

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #15:

Kribi: entre développement portuaire et ambitions industrielles

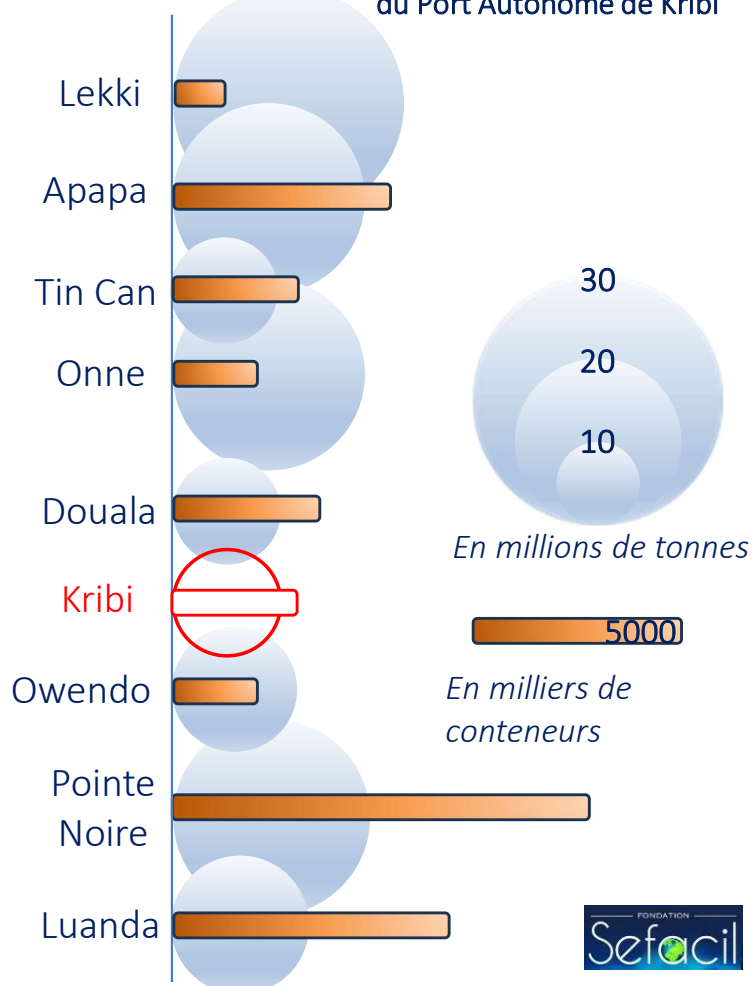


Genèse d'une vision politique et d'une réalisation *greenfield*

A la fin des années 2000, la Présidence de la République du Cameroun confirme son ambition de planifier des développements portuaires en accompagnement du programme de modernisation des infrastructures du port autonome de Douala. La vision planificatrice de l'Etat considère le développement d'un nouveau port en eau profonde dans le sud du pays où la pêche et le tourisme constituent les principales ressources. L'étude de faisabilité confirme l'intérêt d'investir alors que les ressources telles que le bois, la bauxite ou encore le fer sont identifiés comme des matières premières à extraire pour être transformées au Cameroun.

Kribi devient une réalité avec la signature de la convention de financement entre l'Etat du Cameroun et *China Eximbank* en 2011, puis la sélection des concessionnaires pour opérer les terminaux dès 2015. En parallèle, une équipe composée uniquement de personnels camerounais travaille de concert avec le Port Autonome du Havre et l'IPER pour le renforcement des capacités des futurs dirigeants qui auront la responsabilité de gérer, développer et projeter l'ensemble des fonctions et obligations régaliennes du Port Autonome de Kribi. Ce nouveau port en eau profonde, construit en *greenfield* se positionne sur une rangée portuaire de l'Afrique centrale qui est de plus en plus compétitive (Figure 1). Des établissements portuaires du Nigéria jusqu'à la République Démocratique du Congo, le potentiel du bassin de chalandises se caractérise par l'immensité géographique (plus de 5 millions de kilomètres carrés) et une densité démographique diffuse qui regroupe au total 275 millions d'habitants et même probablement un demi-milliard si l'on inclut le géant nigérian.

