



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 20 Décembre 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 autonome de Douala (PAD) : le Directeur Général du Port Autonome de Douala-Bonaberi reçoit un oscar du leadership et de l'innovation à paris.

Le Directeur Général du Port Autonome de Douala (PAD) a engagé depuis son arrivée le 26 août 2016, un vaste processus de normalisation, d'innovation et de développement du Port de Douala-Bonaberi.

Ce processus vise à arrimer le combinat portuaire de Douala-Bonaberi aux standards internationaux afin de le rendre performant, attractif et compétitif et faire efficacement face à la concurrence du secteur.

De nombreux projets qui ont atteints la maturité sont en cours d'implémentation au pas de charge. Ils vont de l'enlèvement des épaves, l'acquisition des engins nautiques dont des dragues, la sécurisation, la construction du duc d'albe pétrolier, la constellation de la voirie, l'aménagement des aires de stationnement pour les pays de l'hinterland, le réexamen des concessions, et bien d'autres réformes structurelles.

Avec détermination, le top management du PAD, avec le soutien du Conseil d'Administration et du Gouvernement ont décidé de moderniser le Port de Douala. Avec le port de Kribi, Limbe, Garoua, le Cameroun souhaite être un hub maritime et portuaire incontournable dans le Golfe de Guinée.

Le Prix du Patriotisme et de l'innovation qui vient de lui être décerné par le Conseil International des Managers Africain à Paris, est une consécration du travail qui est en train d'être accompli au Port de Douala-Bonaberi...

Créé en 1986 à Douala, le Club des Managers Africains, devenu Conseil International des Managers Africains promeut le leadership africain et regroupe des managers du continent noir. Cette initiative de l'ancien Président de la BAD Babacar Ndiaye est à l'origine de la création de la banque ECOBANK et la compagnie aérienne SKY.

<https://www.camer.be/72061/12:1/france-le-port-autonome-de-douala-bonaberi-recoit-un-oscar-du-leadership-et-de-linnovation-a-parisvideo.html>

Autorité Portuaire Nationale (APN) : L'Autorité Portuaire Nationale (APN) ouvre son antenne de Douala.

C'est devant un parterre d'invités que le président du conseil d'administration de l'Autorité Portuaire Nationale (APN) Gounoko Haounaye a présidé le 13 décembre 2018 à Douala, l'ouverture officielle de l'antenne APN de Douala. En effet, dans son organigramme actuel, l'Autorité Portuaire Nationale est dotée d'antennes dans les villes de Douala, Limbé et Kribi. Et dans ce nouveau schéma organisationnel, elle est désormais présente sur le terrain au quotidien sur les lieux de déploiement de l'activité portuaire au Cameroun.

Selon le président du conseil d'administration de l'APN, « Cette nouvelle ère intervient au moment où le Cameroun élargit et diversifie son offre portuaire avec notamment, la mise en service du port de Kribi et les avancées du projet Limbé ». Les missions confiées à ces antennes mises en place dans les villes portuaires étant axées sur les relations avec les différents Ports Autonomes de Douala, Kribi et bientôt Limbé ainsi que les relations avec les opérateurs portuaires, le suivi des activités des différents organismes portuaires.

Et en sa qualité d'organe de régulation du secteur portuaire, l'Autorité Portuaire Nationale est donc l'arbitre institutionnel et opérationnel entre les organismes portuaires, les opérateurs portuaires et les usagers. Et dans la régulation de l'activité portuaire au Cameroun, l'APN assure ainsi plusieurs responsabilités notamment, la planification du développement portuaire, l'amélioration de la compétitivité du secteur portuaire à travers la minimisation des coûts et des délais de passage portuaire, le renforcement de la sûreté /sécurité des installations portuaires et le suivi du respect des normes de protections de l'environnement dans les zones portuaires.

Ainsi, des trois antennes créées par le conseil d'administration de l'APN, Douala est la toute première à devenir opérationnelle. En effet le port de Douala est le plus ancien des ports camerounais. Une large partie du trafic de marchandises du Cameroun se déroule au Port de Douala. D'où l'importance de cette nouvelle antenne APN de Douala qui intervient trois mois seulement après la désignation de son tout premier chef.

