



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 17 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

Port autonome de Kribi (PAK) : pour attirer plus de navires, le Port de Kribi va maintenir inchangés ses tarifs en 2019.

Il n'y aura pas de révision à la hausse des tarifs homologués au Port autonome de Kribi (PAK) au cours de cette année 2019. C'est en tout cas ce qu'annonce Patrice Melom, le Directeur général de cette place portuaire dans une note d'information signée ce 16 janvier. Selon le DG, les prestataires seront soumis à la mercuriale initiale, notamment celle arrêtée en 2016. La décision ne s'applique que sur le segment navire et marchandises en opération sur le Terminal à conteneurs, explique Patrice Melom. Derrière cette initiative, le DG espère rendre le Port autonome de Kribi plus compétitif que les autres places portuaires situées dans le Golfe de Guinée. « L'ensemble de ces mesures vise à améliorer l'offre commerciale du Port de Kribi, pour lui permettre de satisfaire les attentes croissantes des opérateurs économiques et du grand public, exportateurs et importateurs de biens », écrit-il. Pour rendre le PAK plus compétitif, Patrice Melom compte aussi sur la collaboration des trois grands opérateurs intervenant sur la place portuaire. Il s'agit de Kribi Conteneurs Terminal, qui est manutentionnaire sur le Terminal à conteneurs ; de SMIT-Lamnalco (Opérateurs du remorquage et de l'amanage ; et Kribi Polyvalent multiple operators (KPMO), manutentionnaire sur le Terminal Polyvalent. Ils sont chargés de prendre des mesures urgentes. La sortie du Directeur général du PAK n'est pas une surprise. En octobre dernier, dans une note de conjoncture intitulée « Cahier annexe Evolution du Trafic et indicateurs de performances », le Port autonome de Kribi avait annoncé une révision de tarifs sur le Terminal Polyvalent. Objectif : booster les activités de la place portuaire dont les performances étaient jugées encourageantes, mais encore « insatisfaisantes ». Selon le document, en neuf mois (depuis mars 2018), le PAK avait enregistré plus de 80 000 conteneurs pour une cadence moyenne de manutention (en progression) de 20 conteneurs par portique par heure. Les délais de séjour moyens des conteneurs au Port étaient passés de -10 jours à l'import et 4 jours à l'export. 2 000 m3 de bois avaient été manutentionnés au quotidien, et 36 604 mètres-cubes de bois par l'entreprise Kribi Polyvalent Multiple operators. Enfin, sept navires avaient été manutentionnés par le consortium camerounais depuis son entrée en exploitation, en contrat de régie.

<https://bougna.net>

Port autonome de Kribi (PAK) : les opérateurs portuaires invités à prendre des mesures pour booster l'attractivité du port de Kribi au plus tard le 31 janvier 2019.

Dans l'optique de rendre le port autonome de Kribi (PAK) compétitif, le Directeur Général (DG) du PAK Patrice Melom, vient de signer une note invitant les opérateurs intervenant sur la place portuaire à prendre des mesures urgentes tendant à booster son attractivité et accroître le développement de son trafic. Ces directives du Directeur Général du PAK

applicables au plus tard le 31 janvier 2019 concernant principalement, Kribi Conteneurs Terminal (filiale de Bolloré, manutentionnaire sur le terminal à conteneurs), Smit-Lamnalco (opérateur du remorquage et de l'amanage) et Kribi Polyvalent Multiple Operators (manutentionnaire sur le terminal polyvalent).

Pour sa part, indique Patrice Melom, le PAK s'est engagé à maintenir le niveau de ses tarifs homologués en 2016 sur le segment navire et marchandises en opération sur le terminal à conteneurs. « *L'ensemble de ces mesures vise à améliorer l'offre commerciale du port de Kribi, pour lui permettre de satisfaire les attentes croissantes des opérateurs économiques, exportateurs et importateurs des biens* ». Mais, il faut noter que cette adresse de M. Melom aux opérateurs de la place portuaire intervient à la suite d'une rumeur faisant état de ce que le PAK aurait enregistré moins de 20 opérations depuis le début de l'année 2019 et donc presque pas de rentrée d'argent. Bien plus, une certaine opinion soutient que plusieurs importateurs et exportateurs auraient choisi de tourner le dos au PAK à cause du coût élevé du stationnement par rapport au port de Douala (soit 5 000 FCFA de plus/container/jour). Les sources autorisées contactées au port de Kribi se sont abstenues d'apporter des éclairages sur ces différentes allégations en soutenant qu'il s'agit d'un « fake » et rien de plus.

