



Sous le Haut Patronage de Madame le Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale

تحت الرعاية السامية للسيدة وزيرة النقل والطيران المدني والأرصاد الجوي الوطني

تنظم وزارة النقل والطيران المدني والأرصاد الجوي الوطني، بالتعاون مع المجتمع المينائي للكاميرون
المنتدى الثلاثي الخامس: تشاد، الكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى

Le Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie
Nationale et Port-Synthèse organisent le

5ème FORUM TRIPARTITE

Thème

Facilitation

sur le Corridor

camerounais



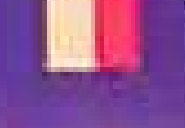
TCHAD



CAMEROUN



RCA



TCHAD

DOSSIER SPÉCIAL

5ème FORUM TRIPARTITE CAMEROUN-RCA-TCHAD à N'Djamena :

De l'ouest à l'Est de l'Afrique,
de nouveaux horizons pour le corridor Transcamerounais



**BENCHMARK
PORT-SYNTÈSE
EN AFRIQUE DE L'EST**

Le corridor Nord-Sud de Durban
dans le COMESA, un géant africain



**REPRÉSENTATION
DU PAD AU TCHAD**

Une base opérationnelle pour
la fluidification du corridor
transcamerounais



**COOPÉRATION RÉGIONALE
ET PERFORMANCE
PORTUAIRE**

Enjeux, défis et perspectives
pour renforcer l'intégration
sous-régionale



Performance - Attractivité - Compétitivité
Performance - Attractiveness - Competitiveness

LES SERVICES RENDUS AUX NAVIRES

- L'entretien du Chenal d'accès et des plans d'eaux ;
- Le balisage et l'aide à la navigation ;
- Le pilotage ;
- Le remorquage ;
- Le lamanage ;
- La construction des Quais ;
- L'affectation des postes à quais ;
- L'avitaillement des navires ;
- La récupération des résidus des hydrocarbures et huiles usées ;
- Le stand By Jobs
- Le soudage ;
- La réparation navale ;
- Les interventions des marins pompiers.

LES SERVICES À LA MARCHANDISE

- L'acconage et la Manutention ;
- Le pointage (ECOR) ;
- Le transfert ;
- Le stockage ;
- Le gardiennage ;
- La livraison ;
- La sécurité ;
- La qualité ;
- Le pesage ;
- Les espaces fonciers.

TERMINAUX SPECIALISÉS

- Un terminal à conteneurs ;
- Un terminal polyvalent ;
- Un terminal à bois ;
- Des terminaux industriels ;
- Un port de pêche ;
- Un terminal pour le trafic local
- Un terminal céréalier ;
- Deux terminaux rouliers ;
- Un terminal mixte fruitier
- Un terminal minéralier
- Un duc d'albe pour l'accostage des navires pétroliers



Téléphone:
Fax: +237 233 42 01 33



Web: www.pad.cm
E-mail: pad@pad.cm



Adresse: pad@pad.cm
BP/PO 808; 4020 Douala, Centre des Affaires Maritimes-Boninjo

NUMÉRO SPÉCIAL

SOMMAIRE

5ème Forum Tripartite

Cameroun – RCA – Tchad

Une traversée éditoriale des corridors, des ports, des réformes et des acteurs qui structurent le transit en Afrique centrale.



OUVERTURE DU DOSSIER

CEMAC, CEEAC, CEDEAO, COMESA

La nouvelle montée en puissance de Port-Synthèse et les perspectives régionales du corridor transcamerounais.

04

06

Revue

5 éditions, des avancées au fil des rencontres et une nouvelle dynamique

06

09

Corridor Tchad

Une desserte à forte concurrence d’Est en Ouest, du Nord au Sud

09

11

Cameroun – Tchad

Des relations commerciales stratégiques et soutenues

11

13

Afrique Centrale

Les principaux projets de diversification de la desserte des pays sans littoral

13

16

Représentation du PAD au Tchad

Une base opérationnelle pour la fluidification du corridor transcamerounais

16

18

Port de Douala-Bonabéri

Facilités offertes à l’hinterland

18

08

Port de Kribi

Facilités offertes à l’hinterland

20

22

Benchmark de Port-Synthèse en Afrique de l’Est

Le corridor Nord-Sud dans le COMESA, un géant africain

22

24

Port-Synthèse

L’organisateur en chef

24

5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad

CEMAC, CEEAC, CEDEAO, COMESA

La nouvelle montée en puissance de Port-Synthèse

Le Forum Tripartite confirme une nouvelle ambition régionale : faire du corridor transcamerounais une plateforme d'intégration, de compétitivité et d'ouverture vers de nouveaux espaces économiques.



Photo de famille des officiels à l'ouverture des travaux du 5ème forum Tripartite

Lors de la cérémonie d'ouverture du 5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la « Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais », le Représentant du Niger, invité spécial, a créé l'évènement en demandant que son pays soit admis comme un acteur à part entière du Forum Tripartite, afin de le transformer en un Forum Quadripartite. C'est dire l'intérêt toujours croissant de cette plateforme d'échanges sur le passage portuaire des marchandises des pays sans littoral par les ports du Cameroun. Le Congo et la République Démocratique du Congo figurent dans la ligne de mire de Port-Synthèse. Qui projette en outre une opération de benchmark en Afrique de l'Est.

Le 5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad s'est tenu à N'Djamena au Tchad du 11 au 13 mai 2026, sous le patronage du Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale du Tchad, Mme Fatima Goukouni Weddeye, en présence du Ministre des Transports du Cameroun, Jean Ernest Masséna Ngallé Bibéhè, du Représentant du Ministre des Transports et de l'Aviation Civile de la République Centrafricaine, Yagbanga Fred Ferlin, et du Président de la Communauté Portuaire du Cameroun (Port-Synthèse) Cyrus Ngo'o, Directeur Général du Port Autonome de Douala (PAD). La rencontre, placée sous le thème : Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais >, a regroupé quelque 400 participants venus entre autres du Cameroun, de la République Centrafricaine, du Tchad, du Niger et de la République Démocratique du Congo.

Dans son mot de bienvenue à l'ouverture des assises, le Premier

Adjoint au Maire de la Ville de N'Djamena, Mahamat Brahim Siam, représentant le Maire empêché, a souligné le rôle stratégique de sa ville comme carrefour entre le Sahel et l'Afrique Centrale, ainsi que l'importance des corridors camerounais pour le Tchad et la République Centrafricaine. Il a insisté sur la coopération régionale, la fluidité des échanges, et la nécessité de faire des infrastructures logistiques un levier commun de prospérité.

Prenant ensuite la parole, le Président de Port-Synthèse, Cyrus Ngo'o, Directeur Général du Port Autonome de Douala, a déclaré que depuis trois décennies, la Communauté Portuaire du Cameroun dénommée Port-Synthèse, créée en 1994, s'affirme au fil du temps comme un véritable outil de valorisation et de promotion des potentialités des ports camerounais. C'est une plateforme d'échanges et de réflexion, pour l'efficacité dans l'action de facilitation des opérations du commerce extérieur des pays voisins sans littoral à travers les places portuaires du Cameroun.

C'est pour atteindre cet objectif ambitieux que cette association, initialement centrée sur le Port de Douala lors de sa création en 1994, s'est ouverte à l'ensemble des ports du Cameroun et à tous les opérateurs du commerce extérieur des Etats de la sous-région. Selon son Président, Port-Synthèse évoluera inéluctablement vers la libre adhésion des opérateurs portuaires des autres pays utilisant les ports du Cameroun, notamment le Congo, le Niger et la République Démocratique du Congo.



Le Président de Port-Synthèse et Directeur général du PAD, Cyrus Ngo'o, pendant son allocution

Le 5ème Forum Tripartite se devait de consolider les acquis, au regard des progrès enregistrés depuis la rencontre de 2024 au Port de Kribi, et qui concernent notamment : la participation des représentants des Conseils des Chargeurs Centrafricain et Tchadien aux missions d'observation des corridors, la revue à mi-parcours des recommandations du 4ème Forum Tripartite, et la budgétisation du projet de benchmark sur le fonctionnement des corridors de l'Afrique de l'Est.

En clair, Port-Synthèse prend un nouvel envol avec des ouvertures vers la CEDEAO en Afrique de l'Ouest par le Niger, présent à N'Djamena, qui a fait transiter 57 196 tonnes de marchandises par le Port de Douala en 2025, mais aussi vers la CEEAC (Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale) représentée aux assises par la République Démocratique du Congo, ainsi que le COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe), la plus grande communauté économique régionale d'Afrique qui regroupe 21 États membres représentant plus de 680 millions d'habitants, avec le projet de benchmark sur les corridors de l'Afrique de l'Est, certainement les plus longs d'Afrique, comme nous le verrons par une analyse spécifique dans les lignes qui suivent à travers la présente édition de AFRIPORT News Online.

« Un enjeu de plus de 2 millions de tonnes de marchandises, d'une valeur de plus de 1 500 milliards de FCFA »

Prenant la parole après le Président de Port-Synthèse, l'invité spécial à cette rencontre, le Représentant du Niger, a exprimé sa reconnaissance aux organisateurs. Il a déclaré que des cargaisons nigériennes ont transité par le Port de Douala depuis la crise politique qui a frappé son pays, et altéré les relations avec les ports traditionnels. Il a loué la démarche entreprise par le Port Autonome de Douala, qui s'est rendu au Niger afin de rencontrer les chargeurs intéressés par ses activités. Les échanges ont été très fructueux et le résultat immédiat est la participation du Niger à cette rencontre de N'Djamena. Il a émis le vœu que le Niger soit admis comme un membre à part entière de cette plateforme, et que celle-ci devienne un Forum Quadripartite Cameroun-RCA-Tchad-Niger, une proposition bien accueillie par les organisateurs.

Le Représentant du Ministre des Transports et de l'Aviation Civile de la République Centrafricaine, Yagbanga Fred Ferlin, a souligné l'importance des progrès accomplis, entre autres la tenue régulière du Forum Tripartite, la perspective de mise en œuvre du Titre Unique de Transit, la digitalisation des procédures, et les efforts de réhabilitation des infrastructures. Il a néanmoins relevé, pour le déplorer, la persistance de nombre d'obstacles qui entravent la fluidité des trafics de marchandises.

Le Ministre des Transports du Cameroun, Jean Ernest Masséna Ngallé Bibéhè, s'est appesanti sur les actions menées par le Cameroun en vue de fluidifier le corridor. Après en avoir énuméré quelques-unes, il a exhorté les participants à mettre un accent en vue de lever les obstacles encore présents sur le parcours des marchandises vers l'hinterland.



Le Ministre des Transports du Cameroun, Jean Ernest Masséna Ngallé Bibéhè au Forum de N'Djamena

Le Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale du Tchad, Mme Fatima Goukouni Weddeye, a loué les efforts accomplis par son pays et les autres partenaires pour la fluidification du corridor tchadien. Elle s'est félicité de la tenue régulière du Forum Tripartite Cameroun – RCA – Tchad, qui illustre l'intérêt de ce cadre de dialogue pour la facilitation du commerce extérieur du Tchad. Selon diverses sources, il s'agit d'un enjeu annuel de plus de 2 millions de tonnes de marchandises, d'une valeur de plus de 1 500 milliards de FCFA. Le Ministre a souligné que le transport et le transit conditionnent les coûts et l'amélioration du train de vie des populations, d'où l'importance qu'elle attache aux réformes visant la fluidification des trafics. Car, bien que des progrès soient enregistrés, plusieurs défis doivent encore être relevés. Elle a souhaité que la rencontre aboutisse à des recommandations concrètes, réalistes et opérationnelles au service du développement, de l'intégration régionale et de la prospérité partagée, avant d'ouvrir solennellement les travaux du 5ème Forum Tripartite sur la facilitation du transit sur le corridor transcamerounais.

D'une manière générale, les assises de N'Djamena ont confirmé une nouvelle montée en puissance du Forum Tripartite, bras opérationnel de Port-Synthèse, qui reçoit déjà tant des opérateurs de la CEDEAO que de la CEEAC, au-delà du cadre classique de la CEMAC (Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale) où il a été créé en 2012. L'une des actions majeures à venir est le benchmark dans les corridors de l'Est de l'Afrique. En effet, cette mission devrait permettre à Port-Synthèse de s'intéresser à l'offre portuaire de Port-Soudan au Tchad, qui se situe dans le champ concurrentiel du corridor transcamerounais depuis quelques décennies, malgré les conflits actuels au Soudan, lesquels entravent le développement de ce corridor. De l'Ouest à l'Est de l'Afrique, Port-Synthèse confirme une nouvelle fois sa montée en puissance.