(<http://quotidieneconomie.com/>)

Transport Maritime : L'OMI aide le Cameroun à mettre en place son guichet unique maritime

À partir d'avril 2019, les navires et les ports devront être en mesure d'échanger des données par voie électronique sur l'arrivée et le départ des navires en vertu de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL). Les prescriptions du traité encouragent par ailleurs les nombreuses agences et autorités concernées à utiliser un guichet unique qui leur permettrait d'échanger des données par l'intermédiaire d'un point de contact unique.

Afin d'aider les acteurs concernés à satisfaire à ces prescriptions, l'Organisation maritime internationale (OMI) organise actuellement plusieurs ateliers de formation. Le dernier d'entre eux s'est déroulé à Douala (Cameroun) du 10 au 12 décembre dernier en vue d'aider le pays à mettre en place un guichet unique maritime.

Pendant trois jours, cet atelier d'évaluation des besoins a permis aux participants de débattre du Guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE) et du matériel dont les navires auraient besoin pour mettre en place des procédures permettant d'échanger des formulaires, des documents et des certificats par voie électronique.

L'événement s'est également penché sur les moyens de rédiger des rapports d'analyse des besoins, ainsi que sur les coûts et le calendrier de mise en œuvre du projet.

Le projet contribuera à définir le rôle que pourrait jouer la facilitation des transports maritimes dans la réduction de la pauvreté, conformément aux objectifs de développement durable des Nations Unies et à la recommandation faite dans une étude de l'OMI.

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

Commerce extérieur : Après une forte baisse en 2017, les exportations camerounaises de bois sciés vers la Belgique ont crû de 5% à fin août 2018, à 93 700 m³

Les exportations camerounaises de bois sciés vers la Belgique ont rebondi entre janvier et août 2018 après une forte baisse enregistrée tout au long de l'année 2017, révèle l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT).

Concrètement, souligne l'OIBT, ces exportations camerounaises ont atteint 93 700 mètres cubes en fin août 2018, en hausse de 5% par rapport à la même période l'année précédente. Dans le même temps, les exportations gabonaises et congolaises ont respectivement bondi de 17% et 39%, à 46 300 et 12 700 mètres cubes.

« Toutefois, les importations en provenance du Brésil ont fortement chuté de 20%, passant à 11 300 m³, tandis que les importations en provenance de Malaisie ont également diminué de 6%, passant à 9 000 m³ », précise le rapport de l'OIBT sur le marché international du bois.

(<https://www.investirau cameroun.com>)

Pont sur le Ntem : Les choses se précisent sur le corridor Kribi-Campo-Bata.

Derniers réglages avant l'attribution du marché portant sur la construction du Pont sur le Ntem. Une infrastructure qui devrait permettre de rallier le Cameroun à la Guinée équatoriale, via la transnationale Kribi-Campo-Bata.

Ce 14 décembre à Kribi, point de départ de ce projet intégrateur, les deux délégations (équato-guinéenne et camerounaise) ont procédé à la restitution de l'étude d'avant-projet sommaire relatif au dit pont. Elle était conduite, côté camerounais par Paul Tasong, Ministre délégué auprès du Ministère de l'Economie et de la Planification (MINEPAT), et, côté Equato-guinéen, par Baltazar Engonga Edjo, le Ministre d'Etat chargé de l'intégration régionale.

L'idée de lancer le projet de construction d'un ouvrage de franchissement sur le fleuve Ntem naît en juin 2013. Après la signature, par Paul Biya et Obiang Nguema, d'un Mémoire d'entente pour définir un cadre de coopération destiné à assurer une mise en œuvre efficiente dudit projet.

La CEEAC, à qui les deux présidents confient la coordination générale et l'organe d'exécution du projet choisit le groupement ECTA BTP/TRACTEBEL pour réaliser l'étude technique et institutionnelle. Entre autres missions, le groupement devait mener une étude sur le choix du site d'implantation de l'ouvrage, sa nature, le type de ses structures, le dimensionnement et l'estimation des coûts de construction du pont et de ses aspects.

Pour rappel, le projet de construction d'un pont sur le Ntem rentre dans le cadre du Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PDIA). La route Kribi-Kampo-Bata est un maillon du Réseau routier consensuel (RRC). Un réseau routier adopté par les Etats-membres de la CEEAC, qui comprend 33 corridors.

