

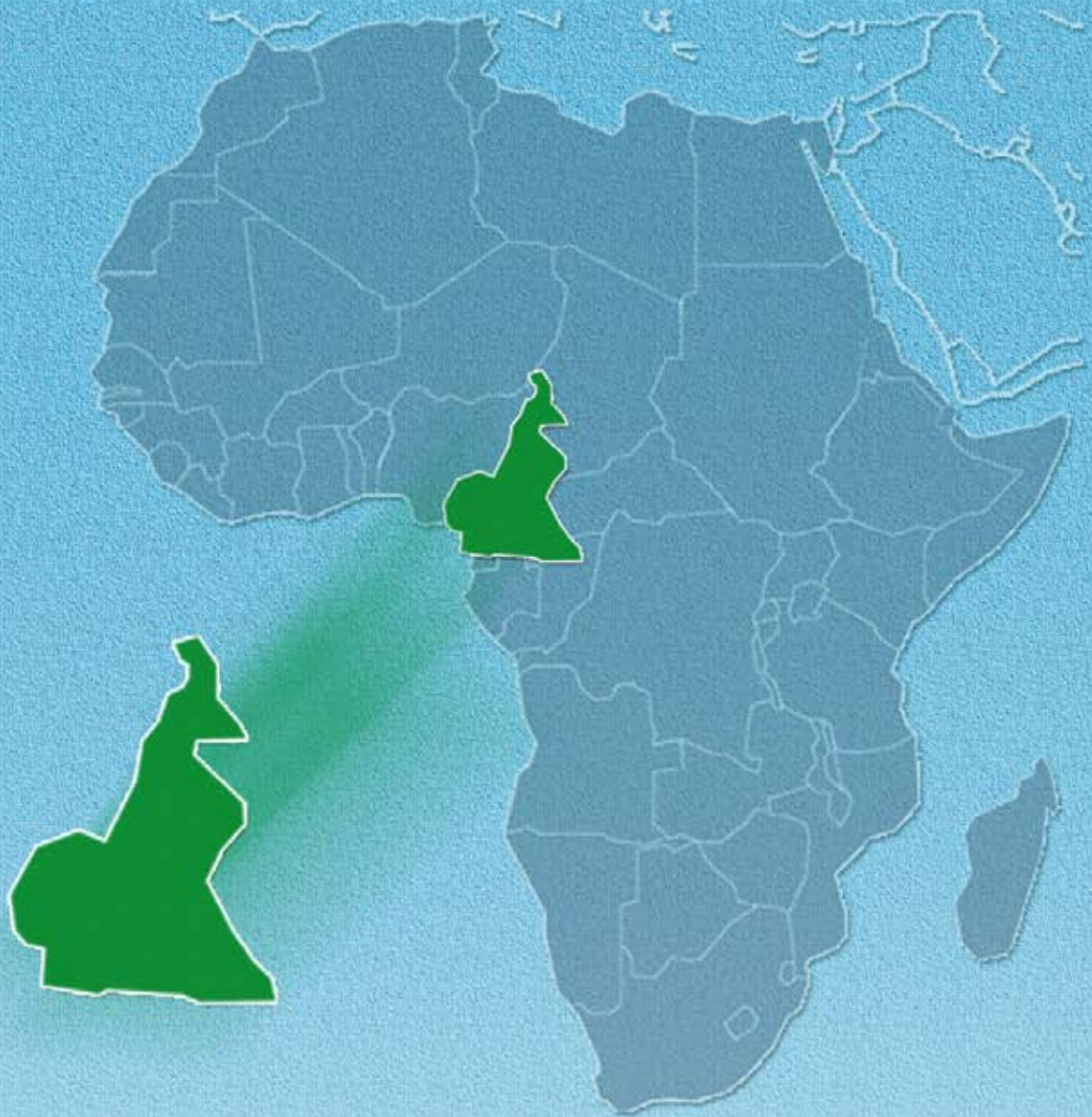


# PORT EN EAU PROFONDE DE KRIBI PROJET MAJEUR DES GRANDES REALISATIONS



Une publication du Ministère de l'Economie, de la  
Planification et de l'Aménagement du Territoire





## *Africa in miniature*

Cameroon is at the centre of West , Central and North Africa. The country has a contrasting relief interspersed with high and low lands ; a diversity of climates, landscapes and animal species.





**H.E. Paul BIYA**  
President of the Republic of Cameroon

« ... Cette vision de l'avenir, celle d'un Cameroun émergent auquel nous aspirons tous, nous l'avons baptisée en 2004 Les **Grandes Ambitions**. Cette vision est entrain de devenir une réalité. En effet, toutes les études concernant notre programme de **Grandes Ambitions** sont réalisées et nous avons obtenu les financements. **Les Grandes Ambitions** d'hier vont devenir Les **Grandes Réalisations**. Et à partir de janvier 2012, le Cameroun sera transformé en un immense chantier... »

*Extrait du discours d'ouverture du 3ème congrès ordinaire du RDPC  
15 septembre 2011*







**YANG Philemon**  
Premier Ministre, Chef du Gouvernement



**Louis Paul MOTAZE**  
Ministre de l'Economie, de la Planification et  
de l'Aménagement du Territoire  
*Président du comité de pilotage du projet*



**BELLO BOUBA MAIGARI**  
Ministre d'Etat, Ministre des Transports  
*Vice Président du comité de pilotage du projet*





Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire

## QUELQUES PROJETS PRIORITAIRES POUR LA RELANCE DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE AU CAMEROUN

- Construction d'un barrage réservoir d'une capacité de 6 milliards de m<sup>3</sup> à Lom Pangar
- Projet d'aménagement hydroélectrique de Memve'e
- Programme d'accompagnement du port en eau profonde de Kribi
- Aménagement des entrées Est et Ouest de la ville de Douala
- Projet de contournement de la ville de Douala avec franchissement
- Projet de construction de l'autoroute Nsimalen-Yaoundé du Wouri (construction d'un deuxième pont sur le Wouri)
- Développement des filières de croissance et de compétitivité
- Programme de reconversion économique de la filière banane plantain
- Projet de mise en place de cinq instituts agricoles au Cameroun (01 Institut par zone agro écologique)
- Mise en place des unités d'abattage, de conditionnement et de stockage au Cameroun



Tél. : +237 22 23 36 37 - Fax : +237 22 22 15 09 - Site web : [www.minepat.gov.cm](http://www.minepat.gov.cm)



# Sommaire

Carte postale de Kribi



12

Présentation du projet



13

Historique du projet



14

Détails techniques 16

Chronogramme du projet 18

Les partenaires 19

Perspectives 20

Métiers portuaires 24



## PUBLISHER

Louis Paul MOTAZE

## EDITORIAL BOARD

YAOUBA Abdoulaye  
Paul TASONG  
Louis Roger NLEND BANACK

## EDITOR-IN-CHIEF

Christian ABOLO MBITA

## DEPUTY EDITOR-IN-CHIEF

Emmanuel YENGA

## EDITORIAL STAFF

Daniel ABOUNA ZOA  
Modeste AKO'O  
Daline NSOMOTTO  
Marc ESSOMBA

## COPY DESK

Engelbert MBOA

## TRANSLATION

Diane EDZOUGOU

## DESIGNED & PRINTED BY

Cbm Strategies : +(237) 22 23 26 58

**A publication of the Ministry of Economy,  
Planning and Regional Development**

P.O.box : 660 Yaoundé  
Phone. : (237) 22 23 36 37  
(237) 22 22 09 22  
Fax : (237) 22 22 15 09

Web site : <http://www.minepat.gov.cm>



## AVANT PROPOS

### POURQUOI UN PORT EN EAU PROFONDE À KRIBI ?



**Louis Paul MOTAZE**

Ministre de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire



**Ce port va faciliter l'intégration par le flux des transports inter Etats, à travers le corridor de transport et de développement Kribi-Bangui-Kisangani retenu dans le cadre du plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale.**



La construction du Port en Eau Profonde de Kribi marque le début d'une ère nouvelle dans le développement économique du Cameroun, l'ère des grands projets structurants, intégrateurs et générateurs de croissance, d'emplois et de richesse. Ce projet initié depuis les années 1980, est relancé en 2008 après l'atteinte du point d'achèvement de l'initiative PPTTE, marquée par l'allègement de la dette et la possibilité pour l'Etat de renouer avec l'investissement public, après deux décennies d'ajustement structurel.

Cet avènement appelle l'implication décisive des partenaires privés, investisseurs, entrepreneurs et opérateurs portuaires, nationaux et étrangers, par l'entremise du nouveau cadre juridique de partenariat public-privé.

Quant au projet proprement dit, les études de faisabilité techniques, économiques, financières et environnementales ont montré que cet ouvrage est d'une importance majeure pour le Cameroun et l'Afrique Centrale ; il va en effet permettre d'accélérer le développement économique par la création des industries, le développement urbain, le développement des infrastructures de transports portuaires, routières, ferroviaires et des infrastructures énergétiques, de communication et de télécommunication.

