



# LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Mardi, 16 juin 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) : le Camerounais KPMO veut participer, aux côtés du Philippin ICTSI, à la gestion du terminal polyvalent**

La désignation du Philippin International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) comme adjudicataire du contrat de concession du terminal polyvalent du Port autonome de Kribi (PAK), le 5 juin dernier, provoque des grincements de dents au sein de la Kribi Port Multiple Operators (KPMO). Le consortium de neuf entreprises à capitaux camerounais (Transimex, APM, Groupe 2M, Sapem, 3T, Camtransit, Copem, Star, Global Outsourcing) opérait jusque-là ledit terminal en mode régie. « *KPMO prend acte de la décision, mais s'indigne que ce soit fait au moment où les Camerounais du haut de leur expertise, en matière de gestion des terminaux locaux, ont fait montre de leurs compétences avérées dans ce secteur névralgique de l'économie camerounaise* », a réagi le consortium camerounais, réuni le 11 juin dernier à Douala. KPMO estime que, depuis 2018, il n'a cessé de rendre attractif le terminal polyvalent de Kribi avec des performances de 1800 m<sup>3</sup> de marchandises par jour. Mais sa candidature n'a pas été retenue.

<https://www.investiraucameroun.com>

### **Port Autonome de Kribi (PAK) : le PAK fait appel à l'ANOR pour inscrire son programme de compétitivité dans une démarche de qualité**

Le PAK résolument engagé dans son processus de normalisation a signé vendredi dernier une convention de partenariat avec l'Agence des Normes et de la Qualité (ANOR). Ainsi, le PAK espère tirer profit de ses compétences, notamment sur l'élaboration et l'homologation des normes, l'évaluation de la conformité, le contrôle qualité des produits sur le marché.

<https://bougna.net>

### **Port Autonome de Kribi (PAK) : Le Philippin ICTSI adjudicataire du contrat de concession du terminal polyvalent du port de Kribi**

Après environ deux ans d'attente, le Cameroun a finalement déclaré le Philippin International Container Terminal Services Inc (ICTSI), adjudicataire du contrat de concession du terminal polyvalent du Port autonome de Kribi (PAK), l'infrastructure portuaire du pays située dans la région du Sud. Dans une correspondance signée le 4 juin 2020, Ferdinand NGOH NGOH, le secrétaire général à la présidence de la République, agissant sur « *très hautes instructions* » du président Paul Biya, a donné l'autorisation au directeur général du PAK, Patrice MELOM, de « *signer le contrat de concession, pour l'exploitation du terminal polyvalent du Port autonome de Kribi* » avec ICTSI. Cette autorisation intervient après la publication, en septembre 2018, de la short-list des cinq groupements admis à poursuivre une compétition qui a connu au départ 10 concurrents. Les postulants qui ont été retirés de la première liste des 10 pré-qualifiés, publiée

en juillet 2018, sont : Red Sea Gateway Terminal Company limited (Arabie saoudite), Sea Investment Afrique SA (Belgique), CDC/Transnet (Afrique du Sud), CAF Ship et l'Agence de prestation maritime (Cameroun).

<https://www.investiraucameroun.com>

### **Port Autonome de Kribi (PAK) : le déclin de Bolloré déclaré**

Le groupe Français, incapable de s'acquitter de ses redevances contractuelles se trouve en position inconfortable pour insuffisance de résultats et échec au dernier appel d'offre international. Les correspondances houleuses depuis le mois d'avril 2020 jusqu'à ce jour indiquent un climat fortement tendu entre le PAK et KCT. La réunion du comité de suivi du 18 mars dernier avait clairement établi que le PAK traversait une période de crise. Le rendement de ses deux terminaux poumons de l'économie battait de l'aile. Depuis le début de l'année jusqu'à ce jour, la filiale de Bolloré n'a jamais rien payé des obligations contractuelles avec le PAK. Parmi les clauses du contrat de concession signé le 27 juillet 2017 pour une durée de 25 ans, KCT devrait payer une redevance annuelle de 22 Milliards de FCFA entre autre payable en tranche de quatre trimestres soit 5,5 Milliards environ par trimestre. A la première injonction du DG du PAK, KCT propose de payer seulement un Milliard et demande à ce que les clauses soient revues à la baisse.