Mme Fatima Goukouni Weddeye, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale du Tchad ouvrant les assises du 5ème Forum Tripartite





Un nouveau jour se lève pour vos affaires !

Notre vision

Être le partenaire privilégié des opérateurs économiques publics et privés dans la gestion des entreprises et des projets.

Qui sommes-nous ?

ABS CONSULTING
est un cabinet de Conseils, d'Etudes, d'Accompagnement et de Formation.

Notre métier

Imaginer, concevoir, réaliser et promouvoir des projets à forte valeur ajoutée, afin de participer à la croissance de nos partenaires.

NOS SERVICES

Marketing et Communication
Clinique Juridique
Management & Formations

Régie Événementielle (Azyra Events)
Ingénierie Financière
Négociations et Inter médiation

5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad

Revue

5 éditions, des avancées au fil des rencontres et une nouvelle dynamique

De Yaoundé 2012 à N'Djamena 2026, le Forum Tripartite s'impose comme un cadre pragmatique de dialogue, de suivi et d'adaptation de l'offre portuaire camerounaise aux besoins de l'hinterland.



Autorités Camerounaises, Centrafricaines et Tchadiennes lors du 1er Forum Tripartite
Cameroun – RCA – Tchad à Yaoundé en juin 2012

La vocation régionale des ports du Cameroun, ports naturels de la RCA et du Tchad, a toujours constitué une motivation majeure pour les hautes autorités camerounaises et les acteurs portuaires. Dans les années 70-80, l'une des réalisations marquantes en faveur du Tchad et de la République Centrafricaine avait porté sur l'aménagement d'une zone dédiée, appelée alors zone UDEAC.

Elle a été conçue et construite pour accueillir prioritairement les cargaisons centrafricaines et tchadiennes transitant par le port de Douala. Cette zone n'a malheureusement pas connu l'essor qui était attendu, en raison d'une conjoncture économique peu favorable dans les pays concernés.

Néanmoins, la partie camerounaise, tous acteurs confondus, s'est toujours évertuée à garantir la fluidité du trafic des pays voisins sans littoral. Les différentes démarches de la place portuaire à l'attention des acteurs de ces pays en témoignent. Elles visaient, entre autres, à développer et à entretenir des relations confiantes, dans le souci bien compris, non seulement de préserver les acquis, mais aussi de poursuivre l'expansion dans l'hinterland, l'expérience ayant démontré qu'il n'y a plus de trafic captif, ni de port qui soit à l'abri de la concurrence.

La réforme portuaire mise en œuvre au Cameroun, consacrée par la loi et les textes qui en ont découlé depuis 1998, a conforté la volonté de la partie camerounaise d'offrir des services toujours plus compétitifs aux cargaisons des pays sans littoral. C'est ainsi qu'au cours des dernières années, bien des initiatives ont été prises pour palier les nombreux déficits observés sur le corridor transcamerounais. C'est tout le sens des missions commerciales régulièrement organisées vers ces destinations, et qui ont permis de lever nombre d'obstacles.

Toutefois, le manque de suivi régulier des activités, l'arrivée de nouveaux personnels peu aguerris aux exigences des corridors, l'absence de relations quotidiennes entre les hauts responsables ont, entre autres, continué à susciter de nouveaux obstacles de manière récurrente. Des programmes de facilitation des échanges en zone CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale), intégrant les corridors camerounais, ont été mis en place. Mais ceux-ci, à travers le formalisme administratif rigide

qui les caractérise, n'associaient pas toutes les sensibilités, et ne pouvaient répondre aux préoccupations quotidiennes identifiées par les acteurs des corridors.

A la suite de diverses démarches des pays voisins relevant les goulots d'étranglement dans la gestion de leurs cargaisons, les hautes autorités camerounaises ont instruit les services concernés de mener une concertation visant à adopter des mesures consensuelles immédiatement applicables, dans le respect des lois et règlements en vigueur dans les Etats concernés. La Communauté Portuaire, Port-Synthèse, est saisie pour associer les opérateurs à cette démarche qui se veut pragmatique.

Une démarche pragmatique : réunir les acteurs, identifier les blocages, puis adopter des mesures immédiatement applicables.

Après mûre réflexion, le « Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur le passage des marchandises au port de Douala », voit le jour, le port de Douala étant, à cette époque, le plus actif pour les opérations destinées à l'hinterland, sous le pilotage de Port-Synthèse. Avec la nouvelle offre du Port Autonome de Kribi, l'évènement va être consacré à l'ensemble des ports camerounais.

La rencontre tripartite Tchad-RCA-Cameroun, aura le mérite de réunir autour d'une table, pendant trois jours, l'ensemble des parties impliquées au traitement du commerce extérieur des pays concernés par la voie camerounaise. Il est attendu de cette rencontre des propositions de solutions simples, pratiques, réalistes et durables de la part de tous les protagonistes au trafic en transit par les ports du Cameroun. L'évènement se tiendra à Yaoundé, siège des institutions camerounaises, et il sera placé sous le patronage du Premier Ministre, Chef du Gouvernement de la République du Cameroun.

Yaoundé 2012, le 1er Forum Tripartite à l'Hôtel Mont-Febe



Yaoundé 2012, le 1er Forum Tripartite à l'Hôtel Mont-Febe

Sur instructions du Premier Ministre Chef du Gouvernement, Port-Synthèse organise, du 27 au 29 Juin 2012 à Yaoundé, un Forum Tripartite regroupant le Cameroun, la RCA et le Tchad afin d’examiner les problèmes rencontrés par les usagers tchadiens et centrafricains dans l’acheminement de leurs marchandises transitant par le Cameroun.

Les principaux objectifs assignés à cette rencontre sont entre autres les suivants : entretenir des relations de confiance entre les différents acteurs ; libérer l’acheminement des marchandises des contingences et autres désagréments sur le corridor ; maintenir les coûts de transport et les délais de passage à un niveau raisonnable ; améliorer le corpus des procédures administratives et veiller à l’application des dispositions favorables existantes ; mener à leur terme les projets en cours concernant les infrastructures et des superstructures ; développer la culture commerciale ; garantir la sécurité des opérations.

Les travaux se sont déroulés en trois ateliers : Infrastructures et Superstructures ; Procédures et Aspects institutionnels ; Facilitation et Sécurité.

2012	Yaoundé 1er Forum Tripartite
2017	N'Djamena 2ème Forum Tripartite
2021	Bangui 3ème Forum Tripartite
2024	Kribi 4ème Forum Tripartite
2026	N'Djamena 5ème Forum Tripartite

Depuis lors, le « Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la facilitation du transit des marchandises par les ports du Cameroun » a été accueilli successivement par le Tchad à N’Djamena en 2017, la République Centrafricaine à Bangui en 2021, et le Cameroun à Kribi en 2024 avant la récente session 2026 à NDjamena.

Le 2ème Forum a réaffirmé davantage la volonté d’assurer un meilleur suivi. Deux rencontres sont ainsi organisées à cet effet : la réunion Bipartite RCA - Cameroun tenue à Bangui du 26 au 27 Février 2018, pour consolider la coopération ; l’atelier de revue des recommandations organisé à Douala du 11 au 13 juillet 2018, pour apprécier les évolutions concrètes.

L’atelier de revue des recommandations organisé à Douala sous la présidence de Cyrus Ngo’o, a innové par l’adoption d’une « Stratégie d’adaptation de l’offre camerounaise en matière de commerce extérieur maritime aux besoins de sa clientèle », dont les indicateurs de suivi ont été définis.

Ces réunions de suivi devaient favoriser une préparation sereine du 3ème Forum Tripartite RCA-Tchad-Cameroun qui se tiendra du 6 au 8 décembre 2021 à Bangui.



Quelques participants au 4ème Forum Tripartite de Kribi au Cameroun

Le « 4ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur le transit des marchandises par les ports du Cameroun » a regroupé quelque 350 participants à Kribi au Cameroun du 09 au 11 janvier 2024. Les échanges se sont déroulés autour de 3 ateliers de décryptage : d’abord la revue de la mise en œuvre des recommandations du 3ème Forum Tripartite, ensuite les avancées et les difficultés rencontrées sur les places portuaires, enfin les avancées et difficultés sur corridor de transit. Ce découpage a donné l’occasion à tous les intervenants aux procédures de s’exprimer, et de se soumettre à des échanges francs avec les autres acteurs de la chaîne de passage portuaire des marchandises.

Le « 5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais » du 11 au 13 mai 2026 a mobilisé 400 participants à N’Djamena au Tchad. A cette occasion, l’une des évolutions majeures enregistrées est la demande formulée par le Représentant du Niger pour que son pays soit admis comme membre à part entière de cette plateforme, afin qu’elle devienne un « Forum Quadripartite Cameroun-RCA-Tchad-Niger ».

La quasi-totalité des intervenants à la tribune de N’Djamena ont été unanimes : des progrès certains sont accomplis, mais il y a encore du chemin à faire face aux obstacles qui subsistent. C’est dans ce contexte que se sont déroulés les travaux en ateliers.

L’atelier N°1 a procédé à la revue des recommandations adressées aux entités lors du 4ème Forum Tripartite tenu à Kribi en janvier 2024. Une vingtaine de structures ont ainsi été interpellées et chacune a présenté les réalisations relevant de son ressort.

L’atelier N°2 a examiné les difficultés enregistrées sur les places portuaires. Si le Port Autonome de Douala et le Port Autonome de Kribi étaient en première ligne, l’ensemble des acteurs opérant en milieu portuaire se devaient de contribuer à lever les dysfonctionnements relevés dans leurs prestations.

L’atelier N°3 était consacré aux avancées et difficultés sur le corridor de transit. Il est revenu à chaque intervenant aux procédures de présenter les progrès enregistrés dans son domaine et de se mettre à l’écoute des utilisateurs des services.

Au terme des travaux en ateliers, un rapport de la rencontre a été dressé, comprenant des recommandations à une trentaine d’administrations et d’entreprises. Au nombre de celles-ci, la demande émise par le Niger a été enregistrée pour être examinée selon les lois et règlements qui régissent le fonctionnement du Forum Tripartite.

Les principaux acquis du Forum Tripartite

Il serait fastidieux de passer en revue ici quelque 300 constats et recommandations qui ont meublé 14 ans (2012-2026) de réunions du Forum Tripartite. Toutefois, il ressort, dans l'ensemble, d'importants acquis pour la partie camerounaise, dont nous pouvons retenir quelques-uns, relevés par le Ministre des Transports du Cameroun : la baisse considérable des points de contrôles non conventionnels et illicites le long des corridors ; le renforcement du suivi des cargaisons centrafricaines et tchadiennes ; l'association des Conseils de chargeurs aux missions de suivi des corridors ; l'extension des capacités portuaires ; l'octroi de parcelles dans les domaines portuaires du Port Autonome de Douala et du Port Autonome de Kribi aux Républiques sœurs du Tchad et de la Centrafrique ; l'instauration des ristournes conteneurs aux chargeurs ; la baisse des taux de fret ; l'allègement de certains frais logistiques.

Ces acquis et bien d'autres qu'il serait fastidieux d'énumérer ici, continuent de susciter de nouveaux partenaires, illustrés entre autres par le rapprochement avec le Niger, le Congo, la République Démocratique du Congo, ou le COMESA en Afrique de l'Est. Cette nouvelle dynamique crée des opportunités que les membres de Port-Synthèse devraient saisir.

FORMER POUR PERFORMER



À travers ses consultants experts, **MARK AND CO SARL** accompagne le développement des compétences dans le secteur portuaire et maritime.

NOS FORMATIONS EN GESTION PORTUAIRE



GESTION DES OPÉRATIONS PORTUAIRES

Planification, manutention, sécurité et fluidité des opérations.



RÉGLEMENTATION & CONFORMITÉ

Normes internationales, sécurité, protection de l'environnement, conformité ISPS.



FINANCE & PERFORMANCE

Gestion financière, tarification portuaire, contrôle de gestion, indicateurs de performance.



MANAGEMENT & LEADERSHIP

Leadership portuaire, gestion des équipes, communication et pilotage du changement.



Pour qui ?

Managers, cadres, agents et opérateurs des ports et entreprises maritimes.



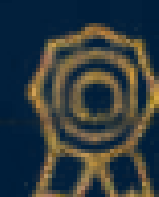
Des compétences
solides pour des ports
compétitifs et durables.



