

DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE PORTUAIRE

KPMO dévoile les leviers du développement du PAK

Le Ministre des Transports, Jean Ernest Masséna Ngallé Bibehé a reçu en audience le Président du Conseil d'administration du KPMO, Gabriel Manimben qui était, à cet effet, accompagné du Directeur Général de ladite structure. Bénéficiaire de l'accompagnement du Ministère des Transports pour se lancer dans un ambitieux programme d'investissements avec son partenaire Avima Iron Ore Limited, constituaient le menu des échanges.

Dans un partenariat ambitieux avec des financiers qui n'attendent que la garantie des pouvoirs publics pour l'accompagner dans cet important projet, KPMO voudrait se positionner dans la spirale des structures crédibles dans le développement des espaces portuaires camerounaise. Il faut noter ici que la gestion du terminal polyvalent de Kribi, finalement concédée à la société philippine ICTSI malgré les résultats probants de KPMO, qui a géré avec tact et doigté ledit terminal pendant deux ans, est un indicateur de compétence qu'il faut prendre avec beaucoup de sérieux. Dans cette démarche, KPMO a pris acte de la décision de l'Autorité Portuaire, PAK, de désigner la société philippine ICTSI -International Containers Terminal Services- comme adjudicataire pour l'exploitation et le développement du terminal polyvalent de Kribi.

Vigilance

Selon KPMO, « *La Décision de l'Autorité Portuaire de Kribi de confier l'exploitation du terminal polyvalent de Kribi à ICTSI nous semble d'autant plus injustifiée que l'avis du Comité Consultatif d'Orientations du Port autonome de Kribi - CCO'PAK - n'a pas été sollicité* ». Dans cette optique, KPMO maintient sa volonté participative afin que les deux terminaux opérationnels du port de Kribi ne tombent pas sous le contrôle exclusif des sociétés à capitaux étrangers. Cette dynamique participative contribuerait à favoriser le transfert de technologie indispensable pour une appropriation finale des places portuaires nationales par des camerounais. Malgré cette mise à l'écart, cette structure camerounaise aux compétences reconnues, qui a pourtant bénéficié d'un contrat d'exploitation en régie du terminal polyvalent de Kribi croit encore qu'une décision de souveraineté peut remettre les compteurs en marche. En effet, selon les dispositions contractuelles arrêtées d'accord parties entre le PAK et ICTSI, 25% des parts de la société de ges-



tion créée à cet effet dénommée « *KRIBI MULTIPURPOSE TERMINAL* » seront réservées aux camerounais et KPMO souhaiterait faire partie du ticket gagnant de ces actions qui seront portées par le PAK pendant 18 mois en attendant de les redistribuer aux entreprises camerounaises qui seront retenues. Dans cette lancée, KPMO milite pour une augmentation de ce pourcentage afin qu'il soit ramené à une proportion qui permette aux camerounais de détenir la minorité de blocage et de pouvoir intervenir dans la gestion de la société d'exploitation du terminal polyvalent de Kribi.

Les perspectives d'investissements

Avima Iron Ore Limited (« *AVIMA* » ou la « *Société* »), est la société partenaire qui voudrait apporter une plus-value dans la compétitivité portuaire avec comme partenaire KPMO. Cette structure « *Avima* » propose, selon le représentant du KPMO, d'utiliser ses ressources mondiales pour lancer le développement des infrastructures du Cameroun. L'objectif étant que Kribi devienne l'un des principaux fournisseurs mondiaux de minerai de fer en raison de la haute qualité du minerai de fer expédié. Pour transporter ces minerais du Congo vers le Cameroun, Avima propose une solution Route - Rail - Port pour le Cameroun. Dans cette perspective, un nouveau terminal ferroviaire et de minerai de fer de-

vrait voir le jour à Kribi. Avec Avima & Mbalam et d'autres gisements de minerai de fer pourraient expédier plus de 100 millions de tonnes par an. Bien d'autres leviers seront implémentés pour rendre plus crédible l'espace portuaire de Kribi. Cette structure camerounaise ne manque pas d'ambition quand il faut lever les artifices de développement et de financement des infrastructures portuaires. Il est envisagé à cet effet un Investissements sur fonds propres (PPP/BOT), sans endettement de l'Etat, évalués à 2807 millions de dollars pour la construction d'un terminal minéralier avec 2 postes à quai de 350 m chacun pou-

vant évacuer jusqu'à 100 millions de tonnes de marchandises par an ; la construction d'un chemin de fer depuis AVIMA CONGO avec embranchement à Nabeba et Mbalam qui rendra plus attractif le port de Kribi et permettre l'évacuation de nos gisements; l'acquisition de 2 bandes transporteuses 700 millions Fcfa, l'achat de 6 pelles chargeuses 966 à 1.5 milliards Fcfa ; l'acquisition de 10 camions bennes de plus de 60 tonnes pour 1 milliard Fcfa ; la Construction de magasins et entrepôts pour le « *General Cargo* » à hauteur de 2 milliards de Fcfa ; la création de ports secs (Edea) pour les marchandises destinées à l'Hinterland ; la construction de parcs-autos sous douane sur le modèle de Cotonou et amener les navires rouliers au port de Kribi pour 4 milliards ; l'acquisition de 150 camions spéciaux pour le transport du minerai de fer du CAMEROUN et du CONGO au port de Kribi évalués à 15 milliards de Fcfa ; l'aménagement des zones industrielles et logistiques.

Avec beaucoup d'écoute, le ministre des transports a souligné que l'Etat accompagnera toujours les opérateurs économique locaux pour les rendre plus compétitif. Raison donnée de croire que KPMO et son partenaire donneront toutes les garanties nécessaires pour bénéficier du soutien du gouvernement.

Jean Legrand Epessè

Manimben Gabriel, PCA KPMO

La réunion que nous venons d'avoir était très enrichissante par rapport à la réceptivité que le ministre des Transports a donné par rapport à nos doléances que nous lui avons soumises. On a vu une personnalité conscient de nos doléances et de nos problèmes et qui est d'ailleurs prêt à intervenir et à faire ce qui est à son pouvoir. Les doléances portaient sur la participation des camerounais au Terminale de Douala et de Kribi au capitale de KMT et nous voulons que KPMO puisse avoir ces 25%. L'autre doléance portait sur le terminal minéralier et le chemin de fer à construire pour acheminer les minerais de fer du Nord Congo et de Mbalam au port de Kribi. Nous avons un partenaire et nous voulons cette fois prendre des dispositions afin que ce qui est arrivé au terminal de Mbalam ne puisse plus nous arriver.