Figure 1:
Traffics total et conteneurisé des principales places portuaires de l'environnement concurrentiel régional du Port Autonome de Kribi



L'enjeu crucial des connectivités terrestres

La jeune autorité portuaire de Kribi mise sur la conjugaison de 4 dimensions principales dans sa vision stratégique:

- Mettre à disposition des infrastructures et superstructures portuaires spécialisées afin d'attirer les clients de l'avant-pays maritime;
- Accompagner l'acceptabilité sociale du port dans son environnement socio-économique à travers des programmes dédiés au profit des pêcheurs, des riverains, du tissu entrepreneurial local ou encore des usagers de la marina et la plaisance;
- Développer un véritable cluster industriel et de services; et enfin,
- Enchâsser l'ensemble dans une connectivité terrestre qui désenclave les territoires proches mais aussi éloignés afin d'accroître la mobilité des biens, des personnes et des valeurs échangées bien au-delà du seul marché national camerounais.

Cette quatrième dimension apparaît comme le cœur de l'avenir industrialo-portuaire de Kribi et du développement socio-économique de toute la sous-région. Le PAK constitue un nœud infrastructurel, une pièce essentielle dans le grand puzzle de l'aménagement du territoire du sud et du sud-est de la République du Cameroun (Figure 2).

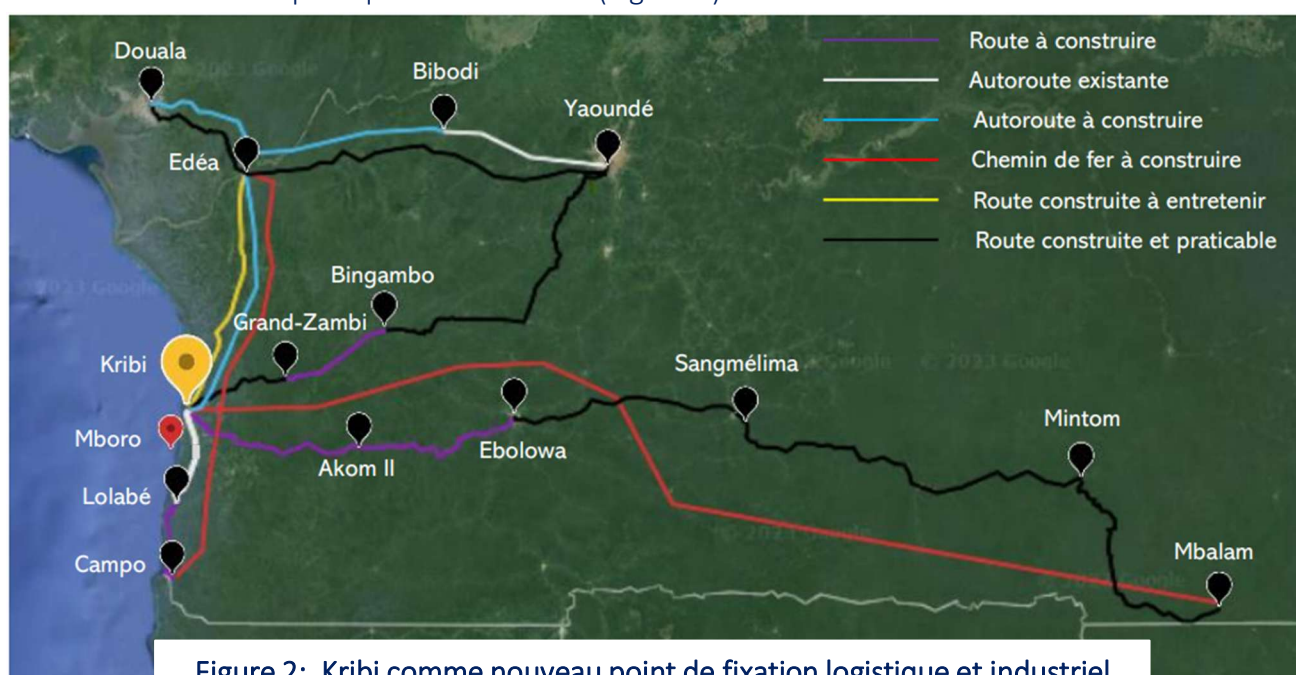


Figure 2: Kribi comme nouveau point de fixation logistique et industriel dans le développement du territoire national du Cameroun