Le Cameroun va accélérer son industrialisation par la mise en exploitation de ses nombreuses ressources naturelles telles que le fer et la bauxite, dont les opérations d'importation et d'exportation nécessitent des navires de très grande taille.

Sur le plan sous régional, ce port va faciliter l'intégration par le flux des transports inter Etats, à travers le corridor de transport et de développement Kribi-Bangui-Kisangani retenu dans le cadre du plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale.

En tenant compte des contraintes liées aux trafics, à savoir les types de produits à transporter et les caractéristiques techniques des navires associés, ainsi que les besoins en termes de profondeurs d'eau et d'espaces d'entreposage notamment, les sites adéquats pour les installations portuaires ont été déterminés.

Ainsi les installations du Port en Eau Profonde de Kribi vont se développer sur les sites de Mboro, localité située à 30 km au Sud de Kribi (Port général





comportant plusieurs terminaux : Conteneur, Aluminium, Hydrocarbures, Polyvalent) et sur le site de Lolabé, située à 4 km au Sud de Mboro (Appontement minéralier).

Le Port Général permettra l'accueil de grands navires de commerce d'une capacité allant jusqu'à 100 000 tonnes et d'un tirant d'eau de 15 à 16 mètres. Le port de Kribi sera complémentaire du Port de Douala, venant ainsi palier les insuffisances de ce dernier jusqu'ici limité aux navires de 15 000 tonnes et 6 à 7 mètres de tirant d'eau.

L'appontement minéralier par lequel va transiter le trafic d'exportation du minerai de fer (35 millions de tonnes par an) pourra recevoir des navires minéraliers de 300 000 tonnes et 24 mètres de tirant d'eau.

Le Complexe Portuaire de Kribi va disposer d'un terminal à conteneurs au niveau du Port général, localisé à Mboro qui servira aux trafics de son hinterland ainsi que de Port d'éclatement.

Les travaux de bornage et de sécurisation de ces sites sont achevés. Des travaux d'investigations, notamment topographiques, bathymétriques, géophysiques, géotechniques, océanographiques, environnementales et sociales, réalisés par des entreprises spécialisées, pour l'acquisition des données techniques relatives à ces sites, sont également achevés.

Ces données ont permis l'élaboration du schéma général des aménagements portuaires, la conception et le dimensionnement des installations portuaires, (chenal d'accès des navires, digue de protection et quais des terminaux portuaires), l'établissement des mesures de protections de l'environnement ainsi que celles d'insertion, d'indemnisation et de relocalisation des populations riveraines affectées par le projet.

Les travaux de Construction du port en eau profonde de Kribi ont commencé le 27 décembre 2010 par le lancement des travaux de terrassements généraux pour la réalisation des plateformes devant accueillir les installations portuaires terrestres du port général à Mboro. Les travaux de construction seront réalisés par phases. La prochaine étape va consister à réaliser la première phase des infrastructures de base du port général comprenant le chenal d'accès au port, la digue de protection, les quais d'accostage, les remblais à l'arrière des quais pour la constitution des aires d'entreposage et les divers réseaux et accès directs au port. Pour cette phase les travaux sont financés par EXIMBANK CHINE et réalisés par une entreprise chinoise, CHEC (China Harbour Engineering Company). Le programme

à réaliser comprend la mise à disposition de deux (02) terminaux spécialisés : un terminal polyvalent et un terminal conteneur. Cet ensemble devrait être opérationnel en 2014, date prévisionnelle de l'arrivée du premier navire de commerce. Par la suite des terminaux spécialisés seront réalisés à partir de 2015 (aluminium, hydrocarbures, alumine, minéralier, gaz naturel liquéfié, etc).

Le Port en eau profonde de Kribi, en permettant l'exportation en grandes masses des produits issus de l'exploitation des gisements miniers du Cameroun (Fer, Bauxite, Gaz naturel notamment) et l'importation des matières premières pour les industries locales, sera un véritable levier de l'industrialisation du Cameroun et de la compétitivité de ses produits.

De grandes industries à l'instar des usines d'aluminium et de liquéfaction du gaz naturel, génératrices de métiers divers par les filières associées vont s'implanter dans la zone industrialo-portuaire. Cet ensemble va générer plus de 20 000 emplois directs et autant d'emplois indirects, ainsi que l'éclosion d'une ville nouvelle de près de 100 000 habitants dotée d'infrastructures sociales adéquates.

Le complexe industrialo-portuaire et urbain va ainsi constituer un véritable pôle de développement, avec création de plateformes de création d'activités, de richesses, d'emplois et partant, de réduction du chômage. Ce sera un outil majeur et de relance de la croissance et du développement économique pour le Cameroun.

Par le développement de la région de Kribi, la création de pôles de développement au droit de gisements miniers en exploitation, les dessertes routières et ferroviaires à destination de l'hinterland et les corridors de transports associés, le Projet de Construction du Port en Eau Profonde de Kribi participe largement à l'aménagement du territoire. De plus ce nouveau port va améliorer considérablement la desserte maritime du Cameroun et des pays de son hinterland.

Construire un Port, c'est construire l'avenir. Cette entreprise exaltante exige de tous les acteurs rigueur, performance et cohérence, pour que dans la synergie, nous puissions tous contribuer à la réalisation des Grandes Ambitions portées par le Président de la République, Son Excellence Paul Biya, et ce, par une croissance soutenue et un développement harmonieux et durable du Cameroun

**Louis Paul Motaze**  
**Président du comité de pilotage**

THE RATIONALE UNDERLYING THE CONSTRUCTION OF A DEEP SEA PORT IN KRIBI



**Louis Paul MOTAZE**  
Minister of the Economy, Planning and Regional Development

“  
**With the flow of interstate transport through the Kribi-Bangui-Kisangani transport and development corridor retained under the Central African Transport Consensual Master Plan, the port will enhance integration.**  
 ”

The construction of a Deep Sea Port in Kribi ushers in a new era for Cameroon's economic development: An era for major structuring, integrating, growth- enhancing, employment and wealth promoting projects. The Kribi project which was initiated in the 80s was later on revamped in 2008 following the attainment of the completion point by the country under the HIPC initiative. Cameroon benefited from a debt relief package which enabled the country to re-activate its public investment programme after two decades characterised by structural adjustment policies.

This move called for the decisive involvement of private partners, investors, national and foreign port contractors and operators through the new legal public/private partnership framework.

As to the project per se, technical, economic, financial and environmental feasibility studies have put to light the prime importance of this structure to Cameroon and the Central African sub-region. As a matter of fact, the project will help accelerate economic development thanks to the setting up of industries, urban development, development of port, road and railway infrastructures, as well as energy, communication and telecommunications infrastructures.

Cameroon will accelerate her industrialisation process thanks to the exploitation of her numerous natural resources such as iron and bauxite whose import and export operations require very huge vessels.

At the sub-regional level, and with the flow of interstate transport through the Kribi-Bangui-Kisangani transport and development corridor retained under the Central African Transport Consensual Master Plan, the Kribi port will enhance integration.

Relevant sites for port facilities have been determined taking into account the constraints associated with traffic notably the types of products to be transported and the technical features of vessels associated, as well as the needs in terms of water depth and storage spaces for instance.





Thus, the Kribi Deep Sea Port facilities will be set up at Mboro, a locality situated 30 km South of Kribi (main port with several terminals: container, aluminium, hydrocarbon, multi-purpose) and at Lolabe 4 km South of Mboro (mineral wharf).

The main port will receive big commercial vessels with a capacity close to 100 000 tonnes and 5 to 16 m draught. The Kribi port will supplement the Douala port and this will help fill the gaps of the Douala port which has been receiving only vessels with a capacity of 15 000 tonnes and 6 to 7 m draught.

The mineral wharf from where iron ore (35 million tonnes per annum) traffic will take place will be able to receive mineral vessels of 300 000 tonnes and 24 m draught.

The Kribi port complex will comprise a container terminal in the main port located at Mboro which will serve for the hinterland traffic and as a feeder port.

Boundary marking and securement works on the site have been completed. Similarly, topographic, bathymetric, geophysical, geotechnical, oceanographic, environmental and social survey works conducted by specialised firms in order to obtain technical data relating to the site have also been completed.

These data were used to prepare the overall scheme for port infrastructures, to design and size port facilities (access channel for vessels, seawall and wharfs for port terminals), and to take measures to protect the environment and insert, compensate and relocate the riparian populations affected by the project.

Construction works of the Kribi Deep sea Port kicked off on 27 December 2010 with the launch of general earthworks for the realisation of platforms that will host land facilities of the main port at Mboro. The project is going to be realised on a step by step basis. The next step will be the realisation of the first phase of basic infrastructures of the main port including the access channel to the port, the seawall, wharfs, pucks on the back side of the wharfs for the establishment of warehouse areas and utility services at the port. This phase of the project is funded by EximBank China and executed by the China Harbour Engineering Company. The programme to be executed includes the construction of two specialized terminals: a multipurpose terminal and a container terminal which should go operational in 2014. The first

commercial vessel is expected at the port by this year. Other specialised terminals will be constructed as from 2015 including the aluminium terminal, the hydrocarbon terminal, the mineral terminal and the liquefied natural gas terminal.

