



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Lundi 25 Mars 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) : Alain C. Atangana, Directeur général de Kribi Polyvalent Multiple Operators (KPMO) dresse un bilan en dents de scie de la première année de fonctionnement au Port autonome de Kribi

Pour Alain Claude Atangana, « dix mois de fonctionnement dans la vie d'un port, c'est évidemment très peu pour tirer des conclusions de nature à infléchir les grandes orientations de son exploitation ». Mais en si peu de temps, les camerounais de la Kribi polyvalent multiple operators (KPMO) pensent avoir fait leur boulot. Dans une interview parue dans le trimestriel de communication et de valorisation du port autonome de Kribi (PAK), le Directeur général de KPMO se dit satisfait du rôle joué par son entreprise au Terminal Polyvalent. « Il existe de nombreux points de satisfaction : Le nombre de navires manutentionnés sur le Port au-delà de 175 navires tandis que l'on prédisait dans le meilleur des cas 100 navires pour ce premier exercice, des conditions de sécurité respectées conformément aux exigences du code ISPS, une prise en main immédiate des postes de travail par les employés et dockers », note-t-il. Il ajoute « des cadences culminant à 2600 mètres-cube/jour notamment sur le Terminal Polyvalent avec des moyens techniques limités, fait qui illustre encore s'il en était besoin de la dextérité des ressources humaines. C'est également une relation très cordiale entre l'Autorité portuaire et les parties prenantes ». Malgré ces débuts « satisfaisants », Alain Claude Atangana note de nombreuses pesanteurs dans les activités quotidiennes de KPMO. Les plus importantes selon lui résident au plan opérationnel. Il cite par exemple le manque de « coordination de l'exploitation entre les parties prenantes sur les deux terminaux ». Manque de coordination qui « en raison des contraintes intrinsèques de la première phase telles que la limite du quai doivent impérativement travailler davantage de concert dans l'intérêt de chaque partie », indique Alain Claude Atangana. Pour le DG de KPMO, il faut également « une meilleure communication entre l'Autorité portuaire, le PAK et les parties prenantes. Avec la multiplication des rencontres multipartites hebdomadaires, une meilleure coordination de l'action commerciale afin d'accroître la diversification du trafic sur le Port de Kribi ».

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Kribi (PAK): le Port en eau profonde de Kribi met le cap sur l'attractivité, avec une réduction de 20 à 30% des coûts des prestations

L'annonce a été faite par le directeur général du PAK M. Patrice Melom le 7 mars 2019 à Douala, la capitale économique camerounaise au cours d'une rencontre d'information d'imprégnation et d'intéressement des membres du Groupement inter-patronal du Cameroun (GICAM) à l'offre logistique et industrielle du port autonome de Kribi (PAK). A en croire la même source, les prestations concernées par cette réduction des coûts sont les

services de remorquage et laminage, de scanning et de manutention qui sont tous réduits de 20%, contre 30% pour les droits de port des navires en opération sur le terminal à conteneurs. Doté d'un terminal à conteneurs comptant 315 mètres de quais concédé au consortium franco-chinois Bolloré-CHEC-CMA CGM puis d'un terminal polyvalent long de 265 mètres opéré en régie par le consortium camerounais KPMO, le port autonome de Kribi revendique officiellement un volume de trafic de 6,4 millions de tonnes pour 264 escales de navires entre sa mise en service le 2 mars 2018 et le 31 décembre dernier. Avec son tirant d'eau de 16 mètres, cette infrastructure portuaire est présentée par les experts comme étant l'une des plus stratégiques sur toute la côte ouest-africaine. La 2^{ème} phase de construction de cette plateforme portuaire prévoit la mise en place d'un second terminal à conteneurs doté de 750 mètres de quais et deux autres terminaux minéralier et hydrocarbures.
(<https://www.investiraucameroun.com>)

Port autonome de Douala (PAD) : un espace de 10 hectares attribué au Tchad par le port autonome de Douala

Les autorités camerounaises viennent de mettre à la disposition des importateurs tchadiens dans l'enceinte du Port de Douala un espace de 10 hectares. Cette parcelle va servir de base logistique pour les opérations de transit et de sécurisation des marchandises en direction de ce pays voisin. Pour Edwin FONGOD NUVAGA, Directeur Général des Douanes camerounaises, c'est le début de solutions aux problèmes posés par les douanes tchadiennes. *«Cela va permettre non seulement de décongestionner le Port de Douala, de fluidifier les opérations mais également de sécuriser les marchandises en transit»*. Avant de poursuivre, Le Directeur Général des Douanes camerounaises s'exprimait ainsi à l'occasion de la concertation entre les deux administrations sur l'amélioration du transit entre le Cameroun et le Tchad. *«Le Tchad ne quittera pas le Cameroun»*, a annoncé le Colonel Ousmane ADAM DICKI, Directeur Général des Douanes et des Droits indiscrets du Tchad. Cette concertation s'inscrit dans le cadre du suivi du protocole d'accord d'assistance administrative mutuelle en matière douanière signé le 24 août 2016 par les deux parties. Beaucoup d'avancées sont à mettre à l'actif de ce protocole d'accord notamment, l'opérationnalisation du bureau avancé des douanes tchadiennes à Douala, le développement du titre de transit unique, la libre circulation des produits crus entre ces deux pays, la mise à disposition d'un numéro vert des douanes camerounaises pour la dénonciation des obstacles à la fluidité des marchandises à destination du Tchad, etc.
(<https://www.cameroontradehub.cm>)