Le corridor Douala-Kribi-Kampo-Bata-Niefang-Evinayong-Acurenam-Medouneu-Assock-Kougouleu-Libreville en fait partie. Il devrait mesurer 775 kilomètres. La première étude de faisabilité réalisée sur la route Kribi-Kampo-Bata date de 1985.

[\(https://bougna.net/2018/12/17/routes/pont-sur-le-ntem-les-choses-se-precisent-sur-le-corridor-kribi-campo-bata/\)](https://bougna.net/2018/12/17/routes/pont-sur-le-ntem-les-choses-se-precisent-sur-le-corridor-kribi-campo-bata/)

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : les exportations gabonaises vers les Etats-Unis augmentent de 85%

Au cours de l'année 2017, les Etats-Unis ont importé du Gabon du pétrole, des minerais, du bois et d'autres produits dérivés de ces matières premières.

Dans le détail, le pétrole a représenté 131 millions de dollars dans ce portefeuille, les minerais, scories et cendres de manganèse se sont établis à 52 millions, tandis que les produits agricoles, principalement l'hévéa, ont plafonné à 5 millions pendant cet exercice.

En plus de ces produits, les Américains ont consommé du bois et ses produits dérivés à hauteur de 4 millions de dollars ; les biens culturels, notamment les objets d'art et antiquités importés du Gabon ont quant à eux culminé, en 2017, à 3 millions.

Au total, les importations américaines en provenance du Gabon se chiffrent à 199 millions de dollars en 2017, soit une hausse vertigineuse de 85,3% par rapport à l'année 2016 où elles n'ont représenté que 92 millions de dollars.

La balance commerciale entre les deux pays est favorable aux Etats-Unis avec un déficit gabonais de 110 millions, soit une hausse de plus de 392%, selon les données de l'ambassade des Etats-Unis à Libreville.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Ports : les terminaux africains en attente de connexions terrestres

Abidjan, Tema, Kribi Les terminaux modernes se multiplient, mais ce développement se heurte au manque d'infrastructures sur terre, qui ralentit l'acheminement des marchandises.

A Tema, le consortium Meridian Port Services (MPS), formé de Bolloré Ports, d'APM Terminals (APMT, groupe MAERSK) et de l'autorité portuaire publique du Ghana, prévoit de mettre en

service une première partie du nouveau terminal à conteneurs MPS2, avec deux postes à quai, le 1er juillet 2019. « Un troisième poste sera livré un an plus tard, et un quatrième mi-2021 », annonce Olivier de Noray, le directeur général de Bolloré Ports.

Après la construction d'une digue de 3 550 m, les travaux continuent sous l'égide de China Harbour Engineering Company (CHEC) qui prévoit de terminer en avril 2019. Dans le même temps, Eiffage aménage le terminal proprement dit, avec la participation d'entreprises ghanéennes pour les superstructures et les bâtiments

A Abidjan, le terminal à conteneurs numéro deux (TC2) avance avec un décalage d'environ un an et demi sur Tema. « Le schéma d'investissement n'est pas le même, précise Olivier de Noray, car c'est l'État ivoirien, à travers le Port autonome d'Abidjan, qui est le maître d'ouvrage de l'infrastructure de base et qui nous passera le relais à l'issue des travaux en cours ».

CHEC, toujours, doit théoriquement avoir terminé à la fin de l'année prochaine. « Si les caissons sont bien en phase d'alignement, il est peu probable que ce délai sera tenu », glisse un portuaire d'Abidjan. Dès que les infrastructures de base seront livrées, les concessionnaires Bolloré Ports et APMT, comme à Tema auront un an pour aménager le terre-plein et y installer leurs équipements. Le TC2 d'Abidjan doit donc arriver sur le marché fin 2020 au plus tôt. Pour le duo franco-danois, il viendra utilement soulager l'actuel TC1, pratiquement arrivé à saturation avec 780 000 EVP par an, notamment lors de la campagne de cacao et de noix de cajou.

(<http://www.jeuneafrique.com/rubriques/transport-maritime/>)

Algérie: Le transport et la logistique, principales contraintes aux exportations

L'insuffisance dans le transport et la chaîne logistique figure parmi les principales contraintes évoquées mardi à Alger lors d'une rencontre nationale sur la promotion des exportations hors hydrocarbures.