The Kribi Deep Sea Port will be a real booster to Cameroon's industrial development and product competitiveness as it will help to export huge quantities of products exploited from the country's mine deposits (iron ore, bauxite, and natural gas) and to import raw materials for local companies.

Major industries such as aluminium and liquefied natural gas will be set up in the industrial zone of the port thereby generating job opportunities in related sub-sectors. All this setup will generate over 20 000 direct jobs and as many indirect jobs which will lead to the creation of a new town with close to 100 000 inhabitants equipped with appropriate social amenities.

The industrial and urban port complex will therefore be a genuine development hub thanks to the setting up of platforms for the generation of activities, riches, employment, and consequently the curbing of unemployment. This will be a major tool for reviving Cameroon's growth and economic development.

The Kribi Deep Sea Port will largely contribute to the development of the territory as it will develop the region of Kribi, through the creation of development poles, securing of rights over the exploitation of mine deposits, opening up of access roads and railways in the hinterland and related transport corridors. In addition, this new project will significantly improve maritime transport in Cameroon and neighbouring landlocked countries.

Constructing a port is building the future. This inspiring project calls for rigour, performance and coherence from all stakeholders to ensure that we all contribute, in synergy, to the Greater Achievement policy spelled out by the President of the Republic, his Excellency Paul Biya, and this will be done through a steady growth and a harmonious and sustainable development of Cameroon.

**Louis Paul Motaze**  
**Président du comité de pilotage**

## LA CARTE POSTALE DE KRIBI

*Kribi est la plus importante station balnéaire du Cameroun connue pour ses plages de sable blanc, doré et son port de plaisance. La ville est située dans le sud-ouest du pays à l'embouchure du fleuve Kienké.*

**K**ribi est le chef-lieu du département de l'Océan, Région du Sud Cameroun. Cette ville est aussi le terminus de l'oléoduc Tchad-Cameroun, transportant le pétrole brut des champs de la région de Doba au sud du Tchad. La ville est réputée pour ses restaurants à spécialités « fruits de mer ».

Sur le plan touristique, Kribi est une cité balnéaire de première importance qui n'a rien à envier aux autres grandes destinations, avec ses plages au sable fin et doré. A 7km de la ville, s'offrent à la vue les merveilleuses chutes de la Lobé, phénomène extraordinaire et rare au monde ! Un fleuve se jetant en mer par des cascades, les villages pygmées enfouis dans la forêt environnante. On a surnommé Kribi, sans grande exagération la côte d'Azur du Cameroun. Le touriste qui y débarque pour la première fois, découvre toutes ces merveilles et le plus souvent y revient.

Forte de ce potentiel dont la nature l'a pourvue, la ville de Kribi s'est progressivement dotée d'infrastructures touristiques répondant à toutes les bourses. Elles vont, relativement à la restauration, de la gargote de quartier spécialisée dans la cuisine locale ou nationale, au restaurant de grande classe répondant aux normes internationales et pour ce qui est de l'hébergement, de la petite auberge discrète, aux grands hôtels 3 étoiles.

Kribi est une ville de l'eau : l'eau des pluies, de mer et des fleuves. La légende la plus répandue est en rapport avec l'eau. C'est la légende du « Mami-water ». En fait, la légende prétend l'existence des sirènes dans les eaux de cette localité.

Sur le plan démographique, peuplée aujourd'hui d'environ 40.000 âmes, la ville de Kribi a une histoire déjà très ancienne. Mais en fait, outre les pygmées qui sont les premiers habitants de la région et qui aujourd'hui se retrouvent dans de petits hameaux dans la forêt, deux ethnies, les Batanga et les Mabi constituent la population autochtone de la ville. Les lyassa ou Ndoe, Mvae, les Ewondo, Bassa, Boulou, Ngoumba et Fang, tous originaires du département de l'Océan, cohabitent pacifiquement avec

d'autres populations venues de toutes les régions du Cameroun. Outre la pêche, activité séculaire, la culture du cacao est la principale activité économique depuis la période coloniale.

Sur le plan historico-culturel, les premiers missionnaires et commerçants allemands débarquent à Kribi en 1889 et y pratiquent le troc de sel, de pagnes, d'ivoires, de caoutchouc... Le nom Kikribi signifierait «petit bonhomme» et serait le nom donné par les colons à un autochtone des lieux qui était petit de taille avec des jambes arquées. Il a lui même adopté ce nom et l'a par la suite transmis aux siens et à tous les habitants de Lohove. Ce nom est resté et devenu Kribi.

Les Batanga, sous l'autorité de leur Chef le Roi MADOLA, imposèrent une résistance farouche aux Allemands. C'est ce qui explique peut-être leur exil en 1914 dans la région du sud-ouest. C'est seulement en 1916 que les Batanga sont ramenés chez eux après avoir été massacrés, coincés entre des bombardements des alliés et les contre-attaques des allemands. Ce retour



*Les chutes de la LOBE: un phénomène rare*

est fêté depuis plus de 91 ans dans la ville de Kribi. En effet, chaque année, le 14 février et le 9 mai, les populations Batanga commémorent le retour d'exil de leurs grands parents à la fin de la première guerre mondiale. C'est l'occasion pour ces populations d'exposer leur art et leur culture.

D'une manière générale, les habitants de Kribi et ses environs expriment leur joie, et leur tristesse à travers les rites et les danses traditionnelles dont les plus célèbres sont l'Ivanga, le Biden bi Kwassio, la danse pygmée... Sur le plan climatique, le climat de Kribi est de type équatorial avec quatre saisons : une grande sèche, une grande pluvieuse, une petite sèche et une petite pluvieuse.



# ► PRÉSENTATION DU PROJET

## PORT EN EAU PROFONDE : PROJET MAJEUR DES GRANDES RÉALISATIONS

*De part sa taille, son envergure, ses effets multiplicateurs... Le complexe industriel portuaire de Kribi est sans doute, le projet majeur, inscrit sur la longue liste des projets structurants,...*

**D**e fait, pour assoir durablement son développement socio-économique, conformément à la politique des « grandes ambitions » du Président Paul BIYA, le gouvernement a opté pour la réalisation des projets censés changer radicalement la configuration économique du Cameroun.

C'est cette option gouvernementale qui a généré : le barrage réservoir de Lom Pangar, les barrages hydroélectriques de Memve'ele, de Mekin, la centrale thermique de Kribi, le second pont sur le Wouri, le complexe industriel portuaire de Kribi...

Jamais, depuis son indépendance, le pays n'avait vu fleurir de façon quasi simultanée – quelques mois d'intervalle – une telle flopée de projets, tous d'impact certain, et en parfaite cohérence avec une stratégie gouvernementale claire destinée à l'épanouissement social et économique des populations.

Mais si tous les projets structurants sont importants, force est de reconnaître que le port en eau profonde de Kribi occupe une place particulière dans le dispositif économique du Cameroun en devenir.

En effet, l'Etat camerounais mise sur le complexe industriel portuaire de Kribi pour accélérer son développement économique, par la création des industries, le développement urbain, le développement des infrastructures énergétiques, de communication, les transports routiers, ferroviaires, aériens. En terme d'aménagement, le projet est une opération d'envergure sans précédent au Cameroun... En plus de tous ces investissements liés à son développement, le projet constitue une zone d'influence directe de divers autres projets structurants à cause de son exceptionnelle attractivité. Les spécialistes s'accordent à reconnaître que les perspectives de développement du port de Kribi vont rythmer, à court, à moyen et à long terme, le calendrier industriel du Cameroun et même de la sous-région. (Le port de Kribi étant inclus dans un programme consensuel de développement des infrastructures de transport en Afrique Centrale). L'importance du projet est telle que sans exagération, certains l'assimilent à un plan « Marshall » pour le Cameroun.



*Signature de l'accord de financement du projet entre le Minepat et le PDG EXIMBANK of China*

## ▶ HISTORIQUE DU PROJET

### Année 1980 :

Soucieux de son développement économique à partir de ses ressources minières, le gouvernement lance les premières études sur le projet de construction d'un port en eau profonde à Kribi, études qui ont donné lieu au choix d'un site.

### 1982-1985 :

Etudes d'opportunités de construction d'un port en eau profonde au Cameroun.

Sites pré-identifiés par le groupement BCEOM-OCCR-Inter G. Lesdites études ont abouti au choix du site de GRAND BATANGA, localité située à 8 kms au sud de la ville de KRIBI, pour l'implantation d'un port en eau profonde. L'objectif poursuivi par la construction de cette infrastructure était alors de contribuer au développement des régions sud et sud-est du Cameroun, par la mise en valeur de leurs nombreuses richesses naturelles (bois, bauxite, fer, nickel, rutile, gaz naturel etc.) et la création d'une ville nouvelle attenante au site d'implantation pressenti. Le Projet fut mis en veilleuse consécutivement à la longue crise économique mondiale qui affecta le Cameroun dès la deuxième moitié de la décennie 80. En 2005, dès l'apparition des premiers indices de sortie de crise, le gouvernement dans sa stratégie de relance économique réinscrivit le projet de construction du port en eau profonde de Kribi parmi les projets structurants de l'économie camerounaise.