FORMATION SUR MESURE



CONSULTANTS EXPERTS



APPROCHE PRATIQUE



RÉSULTATS CONCRETS

Au cours de l'Afrique, le Tchad dispose de plusieurs voies d'accès à la mer. Face à cette concurrence régionale, le corridor camerounais conserve des avantages décisifs, mais doit rester performant, fluide et compétitif.



Les axes principaux

Ainsi, le port le plus proche, Douala au Cameroun, est situé à 1 700 km de N'Déjama.



De plus, due à l'instabilité politique le long de ce corridor, ou cours de ces dernières années, les trafics tchadiens ont beaucoup décliné sur une vélocité siéquente. Il n'es pas complète, une reprise de ces trafics, compte tenu des faibles coûts de transport le long de cette voie.

Sources : « Schéma directeur d'exploitation du port de Douala Phase II : Perspectives » PAD, 2006 ; « Amélioration du transport de transit dans la Région d'Afrique Centrale » Philippe Cabanuis. CNUCED juin 2003.

Le Corridor Transcamerounais

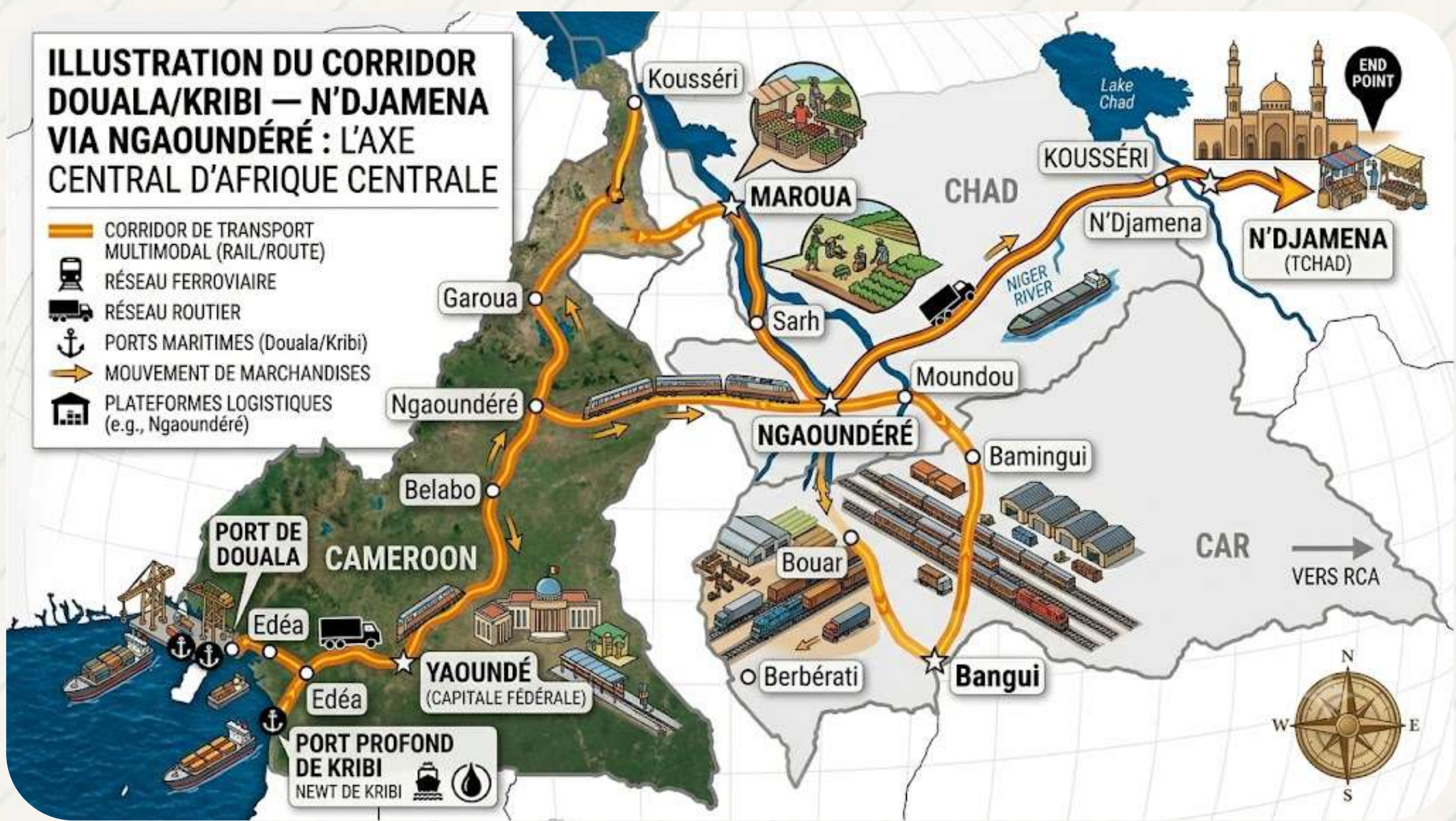


Illustration de corridor transcamerounais : Douala/Kribi — Ngaoundéré — N'Djamena

Le corridor Transcamerounais part de N'Djamena au Tchad pour aboutir à Douala et à Kribi. Le corridor comprend un itinéraire entièrement routier et un itinéraire mixte route-fer, la voie ferrée entre Douala et Ngaoundère.

Par ailleurs, un oléoduc d'une longueur de 1.070 km et d'un diamètre de 760 mm, entièrement enterré, a été construit pour transporter les produits pétroliers extraits des champs pétrolifères du bas de la société sur du pétrol. N'ouété, Kribi est considéré

comme le plus grand transsudateur. Présenter le corridor Transcamerounais, c'est fournir un éclairage sur les conditions de mise en place d'un corridor dont l'objectif est de permettre un transpér en transit fiable, rapide et compétitif en termes de tarifs, de qualité de service et de sécurité.

Axe Douala-N'Djamena : Douala-Ngaoundéré-N'Djamena

Le corridor transcamerounais est celui qui comporte le plus d'avantages compétitifs. Parfois victime de dysfonctionnements, cet axe mérite une attention soutenue, ce qui justifie l'importance prisé par le Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la « Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais », à travers les résultats obtenus à ce jour.



5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad

Cameroun – Tchad

Des relations commerciales stratégiques et soutenues

Entre façade maritime camerounaise, besoins d'approvisionnement tchadiens et compétitivité régionale, le corridor transcamerounais demeure l'une des principales charnières économiques d'Afrique centrale.



Photo de famille suite à la signature d'un protocole d'accord entre le Conseil des Chargeurs du Tchad et le Port Autonome de Douala

Les ports, et en particulier les ports maritimes internationaux, facilitent le commerce au sein de l'économie globale. Ils constituent, non seulement des instruments stratégiques pour les politiques commerciales au sein de l'économie nationale, mais également une interface privilégiée entre les nations, à travers le mouvement efficace et rentable des biens, des individus et des informations. Historiquement, les ports ont constitué des nœuds vitaux dans le réseau commercial mondial, ce qui est toujours le cas à présent. Les ports sont également des lieux de rencontre de différentes cultures, où le voile de leur souveraineté est négocié ou levé par les biens, les informations et les individus.

Situé au centre de l'Afrique, à la charnière avec l'Afrique de l'Ouest, le Cameroun est doté d'une façade maritime et de plusieurs ports, qui permettent d'assurer le transport international des marchandises pour son économie et pour les pays de la sous-région. Les pays voisins sans littoral, à savoir le Tchad et la République Centrafricaine, sont largement tributaires des infrastructures portuaires camerounaises, ainsi que certaines parties des pays tels que le nord de la République Démocratique du Congo, le nord du Congo Brazzaville, le nord du Gabon, plus récemment le Niger.

Le Cameroun est engagé dans un vaste programme de modernisation et de construction des grandes infrastructures portuaires et de transport. Le but est d'accélérer le développement de l'économie nationale et sous régionale, pour garantir une plus grande prospérité aux populations de l'Afrique Centrale.

Le Cameroun et le Tchad disposent chacun d'un certain nombre d'atouts économiques réciproquement avantageux, et justifient l'intérêt d'une meilleure optimisation du cadre de transport et de transit. Les deux pays ont grand intérêt à accroître leurs échanges, compte tenu du potentiel qui est le leur dans le commerce extérieur. Cette exigence est d'autant plus affirmée qu'elle doit s'étendre à l'ensemble des pays de l'Afrique Centrale, notamment au sein de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEMAC), où les deux pays jouent un rôle majeur.

Le Tchad, n'ayant pas d'ouverture sur la mer, fait passer l'essentiel de ses importations et exportations par le Cameroun. Il est important que ce transit, qui se fait principalement par voie terrestre, se réalise dans des conditions avantageuses pour toutes les parties impliquées. L'amélioration du transport de transit constitue alors l'un des moyens les plus évidents d'accroître les échanges.



Signature d'un protocole d'accord entre le Conseil des Chargeurs du TCHAD et le Port Autonome de Douala

« Le Cameroun et le Tchad disposent chacun d'un certain nombre d'atouts économiques réciproquement avantageux. »

Les relations économiques entre le Cameroun et le Tchad sont d'une importance particulière dans l'Afrique sub-saharienne, marquées par quelques faits notoires, dont nous soulignons quelques-uns.

1ère destination africaine
Le Tchad est la première destination africaine des produits camerounais. Selon l'INS, ce pays a effectué au Cameroun des achats d'un volume de 348 400 tonnes de marchandises en 2022, pour une valeur totale de 114,3 milliards de FCFA, représentant 3,3% de l'ensemble des exportations du Cameroun.

181 milliards FCFA

Accord de prêt annoncé pour financer le Projet régional d'amélioration de la performance du corridor rail-route Douala-N'Djamena.

Le 21 février 2024, le Cameroun s'est engagé à signer un accord de prêt de 27,5 millions d'euros, soit environ 181 milliards de FCFA avec l'Association Internationale de Développement (IDA), institutionnalisée de la Banque mondiale. Cet argent servira à financer le Projet régional d'amélioration de la performance du corridor rail-route Douala-N'Djamena.

Il y a lieu d'oublier que le Pcdm fait partie intégrante du Programme quinquennal n°2 des investissements ferroviaires au Cameroun, qui prévoit entre autres : la réhabilitation de la voie ferrée Douala-Yaoundé, l'aménagement des plateformes multimodales de transition rail-route et études concernant l'expansion du réseau ferré la réhabilitation et l'entretien du corridor routier N'Djamena-Moudou Frontière Cameroun. Il faut dire que quelqu'un du projet est généralement les coûts et délai de transport sur le corridor rail-route Douala-N'Djamena à travers l'optimisation de la chaîne logistique notamment, la compétitivité des services de transport routier et de transit.

290 milliards FCFA

Budget adopté pour la poursuite des missions relatives aux programmes routiers intégrateurs et projets de facilitation des transports en zone CEMAC.

Dans le même registre le Comité National de Pilotage des Programmes Routiers Intégrateurs et des Projets de Facilitation des Transports et de Transit en Zone CEMAC, et du Projekt de Transport Multimodal au Cameroun, lors de sa vision le 06 mai 2024 à l'Université de Bellerive. Travers le processus de recherche, le gouverneur du ministère des Transports, a adopté un budget de près de 290 milliards de FCFA pour la poursuite de ses missions. En effet, les pays de la sous-région CEMAC doivent pouvoir répondre favorablement aux exigences d'un commerce international marqué par une forte concurrence.

Ces faits et bien d'autres sont révélateurs de l'impatience des relations économiques entre le Cameroun et le Tchad, et du corridor transcamarouals qui est la principale liaison entre les deux pays.



Sème Forum Tripartite Cameroun-Rca-Tchad

Les principaux projets de diversification de la desserte des pays sans littoral

Des corridors fluviaux, routiers, ferroviaires et multimodaux se dessinent autour de la RCA et du Tchad. Une dynamique qui impose une veille stratégique permanente au corridor transcamerounais.



Carte ou visuel d'ouverture : corridors de désenclavement en Afrique centrale

Zinga
Port fluvial à relancer

Oubangui
Pont Bangui-Zongo

Pointe-Noire
Corridor multimodal

Les partenaires internationaux de la RCA et du Tchad mènent des projets visant à accroître les opportunités de desserte de la RCA et du Tchad.