[\(Nouvelle Expression\)](#)

### **Port Autonome de Kribi (PAK) : pourquoi KCT ne paie pas la redevance fixe**

En effet, Kribi Conteneurs Terminal concessionnaire du terminal à conteneurs du Port Autonome de Kribi cumulerait des arriérés de paiement de redevance fixe, arriérés qui représentent 60% des recettes budgétaires du PAK selon Gabriel MANIMBEN PCA du groupe KPMO qui gère en régie le terminal polyvalent du PAK. Selon ses mêmes sources, il y'aurait eu des accords entre le PAK et KCT pour le paiement des redevances fixes et variables, mais KCT s'est rebiffé et veut renégocier. La caution de bonne fin qu'il avait émise a été appelée par le PAK comme le prévoit le contrat en cas de non-paiement mais la procédure a été bloquée en haut lieu.

<https://bougna.net>

### **Port Autonome de Douala (PAD) : le port de Douala projette de créer une filiale dédiée à la production de l'eau potable et la défense contre l'incendie**

Le Port autonome de Douala (PAD) et le Groupe Afric Concept ont signé, le 12 juin dernier dans la capitale économique, une convention pour la construction dans l'enceinte portuaire d'un système indépendant d'alimentation en eau potable et d'un réseau de service public de défense contre l'incendie. Selon les explications du PAD, le projet d'un coût global de 26,28 milliards de FCFA, doit permettre la création d'une filiale dénommée « Eau du Port de Douala-Bonabéri » (EDP) afin d'assurer à la place portuaire la production journalière minimale en eau potable de 7 900 m<sup>3</sup>, avec des pressions minimales exigibles de 2 bars dans le réseau « eau potable » et 4 bars en permanence dans le réseau « incendie » et 12 bars pour intervention en cas d'incendie. Sur le volet financier, 14,92 milliards seront consacrés au réseau « eau potable », 10,15 milliards de FCFA au volet « défense contre l'incendie » et environ 1 milliard représente les frais de maîtrise d'œuvre du projet. Le groupe Afriland First Bank intervient dans le projet pour la mobilisation des financements.

<https://www.investiraucameroun.com>

### **Greenpeace se félicite de la non-prise en compte de la demande de réduction d'impôts dans la filière bois au Cameroun**

L'ONG Greenpeace constate que la réduction d'impôts, introduite par le Groupement de la filière bois du Cameroun (GFBC) auprès du gouvernement, n'a pas été incluse dans la récente révision de la loi de finances ordonnée le 3 juin par le président Paul Biya. Dans un communiqué publié le 11 juin, Ranèce Jovial NDJEUDJA, responsable de la campagne forêts de Greenpeace Afrique au Cameroun, déclare sur un ton jubilatoire : « Ne pas céder au lobby des sociétés d'exploitation forestière, en particulier en ces temps de Covid-19, signifie plus de financement public disponible pour notre système de santé et nos infrastructures ». « Nous appelons le gouvernement à prendre appui sur cette crise pour se détourner stratégiquement du secteur de l'exploitation forestière et se tourner vers des secteurs vraiment durables tels que les énergies renouvelables et l'agriculture écologique. Nous nous attendons à ce que la loi de

finances 2021, votée au Parlement en novembre, jette les bases d'une économie qui n'aggrave pas l'urgence climatique, ne menace pas la biodiversité ni notre santé », ajoute-t-elle.

<https://www.investiraucameroun.com>

### **Filière cacao : Pour la première fois depuis un mois et demi, le prix du cacao camerounais enregistre une nouvelle décote**

Depuis le 27 mai 2020, la borne supérieure du prix moyen du kilogramme de fèves de cacao au Cameroun est redescendue à 1150 FCFA, contre 1200 FCFA depuis un mois et demi. Ce qui révèle une légère décote de 50 FCFA. Le minimum servi aux producteurs par les acheteurs résiste, quant à lui, à 1050 FCFA depuis environ 3 mois, selon une compilation des statistiques publiées par le Système d'information des filières (SIF). Afin de doper les capacités de négociation des producteurs face aux acheteurs, le SIF livre quotidiennement, et en temps réel, les prix du marché local et international. Le léger fléchissement observé sur le prix maximum aux producteurs peut s'expliquer par l'abondance des pluies ces dernières semaines, avec pour corollaire les difficultés d'accès aux bassins de production du pays.

<https://www.investiraucameroun.com>

## **RESTE DE L'AFRIQUE**

### **Port Autonome d'Abidjan (PAA) : Le Port d'Abidjan exporte désormais de la Bauxite**

La bauxite fait désormais partie des produits qui sont exportés à partir du port d'Abidjan. En effet, ce vendredi 29 mai 2020, le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), M. Hien Yacouba SIE a été le témoin du lancement d'un premier embarquement de 20.000 tonnes de ce minerai, au terminal vraquier. C'est une première en Côte d'Ivoire. Cette cargaison à destination de la Chine, provient des mines exploitées par la société Lagune Exploitation Bongouanou (LEB), dirigée par M. BICTOGO Moumouny. Un second embarquement de 50.000 tonnes sera effectué très bientôt. La production annuelle est estimée à 750.000 tonnes. Pour le premier responsable du Port Autonome d'Abidjan, l'exploitation de la bauxite en Côte d'Ivoire va contribuer non seulement à accroître du trafic du port d'Abidjan mais apportera également une plus-value à l'économie ivoirienne.