Port autonome de Kribi : après la pilotine acquise à 380 millions en décembre, le PAK passe la commande d'une seconde

Le Port autonome de Kribi (PAK) devrait acquérir une seconde pilotine au cours de cette année pour une meilleure organisation de la maintenance préventive. C'est en tout cas ce qu'annonce la place portuaire dans l'édition bilan de son Trimestriel d'information, de communication et de valorisation. Cette deuxième pilotine, actuellement en cours de fabrication va aussi permettre d'assurer la disponibilité d'un service de transport continu de pilotes à tout moment. Et cela a la satisfaction des armateurs de navires. *« Celle qui est en cours d'acquisition est neuve et sera plus longue, plus puissante et rapide »*, explique notamment Bertrand Ndi, pilote maritime au PAK. Le bateau-pilote ou pilotine est un bateau rapide qui est utilisé pour transporter le pilote à bord des navires qui arrivent ou quittent le port. Il joue un rôle essentiel dans le mouvement des navires car pour entrer et sortir d'un port, un navire a l'obligation de faire appel à l'assistance d'un pilote, expert de la zone. Dans son document le Port autonome de Kribi ne donne pas le coût de la pilotine en cours de fabrication. On sait cependant que l'actuelle pilotine, mise en service le 15 décembre 2018 sur le site de Mboro, a coûté 380 millions de FCFA. Le bateau-pilote baptisé *« TOGETHERNESS »*, venait remplacer celui du Port autonome de Douala (PAD), appelé *« EMERGENCE »*. Selon le PAK, cette dernière était l'unique équipement sur lequel le PAK s'appuyait dans la conduite de ses opérations de guidage des navires à l'entrée du port.
(<https://bougna.net>)

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : La construction du port de Mayumba prend forme

Le partenariat public-privé qui lie l'Etat gabonais à travers l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) à la société forestière Sustainable Forestry Management Africa (SFMA), va permettre dans les mois à venir de lancer les premières opérations de mise en œuvre de la construction du port de Mayumba province de la Nyanga au Sud du Gabon. En fait, une convention de concession portuaire a été signée entre les deux partenaires le 19 mars 2019 à Libreville. Celle-ci permettra à l'entité publique Grande Mayumba Development Company (GDMC) constituée à cet effet, de mener à bien ce projet qui permettra le développement d'un espace forestier et rural de 631 000 hectares et une zone marine de 260 900 hectares au niveau du port. *« La construction de cette infrastructure va permettre un développement économique de toute la région avec des bénéfices associés en termes d'emplois et d'opportunités économiques pour toutes les parties. C'est pourquoi cette convention est essentielle dans le développement général de la région »,* confie Alan Bernstein, président du Conseil d'administration de SFMA. D'après le communiqué qui a sanctionné la signature de la convention repris par les médias locaux, l'exploitation forestière, la transformation du bois, l'agro-industrie, la pêche, l'écotourisme et le développement des infrastructures sont les six composantes de ce projet. Aussi les activités seront-elles menées *« suivant des stratégies de développement intégrées, inclusives et vérifiables afin d'atteindre une durabilité sociale, environnementale et économique dans la zone du projet par la sécurisation des droits environnementaux et des valeurs des ressources naturelles attribuables aux divers espaces ruraux »*. *« Les ressources naturelles du Gabon sont de classe mondiale et Grande Mayumba mettra l'homme et la nature au cœur du développement. Nous avons maintenant une base solide et une feuille de route claire pour développer le projet »,* explique le PCA de SFMA à la presse locale. Du côté de l'Office des ports et rades du Gabon partenaire du projet, l'on entrevoit déjà les retombées. *« Le développement du quai de lagunaire de Mangali permettra au Sud du Gabon de bénéficier d'un développement économique accéléré en fournissant une solution logistique et un accès de meilleure qualité, plus économique et plus fiable »,* souligne Landry Régis Laccruche Lelabou, directeur général de l'OPRAG.