Le port de Zinga

La RCA veut rapidement remettre en service le port fluvial de Zinga, au sud-ouest du pays, non loin des frontières communes avec les deux Congo. Le projet est inscrit au titre des chantiers prioritaires du plan quinquennal du président Faustin Archange Fouadera. Pour le gouvernement africain, en plus, l'ouverture du corron Zinga-Fissa-Bangui, est projet perpétré par la RCA de disposer d'autres voies de désenclavement.

Une mission d'évaluation multisectoriale avait déjà été déchéchée sur le site du port pour une première appréciation de l'ampleur des travaux à faire, et le rapport est très satisfaisant. Il s'agit d'une véritable source d'approvisionnement pour la RICA, mais dans le cas d'un partenariat public PRIVé à très court terme, en vue d'moderniser et de renforcer les capacités du port de Zinga.



Signature d'un pacte de digitalisation entre (Bgft, Bnft, Barc) à l'horizon 2028, pour la dématérialisation des procédures de lettre de voiture et de la taxe à l'essieu.



Centrafrique : redonner à l'Oubangui sa vocation logistique

La voie fluviale Bangui — Brazzaville

Pour le gouvernement centrafrain, la viabilisation de la voie fluviale relîtons le point de Pointe-Noir à Bangui s'impose. Au cas où la crise écuritaire sur le continent, la RICA se révrâit obligé de privilégier la voie fluviale pour approvisionner la capitale en produits de première nécessité. Pour encourager cette option, il serait serait à consentir davantage d'exonérations au profit des transporteurs.

Diversifier la dessertie, c'est réduire la dépendance, sécuriser les approvisionnements et créer de nouvelles marges de compétitivité.

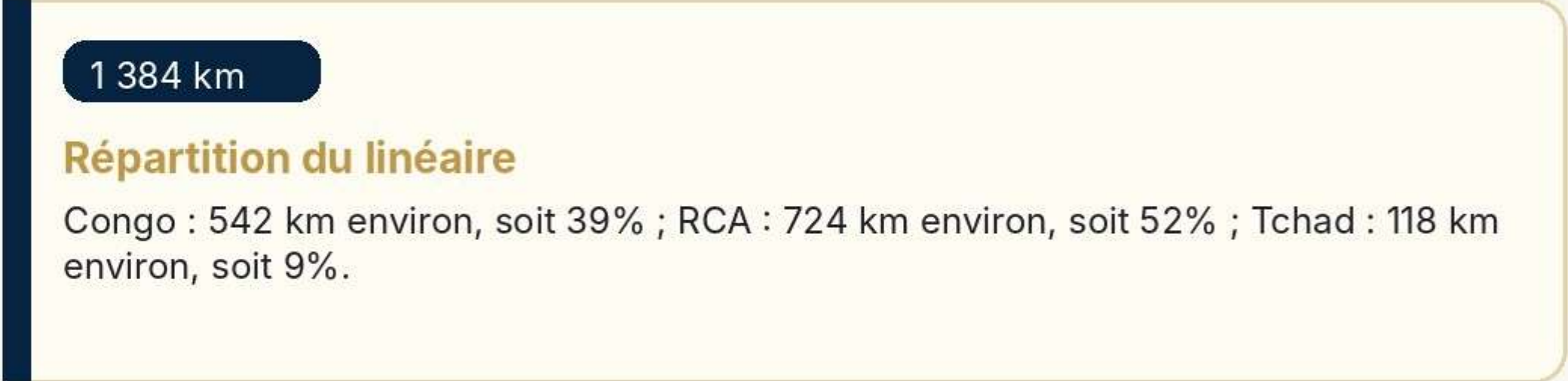
Les projets intégrateurs de la CEMAC et retombées pour la RCA

En Afrique Centrale, la question des infrastructures concernant les services de base est au centre des préoccupations. Concernant le secteur des transports, la Région entend se doter d'un système de transport intégré fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes et des biens, contribuant ainsi pleinement au processus de l'intégration économique et physique.

La route Ouesso-Bangui-N'Djamena est un maillon du corridor transafricain Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui – N'Djamena. Ce corridor de près de 3.300 km constitue une liaison directe entre Brazzaville, Bangui et N'Djamena, mais permet aussi de fournir à la RCA et au Tchad un accès à la mer additionnel à celui de Douala.



La route Ouesso-Bangui-Mbaikoro est constituée de deux sections : au Sud et dans la forêt équatoriale, la section Ouesso – Bangui – Bossembélé ; au Nord et dans la savane arborée, la section Bossembélé – Mbaikoro. Les tronçons à l'état de route en terre représentent 81% du linéaire total, avec de nombreuses zones de bourbiers quasiment sans accès possible pendant les saisons de pluies.



L'objectif global du projet est de contribuer à l'efficacité du sous-secteur des transports routiers pour soutenir le développement économique et social ainsi que l'intégration régionale. Il vise aussi l'accès direct aux ports de Pointe Noire et de Matadi, ainsi que la mise en valeur des ressources naturelles et des richesses minières de la région.



Projet de construction d'un pont en béton de 645 mètres de long sur l'Oubangui, entre Bangui (République centrafricaine) et Zongo (République démocratique du Congo), a été adopté le 9 janvier 2026 à Kinshasa lors de la 74e séance du Conseil des ministres.

Le pont sur le fleuve Oubangui pour relier Bangui à la RDC

Traversée par la Transafricaine 8 Lagos-Mombasa, Bangui est l'une des villes passerelles des réseaux de transport routier de l'Afrique Centrale et de l'Est. Mais la discontinuité de plusieurs chaînons en RCA limite le potentiel intégrateur de ce corridor vital pour les échanges transfrontaliers. La RCA va poursuivre les études relatives à la construction d'un pont sur la rivière Oubangui entre Bangui et Zongo en RDC.



Le fleuve Oubangui à Bangui : un pont prolongerait le corridor transcamerounais vers l'Afrique de l'Est

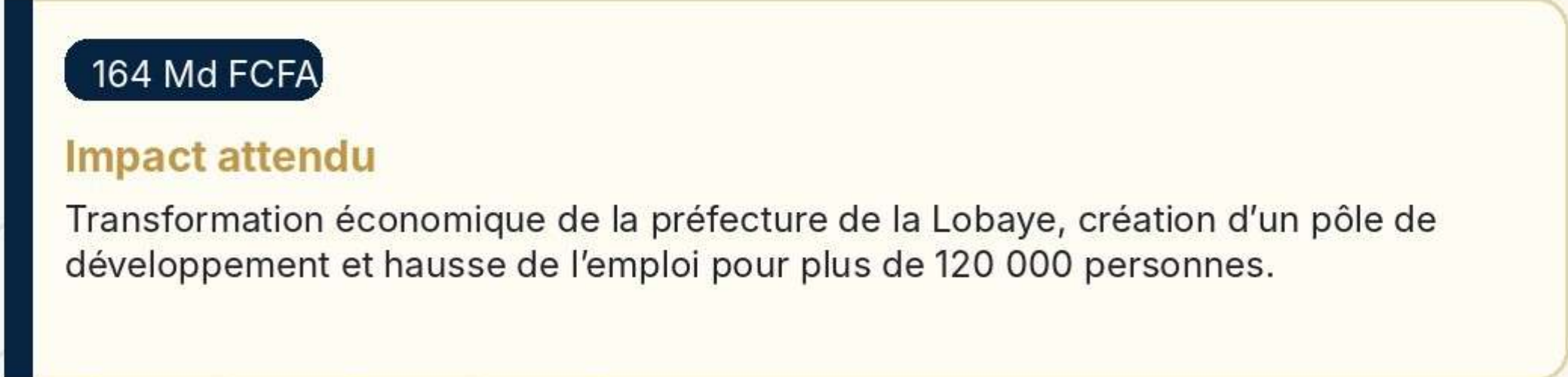
Liaisons routières Bangui-Kisangani-Kampala & Kisangani-Bujumbura

Sous la supervision de la CEEAC, la RCA s'active à l'aménagement des chaînons manquants des corridors routiers Bangui-Kisangani-Kampala et Kisangani-Bujumbura. En 2019, le secrétariat général de la CEEAC avait obtenu de la BAD un don de deux millions de dollars pour le financement des activités préparatoires de ces deux projets.

Le corridor de transport multimodal Pointe Noire-Brazzaville-Bangui-N'Djamena

Le gouvernement centrafricain et la Banque Africaine de Développement ont signé, en novembre 2021, des protocoles d'accord de dons du projet de développement du corridor de transport multimodal Pointe Noire-Brazzaville-Bangui-N'djamena. Il s'agit d'un appui financier de plus de 164 milliards de francs CFA, dédié à l'aménagement et au revêtement de la route Gouga-Mongoumba-Mbaïki et Bangui, longue de 109 kilomètres, ainsi qu'à la réhabilitation de la route Mbaïki-Bangui, longue de 112 kilomètres.

Pour la RCA, cette convention va permettre au pays d'avoir un autre corridor que celui du Cameroun, de diversifier l'acheminement des marchandises et d'ouvrir d'autres corridors pour désenclaver davantage le pays.



Ce projet aura un impact direct sur 120.000 personnes et permettra la hausse du volume des marchandises franchissant les frontières centrafricaines de 237.050 tonnes à 276.140 tonnes. Les coûts du transport de marchandises sur ce corridor devraient représenter moins de la moitié de ceux pratiqués aujourd'hui sur d'autres corridors, selon la BAD.

La signature de cette convention intervient après le blocage du corridor Douala-Bangui de décembre 2020 à février 2021. Il est également attendu que cette ouverture par le sud réduise la forte dépendance de la RCA envers le Cameroun, pays par lequel transitent plus de 80% de ses importations et exportations de marchandises chaque année.

Corridor Douala-N'Djamena : un projet de 471 milliards de FCFA

Au cours des 10 prochaines années, 816 millions de dollars, soit 471,7 milliards de FCFA, devraient être investis dans l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires sur le corridor Douala-Ndjamen. Il s'agit d'un prêt de 181 milliards de FCFA au bénéfice du Cameroun et d'un don de 130 milliards de FCFA en

faveur du Tchad.

L'Union européenne devrait mettre 101,2 milliards de FCFA dans le projet au bénéfice du Tchad. Les près de 60 milliards restants devraient être mobilisés par Camarail.

471,7 Milliards

Réhabilitation ferroviaire, plateformes de transfert rail-route, routes et sécurité routière, facilitation des échanges et appui à la mise en œuvre.

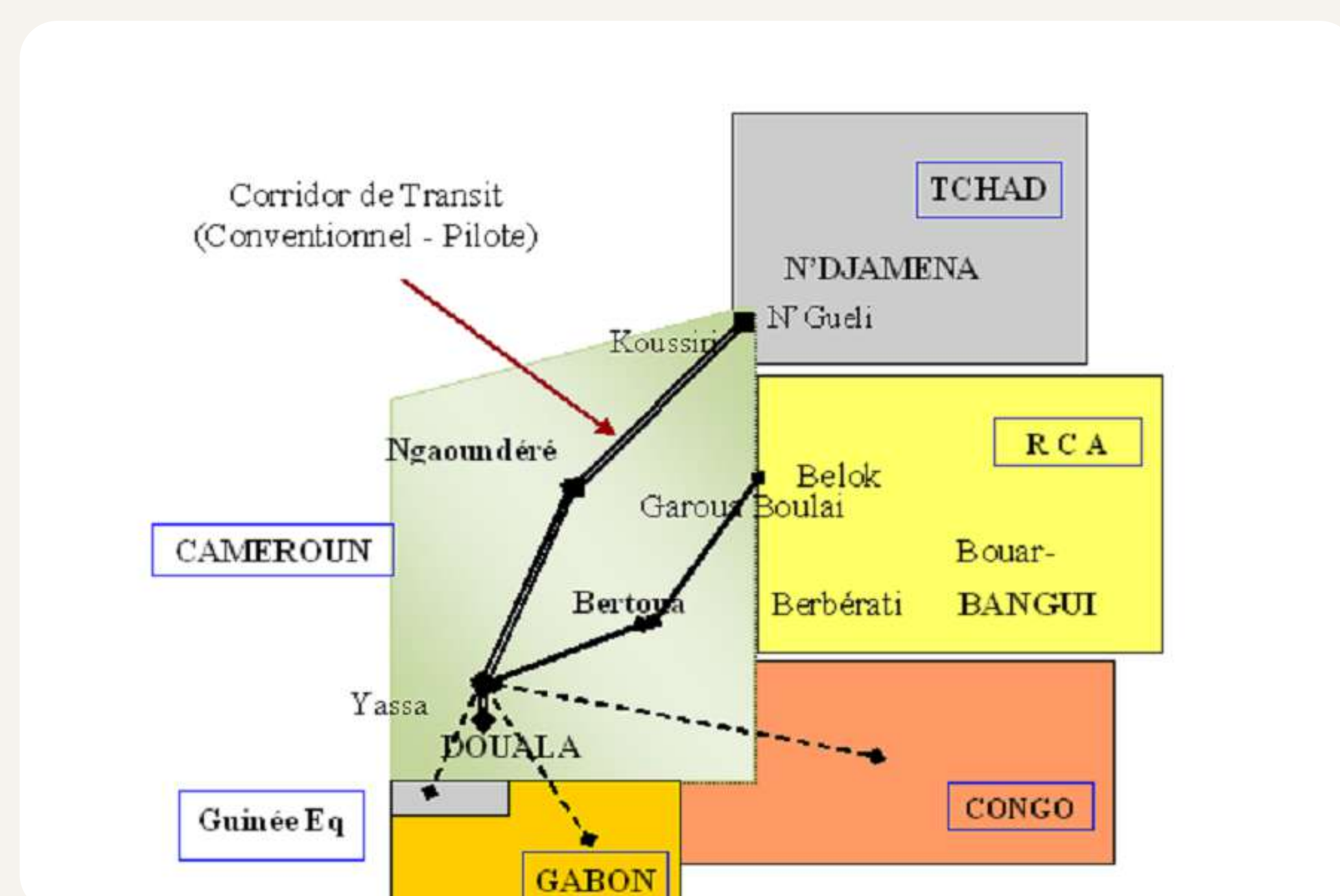
Le projet comprend la réhabilitation de la voie ferrée entre Douala et Yaoundé • la modernisation de la signalisation ferroviaire entre Douala et Ngâoundéré ; la réhabilitation des plateformes de transfert de fret entre rails et routes ; la reconstruction et l'entretien des routes ; ainsi que la facilitation des échanges.