En matière de transport, les participants ont déploré, en présence du ministre du Commerce, Said Djellab, les coûts élevés de l'acheminement des marchandises exportées et la faiblesse du transport ferroviaire pour réduire les coûts, notamment lorsqu'il s'agit d'exporter des produits vers des pays africains et arabes.

Selon eux, les transports aérien et maritime doivent eux aussi se mettre au diapason des besoins des exportateurs nationaux de différentes tailles, précisant que l'exportation est surtout une affaire de coût et de timing.

S'agissant de la logistique, les opérateurs économiques ont relevé le manque important de voies ferrées reliant les zones industrielles et les exploitations agricoles dans les ports et les aéroports. La rareté des bureaux de liaison et de distributeurs connectés aux marchés étrangers et l'absence d'équipements modernes permettant les chargements et les déchargements des marchandises au niveau des ports et des aéroports ont également été soulignées.

(<https://fr.allafrica.com/stories/201812180764.html>)

RESTE DU MONDE

France : Le pavillon français a gagné trois navires en un semestre

La flotte de transport française a gagné trois navires au premier semestre 2018 pour s'établir à 168 unités. Dans le gaz et le pétrole, le ministère en charge des Transports a relevé trois entrées pour trois sorties. Dans le secteur dit "navires de charge", l'effectif s'est montré stable. Du côté des navires à passagers, il constate trois arrivées au sein du registre français mais trois sorties. Selon les dernières statistiques du ministère en charge des Transports, 84,3 % de la flotte de transport français bat pavillon Rif, 13,6 % bat pavillon Métropole-Dom, 0,8 % celui de Polynésie française, 0,3 % bat celui de Nouvelle-Calédonie et 1 % celui de Wallis et Futuna. La flotte pétrolière et gazière représente une jauge brute cumulée de 2,4 M UMS et une capacité d'emport de plus de 4,1 millions de tonnes de port en lourd (MTPL). Concernant la flotte pétrolière, 3,23 MTPL relèvent des obligations de pavillon découlant de l'article L631-1 du code de l'énergie. La plupart des navires du segment sont immatriculés au Rif et seuls cinq transporteurs de produits sont inscrits au premier registre national. Au cours du premier semestre, trois entrées et trois sorties ont été comptabilisées dans le secteur par la Mission de la flotte du ministère. Le "Sandviken", entré en avril et le "Skutevtken", arrivé en juin, sont deux transporteurs neufs de

produits pétroliers d'une jauge brute de 9.385 UMS et d'un port en lourd de 12.800 tonnes. Construits par les chantiers DAE Sun Shipbuilding & Engineering, en Corée du Sud. Ils sont immatriculés au Rif au profit de V Ships France. Pour Euronav, le "Sonia" a été immatriculé au Rif en janvier 2018. Ce VLCC, construit en Corée du Sud en 2012, affiche une jauge brute de 164.641 UMS et un port en lourd de 322.000 tonnes. Il s'agit de l'ex-"MAERSK Sonia", qui naviguait sous pavillon belge.

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

France : le Port de Rouen Senalia réceptionne trois portiques neufs

Construits en Allemagne, trois portiques de chargement neufs et ultra-performants ont été réceptionnés par Senalia sur son terminal de Grand-Couronne qui confirme son rang de premier terminal céréalier du Grand Port maritime de Rouen.

Construit en 1971, le terminal céréalier de Grand-Couronne a traité depuis sa création plus de 70 millions de tonnes de grains. Mais profitant du programme d'approfondissement du chenal de la Seine qui s'achève, le groupe coopératif Senalia, principal chargeur du port, et le Grand Port maritime de Rouen (GPMR) ont voulu le conforter dans son rang de terminal le plus performant du secteur. Le GPMR a d'abord investi 9 millions d'euros dans le renforcement du front d'accostage et des quais, la construction d'une structure permettant l'accueil des nouveaux outillages et l'approfondissement de la souille. Le nouveau poste à quai pourra accueillir des vraquiers jusqu'à 260 mètres de long et 46 mètres de large, avec des tirants d'eau jusqu'à 12 mètres. Ce qui permettra de charger des panamax voire over-panamax jusqu'à 60.000 tonnes et évitera les deuxièmes sites de chargement", commente Manuel Gaborieau, délégué commercial de la filière céréales et agro-industries de Haropa-Port de Rouen.

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

BONNE LECTURE