

En effet, le Cameracap (Centre d'analyses et de recherche sur les politiques économiques et sociales) met en exergue les atouts du port de Kribi par rapport à ses rivaux de la côte ouest-africaine dans une étude sur l'optimisation des projets structurants du pays.

Dans ledit rapport du Cameracap, il est clairement indiqué 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 Cameracap 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.

À cet effet, 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 relativement à plusieurs ports de la sous-région. En comparaison, le port de Pointe-Noire (Congo Brazzaville) qui bénéficie déjà d'une position géographique avantageuse, parce que situé à mi-chemin sur la côte ouest-africaine, ne dispose que d'un tirant de 11,5 m. De son côté, le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire), qui nourrit une grande ambition, prévoit de porter son tirant d'eau actuellement de 11,5 m à 13,5 m.

Seulement, il souffre de ne pas pouvoir accueillir des navires très longs à cause de l'étroitesse du canal de Vridi qui le sépare de la mer. Dakar (Sénégal) avec son tirant d'eau de 13 m pourrait être un autre concurrent sérieux à l'ambition du port de Kribi, mais sa proximité avec Tanger risque de limiter des volumes de transbordement.

Pour le Cameracap, le port de Kribi s'illustre au milieu des autres ports en raison de son linéaire de quai largement supérieur. Cependant, indique le think tank, conscient que d'autres conditions participent à la compétitivité d'une place portuaire, le port camerounais gagnerait à multiplier ses zones de desserte à l'intérieur du continent. Il préconise par exemple la construction d'un chemin de fer reliant le Cameroun (Ngaoundéré), le Tchad (Moundou) la Centrafrique et le Soudan.