Le programme de connectivité et de désenclavement repose en premier lieu sur différents tronçons routiers dont celui qui relie Kribi à Douala via Edéa. Ce corridor routier primordial pour les acteurs économiques et logistiques fait l'objet de réfections saisonnières qui n'empêchent pas une dégradation inquiétante dû à la croissance continue des flux. La section Yaoundé-Olamba-Kribi devra soulager la N7 vers Edéa et faciliter la connectivité avec la capitale politique et ses 5 millions d'habitants. Ce maillage routier constitue une clé de l'ouverture des marchés pour Kribi, en particulier sur les marges de l'arrière-pays commercial. La pénétrante vers Akom II et Ebolowa permettra de rejoindre des bassins de chalandises agricoles et même d'accéder aux potentiels forestiers et miniers de la zone frontalière avec le Congo. Dans le même registre, la voix expresse sud qui connecte Kribi à Lolabé et Campo pourrait être livrée pour fin 2028 afin de desservir la Guinée Equatoriale.

Les financements sont consolidés pour la plupart des projets routiers, ce qui n'est pas le cas pour la construction d'un ambitieux sillon ferroviaire qui pourrait doubler la desserte jusqu'aux mines de Mbalam où attendrait un potentiel estimé à 2 milliards de tonnes de minerai de fer!

Figure 3: Mines de fer de Mbalam du sud Cameroun



Plus qu'un port: un pôle industriel de transformation et de valorisation

Avec une allocation foncière de 15 000 hectares par décret présidentiel, le PAK dispose d'une réserve domaniale exceptionnelle, en dehors de la pression urbaine qui pourrait naître de la réussite des grands projets industriels. Fait remarquable : le pôle industriel est inscrit dans la liste des projets majeurs nationaux de la République du Cameroun qui a prévu de mobiliser plus de 1000 milliards de FCFA sur la décennie 2020/2030. Cette ambition industrielle est adossée à la signature déjà consolidée de plusieurs engagements de sociétés privées parmi lesquelles Africa Global Logistics, Arise IIP, CHEC ou encore Belmont Investments. A l'instar des développements sur d'autres places portuaires du continent, le PAK a décidé de créer une société d'aménagement et de gestion de la Zone Industrielle Intégrée du Port de Kribi (ZIIPK).

La ZIIPK « clusterise » en zones foncières spécialisées les futures activités de valorisation et de transformation industrielle avec 3 grands ensembles :

- Une première (ZNO) de 525 ha avec des activités de services liés notamment au pôle bois et toutes ses transformations;
- Une deuxième (ZSO) plus restreinte (292 ha) dédiée aux industries lourdes (Acier, bitume, etc.); et,
- Une troisième nettement plus vaste (1314 ha), centrée en particulier sur tous les produits liés à l'agrobusiness et ses dérivés.

Cette stratégie territorialise en quelque sorte une planification à long terme avec des segmentations spatiales et fonctionnelles au service des terminalistes et des industriels.

Des trafics diversifiés en croissance

Après une décennie d'exploitation commerciale, le bilan du PAK s'avère très intéressant puisque les volumes hors pondéreux liquides et gaziers ne cessent de gagner du terrain (Figure 5).

