-World-va-construire-une-zone-franche-logistique-au-Senegal_a6371.html)

Transport maritime – Sécurité : le Ghana en lutte contre les voyageurs clandestins

L'administration portuaire du Ghana met en place de nouvelles mesures de sécurité pour contrer les voyages clandestins via son port. La révélation a été faite par le responsable adjoint des opérations du port de Tema le jeudi 8 novembre 2018 au cours du programme de la Chartered Institute of Logistics and Transport-Ghana (CILT). Ces mesures visent à renforcer la sécurité au niveau du port.

Les stricts contrôles d'accès, la surveillance de la manutention, la mise en place de passerelles, les patrouilles au bord de l'eau et les visites de conteneurs vides, telles sont les précautions prises par les autorités du port de Tema. A cela, s'ajoute l'utilisation de chiens dressés pour fouiller et la possibilité de poursuivre en justice les personnes qui ont tenté de se faire passer pour des passagers clandestins. C'est au cours du deuxième programme de développement professionnel de la Chartered Institute of Logistics and Transport Ghana (CILT) à Tema que toutes ces mesures ont été prises.

Les mesures mises en place pour freiner la pratique incluent l'identification appropriée et la restriction des personnes à bord des navires, qu'ils soient manutentionnaires ou pour quelque activité que ce soit.

En effet, les agents de sécurité du port de Tema ont déclaré avoir vu des personnes cette année fuir clandestinement le pays prenant par le port. Pour eux, « les passages clandestins sont le principal défi que doit relever le Ghana Port Harbours Authority (GPHA) », a rapporté Ghana News Agency (GNA). Pour renforcer ces propos, Siaka-Anane a ajouté que la plupart de ces passagers clandestins se cachent dans des conteneurs vides non scannés depuis les dépôts.

(<https://www.fluxafrica.com/single-post/2018/11/12/Sécurité/Transport-Maritime-Le-Ghana-lutte-contre-les-voyageurs-clandestins>)

Burkina-Faso - Desserte de l'hinterland ouest-africain : Les acteurs de la chaîne de transport souhaitent une réduction des cautions sur les conteneurs

« Compétitivité du conteneur sur la desserte de l'hinterland ouest-africain ». C'est sous ce thème que s'est tenue, du 23 au 25 octobre 2018, la 5e édition des Journées nationales de la logistique (JNL). Co-organisée par la Chambre de commerce et d'industrie du Burkina Faso et le Conseil burkinabè des chargeurs (CBC), la présente édition a réuni environ 196 acteurs issus des sous-secteurs de la chaîne de transport conteneurisé.

Environ cinq millions de tonnes de marchandises en transit par les ports ouest-africains sont le fait des pays enclavés du Sahel mais, souligne le ministre en

charge du Commerce, Harouna Kaboré, « sur ces tonnages, moins de 20% parviennent conteneurisés à leur destination finale, contre plus 95% pour les pays industrialisés. ».

Au cours de cette rencontre, les participants se sont penchés sur les facteurs qui entravent l'utilisation optimale des conteneurs dans le système de transport des pays sans façade maritime de l'Afrique de l'Ouest.

Les acteurs des sous-secteurs de la chaîne de transport conteneurisé, notamment les miniers, les industriels, les armateurs, les transporteurs (routiers et ferroviaires), les transitaires, les autorités portuaires, les gestionnaires de terminaux à conteneurs, les manutentionnaires, etc., ont soulevé des difficultés.

Celles-ci sont entre autres relatives à la réticence des banques et des sociétés d'assurances à couvrir le risque lié à l'acheminement des conteneurs (absence de statistiques fiables et de maîtrise de la chaîne de transport conteneurisé pour une meilleure appréciation des risques), au besoin d'assurance sur l'adhésion des armateurs au mécanisme alternatif de cautionnement du retour des conteneurs, à la problématique de la connexion Internet pour l'opérationnalisation du mécanisme d'alerte des obstacles au commerce.

A cela, il faut ajouter la faible connectivité des terminaux intérieurs à conteneurs avec les ports maritimes, la faible formalisation des contrats de transports sur le maillon routier, l'absence de mesures visant à réduire le taux de dépotage dans les ports, les inquiétudes liées à la reprise en main des activités de vérification des importations et des exportations par l'administration des douanes du Burkina Faso. (<http://lefaso.net/spip.php?article86168>)

RESTE DU MONDE

Le transport maritime se met à l'heure de la Blockchain

La blockchain séduit de plus en plus dans le monde maritime. Plusieurs armateurs et opérateurs de terminaux viennent de franchir le pas. A la clé : un précieux gain de temps dans la collecte et la consolidation des données nécessaires à l'établissement des documents de transport.

A l'image de Maersk et de son partenaire IBM, plusieurs acteurs du transport maritime se sont associés à l'éditeur américain CargoSmart pour développer une plate-forme d'échange basée sur la Blockchain nommée Global Shipping Business Network (GSBN).

Il s'agit des armateurs CMA CGM, Cosco Shipping Lines, Evergreen Marine Corp, Orient Overseas Container Line (OOCL) et Yang Ming ainsi que des opérateurs de terminaux DP World, Hutchinson Ports, PSA International, et Shanghai International Port Group.