### 2005 :

Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'aménagement d'un port en eau profonde à Grand Batanga, site retenu, avec comme fondamentaux

- Un terminal pour l'exportation annuelle de 2 millions de tonnes de minerais de fer
- Un terminal pour l'exportation de 60 à 350 000 tonnes d'aluminium par an
- Un terminal pour le trafic conteneurisé de 350 000 EVP par an
- Un terminal hydrocarbures pour 335 000 tonnes par an.

### 2008 :

Décision du gouvernement camerounais de réaliser le projet de construction d'un port en eau profonde à Grand Batanga, sur la base de l'étude de faisabilité de 2005. Les 8 et 9 mai 2008 organisation d'une table ronde des investisseurs et opérateurs portuaires, des bailleurs de fonds et autres organismes intéressés, pour susciter l'intérêt des différentes parties prenantes. A cette occasion, de nombreux participants manifestent leur intérêt pour la participation au développement du projet de construction du port en eau profonde de Kribi. Les résolutions issues de ces assises portent notamment sur l'adaptation du schéma directeur du port présenté aux participants et la création d'une entité spécifique de développement du Projet. Le Gouvernement par Arrêté N° 114/ CAB/PM du 11 JUIL 2008 du Premier Ministre, Chef du Gouvernement institue un Comité de pilotage

dont les objectifs assignés et la composition traduisent une implication multisectorielle des acteurs institutionnels et la volonté d'accélérer la mise en œuvre cohérente du projet. Au mois de juillet 2008 le MINEPAT lance le processus de sélection des partenaires privés au développement du projet. Dès le mois d'août 2008, le gouvernement crée le Comité de Pilotage et de suivi du projet de construction du port en eau profonde de Kribi. Il sera présidé par le Ministre de l'Economie, le Ministre en charge des transports assurant la vice-présidence. Ce comité comporte 28 membres issus de diverses administrations et organismes impliqués dans le développement du Projet ; le même mois d'août, le Directeur du Projet est nommé. Les experts sont recrutés par appel national à candidature.

### 2009 :

En janvier 2009 à l'issue d'un appel d'offres international, l'Ingénieur Conseil chargé d'accompagner l'administration dans le développement du projet est recruté. Il s'agit du Groupement Catram/Socotec/ Grand Port Maritime du Havre. Le 27 février 2009, suite à la décision du Gouvernement d'entériner les conclusions des études préalables menées avec l'assistance d'un Ingénieur-conseil, le choix du nouveau site fut porté sur la localité de MBORO/LOLABE, située à 35 kms au sud de Kribi. Ce nouveau site permet de mettre plus aisément en adéquation la dynamique



prévisionnelle des besoins exprimés et justifiés par les utilisateurs potentiels du port en projet, avec la configuration générale du nouveau schéma directeur. Le site de Mboro présente également des caractéristiques physiques plus favorables à une implantation moins coûteuse des installations portuaires. Les résultats des études bathymétriques révèlent par exemple que l'on y trouve des profondeurs suffisantes à moins de 600 mètres du trait de cote. Ce qui n'était pas le cas à GRAND BATANGA, où les isobathes de 16 mètres



*Visite du site du projet*

La société chinoise China Harbour Engineering Compagny (CHEC) est choisie pour la réalisation des travaux du projet sur la base d'un contrat Engineering Procurement and Construction.

08 avril 2011, adoption du schéma directeur du projet par le gouvernement camerounais.

Le 21 juillet 2011, arrivée à Kribi du premier matériel de la société CHEC destiné au lancement des travaux en mer.



*Travaux de terrassement du site*

se trouvaient à plus de 3 700 mètres de la même ligne de référence. Ce facteur permet de diminuer substantiellement les coûts de dragage d'investissement.

**2010 :**

Finalisation des opérations de mise à disposition du foncier (décret d'expropriation, décret d'indemnisation). Novembre 2010, Démarrage des opérations d'indemnisation.

Le 27 décembre 2010, début des travaux de terrassement sur le site de Mboro par la société RAZEL.

**2011 :**

Le 12 janvier 2011, l'Etat du Cameroun et EXIMBANK OF CHINA signent une convention de financement d'un montant de 207 milliards de Francs CFA.

**SITES D'IMPLANTATION PORTUAIRES**

En tenant compte des contraintes liées aux trafics, à savoir les types de produits à transporter et les caractéristiques techniques des navires associés, ainsi que les besoins en terme de profondeurs d'eau et d'espaces d'entreposage, plusieurs sites ont été évalués. Les sites les plus adéquats pour les installations portuaires ont été retenus. C'est ainsi que les installations du port en eau profonde de Kribi vont se développer sur les sites de Mboro, localité située à 30 km au Sud de Kribi (Port général comportant plusieurs terminaux : Conteneur, Aluminium, Hydrocarbures, Polyvalent) et Lolabé, située à 4 km au sud de Mboro (Appontement minéralier). Le schéma général des aménagements portuaires

au sud de Kribi prévoit des installations portuaires sur les sites de Kribi, Grand Batanga, Mboro et Lolabe, donnant ainsi lieu à ce qu'il est désormais convenu d'appeler le complexe portuaire de Kribi qui se présente comme suit :

- A Kribi : activités de cabotage, de pêche artisanale et de plaisance ;
- A Grand-Batanga : activités de tourisme balnéaire, de pêche industrielle, de marina, etc ;
- A Mboro : port général à caractère industriel et commercial, cabotage, base navale, etc. ;
- A Lolabe : appontement minéralier pour le transfert du minerai de Fer.



## Prévision du trafic portuaire

Le port général comprendra un terminal conteneurs 400 000 EVP (conteneur équivalent vingt pieds) dès la première phase, 800 000 EVP à terme), un terminal aluminium (1,5 million de tonnes d'alumine et 1,5 million de tonnes d'intrants divers), un terminal hydrocarbures (3 millions de tonnes) et un terminal polyvalent (2 à 3 millions de tonnes). A ce trafic s'ajoutera un trafic de transbordement (200 000 EVP). L'apportement minéralier est prévu pour faire transiter 35 millions de tonnes par an d'exportation du minerai de fer. Il est également annoncé un trafic d'environ 3,5 millions de m<sup>3</sup> de gaz naturel liquéfié (Projet SNH / GDF - SUEZ) ; un trafic d'environ 2 millions de tonnes d'exportation d'alumine (Projet Cam Alumina).

## Schéma directeur du complexe portuaire

Le schéma directeur du projet de construction du port en eau profonde de Kribi a été adopté et validé le 08 avril 2011 par le Ministre de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire, Président du Comité de Pilotage et de Suivi.

## Infrastructures de desserte

Les dessertes routières et ferroviaires seront réalisées à l'effet de permettre l'acheminement des produits vers le port. Il en sera ainsi des voies ferrées Mbalam-Kribi pour le minerai de fer et Edéa-Kribi pour l'alumine en provenance de Ngaoundal et Minim Martap, et de la desserte routière Kribi-Ebolowa-Sangmélina-Mintom-Yokadouma-Nola-Bangui-Kisangani-Bujumbura-Kigala - Kampala - Naïrobi - Mombasa.





## L'impact socio-économique du projet

### **Dans la localité**

#### **Sur le plan social :**

- création d'une ville nouvelle de 100.000 habitants ;
- création des infrastructures de développement ;
- desserte routière, desserte ferroviaire ;
- desserte énergétique, alimentation en eau ;
- développement d'un réseau de télécommunications ;
- développement de l'habitat, construction des écoles ;
- création des services publics, administratifs et sociaux ;
- création des services d'appui tels que : la recherche/ développement ;
- création des infrastructures de sécurité.

#### **Sur le plan touristique :**

La bande côtière au sud de Kribi dispose de nombreuses plages qui seront aménagées pour un tourisme balnéaire.

#### **Sur le plan national**

- baisse significative des coûts de transport résultant des transports de masse effectués par les grands navires ;

- amélioration de la compétitivité de l'économie camerounaise du fait de la baisse des coûts de transport ;
- création de 20.000 emplois directs, dérivés des grandes industries ;
- création des infrastructures de base ;
- exploitation des gisements miniers ;
- développement des industries ;
- augmentation du produit intérieur brut (PIB) ;
- maîtrise de l'inflation ;
- relance de la croissance, développement économique et social.

#### **Sur le plan sous-régional**

Le port de Kribi va favoriser le flux des transports inter-Etats par le développement de corridors de transports et de développement en direction du Tchad, de la République Centrafricaine, du Nord de la Guinée Equatoriale, du Gabon, du Congo et de la république Démocratique du Congo et par ricochet, l'intégration sous régionale.

