



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • Mardi, 13 Août 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 de Kribi (PAK) : Le CAMERCAP met en exergue les atouts du port de Kribi par rapport à ses rivaux de la côte Ouest-africaine

Le Centre d'analyses et de recherche sur les politiques économiques et sociales (CAMERCAP), Think Tank apparenté au gouvernement camerounais, vient de publier une étude sur l'optimisation des projets structurants de première génération du pays. Parmi ceux ciblés par l'étude, figure le port de Kribi (PAK), exploité dans le Sud-Cameroun depuis 2018. Le CAMERCAP indique que « *Les ports du Cameroun, en particulier celui de Kribi n'échappera pas à la forte concurrence* » des ports de la Côte ouest-africaine (COA) : Dakar, Lomé, Cotonou, Abidjan, Lagos Apapa, etc. « *Il est question de savoir qui, sur la Côte ouest-africaine, sera le port d'éclatement, c'est-à-dire le port dans lequel des conteneurs acheminés par des navires principaux repartent vers d'autres ports après avoir été chargés sur des navires collecteurs* », explique le Think Tank. Il ajoute que compte tenu de la proximité entre les différentes places portuaires de la COA, le port qui s'érigera en hub régional obligera les autres à jouer les rôles secondaires à tel point que certains supporteront des coûts comparables à ceux supportés par les pays enclavés. Le CAMERCAP estime de ce point de vue que le port de Kribi garde un avantage comparatif certain sur les autres concurrents de la façade atlantique de l'Afrique. Grâce à son tirant d'eau de 16,1 m (au-delà de la norme des 14,5 m), le port de Kribi offre la possibilité aux plus grands navires d'accoster comparativement à plusieurs ports de la sous-région.

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

Port autonome de Kribi (PAK) : MAERSK le plus grand armateur du monde va utiliser le PAK comme point de transbordement

Concrètement, le géant mondial devrait passer par le PAK pour relier l'Asie, le Gabon, le Ghana, le Nigéria et le Congo. La première escale d'un bateau de l'armateur danois sur la place portuaire de Mboro s'est faite vendredi 02 août 2019 dernier. L'armateur devrait dans les dix jours suivants effectuer pas moins de 07 escales entre ces cinq destinations. MAERSK LINE, dont l'un des bateaux a accosté au port de Mboro est la branche principale de la compagnie. Au 1^{er} juin 2018, sa flotte utilisait 700 navires dont 300 appartiennent à la compagnie. 11 font partie de la classe Triple E de seconde génération inaugurée avec le navire Madrid MAESRK ayant une capacité nominale de 20 568 EVP (équivalent vingt pieds).

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Kribi : le PAK et ICTSI rentrent dans la dernière ligne droite des discussions autour de la concession du terminal polyvalent

C'est parti. La dernière ligne droite des discussions entre le Port Autonome de Kribi (PAK) et International Container Terminal Service INC (ICTSI) autour de la concession sur le Terminal Polyvalent a débuté. Depuis la publication des résultats de l'appel d'offres international restreint, les échanges entre les deux parties ont été jusqu'ici à distance. Les discussions qui ont démarré récemment vont permettre « d'examiner nos préoccupations. A un moment donné, on fait une sorte de retraite pendant trois jours, ou nous ne faisons que ça. Article par article, discussion du matin au soir », a notamment expliqué M Patrice Melom DG PAK.

(<https://bougna.net>)

Port autonome de Douala (PAD) : la construction d'un 2^{ème} terminal à conteneurs se prépare

Le Port autonome de Douala (PAD) peaufine actuellement un projet de construction d'un 2^e terminal à conteneurs. L'information est révélée dans une édition spéciale du magazine interne de l'entreprise, consacrée aux «projets structurants» en cours au PAD. Selon cette source documentaire, le 2^{ème} terminal à conteneurs en gestation devrait être construit sous le modèle BOT (Built Operate Transfer), «soit sur la rive gauche, dans le prolongement du terminal à conteneurs actuel ; soit sur la rive droite». La finalisation de «l'étude comparée de faisabilité» ainsi que la «signature de la convention de concession» sont prévues pour la fin du mois de décembre 2019. Ce projet est révélé au moment où le PAD conduit le processus de sélection d'un nouveau concessionnaire du premier terminal à conteneurs du port de Douala, opéré depuis 2005 par Douala International Terminal (DIT), entreprise contrôlée par le consortium Bolloré-APM Terminals.

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

Port autonome de Douala (PAD) : en un an, le plateforme a enregistré un chiffre d'affaires en hausse de 22 Milliards de F.CFA

En un an, le chiffre d'affaires du Port autonome de Douala (PAD) a presque doublé. Il est passé d'un peu plus de 30,018 Milliards de F.CFA en fin 2017 pour atteindre les 60 Milliards de F.CFA au cours de l'exercice 2018. Ce qui représente une hausse de 22 Milliards de F.CFA enregistrée par l'entreprise dirigée par Cyrus Ngo'o au cours de l'exercice budgétaire qui vient de s'achever. La 81^e session ordinaire du conseil d'administration tenue à Douala a également permis d'observer un résultat bénéficiaire avant impôt de 3,965 Milliards et un résultats net bénéficiaire d'environ 2,043 Milliards de F.CFA. L'instance présidée par Shey Jones Yembe a validé le total bilan à l'actif et au passif du PAD à un peu plus de 238,163 Milliards de F.CFA avant d'adopter le rapport de gestion pour l'exercice 2019.