Faciliter les échanges

En raison de son enclavement, le Tchad fait du Cameroun un partenaire commercial privilégié. Selon la Banque mondiale, le corridor Douala-Ndjamena concentre 35% du PIB de ces deux pays ; il dessert 20% de la population du Tchad et 35% de celle du Cameroun.

Le Cameroun et le Tchad représentent 70 % à 75% du transit de marchandises et environ 90% des mouvements d'hommes et de véhicules impliqués dans les échanges sur l'ensemble du corridor. Environ 340 milliards FCFA de marchandises chadiennes transitent chaque année par le port de Douala, transportées en partie par Camaroun et 78 000 gros porteurs en moyenne.

Ces échanges rencontrent toutefois de multiples obstacles, liés notamment aux défis sécuritaires en Centrafrique et au Tchad, ainsi qu'aux tacasseries policières. Ces problèmes obligent parfois les transpareurs à se tourner vers d'autres ports comme celui de Cotonou.



Corridor de transit

Corridor Congo-Centrafrique-Tchad : début des travaux annoncé

L'entrée en vigueur de la Zlcaf insufflé de nouvelles dynamiques aux dirigeants des Etats de l'Afrique centrale. Le démarrage des travaux d'interconnexion par la route de la Centrafrique, du Tchad et de la République du Congo figure parmi les grandes décisions prises dans le cadre des réformes économiques et financières de la CEMAC.

Ce chantier de plus de 1,7 milliard de dollars fait partie des onze grands projets prioritaires de la CEEAC pour stimuler l'intégration sous-régionale. La première phase, d'un montant de 1,02 milliard de dollars, prévoit la construction d'environ 312 km de route en Rica, 118 km dans le Nord-Oest du Afrique. Ces infrastructures, notamment deux ports secs, sont également prévues.

Cette revue de la concurrence sur la desserte des pays sans littoral interpelle tous les acteurs du secteur des transports, afin d'assurer une veille permanente et de rester compétitifs.



Vue des officiels et quelques engins avant le lancement des travaux, avril 2025.



lancement officiel du projet du Corridor 13 à Mbaiki, dans la Lobaye

**Connecter les corridors,
fluidifier les échanges.**



Représentation du PAD au Tchad

Une base opérationnelle pour la fluidification
du corridor transcamerounais



Installée à N’Djamena depuis 2016, la Représentation du PAD au Tchad joue un rôle de relais, de facilitation et de veille commerciale au service du corridor transcamerounais.

2016

Création de la Représentation

13 M t

Trafic total PAD en 2025

74%

Part du Tchad dans le transit

En séjour au Tchad dans le cadre du « 5ème Forum Tripartite Cameroun-République Centrafricaine-Tchad », le Ministre des Transports du Cameroun, Jean Ernest Massena Ngallé Bibéhè, a visité la Représentation du Port Autonome de Douala à N’Djamena, accompagné du Directeur Général du PAD, Cyrus Ngo’o, le 12 mai 2026, ainsi que de nombreux invités.

Ce fut l’occasion de remettre au-devant des opérateurs économiques et des administrations, l’importance de ce Service Extérieur du PAD, véritable base opérationnelle pour la fluidification du corridor transcamerounais à destination du Tchad.



Vue partielle des personnalités lors de la visite du Ministre des Transports à la Représentation du PAD au Tchad

En recevant le Ministre des Transports et l’importante Délégation qui l’accompagnait, Ibrahim Nkpuoghouno, Chef de la Représentation du PAD au Tchad, a exprimé la joie du personnel de son service d’être honoré par la visite de hautes personnalités camerounaises et tchadiennes.

Conscient des enjeux de la facilitation et de son rôle particulier dans l’économie sous régionale, le Port Autonome de Douala a pris diverses mesures pour garantir la fluidité du trafic tchadien transitant par sa plateforme portuaire. Au nombre de celles-ci, une Représentation du PAD au Tchad a été créée en 2016.

Missions clés de la Représentation

- La défense des intérêts du Port Autonome de Douala au Tchad.
- La facilitation des échanges commerciaux entre le PAD et le Tchad.
- La recherche de nouveaux clients et la fidélisation de la clientèle tchadienne.
- La promotion commerciale du Port de Douala.
- Le relais de la Communauté Portuaire du Cameroun au Tchad.
- La mise à niveau des opérateurs des services de transport et de transit.
- Le suivi de la collaboration avec les organismes institutionnels au Tchad.

Il ressort de ces attributions que l’une des missions principales de cette structure consiste, entre autres, à veiller à la facilitation et à la fluidité des trafics transitant par le port de Douala.

La Représentation du PAD au Tchad était donc au centre de la préparation du « 5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais » tenu du 11 au 13 mai 2026 à N’Djamena, en sa double qualité de « Service extérieur du PAD » et de « Relais de la Communauté portuaire du Cameroun au Tchad » selon ses attributions.

Une base opérationnelle au plus près des chargeurs,
des transporteurs et des administrations tchadiennes.



Ibrahim Nkpuoghouno, Chef de la Représentation du PAD au Tchad pendant son intervention

Au regard de ses différents engagements, le déploiement de la Représentation portuaire camerounaise en terre tchadienne a abouti à un suivi rigoureux du transit des marchandises, et les actions de facilitation ont donné un nouvel essor aux relations entre les

chargeurs et la principale plateforme de transit maritime de l’Afrique Centrale.

Record historique

13 millions t

Le Port de Douala-Bonabéri a franchi en 2025 un record historique de marchandises traitées.

En 2025, le Port de Douala-Bonabéri a franchi un record historique de 13 millions de tonnes de marchandises traitées. Cette hausse a été propulsée par le dynamisme des importations (+5,94%), tandis que le trafic conteneurisé global a atteint 294 299 EVP sur l’ensemble de l’année.

Les détails clés du trafic et des activités en 2025 s'organisent comme suit : plus de 11,22 millions de tonnes pour les importations, en hausse, et environ 2,15 millions de tonnes pour les exportations, en recul.



Une brève analyse rétrospective des activités du PAD au Tchad laisse apparaître des résultats clairs : le trafic en transit a quasiment quadruplé en 7 ans, passant de 283 007 tonnes en 2016 à 1 093 962 tonnes pour la période de janvier à décembre 2023, avant de se hisser à 1 456 552 tonnes en 2025, selon les chiffres de la Direction de l’Exploitation et de la Division de l’Analyse, de la Prospective et de la Coopération du PAD.



Le Directeur Général du PAD entouré du Consultant Zibi Ebanga Edwin, du Directeur Délégué de la Régie du Dragage Nchechuma Banla, et de Ibrahim Nkpuoghouno

Part du Tchad

74%

Le Tchad représente l’essentiel du trafic en transit au Port de Douala en 2025.

Le Tchad, avec 1 456 552 tonnes en 2025 selon la publication officielle au 5ème Forum Tripartite Cameroun-République Centrafricaine-Tchad, représente 74% du trafic en transit au Port de Douala en 2025, contre 293 147 tonnes (14,3%) pour la RCA, 124 373 tonnes (6,3%) pour le Congo, 57 196 tonnes (2,9%) pour le Niger, et 36 269 tonnes (1,9%) pour les autres pays. C'est dire que la Représentation du PAD au Tchad, dédiée à l'ensemble de la Communauté Portuaire du Cameroun, doit jouer un rôle de premier plan dans la mise en œuvre des actions de fluidification du corridor transcamerounais.



Le Ministre des Transports et le Directeur Général du PAD posent avec le personnel de la Représentation du PAD au Tchad.

INVESTIR DANS LA FORMATION,
C'EST INVESTIR DANS
L'AVENIR DE VOTRE PORT.

CONTACTEZ-NOUS
pour construire ensemble
des équipes performantes
et des ports compétitifs.

MARK AND CO SARL

B.P : 3986 Douala-Cameroun

Tél : 675.456.212 / 675.901.070
689.416.891

mail :
markandc@yahoo.com



AFRIPORT

CONNECTER • DÉVELOPPER • RAYONNER

CONNECTER L'AFRIQUE. DÉVELOPPER SON POTENTIEL. RAYONNER SUR LE MONDE.

AFRIPORT, PARTENAIRE STRATÉGIQUE
D'UNE AFRIQUE INTÉGRÉE, COMPÉTITIVE
ET TOURNÉE VERS L'AVENIR.



5ème FORUM TRIPARTITE

Cameroun - RCA - TCHAD

UN SEUL MARCHÉ.
UNE SEULE VISION.
DES OPPORTUNITÉS
SANS FRONTIÈRES.



CONNECTER



DÉVELOPPER



RAYONNER

Offre portuaire du Cameroun à l'hinterland

Facilités offertes par le Port de Douala-Bonabéri



Port de Douala-Bonabéri, transit et pays de l'hinterland

Qu'est-ce qu'un hinterland ?

L'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port : les territoires qu'il approvisionne ou dont il tire ses ressources.

Hinterland est un mot d'origine allemande qui signifie « arrière-pays ». Plus simplement, l'hinterland désigne une région, un territoire ou un pays situé en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral.

Dans le commerce et les échanges internationaux, l'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, c'est-à-dire la zone qu'un port approvisionne ou dont il tire ses ressources. Les principaux pays de l'hinterland du port de Douala-Bonabéri sont le Tchad, la République Centrafricaine, le Congo, auxquels se joignent le Niger, la RDC et bien d'autres.

Facilités offertes aux pays de l'hinterland

Au plan administratif

ADMIN

- Ouverture d'une représentation du PAD à N'Djamena au Tchad.
- Ouverture d'une représentation du PAD à Bangui en République Centrafricaine.

Au plan logistique

LOG

- 10 ha d'espace mis à la disposition du Tchad pour la construction d'une base logistique de transit.
- 10 ha d'espace mis à la disposition de la République Centrafricaine pour une base logistique de transit.
- Zone logistique en projet au niveau de la Dibamba pour le dépotage, l'empotage, la préparation des embarquements et le stationnement des camions.



2 milliards de FCFA de ristournes distribués aux armateurs et chargeurs en 2024



Accès sécurisé au Port de Douala - Bonabéri

Au plan commercial

COM

- Ristourne de 50% sur la redevance d'embarquement/débarquement des marchandises en transit vers l'hinterland.
- Remise de 25% sur la redevance d'acconage et de manutention.
- Remise d'au moins 75% sur les pénalités de stationnement.
- Remise de 75% sur les tarifs de location du domaine portuaire.
- Exemption du paiement de la redevance de sûreté de la marchandise représentant 4% du montant hors taxes de la facture.
- Tarif préférentiel accordé sur le pesage des marchandises.
- Traitement diligent des réclamations et des demandes de titres d'accès au port.
- Simplification de la facturation par grands comptes et dématérialisation du paiement de la redevance.