## CHRONOGRAMME DU PROJET



*Le chronogramme de développement du projet de construction du port en eau profonde de Kribi se présente ainsi qu'il suit :*

- Présélection des partenaires privés au développement du port, réalisée en décembre 2008.
- Détermination des sites d'implantation des installations portuaires, réalisée en février 2009.
- Acquisition des données techniques des sites portuaires terrestres et maritimes, octobre 2009 – janvier 2011.
- Elaboration et mise à disposition du plan général des aménagements portuaires, industriels, urbains et sociaux, ainsi que des infrastructures de dessertes associées, septembre 2010 – avril 2011.
- Elaboration et mise à disposition du dossier technique des ouvrages à construire (dossier d'avant projet sommaire), Janvier 2010 – janvier 2011.
- Elaboration et mise à disposition du dossier technique des ouvrages à construire (avant projet détaillé), février – juillet 2011.
- Elaboration et mise à disposition des dossiers techniques des projets d'accompagnement (route d'accès au site portuaire, eau, électricité), novembre 2010 - mai 2011.
- Finalisation des opérations de mise à disposition du foncier (décret d'expropriation, décret d'indemnisation), novembre 2010.
- Démarrage des opérations d'indemnisation, en décembre 2010.
- Démarrage des opérations de relocalisation des populations riveraines affectées par le projet, en octobre 2011.
- Démarrage des travaux de construction du port (première phase) comprenant :  
  - Les travaux de terrassements généraux, pour la mise à disposition des plateformes devant recevoir les installations portuaires, industrielles et sociales, décembre 2010 - décembre 2011 ;
  - Les travaux de construction de la route d'accès au site portuaire, juin 2011 - décembre 2012.
- Finalisation de la sélection des partenaires privés, en septembre 2011.
- Poursuite des travaux de construction du port comprenant les travaux de construction des infrastructures portuaires de base, terrestres et maritimes : chenal d'accès au port, digue de protection, quais d'accostage, remblais à l'arrière des quais pour la constitution des aires d'entreposage et les divers réseaux et accès directs au port.

Ce programme, financé par EXIMBANK CHINE, et réalisé par l'entreprise chinoise CHEC (China Harbour Engineering Company), devrait démarrer en mi 2011.

Le programme à réaliser comprend la mise à disposition de deux (02) terminaux spécialisés : un terminal polyvalent et un terminal conteneur. Cet ensemble devrait être opérationnel en 2014, date prévisionnelle de l'arrivée du premier navire de commerce. Par la suite, des terminaux spécialisés seront réalisés à partir de 2015 (aluminium, hydrocarbures, alumine, minéralier, gaz naturel liquéfié, etc.



# LES PARTENAIRES PRIVÉS

## **Le groupement CATRAM Consultants / SOCOTEC International / Grand Port Maritime du Havre**

C'est l'Ingénieur conseil pour l'accompagnement de l'administration dans le développement du projet.

Pour le financement, la construction et l'exploitation des installations portuaires, la liste des partenaires privés selon l'allotissement prédéfini s'établit comme suit :

Financement des infrastructures de base du port général comprenant le chenal d'accès au port, la digue de protection, les quais d'accostage, les remblais à l'arrière des quais pour la constitution des aires d'entreposage et les divers réseaux et accès directs au port

## **EXIMBANK CHINE**

Construction des infrastructures de base du port général comprenant le chenal d'accès au port, la digue de protection, les quais d'accostage, les remblais à l'arrière des quais pour la constitution des aires d'entreposage et les divers réseaux et accès directs au port.

## **BOLLORE AFRICA LOGISTIC**

Financement, construction et exploitation du terminal aluminium

financement, construction et exploitation du terminal hydrocarbures

Groupement ANGELIQUE/SCDP ; financement, construction et exploitation de l'appontement minéralier

## **CAM IRON SA**

Financement des infrastructures de base du port général comprenant le chenal d'accès au port, la digue de protection, les quais d'accostage, les remblais à l'arrière des quais pour la constitution des aires d'entreposage et les divers réseaux et accès directs au port

La procédure de sélection des partenaires privés se poursuit par des concertations régulières entamées depuis janvier 2009, ainsi que des négociations avec les investisseurs et les opérateurs des terminaux dans le cadre du dialogue de pré-qualification.



## **CHEC (China Harbour Engineering Company)**

Financement, construction et exploitation du terminal conteneur.



*L'entrée à Kribi du matériel de CHEC destiné à la construction du port*

## LES PERSPECTIVES DU PORT EN EAU PROFONDE DE KRIBI

*Le port en eau profonde de Kribi, en permettant l'exportation en grandes masses des produits issus de l'exploitation des gisements miniers du Cameroun (fer, bauxite, gaz naturel) et l'importation des matières premières pour les industries locales, sera un véritable levier de l'industrialisation du Cameroun et de la compétitivité de ses produits.*



**D**e grandes industries, à l'instar des usines d'aluminium et de liquéfaction du gaz naturel, génératrices de métiers divers par les filières associées vont s'implanter dans la zone industrialo-portuaire. Cet ensemble va générer plus de 20 000 emplois directs et autant d'emplois indirects, ainsi que l'éclosion d'une ville nouvelle de plus de 100 000 habitants, dotée d'infrastructures sociales adéquates. Le complexe industrialo-portuaire et urbain va ainsi constituer un véritable pôle de développement, avec création de plateformes de création d'activités, de richesses, d'emplois et partant, de réduction de chômage. Ce sera un outil majeur de relance de la croissance et du développement économique pour le Cameroun. Par le développement de la région de Kribi, la création de pôles de développement au droit de gisements miniers en exploitation, les dessertes routières et ferroviaires à destination de l'hinterland et les corridors de transports associés, le projet de construction du Port en eau profonde de Kribi participe largement à l'aménagement du territoire. De plus, ce nouveau port va améliorer considérablement la desserte maritime du Cameroun et des pays de son hinterland. Ce port contribuera à la relance de l'économie nationale à travers l'élargissement des marchés et l'attraction des investissements. Cette démarche est destinée à valoriser les atouts et avantages comparatifs du Cameroun vis-à-vis de ses partenaires potentiels. Cette nouvelle offre en capacité portuaire du complexe permettra par ailleurs d'atteindre les sous-objectifs entre autres :

- dynamiser les flux de conteneurs domestiques, le trafic étant dopé par la massification qui permet d'abaisser les coûts de fret maritime

(aluminium, bois débité, intrants de production etc.) ;

- capter une partie du potentiel de transbordement de la sous-région Afrique Centrale et au-delà, en cherchant à valoriser localement cette opération purement portuaire et maritime (industrie de stockage, cabotage en lignes régulières, déconsolidation des conteneurs de groupage etc.) ;

- trouver un nouvel élan et prendre un tournant vers les perspectives de trafic et donc des retombées socio-économiques nouvelles que l'économie de l'Afrique Centrale ne génère pas nécessairement dans sa structure actuelle. Dans une perspective de renforcement de l'intégration sous régionale, le développement du complexe industrialo-portuaire de KRIBI s'inscrit dans la recherche des nouveaux débouchés dans les marchés européens, américains ou asiatiques, à travers le développement de la zone industrielle et commerciale associée comportant un incubateur et une pépinière d'entreprises, et la création de technopoles industriels comprenant entre autres des centres de recherches universitaires appliquées à l'exploitation minière, agricole, forestière, des écoles d'ingénieurs orientées sur les TIC et la gestion des transports. Ce complexe permettra de conquérir, le marché de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (plus de 100 millions d'habitant) et de développer les échanges avec l'Afrique de l'Ouest, du Sud et de l'Est, ainsi qu'avec les pays émergents (Chine, Inde, Brésil, Corée du Sud, etc.) par l'importation de produits industriels à des coûts avantageux, et l'exploitation des produits primaires, semi-finis ou finis.



# LES ACTIVITES ET METIERS DU COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE KRIBI

Dans l'échelle générationnelle des ports maritimes mondiaux, le port en eau profonde de KRIBI se situe de par son dimensionnement fonctionnel et spatial, à la troisième génération. Cette classification se justifie par la centralité qu'occupera le système d'activités portuaires lequel s'étendra bien au-delà des fonctions classiques que constituent l'exercice des activités que sont le chargement et le déchargement des navires et la garde des marchandises, mais englobera aussi les activités industrielles et de logistique portuaire, le tout relié par un système intégrateur d'information et une connectivité multimodale avec l'environnement économique national et international.

## LES PRINCIPALES FONCTIONS PORTUAIRES

Le port moderne exerce plusieurs fonctions économiques et opérationnelles dont les principales sont les suivantes :

- La fonction transit qui permet au port de gérer la rupture de charge entre un mode de transport à un autre ;
- la fonction logistique qui rend possible l'optimisation des flux physiques transitant par le port et ainsi que des flux dérivés ;
- La fonction Industrielle qui traduit l'attractivité exercée par l'aménagement du territoire portuaire en vue d'accueillir les activités industrielles ;
- la fonction commerciale, par laquelle le port s'apparente à une station des services dédiés aux navires, aux marchandises transportées par voie de mer et aux passagers.