Figure 4: Clusterisation des futures activités industrielles de la ZIIPK

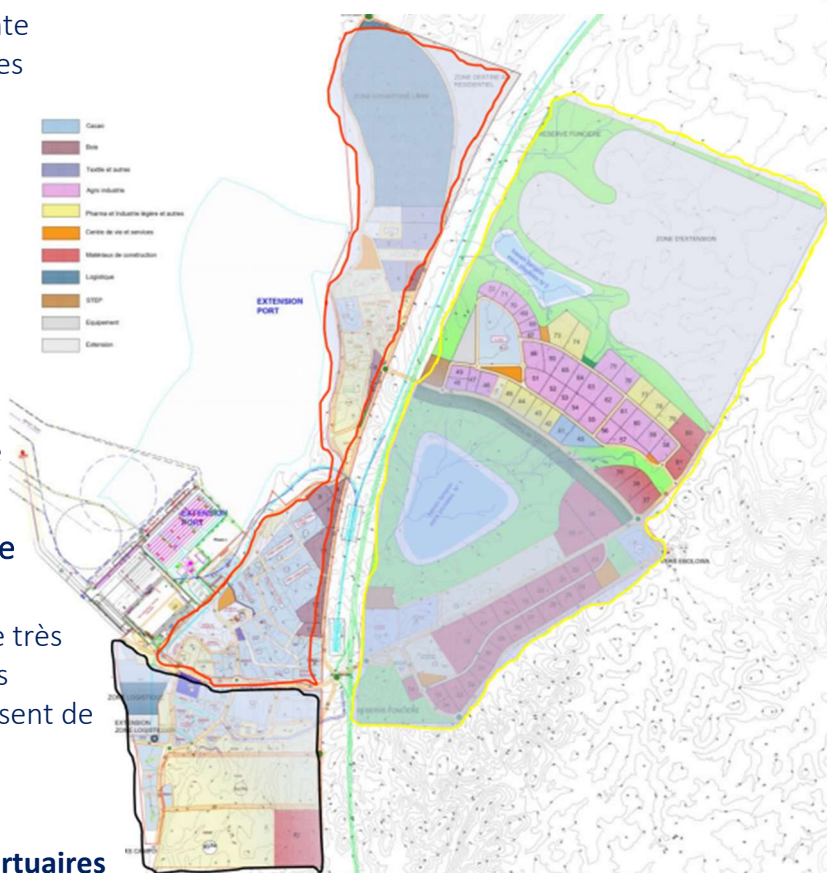


Figure 5: Typologie des principaux trafics portuaires du PAK (2018/2024)