Au plan fiscal

TVA

- Exemption du paiement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de 19,25% du montant des redevances portuaires.

Fluidité des échanges et procédures

Digitalisation & corridors

PROC

- Dématérialisation des procédures du commerce extérieur.
- Dématérialisation de la conférence portuaire.
- Dématérialisation de la gestion des escales depuis l'annonce jusqu'à l'appareillage du navire.
- Réseau ferroviaire reliant les zones d'entreposage du port de Douala-Bonabéri à Ngaoundéré.
- Réduction de trois jours du délai de passage grâce au système de facturation par grands comptes.
- Descentes inopinées dans les corridors vers le Tchad et la RCA afin de réduire les tracasseries administratives.

Sécurité et sûreté

ISPS

- Dispositif de sécurisation répondant aux exigences du Code ISPS.
- Corps spécial de police portuaire assurant le gardiennage de la marchandise 24h/24 et 7j/7, chapeauté par Douala Port Security.
- Système de vidéosurveillance numérique moderne pour la gestion des alarmes, des alertes, du visionnage et de l'archivage.



Des bus neufs acquis par le Port Autonome de Douala pour faciliter la mobilité des usagers

Gestion des ristournes

La ristourne est une facilité mise en place par le Port Autonome de Douala en faveur des chargeurs de l'hinterland, notamment le Tchad, la RCA et le Nord-Congo, pour réduire les coûts de passage portuaire de leurs marchandises débarquées et/ou embarquées au Port de Douala-Bonabéri.

Le bénéficiaire de la ristourne est le chargeur ou son mandataire dûment habilité. La période concernée se situe entre le 1er janvier et le 31 décembre de l'année considérée, exclusivement pour les opérations réalisées au cours de cette période.

100 000 FCFA

Montant minimum

1er janv.- 30 juin

Délai de dépôt de la

Avoir PAD

Forme de la ristourne,

Contrairement à ce que certains opérateurs et clients pensent, la ristourne n'est pas de l'argent en espèces. Elle se présente sous la forme d'un Avoir signé par le Directeur Général du Port Autonome de Douala, à faire valoir sur les prochaines opérations du même chargeur portant sur le même objet. Il s'agit d'un effet financier strictement personnel et non cessible.

Dossier de demande de ristourne

- 1 Déclaration douanière IMB (Import) ou EX3 (Export) de chaque facture.
- 2 Copie des différentes factures PAD et preuve de règlement de chaque facture.
- 3 Preuve de la répercussion au chargeur, pour le mandataire.
- 4 Mandat formel donné par chaque chargeur à son mandataire.
- 5 Dossier complet relié, accompagné d'un fichier numérique sur support au choix du demandeur.

Pourquoi certains dossiers sont rejetés ?

Causes fréquentes de rejet

VIGILANCE

- Dossier incomplet.
- Absence de preuve de la répercussion des ristournes antérieures aux chargeurs par leurs mandataires.
- Non-conformité de la liasse documentaire exigée.
- Demande introduite au-delà du 30 juin de l'année suivant celle concernée.
- Absence d'un mandat en bonne et due forme.



Le Directeur de l'Exploitation du PAD, Ahmadou Tidjani (à gauche), acteur majeur des relations avec l'hinterland.

Suivant les textes en vigueur au PAD, les ristournes de l'année N-1 devraient être remises au cours de l'année N lors d'une cérémonie organisée dans le pays concerné. Toutefois, jusqu'à un passé récent, la pratique voulait que le chargeur ou son représentant retire son Avoir dans les services compétents du PAD contre décharge.

Pour corriger cette non-conformité, il a été arrêté que les ristournes des années 2017, 2018 et 2019 soient remises solennellement en 2020 au cours des cérémonies organisées à Bangui en RCA et à N'Djamena au Tchad. Mais à cause des impondérables, parmi lesquels l'environnement sanitaire et le climat politique et sécuritaire dans les pays concernés, la remise solennelle de ce stock de ristournes a été décalée en 2021.



Sème Forum Tripartite Cameroun-Rca-Tchad

Offre portuaire du Cameroun à l'hinterland

Facilités offertes par le Port Kribi

Logistique dédiée, facilitation douanière, procédures digitalisées et incitations commerciales : Kribi renforce son attractivité auprès du Tchad et de la République Centrafricaine.



Visuel d'ouverture: Port Autonome de Kribi et flux de transit vers l'hinterland

15 ha

Etat tchadien

5 ha

COC-Tchad

-22%

Coûts de tracking

Afin de répondre aux attentes des opérateurs du Tchad et de la République Centrafricaine, le Port Autonome de Kribi a mis en place des dispositifs logistiques structurants, conçus pour simplifier et accélérer le transit.

Une présence logistique déjà opérationnelle

Pour le Tchad, cette dynamique se traduit par des investissements concrets au sein même du port.

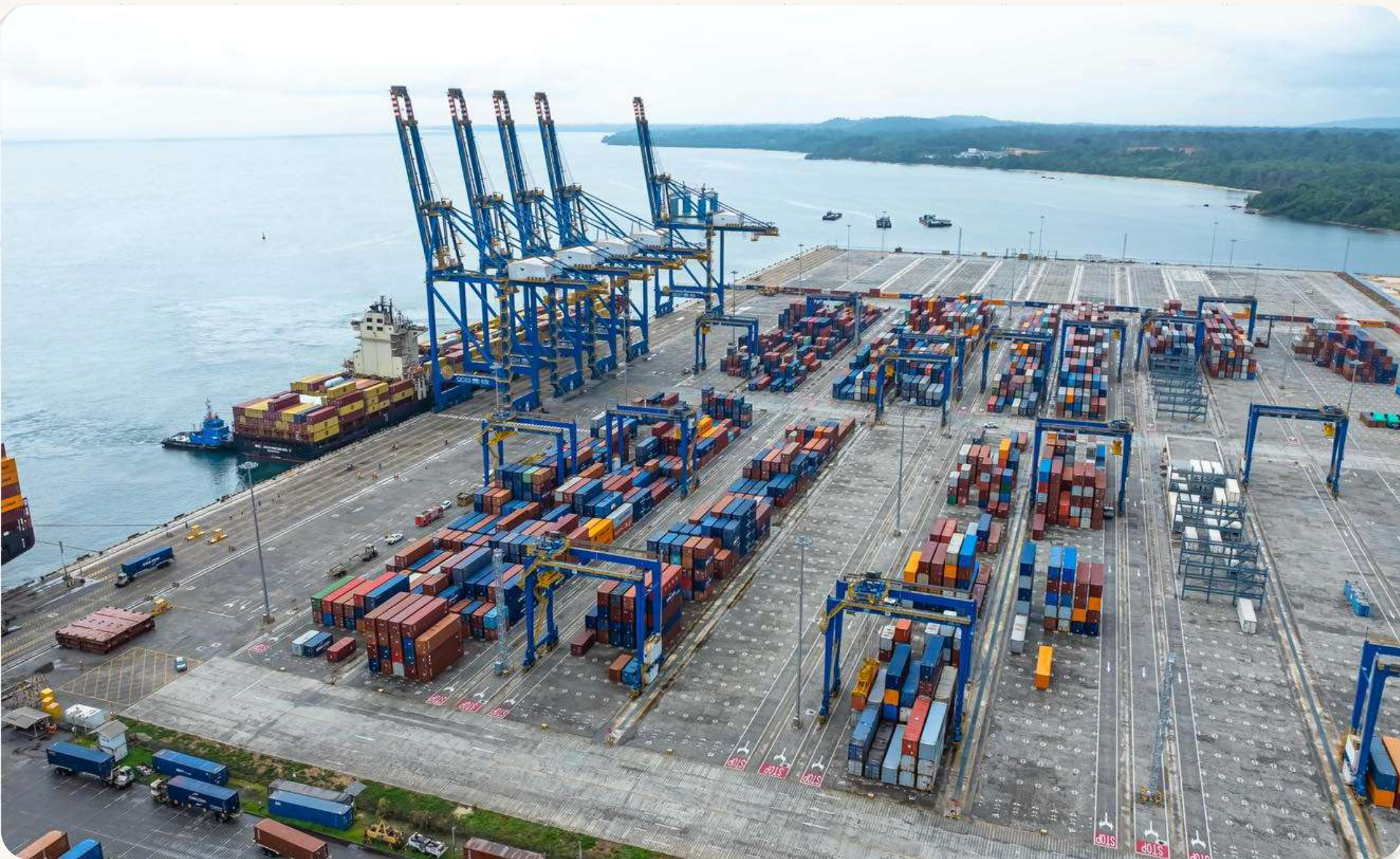
15 ha

Attribués à l'Etat tchadien pour une base logistique nationale

5 ha

Dédiés au Conseil des Chargeurs du Tchad, COC-Tchad

Ces espaces doivent permettre une meilleure maîtrise des flux de marchandises et optimiser le traitement ainsi que l’organisation des opérations du transit.



Infrastructures logistiques du Port Autonome de Kribi

Une facilitation douanière décisive

Dans le même esprit de simplification, les procédures douanières ont été rapprochées du port. Des agents douaniers tchadiens sont présents à Kribi et les formalités sont désormais anticipées avant l’expédition.

Résultats attendus

DOUANE

- Une réduction significative des délais.
- La suppression des doublons administratifs.
- Une fluidité accrue du passage portuaire.

Une ouverture concrète aux opérations de la RCA

Parallèlement, le corridor est ouvert aux opérateurs centrafricains. Ils bénéficient d’un accès direct aux infrastructures modernes du port, d’une intégration progressive dans les dispositifs de transit et d’une amélioration continue des conditions logistiques.

Kribi s’affirme comme une solution crédible et opérationnelle pour la République Centrafricaine.



Plateforme portuaire de Kribi

Des procédures simplifiées et digitalisées

La modernisation des procédures constitue un levier essentiel de performance. Désormais, les formalités de transport sont traitées

directement à Kribi, les lettres de voitures sont délivrées sur place, et les procédures sont progressivement digitalisées.

Chaîne de simplification

1

Formalités de transport traitées à Kribi.

2

Letres de voiture délivrées sur place.

3

Procédures progressivement digitalisées.

4

Déplacements limités et opérations accélérées.

Des avantages concrets

Réduction immédiate des coûts logistiques

Des tarifs préférentielles sont appliqués au transit.
Les coûts de tracking ont été réduits jusqu'à 22%.

Suppression de certaines charges

Les frais de scanning ont été supprimés.
Les pénalisées de stationnement sont suspendues.

Incitations commerciales complémentaires

Des ristournes sont accordées aux chargeurs.
Un accompagnement est proposé aux opérateurs économiques.
Une baisse mesurable du coût logistique global.
Une amélioration de la rentabilité des opérations.

Conscient des empaux de compétitivité auxquels font face les opérateurs, le Port Autonome de Kribi a mis en place un ensemble de mesures incitatives directement applicables.

Une logistique plus fluide et plus fiable

Au-delà des coûts, les réformes engagées améliorent la qualité du service : les délais au port sont réduits, les blocages administratifs sont limités, et la coordination entre les acteurs est renforcée. Le transit devient ainsi plus rapide et surtout plus prévisible.



Manutention de conteneurs au port de Kribi

Une zone industrielle intégrée pour créer plus de valeur

Le Port de Kribi ne se limite pas à une fonction de transit. Il propose également une zone industrielle intégrée, conçue pour accompagner le développement des activités économiques.



Une vue du Port de Kribi

Benchmark de Port-Synthèse en Afrique de l'Est

Le corridor Nord-Sud dans le COMESA, un géant africain



Benchmark Port-Synthèse en Afrique de l'Est / corridor Nord-Sud dans le COMESA

21 États membres	680 M+ habitants	47 → 10 corridors évalués
---------------------	---------------------	------------------------------

Le 5ème Forum Tripartite Cameroun-RCA-Tchad sur la « Facilitation du transit sur le corridor transcamerounais » a confirmé l’organisation d’une mission de benchmark en Afrique de l’Est, afin d’améliorer les bonnes pratiques en Afrique Centrale. Cette assise a recommandé à la CEMAC et à la CEEAC, commissions régionales de l’Afrique Centrale, de mettre en place une « Autorité de gestion des corridors », en s’inspirant du COMESA (Marché commun de l’Afrique orientale et australe), la plus grande communauté économique régionale d’Afrique qui regroupe 21 États membres représentant plus de 680 millions d’habitants. Pour éclairer nos lecteurs sur le cadre de cette mission, AFRIPORT News Online présente sommairement le COMESA, puis fournit quelques orientations sur les corridors en Afrique de l’Est, susceptibles d’intéresser les membres de Port-Synthèse, sur la base du « Rapport sur l’évaluation et le classement des corridors en vue de la sélection d’au moins un corridor intelligent pilote », dressé par le Fonds Européen de Développement (FED), l’Union Européenne et Union Africaine à Addis-Abeba (Ethiopie) en mai 2016.