<https://www.investiraucameroun.com>

Redevances portuaires: le paiement de la redevance portuaire par le concessionnaire du port de Kribi booste les recettes non fiscales à fin septembre 2018.

Le ministère camerounais des Finances, dans son document sur l'exécution du budget de l'Etat à fin septembre 2018, révèle que les recettes non fiscales engrangées au cours des neuf premiers mois de l'année 2018 ont cru de 64,6% (58,2 milliards FCFA), se situant à 148,3 milliards de francs Cfa par rapport à la même période en 2017. A en croire la même source, cette augmentation importante est consécutive au «*renforcement dans le suivi du recouvrement et du paiement de la redevance portuaire par le concessionnaire du port de Kribi*», mis en service en début d'année 2018 dans la cité balnéaire de la région du Sud du pays. Pour rappel, le terminal à conteneurs du port en eau profonde de Kribi est opéré par la société KCT (Kribi Container Terminal), contrôlée par le consortium franco-chinois Bolloré-CHEC-CMA CGM, désigné adjudicataire du contrat de concession de ce terminal en août 2015.

<https://www.investiraucameroun.com>

Commerce extérieur : vers un nouveau dispositif pour faciliter le dédouanement des marchandises au Cameroun.

Un nouveau procédé de dédouanement des marchandises sera opérationnel au Cameroun en février prochain en vue de renforcer la facilitation numérique des opérations du commerce extérieur (e-Force), la finalité étant de réduire les coûts et les délais de passage des marchandises, a annoncé le Guichet unique du commerce extérieur (GUCE) à l'ouverture lundi à Douala d'un atelier sur la consolidation des acquis de la dématérialisation. Organisé dans le cadre de l'application du plan d'action 2019, cet atelier intervient « dans un contexte particulier où plusieurs réformes envisagées par le GUCE et certaines administrations interpellent notre capacité d'adaptation aux changements », ont expliqué les organisateurs. Il est question entre autres pour les participants, d'échanger sur la mise en œuvre d'un nouveau système douanier dénommé (CAMCIS) qui va impacter les interactions du GUCE avec les consignataires, les banques, les commissionnaires en douane agréés et les transitaires. Dans cette optique, ont relevé des experts, la mise en œuvre d'un nouveau Système d'information portuaire à Kribi aura un impact sur les activités au port de Douala à travers les nouveaux canaux de paiements électroniques des redevances droits et taxes sans oublier l'ouverture des services aux autres villes et pays de l'hinterland que sont la Centrafrique et le Tchad dont plus de 80 % du volume des importations et des exportations passent par le port de Douala. Pour le directeur général du GUCE Isidore Biyiha, « le GUCE se devra non seulement de stabiliser toutes les procédures déjà opérationnelles sur la plateforme en consolidant leur intégration avec l'outil désormais central de la facilitation numérique des opérations du commerce extérieur (e-Force), mais aussi s'assurer de mettre en place une organisation de gestion de services numériques conforme aux meilleures pratiques en la matière ». Pour illustrer les raisons de cette mutation de fonctionnement enjeux majeurs, tous les intervenants du GUCE physique sont désormais arimés à la plateforme, en dehors du Phytosanitaire dont une phase pilote a été engagée en fin d'année 2018, a-t-il souligné. L'objectif principal de l'atelier étant d'adopter une stratégie de déroulement du plan d'action de manière à consolider les acquis de la dématérialisation et améliorer la

qualité de nos services. De manière spécifique, il s'agit de comprendre les enjeux de l'année 2019 pour le GUCE, s'approprier le plan d'action validé par le conseil d'administration en décembre dernier, réfléchir sur l'organisation optimale centrée sur la gestion des services numériques, s'accorder sur les grandes priorités de la communication, tout ceci, afin d'adopter les indicateurs de performance opérationnelles utiles au monitoring optimal de la qualité des services numériques offerts par le GUCE.

(<http://www.cameroononline.org>)

Transports : le racket sur les corridors menace les recettes du port de Douala.