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

RESTE DE L'AFRIQUE

Côte d'Ivoire : réhabilitation du canal de Vridi, hausse du trafic maritime attendue

Le Premier ministre ivoirien a inauguré jeudi à Abidjan la nouvelle passe d'entrée du canal de Vridi où transite 90% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire, réhabilitée par les Chinois soixante-huit ans après sa construction par les Français. Cette nouvelle infrastructure vise à relancer le trafic de transbordement en baisse en accueillant de grands navires. « Le redimensionnement du canal de Vridi (qui mène de la mer au port d'Abidjan) constitue pour le gouvernement un précieux instrument de développement à forte valeur ajoutée », a affirmé le Premier ministre Amadou Gon Coulibaly. Inauguré le 5 février 1951 par l'ex-président français François Mitterrand alors ministre en charge des territoires d'Outre-mer, les récents travaux de modernisation du canal ont été assurés par la société chinoise China Harbour Engineering Company (CHEC) pour un coût de 255 millions de dollars. « La mise en service du canal de Vridi élargi et approfondi permettra de consolider la position de hub portuaire sur la côte africaine et renforcer le rôle de locomotive de la Côte d'Ivoire dans le développement économique de la sous-région », a expliqué Weibin Tang l'ambassadeur de Chine à Abidjan. Débuté en 2015, les travaux ont permis d'élargir le canal de 200 à 350 mètres et de l'approfondir de 14 à 22 mètres, permettant ainsi le passage des navires sans limitation de longueur contre 250 mètres maximum jusqu'alors. « Ainsi des navires transportant 10 000 conteneurs pourront fréquenter notre port contre 3 500 conteneurs anciennement », a expliqué Hien Sié Directeur général du port d'Abidjan promettant d'en faire un « hub port sur la façade atlantique de l'Afrique ». Il a également annoncé une augmentation de 7,2% du trafic marchandises en 2018 pour atteindre plus de 24 millions de tonnes. Le trafic vers les

pays de l'hinterland dépourvus de façade maritime (Burkina Faso, Mali, Niger) et dont les marchandises transitent par le port autonome d'Abidjan (PAA) a connu de son côté une « baisse importante, liée aux économies de ces pays » en 2018, alors que le trafic avait progressé de 3% en 2017. Un deuxième terminal capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs pour un coût global de 1 000 milliards de francs CFA (1,52 milliard d'euros) est en construction. La Banque mondiale avait appelé les autorités ivoiriennes à investir pour « abaisser les coûts de transport », soulignant le besoin d'améliorer la performance des ports ivoiriens. Comparé au Ghana, le coût d'un conteneur transitant par le port d'Abidjan est 59% plus élevé à l'export et 44% plus élevé à l'import, pointait du doigt la Banque mondiale, qui estimait que le port souffrait d'un « manque de concurrence dans l'exploitation de ses terminaux ».

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

RESTE DU MONDE

Amérique/Asie : Washington sanctionne deux armateurs chinois

La Chine a dénoncé les sanctions prises par les États-Unis contre deux de ses transporteurs maritimes accusés d'avoir commercé avec la Corée du Nord en dépit des sanctions internationales. « La Chine a déjà protesté officiellement auprès des États-Unis et l'a appelé à rectifier immédiatement ses erreurs afin d'éviter une dégradation de la coopération bilatérale en la matière », a déclaré le porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères, Geng Shuang. La veille, Washington a annoncé des sanctions contre deux armateurs chinois, Dalian Haibo et Liaoning Danxing dont des dizaines de navires sont suspectés d'avoir organisé du transfert, du transbordement avec des pétroliers nord-coréens ou d'avoir exporté du charbon nord-coréen. En réponse, le porte-parole chinois a assuré que son pays, principal allié de Pyongyang, respectait les sanctions internationales prises pour forcer la Corée du Nord à renoncer à son programme nucléaire.

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

Port de France : les pilotes associés à la sûreté portuaire

Par un décret pris le 8 mars 2019 par le Premier ministre et entré en vigueur dès sa parution au "Journal officiel" le lendemain, plusieurs parties du code des transports sont modifiées. Cette actualisation de la réglementation touche en premier lieu l'administration des ports maritimes et fluviaux. Ainsi, les grands ports maritimes et le port autonome de Paris seront désormais soumis aux mêmes règles concernant l'intérim des organes de gouvernance, la nomination des commissaires du gouvernement ou encore les fins de mandats des membres des conseils de surveillance. Le Port autonome de Strasbourg quant à lui se distingue de son homologue parisien par la plus grande place accordée à la municipalité dans son conseil d'administration au sein duquel le port allemand voisin de Kehl est aussi représenté. Le décret du 8 mars fait évoluer les règles qui s'appliquent au port de Strasbourg en les alignant sur celles en vigueur dans les grands ports maritimes, notamment en ce qui concerne la déontologie applicable aux membres du conseil d'administration, ou encore la publication des actes. Les ports décentralisés sont aussi concernés par le décret qui permet la participation des collectivités territoriales au groupement d'intérêt économique relatif au dragage et précise la procédure de création d'un port par une collectivité territoriale. En ce qui concerne le transport fluvial, les sanctions en cas d'absence de déclaration de chargement, ou en cas de déclaration inexacts sont renforcées. Alors que précédemment, une majoration de 50 % pouvait être appliquée au montant du péage, celle-ci atteindra désormais 100 % ce qui revient à doubler le prix du péage en cas de défaut de déclaration de chargement. Un autre article du décret prévoit de renforcer l'obligation d'équiper les petits bateaux en VHF puisque désormais, les règlements particuliers de police peuvent imposer l'équipement d'une installation de radiotéléphonie pour les menues embarcations motorisées.

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

BONNE LECTURE