Défini comme un ensemble coordonné d’infrastructures, de services de transport et de logistique qui facilitent les échanges et le transport entre les principaux centres d’activité économique, le corridor régional est la pierre angulaire de l’expansion du commerce. Il occupe une place particulièrement importante pour les pays enclavés. En effet, la plupart des pays sans littoral dépendent largement de marchés étrangers pour l’exportation de leurs produits et leurs importations, marchandises qui doivent transiter par un pays côtier. Ces pays ne peuvent donc pas rivaliser à armes égales avec d’autres économies sur le marché mondial. Les contraintes liées à l’enclavement sont bien connues et nombreuses : des délais rarement prévisibles et plus longs pour importer ou exporter, des coûts plus élevés et parfois doublés quand les intrants de production doivent également être importés. De plus, les pays enclavés ne peuvent à eux seuls améliorer les conditions de transit et le commerce de transit peuvent même apparaître comme une contrainte voire une menace quand des économies semblables se battent pour les mêmes marchés.

En Afrique, le potentiel commercial est entravé par des coûts de transport élevés dus à des inefficacités de plusieurs types, notamment l’engorgement des ports, la durée élevée du traitement des cargaisons et les performances médiocres des systèmes de transport terrestre. La

facilitation du transport et du commerce cherche à réduire ces handicaps. Les défis rencontrés par les pays enclavés doivent être compris de façon globale, soit du point de vue du corridor, en tenant compte de l’efficacité du transport et des services logistiques, soit d’un point de vue régional, sous l’angle de l’efficacité des institutions. La notion de corridor a été établie pour recentrer et concilier les intérêts des pays desservis par une route commerciale d’une façon mutuellement bénéfique.

États membres du COMESA

Burundi, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Tunisie, Union des Comores, Zambie et Zimbabwe.

L’Afrique compte seize (16) pays enclavés dont la distance directe par rapport à la mer va de 220 km pour le Swaziland à 1 735 km pour le Tchad, selon certains auteurs. Les pays enclavés sont considérablement désavantagés puisque leurs chargeurs supportent des coûts de transport très élevés, représentant entre 30 et 50 % des coûts totaux, tandis que cette moyenne n’est que de 7 % pour les pays développés. Le transit vers les pays enclavés se fait en majeure partie par voie terrestre, et surtout par route. Une étude réalisée en 2016 par l’Union Africaine avec le soutien de divers partenaires, dans une sélection des corridors, ressort l’importance des corridors en Afrique.

« Durban est le port le plus vaste et le plus développé d’Afrique subsaharienne »





Visite au Port de Durban par Zibi Ebanga Edwin, un Expert de AFRIPORT en 2010 : une référence historique africaine dans la gestion des corridors

Le « Rapport sur l’évaluation et le classement des corridors en vue de la sélection d’au moins un corridor intelligent pilote », dressé en mai 2016 par le Fonds Européen de Développement (FED) de l’Union Européenne et l’Union Africaine à Addis-Abeba (Ethiopie) avec l’appui du Consultant Louis Berger, donne des informations majeures sur l’état d’un certain nombre de corridors. Cette étude avait pour but l’évaluation et le classement des corridors en vue de la sélection d’au moins un corridor intelligent pilote.

Le nombre de corridors à évaluer, initialement fixé à 47, a été ramené à 10, compte tenu de l’absence d’informations comparables, cohérentes et actuelles nécessaires à l’évaluation des 47 corridors. La sélection des dix corridors prioritaires suivants a été menée sur la base de leur volume de trafic et de leur importance économique :

Les dix corridors prioritaires

- Corridor Nord-Sud (3940 km) ;
- Corridor du Nord (3810 km) ;
- Corridor de Beira (2640 km) ;
- Corridor Central (2450 km) ;
- Corridor de Djibouti (2010 km) ;
- Corridor de Maputo (700 km) ;
- Corridor de Dar es Salam (2850 km) ;
- Corridor Abidjan-Lagos (1000 km) ;
- Corridor Dakar-Bamako-Niamey (2720 km) ;
- Corridor Douala/Kribi – Bangui - N'Djamena (2500 km).

Tableau : Informations générales sur les corridors					
	a	b	c	d	e
Nom	Corridor Nord-Sud	Corridor du Nord	Corridor de Beira	Corridor central	Corridor de Djibouti
Origine	Durban (Afrique du Sud)	Mombasa (Kenya)	Beira (Mozambique)	Dar-es-Salam (Tanzanie)	Djibouti (Djibouti)
Destination (s)	Kolwezi (RDC)	Kisangani (RDC) Bujumbura (Burundi) Juba (Sud-Soudan)	Kolwezi (RDC) Lilongwe (Malawi)	Goma (RDC) Kampala (Ouganda) Bujumbura (Burundi)	Juba (Sud-Soudan)
Pays	Afrique du Sud Zimbabwe Botswana Zambie RDC Mozambique Malawi	Kenya Ouganda Rwanda Burundi RDC Sud-Soudan	Mozambique Zimbabwe Malawi Zambie RDC	Tanzanie Burundi Rwanda RDC Ouganda	Djibouti Ethiopie Sud-Soudan
Capitales	Lilongwe Pretoria Harare Lusaka	Lilongwe Pretoria Harare Lusaka	Harare Lilongwe Lusaka	Dar-es-Salam Bujumbura Kigali Kampala	Djibouti Addis-Abeba Juba
Port (s)	Durban	Mombasa	Beira	Dar es Salam	Djibouti
Longueur (km)	3940	3810	2640	2450	2010
	f	g	h	i	j
Nom	Corridor de Maputo	Corridor de Dar es Salam	Abidjan-Lagos	Corridor Dakar-Bamako-Niamey	Corridor Douala/ Kribi - Bangui- N'Djamena
Origine	Maputo (Mozambique)	Dar-es-Salam (Tanzanie)	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Dakar (Sénégal)	Douala/ Kribi (Cameroun)
Destination (s)	Johannesburg (Afrique du Sud) Mbabane (Swaziland)	Kolwezi (RDC)	Lagos (Nigéria)	Niamey (Niger)	Bangui (Rép. centrafricaine) N'Djamena (Tchad)
Pays	Mozambique Afrique du Sud Swaziland	Tanzanie Zambie RDC Malawi	Côte d'Ivoire Ghana Togo Burkina Faso Nigéria	Sénégal Mali Burkina Faso Niger	Cameroun Rép. Centrafricaine Tchad
Capitales	Maputo Pretoria Mbabane	Dar es Salam Lusaka Lilongwe	Accra Lomé Cotonou	Dakar Bamako Ouagadougou Niamey	Yaoundé Bangui N'Djamena
Port (s)	Maputo	Dar es Salam	Abidjan Accra Lomé Cotonou Lagos	Dakar	Douala Kribi
Longueur (km)	700	2850	1000	2720	2500

Source : « Rapport sur l’évaluation et le classement des corridors en vue de la sélection d’au moins un corridor intelligent pilote », Fonds Européen de Développement (FED) de l’Union Européenne et Union Africaine, Addis-Abeba (Ethiopie), mai 2016.

Il a été décidé d’utiliser les indicateurs de performance pour évaluer la performance des corridors, ainsi que la méthodologie de classement des corridors. Un économiste des transports a effectué des recherches documentaires sur les informations nécessaires à l’évaluation des corridors susmentionnés. Au vu des résultats, on peut dire, pour le

premier corridor de manière synthétique, que Durban est le port le plus vaste et le plus développé d’Afrique subsaharienne. Il sert depuis longtemps de port de transit vers l’Afrique australe, via le corridor Nord-Sud. Il n’est donc pas surprenant d’apprendre que de tous les corridors évalués, c’est lui qui traite les volumes les plus élevés d’importations et d’exportations totales.



Une vue du Port de Durban : 31,4 millions de tonnes de trafic annuel

Le port de Durban est le port le plus actif et le plus grand d'Afrique en 2025. Il traite jusqu'à 31,4 millions de tonnes de marchandises par an. Ce port gère des marchandises de tous types et constitue une plaque tournante essentielle du commerce.

En ce qui concerne le trafic de et vers les pays enclavés, Durban est le plus grand port d'exportation et le deuxième plus grand port d'importation, et ce, malgré son éloignement des pays enclavés desservis par ses concurrents tels que Maputo, Beira et Dar es Salam.

En ce qui concerne le 10ème corridor Douala/Kribi – Bangui/N'Djamena, il est actuellement le plus court à offrir un accès à la mer à la République Centrafricaine et au Tchad. Les volumes de ce corridor sont faibles par rapport aux autres, en raison du marché limité qu'il dessert. Il demeure néanmoins essentiel, tant pour la République Centrafricaine que pour le Tchad.

Cette présentation sommaire visait à montrer, d'une part, la place de choix qu'occupe le corridor Douala/Kribi – Bangui/N'Djamena dans les analyses économiques au niveau du continent africain, et d'autre part les indicateurs de performance à travers lesquels se font les comparaisons entre les corridors lorsque les informations sont disponibles.

Le corridor Nord en Afrique de l'Est en est un exemple qui présente un intérêt particulier. Le cadre institutionnel de gestion de ce corridor est prévu dans < l'Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord >, un traité signé par le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo et le Soudan du Sud pour la facilitation du trafic de transit et des échanges le long du corridor Nord. Ce traité a donné naissance à l'Autorité de coordination du transport en transit dans le corridor Nord (NCTTCA), un conseil de ministres en charge des transports des pays signataires. La NCTTCA est chargée de la mise en place et l'exploitation des observatoires du transport sur le Corridor Nord. Néanmoins, d'autres institutions ou d'autres options d'hébergement des observatoires sont possibles.

Les observatoires peuvent être rattachés à une institution spécialisée d'une communauté économique régionale, une option envisagée en Afrique de l'Ouest, ou mis en place sous la conduite d'un office national des statistiques. Indépendamment de l'institution à laquelle l'observatoire est rattaché, le premier critère doit être que cette institution a pour mandat de guider ou de faciliter le dialogue sur les actions à mener ou tout au moins qu'elle assume un rôle consultatif important.

Cette première approche sur le Corridor Nord permet au public et à la mission Port-Synthèse qui se prépare d'avoir des éléments d'enrichissement de la gestion des corridors en Afrique Centrale. Le Forum Tripartite de N'Djamena 2026 ayant recommandé la création d'une autorité de gestion des corridors, il y a lieu pour les experts de bâtir une architecture de base de cet outil, pouvant être proposée aux structures compétentes de l'Afrique Centrale. Comme nous l'avons souligné plus haut, la délégation aura grand intérêt à apprécier l'offre portuaire du Port de Port-Soudan au Soudan en faveur du Tchad et de la RCA. Cette offre s'est considérablement structurée dans les années 2000, mais son élan a été considérablement freiné par l'insécurité qui règne dans ce pays portuaire depuis quelques années. A Port-Synthèse, l'organisateur principal du Forum tripartite d'en tirer les leçons qui s'imposent, au-delà de la créativité. Les éléments organisationnels constituera un enjeu réel de l'économie des transports dans le corridor transcamerounais.

Port-Synthèse

L'organisateur en chef



Port-Synthèse, Communauté Portuaire du Cameroun

Acteur central du Forum Tripartite, Port-Synthèse fédère les administrations, les opérateurs et les professions portuaires autour de la performance, de la promotion et de la facilitation.

Repères institutionnels

1994

création de Port-Synthèse

1998

réorganisation portuaire

2019

extension nationale

C’est Port-Synthèse, la Communauté Portuaire du Cameroun, qui est l’organisateur principal du Forum Tripartite Cameroun – RCA – Tchad sur le transit des marchandises par les ports du Cameroun. Cette association rassemble l’ensemble des acteurs publics et privés intervenant dans la chaîne maritime et logistique nationale. Son but est de favoriser la coopération, améliorer la performance portuaire, soutenir le développement économique du Cameroun et de la sous-région CEMAC.