(<https://bougna.net>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Afrique de l'Ouest : Port de Cotonou, poumon économique en pleine mutation

Le port de Cotonou doit rivaliser avec ses voisins, dans un secteur très concurrentiel en forte croissance dû à la progression globale des échanges en Afrique de l'Ouest. Le Togo a fortement investi dans ses installations portuaires (+ 18,3 % de chiffres d'affaires en 2018), et les géants ivoiriens et ghanéens gardent une place prépondérante dans le commerce maritime de la région. Abidjan en Côte d'Ivoire et Tema au Ghana peuvent accueillir des navires plus gros car les bassins sont plus profonds et plus étendus (le plan d'eau à Abidjan est de 1.000 ha contre 80 à Cotonou), le coût de passage est moins élevé et les délais plus rapides. Toutefois, le port de Cotonou a multiplié les efforts pour se débarrasser de sa mauvaise image et de ses délais d'attente interminables. Le Bénin veut tirer profit de sa position géographique et reste un point de transit notamment vers le géant nigérian, un marché de 190 millions d'habitants totalement congestionné à quelques dizaines de kilomètres à peine de Cotonou et vers les pays de l'hinterland. Quelque 49 % du trafic d'importation est d'ailleurs destiné aux pays privés de littoral et notamment vers le Niger qui reste fidèle à son voisin et partenaire béninois (3,9 Mt importées en 2018 via le Bénin). « Cotonou est notre port naturel », explique Chaibou Attahy représentant d'une association de transporteurs du Niger.

« Mais s'il a gagné en célérité, enlever un conteneur reste beaucoup plus cher donc ça pose la question de la compétitivité », met-il en garde.

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

Maroc : Tanger Med prétend offrir la première capacité de Méditerranée pour les conteneurs

Après l'inauguration à la fin de juin 2019 de l'extension du port marocain Tanger Med, le royaume entend dépasser ses grands rivaux d'Europe du Sud. Rachid Houari, directeur central du complexe portuaire, revient sur les ambitions de la plateforme. Inaugurée le 28 juin, Tanger Med 2 doit faire passer la capacité du port marocain de 3 à 9 millions de conteneurs EVP (équivalents vingt pieds). Avant même cette extension majeure, qui a nécessité 1,3 milliard d'euros d'investissements. Le complexe portuaire, imaginé en 2002 et entré en exploitation en 2007, était déjà devenu le premier port africain pour le transport de conteneurs dépassant ceux de Port-Saïd en Égypte et de Durban en Afrique du Sud. L'année dernière, Tanger Med a traité 52 millions de tonnes de marchandises dont 70 % en transbordement (conteneurs déchargés d'un navire puis rechargés à bord d'un autre) et le reste en import-export. Avec la nouvelle extension, dotée de deux nouveaux terminaux à conteneurs, l'ambition est de figurer parmi les vingt premiers ports mondiaux. Pour compléter la panoplie et atteindre cet objectif, l'Agence spéciale de Tanger Med (TMSA) prévoit encore de consacrer 28 millions d'euros pour l'extension des terminaux passagers et rouliers.

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

RESTE DU MONDE

Belgique : Les vracs liquides ont freiné la croissance du semestre à Anvers

Pour Anvers, le premier semestre s'est achevé sur une légère hausse par rapport aux six premiers mois de 2018. Le conteneur et les vracs solides ont affiché une bonne tenue, mais les vracs liquides ont freiné la croissance globale. Le port d'Anvers a enregistré au premier semestre de l'année une hausse globale de 0,7 %. Cette évolution, qui lui a permis d'atteindre 119,6 millions de tonnes contre 118,8 Mt l'an dernier, est due une nouvelle fois à une progression du conteneur. La filière est passée en un an de 5,57 millions d'EVP à 5,84 M EVP, soit une hausse de 4,9 %. L'autorité portuaire flamande mentionne deux mois record, avril et mai qui ont tous deux dépassé un million d'EVP, permis au port belge de réaliser un record au cours du second trimestre de l'année en atteignant une croissance de 4,9 %. Elle attribue notamment cette progression à de nombreuses régions du monde (à l'exception de l'Amérique du Sud) et au plus gros volume de conteneurs en transbordement sur les terminaux anversois.

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

Transport Maritime mondial : Le marché Asie-Méditerranée redémarre

Sur l'Est-Ouest, le marché Extrême-Orient-Méditerranée occidentale (y compris l'Afrique du Nord) a progressé de 5,9 % au cours des cinq premiers mois de l'année par rapport à la même période de 2018, selon les chiffres révélés entre autres par Container Trade Statistics (CTS) ou Drewry Shipping. De son côté, le marché Asie-Méditerranée orientale s'est bien redressé. Il a marqué « une tendance positive après avoir traversé une période de contraction », selon le consultant londonien Drewry Shipping. Est et Ouest du bassin méditerranéen confondus, le marché Asie a progressé de 3,1 % sur la période alors qu'il n'avait évolué que de 0,6 % en 2018 par rapport aux cinq premiers mois de 2017. Pour les experts de Drewry sur ce trade, « le trafic conteneurisé doit son accélération à la Chine ». Un pays qui a réorienté ses exportations vers d'autres destinations pour compenser la perte de ses volumes à destination des États-Unis. Pour le reste des pays méditerranéens, il attribue une grande partie de la croissance à une augmentation des importations espagnoles. Une hausse qui selon lui, serait due à « une augmentation substantielle du salaire minimum en début d'année ». Selon Drewry, bien que les données de CTS soient plutôt « encourageantes », il émet des réserves pour le reste de l'année. Il redoute que cette amélioration constatée au cours des cinq premiers mois ne connaisse pas une accélération.

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

BONNE LECTURE