Selon les camionneurs en activité, les tracasseries administratives et les paiements informels sur le seul corridor Douala-Ndjamena coutent en moyenne près de 154000 francs CFA par voyage à chaque camion. Ce qui équivaut à près de 200 milliards de francs CFA par an de pertes pour ceux-ci. Une répercussion mécanique sur les prix de revient impose une inflation du prix à l'arrivée. Pour se prémunir de cette situation, le Tchad et la Centrafrique se sont progressivement tournés vers les ports de Cotonou (Bénin), Port-Soudan (Soudan) et Pointe-Noire (Congo). Un désengagement total qui pourrait causer à l'État une perte de près de 500 milliards de FCFA d'activités portuaires. En 2017, les statistiques de la douane camerounaise admettaient que le port de Douala avait perdu 50 % du marché tchadien. Coup d'épée dans l'eau! Au niveau du port de Douala, plusieurs mesures ont été prises. Entre autres, on a la réduction des procédures et la création du guichet unique en collaboration avec la douane, le désengorgement des zones d'entrepôt. En plus, la direction générale a procédé à l'ouverture des bureaux de représentation à Ndjamena et à Bangui. Dans ce sillage, «les représentations devront sonder régulièrement le fonctionnement des corridors, afin de relever à chaud les entraves qui persistent, et les relayer rapidement à qui de droit», expliquait Cyrus Ngo'o, le directeur général du Port autonome de Douala (PAD). Le problème semble désormais se poser avec acuité, vu que le port de Pointe-Noire fait désormais office de concurrent sérieux. Lors de la clôture de l'exercice budgétaire 2017 présenté lors du conseil d'administration de mai 2018, le résultat net bénéficiaire du port de Douala a chuté de 455,5 millions de francs CFA, contre 940,5 millions de FCFA en 2016. Le Tchad et la Centrafrique représentent 45 % des recettes du port.

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

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : la Banque africaine de Développement (BAD) octroie 40 millions d'euros pour la modernisation du Nouveau port international d'Owendo.

La Banque africaine de Développement (BAD) vient de manifester son appui à GSEZ dans le cadre de son projet de modernisation du nouveau terminal à marchandises du Nouveau port international d'Owendo (NOIP). Pour en assurer l'extension, le conseil d'administration de la BAD a approuvé le vendredi 14 décembre 2018, un prêt de 40 millions d'euros en faveur du Gabon. Ce prêt devra permettre de développer le NOIP avec, notamment, l'extension de son quai actuel de 380 mètres additionnels, et le développement de services logistiques qui vont ainsi accompagner l'essor du port. Quant à ce nouvel investissement, il va accroître la capacité du nouveau port en matière de traitement de vrac et de services logistiques point à point, et ainsi offrir à ses usagers un service encore plus compétitif et répondre aux besoins de l'économie gabonaise pour les années à venir, indique-t-on. Pour rappel, le NOIP a été construit en un temps record de 18 mois, et inauguré en 2017. C'est un terminal multimodal qui a ses propres services de logistique intégrés et est doté de la plus grosse flotte de véhicules du Gabon. Pour la bonne gouvernance, avec un portefeuille actif d'une valeur estimée à 763,3 millions d'euros, le Gabon est l'un des trois principaux clients de la BAD.

(<http://www.lenouveaugabon.com/transports>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Afrique de l'Ouest : en 2018 la piraterie maritime a fortement progressé dans le golfe de Guinée.

L'Afrique de l'Ouest semble devenir un terrain de plus en plus fertile pour les pirates maritimes. C'est ce que révèle le Bureau international Maritime (BIM) qui a publié cette semaine, son rapport 2018 sur la piraterie maritime. Alors que 201 cas de piraterie ont été répertoriés dans le monde en 2018 contre 180 en 2017, c'est l'Afrique de l'Ouest qui détiendrait le record du nombre d'attaque de pirates sur l'année écoulée. Ainsi, les six navires détournés dans le monde en 2018 l'ont été dans la zone maritime allant de la Côte d'Ivoire à la RDC, alors que treize cas de tirs (sur 18) y ont été recensés ainsi que la majeure partie des kidnappings contre des rançons. Alors que deux des principaux exportateurs de pétrole du monde (Nigeria, Angola) sont la cible de plusieurs attaques de pirates de mer, le BIM indique que ces agressions font perdre chaque année, des milliards de dollars à l'économie mondiale malgré les actions mises en œuvre pour éradiquer ce fléau. « Il y a un besoin urgent de renforcement de la coopération et de partage d'information entre les pays qui bordent le golfe de Guinée pour que des actions efficaces puissent être entreprises contre les pirates », a à cet effet déclaré un porte-parole de l'institution dans des propos relayés par *Le Monde Afrique*. (<https://www.agenceecofin.com/>)

RESTE DU MONDE

France : le trafic du port de Dunkerque en hausse avant le Brexit.