L'éditeur prévoit une réduction de 65 % du temps passé à collecter, consolider et confirmer les données nécessaires à l'établissement des documents de transport, sachant qu'une expédition maritime demande en moyenne 30 documents, et plus encore lorsqu'il s'agit de marchandises sensibles ou dangereuses.

Cette solution devrait d'autre part réduire la complexité et la variété des échanges de documents, les sociétés pouvant recourir à divers systèmes de communications tels que l'email, l'EDI ou autres formulaires en ligne. CargoSmart n'en est pas à son coup d'essai puisqu'il a déjà travaillé avec Oracle sur le développement de la solution Oracle Blockchain Cloud Service.

(<https://www.actu-transport-logistique.fr/maritime/le-transport-maritime-se-met-a-lheure-de-la-blockchain-510861.php>)

L'opérateur portuaire émirati Gulftainer prévoit une expansion en Afrique de l'ouest et de l'est à partir de 2019

L'opérateur portuaire Gulftainer qui est basé aux Emirats Arabes Unis, prévoit de mobiliser 3 milliards \$, pour financer une nouvelle phase d'expansion au cours des cinq prochaines années, qui devrait réserver une place importante à l'Afrique subsaharienne, a appris l'Agence Ecofin de sources concordantes.

« Nous prévoyons de poursuivre notre croissance sur le marché américain tout en regardant l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, ainsi que l'Asie », a fait savoir Peter Richards, le directeur général

de l'entreprise qui revendique un service de logistique portuaire avec 10 millions de conteneurs équivalents à 20 pieds.

Avec cette ambition africaine, M. Richards voit surtout un continent qui dispose de tellement de matières premières dont le monde a besoin en ce moment. « *Le seul moyen de les extraire de l'Afrique est de construire de bonnes passerelles* », a-t-il ajouté.

Aucun délai ni chronogramme de cette expansion n'a été donné. Cet objectif du groupe émirati trouvera en face la concurrence de gros opérateurs portuaires présents depuis longtemps sur le continent. Gulftainer, ne précise pas si sa stratégie consistera en des partenariats, ou de nouveaux investissements.

<https://www.agenceecofin.com/entreprises/1310-60840-loperateur-portuaire-emirati-gulftainer-prevoit-une-expansion-en-afrique-de-louest-et-de-lest-a-partir-de-2019>)

Eiffage s'arrime à Bolloré dans le portuaire en Afrique

Deux ans, quasiment jour pour jour, après le décès brutal de Pierre Berger, son charismatique PDG, le groupe de BTP et de concessions Eiffage a annoncé le 30 octobre dernier la signature d'un nouveau contrat en Afrique. L'Afrique, un continent dont le successeur de l'emblématique Jean-François Roverato avait fait une terre de conquête.

Une semaine avant, Eiffage a rendu public un projet de traitement et d'adduction d'eau potable à Dakar, capitale du Sénégal, pour lequel il a été retenu. Le deuxième en six mois dans le secteur de l'eau, après la signature en juin d'un contrat pour la construction d'une usine de dessalement à Djibouti, dans la corne de l'Afrique.

Cette fois, c'est dans le domaine portuaire que le groupe, aujourd'hui présidé et dirigé par Benoît de Ruffray, étend son activité sur le Continent noir. « *Eiffage, via ses filiales Eiffage Génie Civil et RMT, a été choisi par Meridian Port Services -composée de Bolloré Transport & Logistics, d'APMT et de Ghana Ports and Harbour Authority- pour la réalisation, en conception-construction, d'une plate-forme portuaire de 97,6 hectares, à Tema, au Ghana, pour un montant de 104 millions d'euros* », annonce un communiqué publié le 30 octobre.

Ce projet est le troisième conduit en Afrique pour Bolloré, après celui de l'extension du terminal à conteneurs du port de Lomé (Togo), livré en 2016, et celui de l'extension du terminal à conteneurs du port de Freetown (Sierra Leone), qui sera achevé mi-2018, précise Eiffage, bien arrimé donc au groupe français, géant des infrastructures et de la logistique en Afrique. 4 mois d'études et 26 mois de travaux seront nécessaires pour mener à bien ce chantier, pour lequel est, par ailleurs, prévu une tranche conditionnelle pour la réalisation d'une extension de 29,4 hectares.

Dans le secteur portuaire, Eiffage réalise, par ailleurs, les voiries du port de Lomé. Mais le groupe français intervient aussi en Afrique sur le pont de Kamoro à Madagascar, sur des ouvrages de drainage des eaux pluviales à Brazzaville et à Lomé, ou encore sur un centre d'enfouissement technique des déchets solides du Grand Lomé. Au Sénégal, le Président Macky Sall a inauguré lundi 24 octobre l'extension de l'Autoroute de l'Avenir.

Au regard des quelque 20% du chiffre d'affaires d'Eiffage (14 milliards d'euros en 2016) réalisés à l'international, la part de l'Afrique reste cependant modeste, à près de 160 millions d'euros.

https://www.lesechos.fr/30/10/2017/lesechos.fr/030804342862_eiffage-s-arrime-a-bollore-dans-le-portuaire-en-afrique.htm)

BONNE LECTURE