



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • MARDI 18 DECEMBRE 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

Port de Douala (PAD) : derniers jours de rattrapage des ventes aux enchères publiques au Port autonome de Douala.

Le Secteur Douanes du Littoral I a lancé la dernière opération de ventes aux enchères publiques au Port autonome de Douala. Cette ultime campagne de vente concerne les véhicules, le bois, et les marchandises conteneurisées.

Après la première journée du 11 décembre exclusivement dédiée à la vente de véhicules, et la deuxième, le 14 décembre qui n'était consacrée qu'à la vente de conteneurs, le Secteur Douanes du Littoral I ouvre, ce mardi, 18 décembre, la troisième journée.

Comme le montre le programme publié dans sa traditionnelle Newsletter, seuls les véhicules seront mis en vente au cours de cette journée. La vente est prévue au Parc SOCOMAR, et la première mise aux enchères est annoncée pour 12 heures.

Trois autres dates sont à retenir dans cette campagne, Le mercredi 19 décembre, à 12 heures, auront lieu les ventes aux enchères des véhicules et engins. Le site retenu est le Parc 300 du Port autonome de Douala. Ce sera la dernière journée de vente de véhicules.

Le jeudi 20 décembre à la même heure, ce sera le tour des marchandises en vrac d'être mises à prix par les commissaires-priseurs sollicités par la Direction générale des Douanes (DGD). Les ventes aux enchères auront lieu au Magasin du Port.

Le vendredi 21 décembre à 12 heures, le Parc Essengue clôturera la campagne de vente aux enchères publiques. Seules les marchandises conteneurisées seront présentées aux potentiels acquéreurs.

[\(https://bougna.net/2018/12/17/contact/derniers-jours-de-rattrapage-des-ventes-aux-encheres-publiques-au-port-autonome-de-douala/\)](https://bougna.net/2018/12/17/contact/derniers-jours-de-rattrapage-des-ventes-aux-encheres-publiques-au-port-autonome-de-douala/)

Port de Douala (PAD) : Dédouanement des marchandises au PAD, toutes les procédures seront entièrement dématérialisées.

Le Directeur général des Douanes laisse jusqu'au 1^{er} Janvier 2019, la possibilité aux opérateurs de cette place portuaire d'user des deux systèmes.

Il s'agit pour Fongod Edwin de donner le temps aux différents opérateurs de se mettre à niveau et de s'adapter au nouveau système entièrement dématérialisé et électronique. Cette phase de transition court jusqu'au 31 décembre 2018. Après cette date, il y aura une seule façon de procéder au dédouanement des marchandises au Port. A cet effet, un séminaire de formation sera organisé cette semaine.

En fait il se passe que les opérateurs sont ennuyés par le nouveau système mis en place par le guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE) et le top management du PAD. Ils décrivent des lenteurs et des dysfonctionnements dans le processus de dédouanement des véhicules. Ils ont des difficultés au niveau de l'attachement des fichiers joints électroniquement. Pour mieux comprendre, il faut savoir que dans ce nouveau système

entièrement automatisé, l'opérateur devra soumettre sa demande en ligne. Et il doit payer les frais à la Société générale de surveillance ou via le service Orange money. La SGS de son côté aura besoin des informations de pré-dédouanement qui lui seront acheminées de manière électronique.

Des retards ont été observés dans le traitement des dossiers la semaine surpassée. Les responsables du Guichet unique parlent des perturbations avec le service Orange money. Pour résoudre ce problème, une Task Force a été mise sur pied pour traiter les 212 dossiers en instance.

<https://actu cameroun.com/2018/12/16/dedouanement-des-marchandises-au-pas-des-le-1er-janvier-2019-toute-la-procedure-sera-100-dematerialisee/>

Commerce maritime : le guichet unique s'arrime aux normes internationales.

Ce processus permettra de réduire la durée et le coût des transports et des marchandises.

La facilitation du trafic maritime international va prendre un nouvel élan d'ici l'année prochaine. En effet, dès avril 2019, entre en vigueur la transmission exclusive des formulaires FAL par voie électronique. L'information a été rendue publique par Isidore Bayiha, Directeur Général du Guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE).

C'était au cours d'un séminaire sur le Guichet unique maritime dans le cadre de la facilitation du trafic maritime international portant sur la mise en œuvre des fonctionnalités du Guichet unique pour les procédures maritimes qui a enregistré la participation de l'Organisation maritime internationale (OMI).

D'après le Directeur Général du guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE), il s'agit d'un conclave capital quant à la mise en place de l'électronique. « Avec ce séminaire, nous abordons les procédures maritimes, avec l'appui de l'Organisation maritime internationale qui a mis en place un certain nombre de formulaires qui vont entrer en application dès l'année prochaine. Et nous devons nous arrimer à ces modifications internationales », précise Isidore Bayiha.