[www.portabidjan.ci](http://www.portabidjan.ci)

## **RESTE DU MONDE**

### **Transport maritime : Chute record du volume conteneurisé mondial**

Le volume conteneurisé mondial a subi une chute record en avril, en raison de la pandémie. Le trafic a reculé en moyenne de près de 20 %, mais environ de moitié sur certains axes globaux. En avril, la crise sanitaire a provoqué dans le monde un effondrement de 17 % du volume conteneurisé, selon les dernières données de Container Trades Statistics (CTS). Mais ce recul mensuel du trafic conteneurisé mondial provient essentiellement de certains axes de trafic où le Covid-19 semble avoir frappé plus durement. Le trafic a connu un véritable plongeon au départ du secteur Moyen-Orient-Inde vers l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Amérique Latine. Le volume entre les ports d'Afrique et ceux d'Australie ont enregistré également une très forte baisse. En provenance de la région Moyen-Orient-Inde, les volumes à destination de l'Amérique du Nord ont plongé de 59 %, ceux à destination de l'Europe ont reculé de 52 % et ceux vers l'Amérique latine ont chuté de 48 %. Quant aux volumes entre l'Afrique et l'Australie, ils se sont contractés de 50 %. Sur d'autres axes, le recul a été moins marqué mais sans parvenir toutefois à compenser les fortes chutes des régions ayant le plus souffert.

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

### **Transport Maritime : comment CMA CGM s'adapte à la crise**

Alors que le fret maritime reste modérément touché par la crise liée au coronavirus, l'armateur français a développé l'entreposage et le fret aérien. Le secteur maritime a bien résisté à la première vague du Covid-19. C'est ce que semblent confirmer les chiffres, communiqués au soir du 5 juin dans ses locaux de Marseille, par CMA CGM, pour les trois premiers mois de cette année. Le ralentissement du commerce mondial a bien provoqué une contraction de 4,6 % des volumes conteneurisés transportés par le quatrième armateur mondial lors du premier trimestre, mais la baisse du chiffre d'affaires reste contenue à 3 % par rapport à la même période en 2019, à 7,19 milliards de dollars. Cette tendance est plus accentuée sur la branche maritime du groupe, en recul de 3,3 %, avec un chiffre d'affaires de 5,52 milliards de dollars, suite à la fermeture des usines en Chine en mars et avril, tandis que les activités logistiques de sa filiale Ceva ont progressé de 0,6 %, à 1,71 milliard de dollars.

[\(http://www.jeuneafrique.com/rubriques/transport-maritime/\)](http://www.jeuneafrique.com/rubriques/transport-maritime/)

### **Transport maritime : les ports de Méditerranée accusent le coup et pensent à la suite**

Virtuellement réunis le 3 juin par l'Union pour la Méditerranée et Medports, observateurs et professionnels du secteur maritime ont dressé un état des lieux de l'activité portuaire post-confinement en Méditerranée. Transition écologique et industrielle, réorganisation de l'activité logistique, formation des professionnels. Si l'objectif des membres de l'association Medports (22 ports de Méditerranée, 70 % du trafic) demeurent, la crise sanitaire engendrée par la propagation du Covid-19 en modifie les contraintes. Virtuellement réunis pour dresser un état des lieux de la situation, quelques 200 professionnels et observateurs ont fait le point sur les informations et les orientations de la communauté internationale du commerce et du transport maritimes, en vue d'atténuer les effets de la pandémie sur le secteur. Comme pour l'ensemble de l'économie, le secteur maritime vit une période floue, de nombreux points de vue. "Assez confiant" sur le devenir du transport de passagers entre les rives de la Méditerranée qui devrait redémarrer dès que les restrictions aux frontières seront levées, le président de l'association, Hervé Martel, se montre plus inquiet sur la croisière, qui a connu une forte progression au cours des dernières années : "Je vois difficilement un redémarrage vigoureux avant 2021, note le président du Grand Port maritime de Marseille-Fos. Personne ne sait dire si les acteurs de cette filière auront les reins assez solides pour attendre le redémarrage".

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

**BONNE LECTURE**