



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Jeudi 27 juin 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) : le Directeur général Patrice Melom explique les raisons du choix de l'offre du groupement ICTSI sur le terminal polyvalent

Mettre un terme à la polémique autour du choix du groupement Philippin International Container Terminal Services (ICTSI). Tel serait, selon bougna.net, le but de la récente sortie du Directeur général du PAK dans les colonnes du quotidien gouvernemental Cameroon Tribune. « ICTSI a réalisé une étude de marché de très grande qualité lui ayant permis de bien cerner les potentialités et opportunités de port de Kribi, et par conséquent de garantir un niveau de trafic minimum. Il a également développé dans son offre technique un programme d'investissement important qui devrait booster la compétitivité de l'infrastructure. Il faut savoir qu'à cette étape de la mise en œuvre de la plateforme portuaire de Kribi, le plus important est de sélectionner un partenaire dont la vision s'aligne parfaitement avec les perspectives de développement du port de Kribi » soutien Patrice Melom.

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Kribi (PAK) : International Container Terminal Services, adjudicataire provisoire pour l'exploitation du terminal polyvalent

Le Philippin International Container Terminal Services Inc. est la société qui vient d'être déclarée adjudicataire provisoire pour la concession des activités de développement, d'exploitation et de maintenance du terminal polyvalent du port de Kribi. L'entreprise sort vainqueur d'un appel d'offres international restreint auquel ont pris part quatre autres groupements short-listés : Coega Development Corporation/Transnet, Marsa Maroc/AIIF3, Medlog/Wide Resources Limited, et Port d'Anvers/Sinotrans/Comexas Afrique. Sauf changement, le logisticien philippin va remplacer le consortium d'entreprises camerounaises Kribi Polyvalent Multiple Operators (KPMO). Il avait signé le 9 juillet 2018, un contrat de sous-traitance de deux avec le PAK, portant sur l'exploitation en régie de certaines activités du terminal polyvalent du port de Kribi. KPMO.

(<https://www.investiraucameroun.com>)

Port autonome de Douala (PAD) : prolongement de l'offre de remplacement du groupe Bolloré opérant sous la dénomination de Douala International Terminal (DIT)

La date limite initialement fixée au 18 juin 2019 à 12h00 a été prolongée au 02 juillet 2019 à la demande des candidats présélectionnés. Ils sont cinq : les terminaux français CMA, les Emirats de Dubaï, le Port World de Hutchison Port Investments Limited, les îles Caïman, le Terminal de la porte de la mer Rouge saoudienne et la société Terminal Investment Ltd basée à Genève. Depuis 2005, Bolloré a annoncé avoir largement investi dans le terminal afin de moderniser ses infrastructures. Il indique également qu'il a augmenté les zones de stockage de conteneurs pour acquérir de nouveaux équipements et optimiser le système d'exploitation du terminal. Plus de 300 personnes ont été recrutées à DIT qui aurait suivi son programme de

formation des employés. Le nombre de conteneurs traités à Douala aurait augmenté de plus de 60% entre 2005 et 2016. Cette augmentation, selon le groupe Bolloré, résulte de sa performance au fil des ans. Cependant, la société est actuellement confrontée à des défis dans d'autres secteurs de ses opérations au Cameroun.
(<https://afrique.https://actu cameroun.com>)

Port autonome de Douala (PAD) : On se prépare à réceptionner deux dragues qui devraient permettre d'économiser 5 milliards de FCFA par an

A quatre mois de l'acquisition définitive de deux nouvelles dragues, le Port autonome de Douala (PAD) informe que la fabrication de ces engins est achevée. Mieux, « les tests effectués cette semaine (du 17 au 23 juin 2019) ont été concluants ». Si tout se passe bien, indique le PAD, l'entreprise portuaire sera bientôt en possession d'une drague aspiratrice de 3000 m³ et une seconde drague aspiratrice stationnaire. À ces acquisitions nouvelles, la drague polyvalente « Chantal Biya » est en cours de réhabilitation dans les ateliers du Chantier naval et industriel du Cameroun. « C'est dire que dans les jours à venir, ce problème (dragage) va trouver une solution définitive. Il s'agit donc ici pour le Port autonome de Douala de maîtriser son exploitation et de dégager des bénéfices conséquents », explique l'autorité portuaire. C'est depuis février 2018, que le PAD a engagé des discussions avec le leader mondial américain Dredging Supply Company pour la livraison de deux nouvelles dragues. Grâce à ce matériel, le PAD compte réaliser en une année une économie de plus de 5 milliards de FCFA hors amortissements.
(<https://www.investiraucameroun.com>)

AFRIQUE CENTRALE

Gabon : malgré une activité en hausse, les bénéfices de l'Office des ports et rades baissent en 2018