## ELEMENTS STRUTURANTS DU PORT DE KRIBI.

L'outil économique portuaire se structure tant au niveau des métiers que par ses capacités autour des éléments suivants :

- Les marchandises transportées ou cargaisons (les trafics portuaires) ;
- Les navires et les autres véhicules de transport connexe ;
- Les conditions de l'environnement naturel et physique des sites d'implantation des infrastructures portuaires.

## ACTIVITES PORTUAIRES

Les activités prévues au port en eau profonde de KRIBI porteront sur une dizaine de branches qui tendent à couvrir un panel aussi exhaustif que possible des activités inhérentes aux fonctions portuaires d'un port de troisième génération. Il s'agit des branches d'activités suivantes :

- Les activités liées à l'administration portuaire et à l'exercice des fonctions régaliennes de l'Etat ;
- Les activités auxiliaires au transport maritime ;
- Les activités des transports terrestres et autres transports connexes ;
- Les activités logistiques et du négoce ;
- L'exploitation des ressources marines ;
- La construction et la réparation navale ;
- Les industries portuaires ;
- Les activités de plaisance ;
- Les activités de tourisme et de loisirs balnéaires ;
- Les services aux activités portuaires.



*Montage à Kribi de la plate forme destinée aux travaux de mer*

## QUELQUES METIERS ET PROFESSIONS PORTUAIRES COURANTS

De la conception à l'exploitation du complexe industrialo-portuaire de Kribi, les différentes activités qui concourent au processus d'entreprise portuaire sont réalisées par des professionnels qui reçoivent des formations diverses et variées, aptes pour assurer les principales opérations suivantes :

Prise en charge du mouvement du navire

Cet ensemble d'opérations est conduite par les professionnels suivants :

- Les pilotes du port qui assurent la prise en charge du mouvement du navire à l'arrivée et au départ du port. Ils guident les capitaines des navires à l'entrée et à la sortie du chenal assurant ainsi la protection des ouvrages portuaires.

- Les lamaneurs qui assurent l'assujettissement au quai des navires durant les opérations de chargement et de déchargement afin d'en assurer la stabilité. Ils peuvent être amenés à participer à la lutte contre la pollution et les incendies, ainsi qu'à certaines opérations sur les plans d'eau)

- Les pilotes de remorquage qui tractent grâce à des navires de servitude poussant les navires, à l'arrivée jusqu'au poste d'accostage au départ du port, jusqu'à la limite de l'espace portuaire.

Le maintien de la qualité opérationnelle du navire et l'optimisation des escales des navires au port sont coordonnés par le consignataire du navire, mandataire de l'armateur jouant un rôle central dans l'organisation de l'activité portuaire.

Il accomplit entre autres les tâches suivantes :

- coordination des intervenants et services commandés par les capitaines des navires (Fumigation et nettoyage des cales (Dégazage, récupération des déchets, Sécurité incendie; etc.);

- réservation de quai auprès de la Capitainerie du Port ;

- conduite des formalités administratives et d'émigration ;

- commande des soutes et de l'avitaillement en vivres, eau et consommables divers par l'entremise des shipchandlers;

- fourniture d'énergie électrique au navire pendant l'escale;

- organisation du repos et des loisirs des équipages pendant l'escale au port ;

- recouvrement des factures;

- suivi et gestion des mouvements des conteneurs et d'engins de transport liés au navire.

- organisation des services rendus aux équipages (hébergement, assistance médicale, activités culturelles, change, facilitations diverses; lingerie; paiement d'avance sur solde aux marins etc.);

- l'assistance du capitaine lors des Contrôles techniques (sociétés de classification, experts maritimes corps);

- les services liés à l'exploitation commerciale des navires.

Les navires accostent dans un port pour y décharger les marchandises ou pour en charger. L'exploitant du navire ne tire un meilleur intérêt de son activité que s'il peut utiliser au maximum la capacité commerciale de son navire en trouvant du fret auprès d'une clientèle qu'il voudrait fidéliser. Il se sert d'un agent maritime dont le rôle est justement d'assurer la représentation commerciale de l'armateur dans un port donné. Il est en contact avec les chargeurs à qui il fournit des cotations selon la politique commerciale définie par l'armateur. L'armateur peut aussi se servir des courtiers maritimes ou brokers dont la fonction consiste à mettre en contact l'armateur et le chargeur et d'assurer sans toutefois en être partie prenante, la conclusion d'un contrat de transport. - Les manutentionnaires accouiers procèdent au chargement et au déchargement

**L'exploitant du navire ne tire un meilleur intérêt de son activité que s'il peut utiliser au maximum la capacité commerciale de son navire**







## *Appontement gazier*

des navires et assurent la garde juridique temporaire des marchandises débarquées ou à embarquer dans les entrepôts

- les emballeurs dont le rôle est de fournir à la marchandise transportée une protection tertiaire en vue du transport et du stockage sécurisés.

- les groupeurs/dégroupeurs de conteneurs qui permettent aux expéditeurs ne pouvant remplir à eux seuls un conteneur, du fait de la taille restreinte de leurs expéditions de bénéficier d'un service conteneurisé en mettant ensemble des cargaisons de plusieurs autres expéditeurs ou réceptionnaires.

- les commissaires aux avaries dont le rôle est de constater les dommages subis par les marchandises au cours du transport. Les experts maritimes déterminent en plus les causes et éventuellement les responsabilités des avaries subies par la marchandise rendant possible la mise en œuvre des clauses de l'assurance maritime souscrite par le chargeur.

- les transitaires : ces professionnels gèrent pour le compte de leurs mandants la gestion de la rupture de charge (accomplissement des formalités juridico-administratives et d'enlèvement) de la marchandise afin d'assurer la continuité et la fluidité du transfert des marchandises transportées entre deux modes de transport. Si en plus, il est agréé en qualité de commissionnaire en douane, il accomplit pour le compte du réceptionnaire de la marchandise, les formalités de dédouanement.

D'autres activités parmi celles identifiées dans le référentiel ci-dessus requièrent aussi l'intervention des spécialistes de divers profils

- les ingénieurs en mécanique navale pour la réparation et maintenance navale;

Les officiers de port pour assurer la police de navigation et l'entretien du potentiel d'accueil des installations portuaires.

- les officiers de navigation et des ingénieurs d'exploitation portuaire pour assurer le fonctionnement de la Capitainerie du port laquelle assure la coordination des mouvements des navires. Les ingénieurs hydro-techniciens spécialisés en construction des voies navigables et infrastructures portuaires qui assurent le dragage du chenal et des plans d'eau, ainsi que la construction des digues et les murs de quai fondés dans la mer.

Les ingénieurs de mécanisation portuaire dont la spécialité consiste à concevoir les plans d'outillage portuaire et la gestion de la maintenance des engins de manutention.

De nombreux spécialistes issus du tertiaire portuaire apportent une contribution fondamentale, ponctuelle ou permanente lors des études de définition, le suivi et le contrôle des travaux portuaires et ainsi que dans la maîtrise de l'environnement socio-économique et juridique du port en eau profonde de KRIBI. Il s'agit notamment :

- Des spécialistes en aménagement portuaire ;

- Des ingénieurs de génie civil ;

- Des technologues des transports

- Des économistes-prévisionnistes ;

- Des géotechniciens,

- Des hydrologues,

- Océanologues ;

Des spécialistes en protection de l'environnement et en sécurité portuaires.

Des financiers

Des experts des systèmes d'information portuaire ;

PRESTATAIRES OU OPERATEURS PORTUAIRES	PRESTATIONS AUX USAGERS DU PORT	BENEFICIAIRES
<b>SERVICES AUX NAVIRES</b>		
<b>MANUTENTIONNAIRE/ ACCONIER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manutention-terre</li> <li>Manutention –bord</li> <li>Arrimage en cale</li> </ul>	Navire/marchandise selon contrat
<b>AGENT MARITIME</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recrutement du fret</li> <li>Représentation commerciale de l'armateur</li> <li>Cotations</li> <li>Encaissement du fret</li> </ul>	Armateur
<b>CONSIGNATAIRE</b>	Gestion technique de l'escale du navire	Armateur
<b>PILOTAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide du Capitaine</li> <li>Navigation de proximité</li> </ul>	Armateur
<b>REMORQUAGE</b>	Tractage du navire arrivée/ départ/ déhalage/évitage/mise à quai etc.	Armateur
<b>LAMANAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrimage du navire à quai</li> <li>Transport du personnel à bord</li> <li>Lutte contre incendie sur plan d'eau.</li> <li>Contrôle des dispositifs de chargement du vrac liquide</li> </ul>	Armateur
<b>RÉPARATION NAVALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Travaux de maintenance</li> <li>Fourniture de pièces de rechange;</li> <li>Réparations lourdes</li> <li>(coque, installations propulsives</li> </ul>	Armateur
<b>SOUTAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ravitaillement des navires en carburant</li> </ul>	Armateur/marketeur