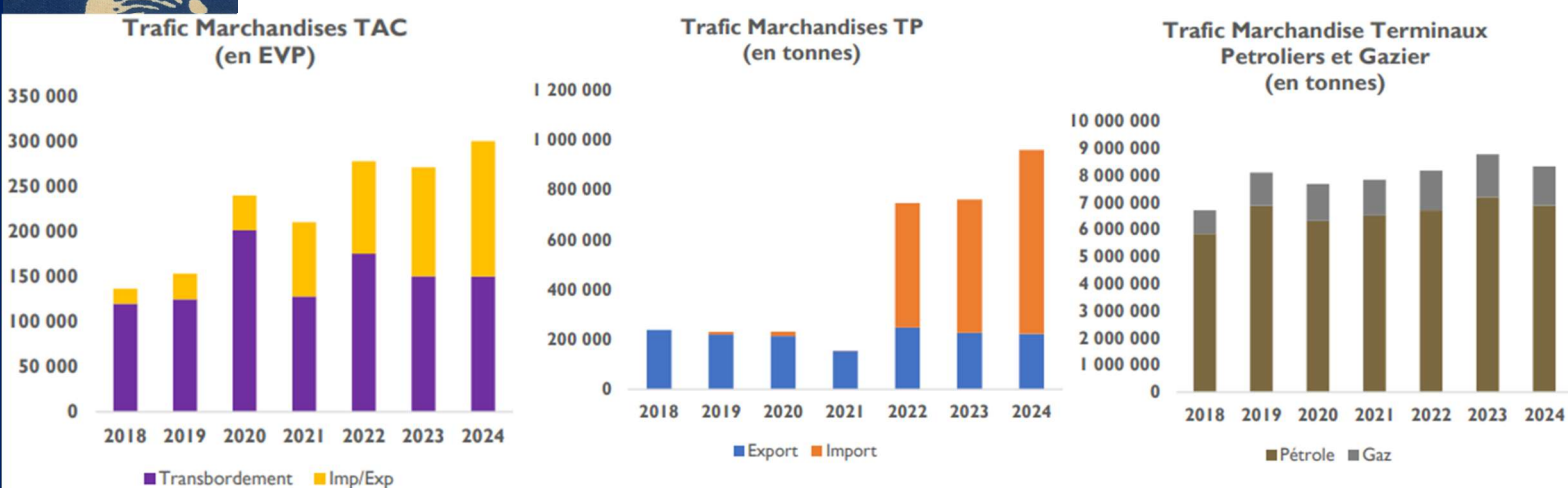


Figure 6:

Escale du *MSC Türkiye* au Kribi Container Terminal en mai 2025



Avec la phase 2 de KCT, ce sont les plus grands porte-conteneurs du monde qui peuvent escaler à Kribi, sans contrainte nautique. L'ambition est de conjuguer les potentiels du transbordement via la performance opérationnelle sur l'interface avec les géants des mers et les potentiels avérés d'un arrière-pays drainés par les infrastructures terrestres de demain (Figure 6).

Les perspectives conteneurisées s'additionnent aux potentiels industriels et logistiques. Le PAK s'impose comme un maillon structurant de nouvelles chaînes de valeur comme en atteste la croissance spectaculaire des importations sur le terminal *multipurpose*. Les grands chantiers de BTP et d'infrastructures sur toute la région sud du Cameroun sont nourris par les solutions et services portuaires apportés par tout l'écosystème. En ce sens, le PAK ne cesse de s'imposer comme une solution *premium* pour tous les acteurs camerounais et mondiaux.

Rédigé par Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL - le 31 janvier 2026

Trois Questions à Habib IYA - Chef de représentation – Douala
Port Autonome de Kribi – Kribi – Cameroun



La valorisation industrielle est au cœur de la réussite foncière et portuaire du PAK. Quels sont les ingrédients pour continuer d'attirer des productions et de développer des services?

Avec ses 15 000 hectares, l'un des fonciers portuaires les plus étendus de la région, le PAK a engagé des actions concrètes pour favoriser le décollage et le renforcement de sa composante industrielle. Ce foncier a été structuré en zones portuaires, zones industrielles et plateformes logistiques, avec un accent fort mis sur les accès routiers, les réseaux d'eau, d'électricité et de communication qui sont des conditions indispensables pour des implantations durables.

Dans la continuité de ces efforts, le PAK travaille à améliorer encore le maillage entre le port et la zone industrielle afin d'offrir aux acteurs un exutoire logistique efficace, caractérisé par des temps de rotation rapides des vecteurs et des actifs, une ouverture internationale la plus large possible et une desserte de l'arrière-pays bien interconnectée.

Sur le plan de la gouvernance, une étape importante a été franchie avec l'association d'investisseurs privés de renom au sein d'une structure dédiée chargée de piloter le développement industriel, l'animation du foncier et l'accompagnement des usagers. Enfin, un climat des affaires attractif, soutenu par un cadre réglementaire stable et prévisible, demeure un levier prioritaire pour faciliter l'installation de nouvelles productions et renforcer l'engagement des opérateurs.

Le duo Kribi-Douala est-il plus en complémentarité ou en concurrence après une décennie d'exploitation commerciale des nouvelles installations en eau profonde du PAK ?

Le duo Kribi-Douala se caractérise par une complémentarité opérationnelle plutôt que par une concurrence frontale. Kribi a maintenant la capacité d'accueillir de plus gros navires et de traiter des volumes importants, ce qui lui permet de capter une part significative des flux de transbordement de la sous-région, notamment une partie qui dessert Douala. À titre d'exemple, en 2025, près de 20 % du trafic total conteneurisé de Douala a transité par Kribi, montrant l'interdépendance des deux plateformes. Une part notable des exportations traitées à Douala, jusqu'à 25 %, utilise également les capacités nautiques profondes de Kribi pour être acheminée vers les grandes lignes maritimes. Douala conserve son rôle de hub de distribution et d'agrégation des trafics nationaux, tandis que Kribi se positionne comme une plateforme capable de servir des flux internationaux lourds et exigeants. Cette complémentarité se reflète aussi dans les zones aménagées, certaines adaptées aux activités de distribution et de services autour de Douala, d'autres orientées vers des activités industrielles lourdes qui s'orientent de plus en plus vers Kribi, créant une synergie bénéfique pour l'économie camerounaise et sous-régionale.