Les conséquences de la non-application de ce processus a des répercussions sur les activités commerciales. « L'économie nationale dépend du coût des importations et des exportations. Ces coûts eux-mêmes sont liés à des facteurs comme le prix des matières premières et les charges induites de la chaîne de fabrication et de distribution. Toutefois, une part considérable du prix de revient du produit proposé à la consommation est constituée par le coût du transport qui, bien souvent, est très élevé », argumente Honorat Hoba représentant de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce dernier n'hésite pas à croire que le coût du transport maritime peut être très négativement impacté par les retards accusés par les navires et leurs cargaisons dans les ports.

Le représentant de l'OMI saisit l'occasion pour dénoncer « les procédures qui ne s'avèrent pas nécessaires, une excessive bureaucratie dans les ports, et ce que nous convenons tous d'appeler la paperasserie, peuvent entraîner des retards, de l'encombrement portuaire, des frais supplémentaires et de la frustration gratuite ». Reste que le DG du GUCE reconnaît que « le processus n'est pas facile ». Tout en relevant que « le GUCE entend rester conforme aux exigences internationales et s'est engagé à implémenter lesdits formulaires, leur implémentation sur la place portuaire se fait progressivement ».

<https://www.camer.be/71977/12:1/cameroun-commerce-maritime-le-guichet-unique-sarrime-aux-normes-internationales-cameroon.html>

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : les ports d'Afrique centrale et de l'Ouest définissent les meilleures pratiques.

L'harmonisation des statistiques portuaires, l'appropriation des nouvelles technologies de l'information et de la communication en milieu portuaire et la formation des agents des ports africains aux meilleures pratiques admises dans l'industrie portuaire, constituent une préoccupation pour les dirigeants de ces plateformes.

Selon Augustin Fatondji Tonan, secrétaire général de l'association de gestion des ports d'Afrique centrale et de l'Ouest, c'est le constat de la mauvaise tenue des statistiques par chacun des ports membres qui a conduit à la tenue du séminaire de Libreville.

« Pour ne pas se tromper, il convient d'avoir des données précises et fiables en vue d'une meilleure exploitation. L'association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a fait un constat amer que chacun des ports membres tient ses statistiques à sa manière ; ce qui

rend difficile la comparaison pour mesurer la performance des ports.», indique-t-il à la presse locale.

Pour Sayyid Abeloko, directeur général de l'Office des ports et rades du Gabon, la maîtrise de ce processus servira de référence dans l'analyse, la comparaison des données et les calculs des indices de performance au sein des ports membres.

«L'harmonisation et la comparaison de nos statistiques quant à elles, nécessitent d'une part, la nature des statistiques à retenir, leurs sources mais aussi la mise en place d'outils technologiques qui doivent permettre aux autorités portuaires, de croiser leurs données avec celles des concessionnaires», souligne Justin Ndoundangoye, ministre gabonais des Transports et de la Logistique cité par la presse locale.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Djibouti : un million de mètres carrés alloué à l'Egypte pour la construction d'une zone logistique.

L'ambassadeur de Djibouti en Egypte, Mohamed Zohr Harsi, a annoncé que son pays a attribué à l'Egypte un terrain d'une superficie d'un million de mètres carrés, destiné à la construction d'une zone logistique qui servira à booster les exportations égyptiennes vers les pays d'Afrique subsaharienne.

M. Harsi a fait cette annonce, lors d'une réunion avec les membres de la Commission des Affaires africaines du Parlement égyptien. Il a également promis, à cette occasion, l'activation de plusieurs accords de coopération économique déjà signés entre l'Egypte et Djibouti.

« Certaines circonstances ont jusqu'ici empêché l'activation de tels accords, mais à présent, les deux pays coopèrent. Nous assisterons bientôt au résultat de cette coopération, encouragée par le président Abdel Fattah al-Sissi », a-t-il déclaré.

Djibouti occupe une position stratégique à la rencontre du golfe d'Aden et de la mer Rouge, entre l'Erythrée et la Somalie. Ce petit pays de moins d'un million d'habitants voit déjà transiter par son territoire 95% des importations de l'Ethiopie voisine, pays de près de 100 millions d'habitants. Il est également très proche du détroit de Bab Al Mandab, une voie par laquelle transite 40 % du trafic maritime mondial.

(<httpswww.agenceecofin.com>)

Côte d'Ivoire : la Compagnie fruitière va investir 38 millions de dollars en vue d'accroître la capacité d'accueil du terminal fruitier du Port d'Abidjan.

Le gouvernement ivoirien et la société EOLIS-CI, filiale du groupe français Compagnie fruitière ont signé une convention de concession du terminal fruitier du port autonome d'Abidjan. A travers cette convention, la Compagnie fruitière compte investir 22 milliards FCFA (environ 38,15 millions de dollars) en vue d'accroître la capacité d'accueil de ce terminal fruitier.