PRESTATAIRES OU OPERATEURS PORTUAIRES	PRESTATIONS AUX USAGERS DU PORT	BENEFICIAIRES
<b>PRESTATIONS DEDIEES AUX MARCHANDISES TRANSPORTEES</b>		
<b>TRANSITAIRE AGRÉÉ EN DOUANE/ COMMISSIONNAIRE DES TRANSPORTS.</b>	Formalités administratives; Organisation des transports;	Marchandise
<b>ENTREPOSITAIRE/ ACCONAGE</b>	Manutention bord Manutention terre Arrimage Calage <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stockage des marchandises</li> <li>▪ Garde juridique.</li> <li>▪ Allotissement des marchandises.</li> </ul>	Marchandise
<b>GROUPEGE ET DÉGROUPEGE DES MARCHANDISES.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collecte des marchandises et consolidation en conteneurs/</li> <li>▪ Réception des conteneurs (LCL) ; dégroupage. mise à disposition aux destinataires finaux.</li> </ul>	Marchandise
<b>USINAGE/TRAITEMENT PHYTOSANITAIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Traitement des produits de base (dessiccation à un taux d'humidité exigé pour le transport).</li> <li>▪ Elimination des parasites</li> </ul>	Marchandise
<b>EXPERT MARITIME/ COMMISSAIRE AUX AVARIES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Détermination des causes des avaries/ constat d'avaries sur marchandise.</li> </ul>	Marchandise
<b>ENLÈVEMENT, LIVRAISON, ET TRANSPORT CONNEXES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formalités d'apurement.</li> <li>▪ Location d'engins</li> <li>▪ Manutention</li> </ul>	Marchandise/ moyen de transport





## REFERENTIEL DES ECOLES DE FORMATIONS AUX METIERS PORTUAIRES DANS LE MONDE

**“ De façon générale, tous les grands projets en cours de mise en œuvre sont générateurs de milliers d’emplois. Dans le cas spécifique du port en eau profonde de Kribi, sur les 20 000 emplois directs annoncés, beaucoup de spécialités, peu ou mal connues, pourraient constituer des opportunités pour les jeunes. ”**





## AFRIQUE

---

### Egypt

Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, Alexandria, Egypt

### Nigeria

- Maritime Academy of Nigeria, Oron
- Federal College of Fisheries and Marine Technology, V/I, Lagos, Nigeria
- Merchant Navy Maritime Academy, Iwopin, Ijebu Waterside, Ogun state, Nigeria

### Ghana

- Regional Maritime University, Nungua, Accra.

## ASIE

---

### Bahreïn

- Government Owned - Bahrain Polytechnic.

### Bangladesh

- Governmental: Marine Academy Chittagong - WMU Branch
- Governmental: Bangladesh Institute of Marine Technology (Naraynganj, Dhaka)

### Azerbaïdjan

- Governmental Azerbaijan State Marine Academy

### Chine

- Governmental Dalian Maritime University, (DMU) - WMU Branch
- Governmental Wuhan University of Technology, (WHUT) - Navigation School
- Governmental Jimei Navigation Institute

### Inde

- Governmental Indian Institute of Port Management
- Governmental Indian Maritime University

- Governmental Kunjali Marakkar School of Marine Engineering

- Governmental Marine Engineering and Research Institute (previously known as D.M.E.T.)

- Governmental Training Ship Chanakya
- Private AMET University
- Private Institute of Technology and Marine Engineering

- Private International Maritime Institute
- Private Samundra Institute of Maritime Studies

- Private Tolani Maritime Institute

- Private Vels Academy of Maritime Studies

### Iran

- Governmental Faculty of Marine Science and Technology, Persian Gulf University
- Governmental Faculty of Marine Science and Technology, Imam Khomeini University of Nowshahr

### Japon

- Governmental (Japan Coast Guard) Japan Coast Guard Academy
- EditNational University CorporationTokyo University of Marine Science and Technology
- Governmental (Institute of National college of Technology) Toba National College of Maritime Technology
- Governmental (Institute of National college of Technology) Toyama National College of Maritime Technology
- Governmental (Institute of National college of Technology) Oshima National College of Maritime Technology
- Governmental (Institute of National college of Technology) Hiroshima National College of Maritime Technology
- Governmental (Institute of National college of Technology) Hiroshima National College of Maritime Technology



of Technology) Yuge National College of Maritime Technology

- Governmental (Ministry of Defence) National Defence Academy
- Governmental (Ministry of Defence)

### Jordan

- Jordan maritime academy <http://www.jams.edu.jo/> Lebanon
- Governmental Maritime Science And Technology Institute Myanmar
- Governmental Myanmar Maritime University

### Pakistan

- Pakistan Marine Academy (PMA)
- KPT Apprentice Training College, Manora Marine Workshops. Course A-class Apprenticeship in Marine Engg and B-class Apprenticeship in Boiler Engg, Diesel Mach, Fitter, General and Marine Electrician, welding and 15 other courses.
- Seamen Training Centre (STC/PMA) Karachi 2350272
- Maritime Training Institute Karachi Pakistan
- Maritime Training Institute Karachi 2419363
- Indus College of Nautical Studies Karachi 580115-6
- Andros Marine Institute Karachi 5389082
- College of National Studies Karachi 2313136
- Scinicariello Seamen Training Centre Karachi
- Professionals Maritime Education and Training Institute Karachi 5880886
- Institute of Maritime Studies (Pvt) Ltd. Lahore 42/381270
- Maritime Training Institute Islamabad 2428357-8

### Philippines

- Private Asian Institute of Maritime Studies
- Private Bohol Institute of Technology
- Private Capitol University
- Other FEATI University
- Other Holy Cross of Davao College

- Other Iloilo State College of Fisheries
- International Institute of Technology
- Private John B. Lacson Foundation Maritime University
- Governmental Leyte Institute of Technology
- Private Jose C. Feliciano College Foundation
- Private Mapúa-PTC College of Maritime Education and Training under Malayan Colleges Laguna
- Private Maritime Academy of Asia and the Pacific
- Private Philippine Merchant Marine School
- Other Mindanao Polytechnic College
- Governmental Misamis Institute of Technology
- Other NAMEI Polytechnic Institute
- Governmental Northern Iloilo Polytechnic State College
- Private NYK-TDG Maritime Academy
- Other Our Lady of Fatima College
- Other Palompon Institute of Technology
- Governmental Philippine Merchant Marine Academy
- Private PMI Colleges (Philippine Maritime Institute) - Manila, Quezon City, and Tagbilaran City, Bohol
- Governmental Polytechnic State College of Antique
- Other Sacred Heart School [disambiguation needed]
- Private Southern de Oro Philippines College
- Other Southwestern University (Philippines)
- Other Surigao Education Center
- Private Technological Institute of the Philippines
- Private Davao Merchant Marine Academy
- Other Technological Institute of the Philippines





- Other University of Cebu
- Other University of Iloilo
- Other University of the Visayas
- Other West Negros College
- Other Western Institute of Technology
- Other Western Visayas College of Science and Technology

### Malaysia

- Private University Kuala Lumpur, Malaysian Institute Marine Engineering Technology
- Governmental Ungku Omar Polytechnic
- Private Malaysia Maritime Academy
- Private [Sarawak Maritime Academy

### Republic of Korea

- Governmental Korea Maritime University
- Governmental Mokpo Maritime University

### Singapore

- Governmental Singapore Polytechnic

### Sri Lanka

- Governmental Naval and Maritime Academy

## AMERIQUE

### Argentina

- Governmental - Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano (ESNN)

### Mexico

- Escuelas Nauticas Mercantes

### Brazil

- Governmental - FEDERAL Centro de Instrução "Almirante Graça Aranha" (CIAGA) Rio de Janeiro
- Governmental - FEDERAL Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar" (CIABA) Belem

### Canada

- Governmental - FEDERAL Canadian Coast Guard College, Westmount, Nova Scotia

### Scotia

- Governmental - PROVINCIAL Fisheries and

Marine Institute of Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland and Labrador

- Governmental - PROVINCIAL Nova Scotia Community College, Nautical Institute, Port Hawkesbury, Nova Scotia

- Governmental - PROVINCIAL New Brunswick Community College, St. Andrews, New Brunswick

- Governmental - PROVINCIAL Holland College, Marine Training Centre, Summerside, Prince Edward Island

- Governmental - PROVINCIAL Institut Maritime du Québec, Rimouski, Quebec

- Governmental - PROVINCIAL Georgian College, Great Lakes International Marine Training and Research Centre, Owen Sound, Ontario

- Governmental - PROVINCIAL British Columbia Institute of Technology, Marine Campus, North Vancouver, British Columbia

- Private - Western Maritime Institute, Nanaimo, British Columbia

- Private - Maritime Simulation and Resource Centre, Quebec, Quebec

### Ecuador

- Private Universidad Del Pacifico - Ecuador Panama

- Governmental International Maritime University of Panama

### United States of America

- Nationally and/or Regionally Accredited Degree Granting Institutions offering a Maritime Degree and USCG Approved courses.