Faute de connaître les modalités du Brexit, Dunkerque se prépare à un scénario sans accord. « Dans cette hypothèse, les investissements nécessaires sur le port sont estimés à 25 millions d'euros dont 3,5 millions de mesures d'urgence à mener d'ici le 29 mars. Ces dernières se composent d'aménagements temporaires tels que des extensions de parkings, création de corridors sécurisés, nouveaux locaux, dont pour les douanes, et de nouvelles aubettes de contrôle », confie Stéphane Raison. Pour accélérer les procédures, l'ordonnance Brexit annoncée lors du CIMER du 15 novembre devrait entrer en vigueur avant fin janvier, précise le président du directoire du GPMD. Quant aux risques de congestion dans l'enceinte du port et à ses abords, il rappelle que le terminal transmanche opéré par DFDS dispose d'un nouveau parking d'attente d'embarquement sécurisé depuis septembre 2018. « Ce site de 3 hectares, il peut accueillir jusqu'à 225 poids lourds soit la capacité de deux navires ». Au-delà Stéphane Raison souligne que les autorités britanniques prévoient de n'accepter sur leur territoire que les véhicules et marchandises ayant acquitté leurs formalités douanières. Cela vaudra aussi à l'import. « Pour l'essentiel, ces opérations seront réalisées en amont du transit portuaire. À l'import, plus d'un tiers des camions reviennent sur le continent à vide en outre, seuls 10 % environ nécessitent des procédures vétérinaires et/ou phytosanitaires. La force et le modèle logistique du Détroit est la fluidité et la rapidité de passage, ces atouts sont à maintenir ».

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

Viet Nam : une formation se penche sur l'application des mesures de lutte contre le terrorisme.

L'Organisation maritime internationale (OMI) accompagne le Gouvernement vietnamien dans l'application des mesures internationales de lutte contre le terrorisme dans le secteur maritime. Organisé à Hai Phong (Viet Nam), l'atelier de formation s'inscrit dans le cadre d'un projet mené en collaboration avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) pour aider les États à appliquer et à faire respecter la législation en matière de sécurité et de sûreté maritimes. L'objectif est de soutenir la lutte contre le terrorisme, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. L'événement, qui s'est déroulé les 9 et 10 janvier, a mis l'accent sur la nécessité de favoriser la coopération entre les différents ministères et organismes gouvernementaux. Pendant deux jours, les participants ont pris part à des exercices conçus sur la base de scénarios évolutifs permettant de déterminer les rôles

et les responsabilités de chacun, les processus et les procédures à suivre, et d'anticiper la dynamique de l'ensemble au quotidien comme lors d'un incident. Les résultats de l'atelier permettront d'identifier d'éventuelles lacunes dans les politiques et plans existants et d'améliorer l'assistance fournie par l'OMI et les autres agences. Parmi les traités en question figurent plusieurs instruments de l'OMI relatifs à la sûreté maritime : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ; le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ; la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) ; et les aspects liés à la sûreté de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL)

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

BREVES

Le barrage Nachtigal reçoit le prix du meilleur projet mondial.

C'est une nouvelle qui réjouit Louis Paul Motaze, le ministre camerounais des Finances. Il informe, ce 15 janvier, qu'il a été décerné au projet de construction du barrage de Nachtigal amont (420 MW), le prix de meilleur projet mondial dans le domaine de la structuration du financement. Ce prix est du magazine de réputation établie, Project Finance International (PFI), édité par Thomson Reuters. D'après PFI, la structuration du financement de ce projet hydroélectrique, situé à 65 km au nord-est de Yaoundé, la capitale camerounaise, a été jugée remarquable pour une double raison : d'abord parce qu'elle fait ressortir un mixage parfait entre endettement et fonds propres des partenaires techniques ; ensuite pour son attractivité qui a suscité l'intérêt de plus d'une vingtaine de prêteurs, dont une quinzaine de prêteurs internationaux de renom.

Pont sur le Ntem : début des travaux annoncé pour février 2019.

Les travaux de construction du Pont sur le Ntem pourraient démarrer dès le début du mois de février. L'assurance est donnée par Paul Tasong, le Ministre délégué auprès du Ministre de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT). Cette information arrive après la réunion de travail de Kribi du 14 décembre dernier. Une réunion co-présidée par Baltazar Engonga Edjo, le Ministre d'Etat chargé de l'Intégration régionale de la Guinée Equatoriale. Selon Paul Tasong, les deux délégations vont se retrouver à Douala au cours de ce mois de janvier pour choisir le site et le type de pont à construire sur le fleuve Ntem à Campo. Ceci, sur la base de différentes maquettes proposées par le bureau d'études.

BONNE LECTURE