Les bénéfices de l'Office des ports et rades du Gabon (OPRAG) affichent un net recul au terme de l'exercice 2018. Une contreperformance qui se justifie par un ajustement de plusieurs opérations de l'Office selon Pierre Reténo Ndiaye, président du conseil d'administration. « Les bénéfices réalisés aujourd'hui sont de l'ordre de 371 millions de FCFA qui sont en net recul. Mais, c'est normal parce que nous avons procédé à un certain nombre d'opérations comptables qui ont consisté à nettoyer nos comptes et à nous adapter au nouveau système OHADA », explique-t-il à la presse locale. Malgré la baisse des bénéfices, les opérations portuaires sont en hausse. Le président du conseil d'administration assure par exemple que l'OPRAG a gagné en productivité et en valeur. « L'entreprise est sortie d'une situation difficile en 2017 liée à la conjoncture internationale. On a eu les marchandises à l'import qui sont en hausse ; l'exportation de nos produits nationaux est également en hausse. Ce qui traduit effectivement une augmentation du chiffre d'affaires réalisé par notre société », souligne-t-il. En 2017, le chiffre d'affaires des comptes de gestion pour l'exercice 2017 affichait un repli de 11,6 % à 11,4 milliards de FCFA contre 12,9 milliards de FCFA un an plus tôt.
(<http://www.lenouveaugabon.com/transports>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Bénin : le Port autonome de Cotonou a traité plus d'un million de tonnes de marchandises en mai 2019

Au cours du mois de mai 2019, le Port autonome de Cotonou (PAC) a enregistré un volume de 1 077 824 tonnes de marchandises, indique les relevées statistiques du PAC, lu par Xinhua. Les marchandises sont composées du riz en vrac, qui représente l'essentiel des produits dits « divers », en plus des engrais, du coton en grain, de poissons congelés en vrac, du fer, et de lubrifiants. Du 1er au 31 mai, le principal port du Bénin a enregistré 98 escales commerciales, portant le nombre d'escales pour la période allant de janvier à mai 2019 à 467, soit une croissance de 7% en glissement annuel. Cette performance à la hausse est uniquement imputable aux navires conventionnels, explique les relevées statistiques. « La hausse des escales des vraquiers est remarquable : 60 escales sur la période cumulée janvier-mai 2018 contre 113 escales pendant la même période en 2019 ». De façon générale, le Port

autonome de Cotonou a clôturé les cinq premiers mois de l'année 2019 avec des marchandises de 4 655 854 tonnes. A noter que les fluctuations des activités du port de Cotonou ont un impact important sur l'économie béninoise. Selon les données du ministère de l'Economie, les activités du port participent à 90% des échanges commerciaux et jusqu'à 60% du PIB. Il contribue également de manière importante à la mobilisation des recettes douanières (entre 80% et 85%) et aux recettes fiscales (entre 45% et 50%).
(<https://www.agenceecofin.com/>)

RESTE DU MONDE

Belgique : à Anvers l'évolution du breakbulk attaquée de toutes parts

Face à la concurrence de ses voisins et à la pression que lui réserve la montée en puissance de la conteneurisation, le port d'Anvers ne se trouve plus autant en position de force dans le conventionnel. A Anvers, deux disciplines sont touchées, à savoir la manutention en RoRo, qui concerne la majeure partie de ce trafic et celles en transroulage que les statistiques portuaires anversoises ont tendance à intégrer sous une rubrique globale dite « marchandises diverses ». En 2018, Anvers a achevé l'année sur un trafic conventionnel en repli de 1,1 %. Une activité, baptisée par les portuaires anversoises « marchandises diverses non conteneurisées-breakbulk », qui s'est élevée à 10,15 millions de tonnes dont 4,6 Mt à l'export. Un volume en stagnation que se sont partagé pas moins de 17 terminaux. A Anvers, on estime trouver de bons atouts dans les infrastructures portuaires, l'équipement des terminaux, la qualification de la main-d'œuvre, le niveau des droits de port et la coopération entre l'autorité portuaire et les terminaux. La conteneurisation s'attaque depuis des années au conventionnel. Ceci pour des raisons de stratégie armatoriale visant à optimiser les taux de remplissage des porte-conteneurs géants. A Anvers, le fruit n'échappe pas non plus à la règle. Le manutentionnaire Belgian New Fruit Wharf a achevé l'année sur un trafic de 1,2 Mt. Mais le conteneur reefer a représenté 85 % de ce volume global. Quant au conventionnel, il n'a pesé que 15 %. Une évolution similaire a été constatée sur le terminal de l'entreprise à Zeebruges.

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

BONNE LECTURE