Selon le ministre ivoirien du Transport Amadou Koné, cet investissement pourrait générer des milliers d'emplois et contribuer à réduire le taux de chômage dans le pays. Tout en estimant qu'avec l'augmentation de l'offre de chambres froides à température contrôlée et la construction d'un poste à quai de 12 m de tirant d'eau, le terminal fruitier sera plus moderne et va aider à rendre plus compétitive la filière fruits et légumes de Côte d'Ivoire.

Amadou Koné a ajouté également que les exportations et les produits principaux dont la banane, l'ananas avec maintenant le gingembre, l'igname frais, la patate douce, la mangue, qui eux sont passés de 237 milles tonnes en 2015 à 280 milles en 2017, soit une croissance de 18% en 2 ans, devraient doublement progresser à 490 milles tonnes à l'horizon 2038.

Toujours selon le ministre du Transport, « ce projet vient à point et permettra de maintenir sinon d'accroître les positions de notre production sur le marché international » avec la concurrence dans les secteurs fruits et légumes existante entre l'Amérique Latine et l'Afrique.

Le directeur exécutif du Groupe Compagnie fruitière, Jérôme Fabre a pour sa part, indiqué que cette convention vient faire du port autonome d'Abidjan, une référence en matière de filières productives en Côte d'Ivoire. Tout en mentionnant l'honneur que le groupe a de participer à ce projet de développement des filières productives de la Côte d'Ivoire.

(<httpswww.agenceecofin.com>)

Port Abidjan : chronique d'une croissance annoncée.

Le Port autonome d'Abidjan demeure une référence régionale indéniable. L'exacerbation de la concurrence des voisins Tema et Lomé n'obère (pas encore) l'attractivité du port ivoirien qui présente la singularité d'avoir des flux import-export nettement moins déséquilibrés que ses voisins. Sur un total manutentionné de 22,56 millions tonnes métriques en 2017, 15,42 millions concernent l'import et 7,12 millions partent à l'exportation.

La dernière vague d'investissements infrastructurels portuaires manifeste la confiance de toutes les parties prenantes ; de l'État aux bailleurs de fonds multilatéraux jusqu'aux opérateurs privés. En ne prenant que les projets portuaires les plus importants (terminaux de pêche, conteneurs, minéraliers, et céréalières), plus de 60 hectares sur remblais vont agrandir un foncier portuaire existant de 860 hectares. Par ailleurs, le Port autonome d'Abidjan (PAA) a finalisé un autre remblai à usage industriel et commercial de 40 hectares dans la lagune Ebrié pour décongestionner des bords à quais pleins et des entrepôts complets. L'effervescence maritime avec l'agrandissement du canal de Vridi et l'extension portuaire mettent en perspective trois réalités somme toute préoccupantes à terme. Toutes les modernisations portuaires sont prises sur la lagune, agrandissant de facto l'emprise du domaine foncier du PAA côté mer. Il faut rappeler que le "foncier lagunaire du PAA" s'étend sur 1.000 hectares, ce qui en fait l'autorité portuaire ouest-africaine avec les plus grandes réserves pour son développement. Cela n'est pas sans poser d'ores et déjà l'évident problème de l'accessibilité aux interfaces, tant les dessertes immédiates des terminaux maritimes que les goulets d'étranglements routiers pour accéder ou sortir d'une métropole de 4,7 millions d'habitants (avec une densité au km² équivalente à Lagos, au Nigeria).

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

RESTE DU MONDE

Allemagne : Le défi GNL en passe d'être relevé par Brittany Ferries.

La mise à l'eau de la coque de "Honfleur" à Flensburg en Allemagne a permis à Brittany Ferries de préciser sa stratégie GNL et les logistiques d'approvisionnement liées.

À la différence d'autres bateaux, la conception d'un navire au GNL suppose de définir en amont sa logistique d'approvisionnement en carburant. « Un défi sachant que Brittany Ferries intervient sur des ports périphériques où nous sommes souvent le seul opérateur », rappelle Brice Robinson, architecte naval chargé de la construction de l'Honfleur dont la coque a été mise à l'eau le 14 décembre par le chantier Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Ni Ouistreham, ni Portsmouth ne disposent en effet d'installation fixe pour la distribution GNL et le soutage par barge qui a été écarté car surdimensionné de 30 m³ chacun.

Cette logistique est confiée à Total Marine Fuels Global Solutions, filiale du groupe Total, qui s'est associée à Dunkerque LNG, gestionnaire du terminal méthanier dunkerquois, et au Groupe Charles André (GCA). Les conteneurs remplis à Dunkerque seront acheminés par GCA jusqu'à Ouistreham à l'aide d'ensembles routiers également au gaz, puis "grutés" à bord du "Honfleur" grâce à un portique installé à cet effet sur le navire en termes de coûts et de capacité par rapport aux besoins du navire. "Nous avons donc mis en œuvre une chaîne d'approvisionnement sur mesure au moyen d'une flotte de douze conteneurs citernes 40 pieds.

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

BONNE LECTURE