Vous êtes un expert en intelligence artificielle et innovation. Comment l'IA est déjà utile au Port Autonome de Kribi et quelles sont les perspectives d'avenir ?

L'IA est déjà utilisée au Port Autonome de Kribi pour améliorer la performance, la planification et l'aide à la décision. Grâce à des solutions comme *PakAzure*, l'IA analyse de grands volumes de données en temps réel, ce qui permet d'anticiper les périodes de forte activité, d'ajuster les ressources et de réduire les blocages. Elle aide aussi les clients à mieux comprendre leurs flux, optimiser leurs chaînes d'approvisionnement et dimensionner leurs besoins logistiques. Sur le plan opérationnel, l'IA rend les processus plus fluides en améliorant l'organisation des postes à quai et des mouvements de matériel en *just-in-time*, réduisant ainsi les temps d'attente des navires et des engins.



PERFORMANCE PORTUAIRE CAMEROUN (2021-2025)

Analyse des flux, temps d'escale et congestion (Douala & Kribi)

L'ÉCHANTILLON & LA DYNAMIQUE (LE CONTEXTE)



- Douala
71% (5 224 Escales)
- Kribi
29% (2 148 Escales)

Insight: Douala reste le poumon volumétrique.

ANALYSE PAR FAMILLE DE NAVIRES (LE DÉTAIL)

A. La Filière Conteneur (L'élève modèle)



Performance Opérations:
~1.93 jours (Stable & Rapide)
Tendance Rade: Maîtrisée
Insight: Effet Kribi = Fluidité maximale.



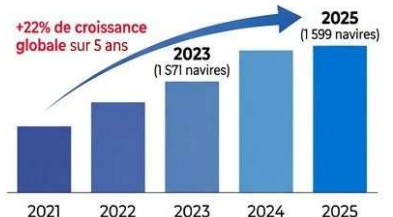
7 372

Mouvements de Navires Analysés

LE "TREND" MAJEUR - L'EFFET CISEAUX (LE CŒUR DU PROBLÈME)



Évolution du Trafic (2021-2025)



ANALYSE PAR FAMILLE DE NAVIRES (LE DÉTAIL)

B. La Filière Vrac & Cargo (Le point noir)



Performance Opérations: Lente (6 à 10 jours)
Tendance Rade: **ALERTE ROUGE**
● Pics > 11 jours (Douala, Mai 2025)
Rade quasi nulle en 2021 (0.35j) → >4j en 2025
Forte exposition aux coûts de surestaries.

SYNTHÈSE & INSIGHTS STRATÉGIQUES (LE BILAN)

Productivité (Le Positif)

Les opérations à quai s'accroissent (3.2j moy.).
La gestion de la manutention est efficace.

Saturation (Le Négatif)

Goulot d'étranglement déplacé vers la Rade. Risque de surcoûts 'invisibles' pour les armateurs Vrac/Cargo.

Dualité Portuaire (La Structure)

Douala: Volume massif mais saturé.
Kribi: Performance et vitesse (surtout Conteneurs).

Source des données: Analyse des mouvements navires pilotes (2021-2025) | Date de production: Janvier 2026 | Signature: PAKAZURE - Intelligence Maritime

Pour l'avenir, l'IA sera un pilier du smart port, en automatisant davantage de processus, en intégrant la maintenance prédictive et en croisant des données de sources multiples pour renforcer la sécurité et la performance globale. Elle permettra de simuler des scénarios de croissance et d'investissements, d'anticiper les besoins futurs en infrastructures et de proposer des services intelligents et personnalisés.