- Governmental - FEDERAL United States Coast Guard Academy

- Governmental - FEDERAL United States Merchant Marine Academy

- Governmental - STATE California Maritime Academy (part of the California State University system)



- Governmental - STATE Great Lakes Maritime Academy (a division of Northwestern Michigan College)
- Governmental - STATE Maine Maritime Academy
- Governmental - STATE Massachusetts Maritime Academy
- Governmental - STATE State University of New York Maritime College (part of the State University of New York (SUNY) system)
- Governmental - STATE Texas Maritime Academy (part of the Texas A&M University System)
- Private Maritime Institute Inc.

## EUROPE

### Belgique

- Autonomous Antwerp Maritime academy

### Chypre

- Governmental Higher Technical Institute

### Estonie

- Governmental Estonian Maritime Academy

### Finlande

- International Aboa Mare ([www.aboamare.fi](http://www.aboamare.fi))

### Irlande

- Governmental National Maritime College of Ireland

### Lituanie

- Governmental Klaipeda University

### Hollande

- Private Netherlands Maritime University Rotterdam; Master Shipping and Transport

### Norvège

- Ålesund University College, Alesund Høgskolen I Vestfold, Borre

### Pologne

- Szczecin Maritime Academy

### Roumanie

- Private - Romanian Nautical College (Colegiul Nautic Roman) [www.nauticalcollege.org](http://www.nauticalcollege.org)

### Fédération de Russie

- Governmental Maritime State University

### Slovénie

- Governmental Fakulteta za Promorstvo in Promet - Univerza Ljubljani (Faculty for Maritime and Transport Studies - University of Ljubljana)

### Suisse

- International World Maritime University

### Turquie

- Governmental Istanbul Technical University
- Governmental Yıldız Technical University
- Governmental 9 Eylül University
- Governmental Karadeniz Technical University
- Private Near East University
- Private Piri Reis Maritime University

### Ukraine

- Governmental Odessa State Maritime Academy (OSMA)
- Odessa National Marine University, Royaume Uni
- Governmental Aberdeen College
- Governmental Glasgow College of Nautical Studies
- Governmental Greenwich Maritime Institute
- Governmental Lews Castle College
- Governmental Liverpool John Moores University
- Governmental South Tyneside College
- Governmental University of Glasgow
- Governmental University of Plymouth
- Governmental University of Ulster
- Not for Profit The Marine Society College of the Sea
- Private Jewel and Esk Valley College
- Private Orkney College - Nautical Department
- Private Southampton Solent University - Warsash Maritime Academy
- Private University of Southampton Institute of Maritime Law
- Private Wray Castle



## Useful contacts

### INSTITUTIONS

#### PRESIDENCY OF THE REPUBLIC

Phone : (+237) 22 23 40 25  
(+237) 22 20 04 55  
Fax : (+237) 22 22 08 70  
(+237) 22 21 26 38

#### PRIME MINISTRE'S OFFICE :

Phone : (+237) 22 23 58 02  
(+237) 22 23 80 99  
Fax : (+237) 22 23 57 24

#### MINISTRY OF AGRICULTURE AND RURAL DEVELOPMENT

Phone : (+237) 22 23 11 90  
Fax : (+237) 22 22 50 91

#### MINISTRY OF TRADE :

Phone : (+237) 22 23 02 16  
Fax : (+237) 22 23 90 29

#### GICAM

P.o.box : 1134 Yaoundé  
Phone : (+237) 33 42 31 41  
Fax : (+237) 33 43 38 80

#### SYNDUSTRICAM

Phone : (+237) 33 42 30 58  
Fax : (+237) 33 42 56 16

#### CONSULAR CHAMBERS

#### CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

Phone : (+237) 33 42 67 87  
Fax : (+237) 33 42 55 96

#### CAMEROON CHAMBER OF AGRICULTURE, LIVESTOCK AND FORESTRY

Phone : (+237) 22 22 23 28  
(+237) 22 23 28 44

#### PUBLIC AND PARABUPLIC BODIES

#### NATIONAL INVESTMENT CORPORATION

P.o.box : 423 Yaoundé  
Phone : (+237) 22 22 44 22  
Fax : (+237) 22 23 13 32

#### INDUSTRIAL ZONES MANAGEMENT AND DEVELOPMENT AUTHORITY

P.o.box : 1431- Yaoundé  
Phone : (+237) 22 22 19 42  
Fax : (+237) 22 22 19 42

#### NATIONAL INDUSTRIAL FREE ZONE BOARD :

P.o.box : 925-Douala  
Phone : (+237) 33 43 33 43  
Fax : (+237) 33 43 33 17

#### ONE - STOP - SHOP FOR FOREIGN TRADE :

P.o.box : 12679 - Douala  
Phone : (+237) 33 41 02 43  
(+237) 33 41 44 45  
Fax : (+237) 33 43 60 78

#### CIVIL AVIATION AUTHORITY :

P.o.box : 6998-Yaoundé  
Phone : (+237) 22 30 66 26  
Fax : (+237) 22 30 33 62

#### NATIONAL PORT AUTHORITY :

P.o.box : 11538 -Yaoundé  
Phone : (+237) 22 21 06 37  
Fax : (+237) 22 21 06 30

#### DOUALA PORT AUTHORITY

P.o.box : 4020 Douala  
Phone : (+237) 33 42 01 33  
(+237) 33 42 73 22  
Fax : (+237) 33 42 67 97

#### AIRLINES

#### CAMAIRCO

P.o.box : 1186-Yaoundé  
Phone : (+237) 22 23 40 01  
(+237) 22 23 38 08  
Fax : (+237) 22 28 39 74  
(+237) 22 23 03 04

#### AIR FRANCE

Phone : (+237) 33 42 15 55  
(+237) 33 42 80 20  
(+237) 33 42 21 26  
Fax : (+237) 33 42 99 52

#### KENYA AIRWAYS

Phone : (+237) 33 42 96 91  
Fax : (+237) 33 42 00 09

#### SN BRUSSELS

B.P 2374-Yaoundé  
Phone : (+237) 22 22 87 37  
Fax : (+237) 22 22 87 32

#### SWISS INTERNATIONAL AIRLINES

Phone : (+237) 22 22 97 37  
Fax : (+237) 22 22 63 29

#### HOTELS

#### HILTON YAOUNDE

P.o.box : 11852-Yaoundé  
Phone : (+237) 22 23 36 46  
Fax : (+237) 22 22 32 10

#### LE MONT FEBE

Phone : (+237) 22 21 40 02  
Fax : (+237) 22 21 60 70

#### DJEUGA PALACE :

Phone : (+237) 22 22 46 46  
(+237) 22 22 64 57  
Fax : (+237) 22 22 47 00  
(+237) 22 22 64 26

#### LE MERIDIEN

Phone : (+237) 33 43 50 00  
Fax : (+237) 33 43 35 07

#### SAWA :

P.o.box : 2345-Douala  
Phone : (+237) 33 42 08 66  
Fax : (+237) 33 42 38 71

#### SECURITY

#### Yaoundé

Emergency police 17  
Fire brigade 18  
Gendarmerie 13  
Hôpital Central 22 23 40 20  
Hôpital Général 22 20 11 22  
Hôpital Jamot 22 20 43 90  
22 21 52 26

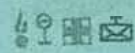
#### Douala

Emergency police 17  
Fire brigade 18  
Gendarmerie 13  
Airport 33 42 49 49  
Hôpital Général 33 37 01 44  
Hôpital new-bell 33 42 97 80

#### Kribi Deep Sea Port :

P.O. BOX : 1450 Yaounde  
Phone : (+237) 22 65 30 33  
Fax : (+237) 22 14 02 04  
E-mail : kribiport@yahoo.com





**KRIBI**

**ZONE TOURISTIQUE**

Chutes de la Lobé

Grand Batanga I (Louma)  
Grand Batanga II (Bongahélé)

**VOIES ROUTIERES**

**VILLE NOUVELLE**

**PORT GENERAL**

**PORT MINERALIER**

**VOIE FERREE**

**TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE**

**ZONE INDUSTRIELLE**

**USINE ALUMINIUM**

**ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE**

**CHEMIN-DE-FER MINERALIER**

LE 25 MARS 2009

**ESQUISSE GENERALE D'AMENAGEMENT**

1:10000

Lohrangué

Élabe

Léproserie

Bilolo

Ngoy

Collège

Bossiki

Dombé

14

New Bell

Bongandwé

Mpango

Lendé

35

Nangadjango

Naboré

Nadontembé

33

Ébomé

Bwanzé

Miangadjio

33

Mbeka'a

Mabenanga

Loumfi

47

Lobé

Bac

Nalea

22

Ikéiké

Ndoumalé

Pongo

47

22

Yananga

Bido

44

5

Eboungangomé

Sciène

44

5

Éboundja II

R.N. 36

44

5

Éboundja I

Mabenanga

53

5

Nlendé Dibé

35

5

Boussibelika

35

5

Kobongwé

44

5

Boumbingwé

106

5

Lolabé

103

5

Lohrangué

103