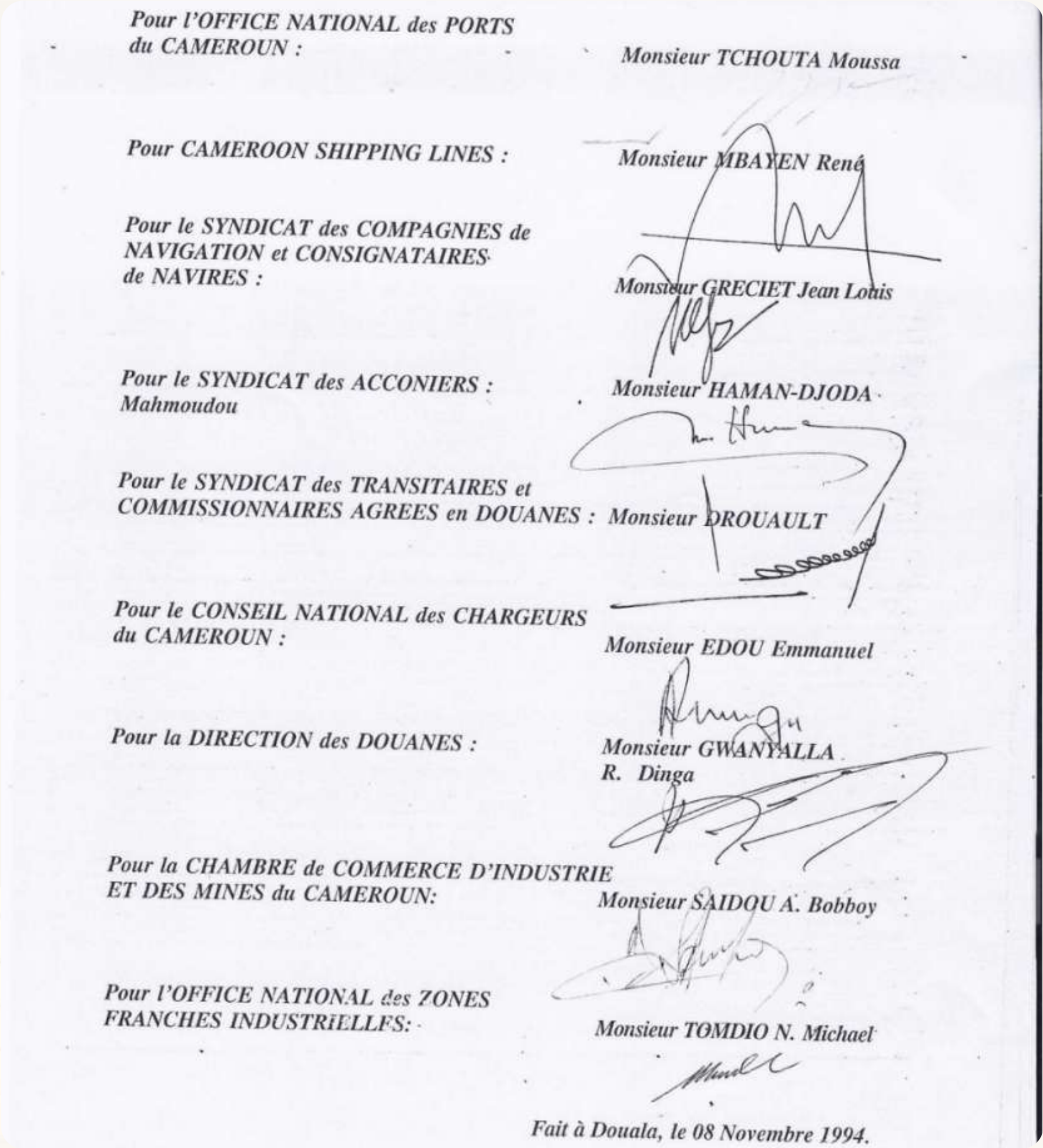
Objectifs

Par décision N° 231/CA/ONPC du 07 juillet 1994, le Conseil d’Administration de l’Office National des Ports du Cameroun (ONPC) a créé une Association des Usagers et Administrations portuaires appelée Communauté Portuaire et dénommée Port-Synthèse. Le noyau fondateur, constitué par l’Autorité Portuaire locale, les professions maritimes et para-maritimes, le Conseil National des Chargeurs du Cameroun, la Direction des Douanes, la Chambre de Commerce, d’Industrie et des Mines, la Communauté Urbaine, l’Office National des Zones Franches Industrielles, adopte les Statuts qui sont signés le 08 novembre 1994.

Ils traduisent la volonté des principaux intervenants de la place portuaire de Douala de conduire une action concertée autour d’objectifs partagés : assurer la notoriété de la place portuaire de Douala ; améliorer les conditions de fonctionnement et d’exploitation du port ; promouvoir les services portuaires ; défendre les intérêts des membres dans tout ce qui concourt à l’objet de l’Association.

Une communauté portuaire structurée pour fédérer les acteurs, promouvoir les ports du Cameroun et soutenir la fluidité des échanges.

Lorsque la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire est promulguée, l’Office National des Ports du Cameroun (ONPC) éclate en quatre ports autonomes: le Port Autonome de Douala (PAD), le Port Autonome de Garoua (PAG), le Port Autonome de Kribi (PAK), et le Port Autonome de Limbe (PAL). Dans l’optique de conduire en synergie les actions visant à promouvoir les ports du Cameroun, Port-Synthèse a été officiellement étendue à l’ensemble des places portuaires le 24 janvier 2019, appelée Communauté Portuaire Nationale.



- Secteurs représentés
- 60+
- les Autorités Portuaires ;
 - les professions maritimes : acconiers, transitaires, armateurs et consignataires ;
 - les transports de surface : rail et route ;
 - les chambres consulaires ;
 - les organisations patronales ;
 - les administrations ;
 - les assurances, les banques et les associations telles qu’AFRIPORT.

Activités

Cinq grands centres d’intérêts constituent la trame des activités de Port-Synthèse : l’amélioration de l’outil portuaire et les questions

d’environnement ; le développement, la veille technologique et l’anticipation ; l’information et la communication nécessaires à une action cohérente des différents acteurs de la chaîne des transports ; la facilitation des procédures liées au passage des marchandises ; la promotion de la place et des services portuaires auprès des utilisateurs existants et potentiels.

Axes d’intervention

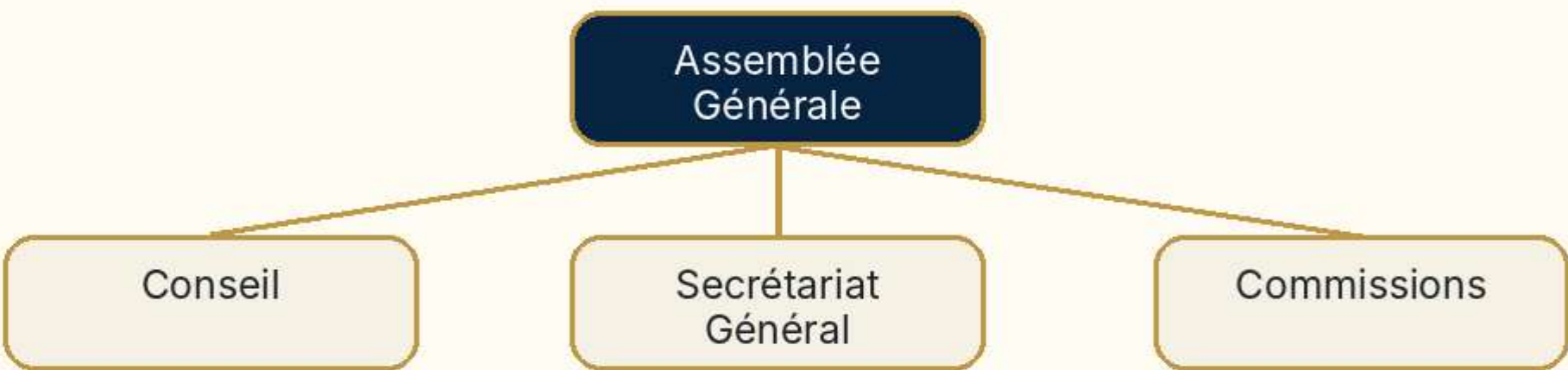
AXES

- Développement de la notoriété des places portuaires camerounaises.
- Valorisation de leur image de marque.
- Promotion des sites, places portuaires régionales et internationales.
- Défense des intérêts des membres dans tout ce qui concourt à l’objet de l’Association.

Moyens d’action et organisation

Les moyens d’action de l’association, dont le siège est à Douala, sont tous ceux qui peuvent concourir à la promotion des ports du Cameroun. Parmi ces moyens figurent notamment la publication de documents, bulletins périodiques d’information, brochures, plaquettes, films cinématographiques ou vidéo, diaporamas, permettant de développer l’esprit de « Communauté Portuaire » et de promouvoir les ports du Cameroun à l’extérieur ; le développement de tous moyens d’action de promotion portuaire en Afrique et dans le monde ; et la mise au point et la réalisation d’un plan-média destiné à coordonner la publicité institutionnelle.

Architecture de fonctionnement



Le fonctionnement de l’Association est assuré par un Secrétaire Général qui dirige, dans le respect des orientations décidées par le Conseil, les opérations effectuées sous la responsabilité de l’Association. Il participe aux réunions du Conseil et aux Assemblées Générales. Il est chargé de la préparation matérielle de ces réunions et de la mise en œuvre des actions décidées. Le Secrétaire Général s’appuie sur des commissions qui étudient les problèmes soumis, proposent des solutions et leurs modalités de mise en œuvre.

Membres de Port-Synthèse

Membres fondateurs

- PAD
- PAK
- PAL
- PAG
- Direction Générale des Douanes
- CNCC
- CCIMA
- ONZFI
- CLGG
- UCAM
- GPAC
- SCADTC

Autres membres

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• AFRIPORT• APM• BGFT Cameroun• BOLUDA• CCAC• CIMENCAM• CONAFE• DAMVN• FAKO SHIP• GEX• GRAND MOULIN• GTTC• HEVECAM• KPMO• Mairie de Kribi• SCIEC• SMIT LAMNALCO• SNTRC• SOCOMAR• SYNCAPA• TBPD• TRANSIMEX• UEMC | <ul style="list-style-type: none">• ALUCAM• BARC RCA• BNFT Tchad• CAMRAIL• CCO’PAD• CNIC• CUD• DANGOTE• GCPM• GECAM• GTC• GUCE-GIE• KCT• Mairie Douala 5• RTC• SGS• SNAC• SOACAM• SYNAUTRATRA• SYNTRAC• TMFD• TRANSATLANTIC• 2 M |
|---|--|

Sources : Plaquette « Port-Synthèse, une synergie entre les ports du Cameroun », et recherches « AFRIPORT News Online ».



Le Pr Robert NKILI, alors Ministre des Transports, présidant les Assemblées Générales de Port-Synthèse à Limbe en 2014



Vue des participants aux travaux de Port-synthèse en 2014 : mobilisation effective des acteurs



LES PORTS DE DEMAIN SE CONSTRUISENT AUJOURD'HUI.

Dans un monde en mutation,
la compétitivité portuaire dépend
avant tout **des femmes et des hommes**
qui la font vivre.



**FORMER AUJOURD'HUI,
POUR RESTER COMPÉTITIF
DEMAIN.**



LA FORMATION, VOTRE MEILLEUR INVESTISSEMENT.

Des personnels formés • Des opérations maîtrisées • Des ports compétitifs



DES PERSONNELS PLUS COMPÉTENTS

Des équipes mieux préparées
pour relever les défis d'aujourd'hui
et innover pour demain.



DES PERFORMANCES DURABLES

Des pratiques optimisées,
des coûts maîtrisés,
une productivité renforcée.



UNE COMPÉTITIVITÉ ASSURÉE

Des ports attractifs,
résilients et prêts à saisir toutes
les opportunités mondiales.



**NE LAISSEZ PAS L'AVENIR DE VOTRE PORT AU HASARD.
AGISSEZ MAINTENANT.**

La formation est le levier le plus puissant pour transformer vos défis en avantages compétitifs.

*Formez aujourd'hui,
performez demain.*



CONTACTEZ-NOUS
pour construire ensemble
des équipes performantes
et des ports compétitifs.



MARK AND CO SARL
B.P : 3986 Douala-Cameroun



Tél :
677.456.212
675.901.070
689.416.891



mail :
markandc@yahoo.com