

**REPUBLIQUE DU CAMEROUN**  
**Paix-Travail-Patrie**  
**UNIVERSITÉ DE YAOUNDE I**  
**Ecole Normale Supérieure**

**REPUBLIC OF CAMEROON**  
**Peace-Work-Fatherland**  
**THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I**  
**Higher teacher training College**



**DEPARTEMENT D'HISTOIRE**

**L'IMPACT DE LA DEVALUATION DU FRANC CFA  
SUR LE COMMERCE EXTERIEUR CAMEROUNAIS :  
CAS DU PORT DE DOUALA 1994 – 2008.**

*Mémoire préparé et soutenu publiquement en vue de l'obtention du Diplôme de Professeur de  
l'Enseignement Secondaire Deuxième Grade  
(DIPES II)*

Par :  
**IVELINE PATRICIA OKOMOLO**  
Licenciée en Histoire

Sous la direction de :  
**DR. JOSEPH TANGA ONANA**  
Chargé de Cours.

**Année Académique 2014-2015**

**DEDICACE**

À mes parents : monsieur Timoléon ÉDOUGUÉ YABALA  
et Antoinette OKOMOLO, épouse YABALA.  
À mon grand frère : monsieur MBABE NÉ Nazaire.  
À ma fille: Laure-Olivier Dufraise YABALA.

## REMERCIEMENTS

Mon investigation dans la réalisation de cette mouture m'a permis de constater qu'un travail de recherche scientifique est une construction collective. Pour ce faire, je tiens à exprimer ma profonde gratitude :

- Au Dr TANGA ONANA Joseph, Directeur de ce travail. S'il y a une dette qui pour sa nature ne peut être ni rendue ni mesurée, c'est celle morale. Vous m'avez donné du courage au moment opportun et guidé mes premiers pas sur le chemin de la recherche. Ce travail est le reflet de vos conseils de scientifiques éprouvés.

- À tous les Enseignants des Départements d'Histoire, de Géographie et des sciences de l'éducation de l'école normale supérieure de Yaoundé : Votre abnégation au travail pendant ces cinq années de formation a favorisé notre insertion dans la profession d'enseignant, que dire d'homme éclairé.

- À tout le personnel des différents centres de documentation (Archives Nationales du Cameroun Yaoundé, archives du port de Douala, musée du port, Bibliothèque Nationale, de l'Ecole Normale Supérieure de Yaoundé, de l'autorité portuaire nationale) qui a mis à notre disposition les documents indispensables à la réalisation de ce travail.

- À tous nos informateurs, votre collaboration a été d'un apport certain pour la mise sur pied de ce premier travail de recherche.

## LISTE DES ILLUSTRATIONS

### 1. Tableaux

|  |     |
|--|-----|
| Tableau n° 01 : trafic à l'export au port de Douala 1994/1998. ....  | 16  |
| Tableau n°02 : évolution de la balance commerciale du Cameroun (Q: quantités en tonnes ; et V : valeur en millions de FCFA)..... | 222 |
| Tableau n°03 : Trafic à l'export au port de Douala en tonnes 2002/2008.....  | 26  |
| Tableau n°04 : répartition du trafic par mode de conditionnement(en tonnes). .   | 28  |
| Tableau n°05 : trafic maritime au port de Douala en tonnes. ....   | 31  |

### 2. Figures.

|   |    |
|---|----|
| Figure n°01 : Effets-prix, Effets-quantités de la dévaluation sur les exportations. ....  | 14 |
| Figure n° 02 : Effets-prix, Effets- quantités de la dévaluation sur les importations..... | 19 |

### 3. Photographies.

|  |    |
|--|----|
| Photo n° 01 : Embarquement des marchandises conteneurisées ..... | 27 |
| Photo n°02 : épaves saturant les quais au port de pêche.....     | 38 |
| Photo n°03 : état de pollution des quais au port de pêche. ....  | 45 |

## ABREVIATIONS ET SIGLES

- CFA** : Coopération financière Africaine.
- FCFA** : franc de la coopération financière Africaine.
- BCEAO** : Banque Centrale des Etats de l’Afrique de l’Ouest.
- BCC** : Banque Centrale des Comores.
- ENS** : Ecole Normale Supérieure.
- PAK** : Port Autonome de Kribi.
- PAL** : Port Autonome de Limbé.
- CEMAC** : Communauté Economique et Monétaire d’Afrique Centrale.
- R.C.A**: République Centrafricaine.
- ONPC** : Office National des Ports du Cameroun.
- PAD** : Port Autonome de Douala.
- OMI** : Office maritime internationale.
- MINT** : Ministère des transports.
- D.E.A** : Diplôme d’études approfondies.
- B.N**: Bibliothèque Nationale.
- A.P.N**: Autorité Portuaire Nationale.
- I.N.S**: Institut National de la Statistique.
- DIT**: Douala International terminal.
- FMI** : Fonds Monétaire International.
- ONG** : organisation non gouvernementale.
- AFREDIT** : Africaine d’édition.
- FF** : franc français.
- UEM** : Union économique et monétaire.
- CEE** : Communauté Economique Européenne
- UE** : Union Européenne
- CONGELCAM** : congelés du Cameroun

- PACOM** : Programme d'appui à l'amélioration de la compétitivité de l'économie camerounaise.
- **MACRO** : grand ensemble
- MESO** : moyen ensemble
- Micro** : petit ensemble
- ONUUDI** : Organisation des nations unies pour le développement industriel.
- WEF** : World Economic FORUM.
- SEPBC** : société d'exploitation des parcs à bois du Cameroun.
- TC1et 2** : terminal conventionnel 1et 2.
- TARD** : terminal amont rive droite.



|  |      |
|--|------|
| DEDICACE.....  | i    |
| REMERCIEMENTS .....  | ii   |
| LISTE DES ILLUSTRATIONS .....  | iii  |
| ABREVIATIONS ET SIGLES .....   | iv   |
| SOMMAIRE .....   | vi   |
| RÉSUMÉ.....  | vii  |
| ABSTRACT .....   | viii |
| INTRODUCTION GENERALE.....   | 1    |
| CHAPITRE I : L'IMPACT DE LA DEVALUATION DU FCFA SUR LE<br>COMMERCE EXTERIEUR 1994-2008 .....                                     | 12   |
| A- Le commerce extérieur au port de Douala : 1994-2008. ....   | 13   |
| B- Le commerce extérieur au port de Douala : 2002-2008.....  | 23   |
| CHAPITRE II: LES OBSTACLES AU REDRESSEMENT DU COMMERCE<br>EXTERIEUR AU PORT DE DOUALA ET LEURS CONSEQUENCES DE<br>1994/2008..... | 33   |
| A-Les faiblesses d'ordre structurel et conjoncturel .....  | 33   |
| B- Les conséquences. ....  | 39   |
| CHAPITRE III: LES SOLUTIONS POUVANT STIMULER LE COMMERCE<br>EXTERIEUR DE 1994-2008.....  | 49   |
| A-Les mesures étatiques.....   | 49   |
| B-Les principaux projets du PAD et les autres perspectives. ....   | 54   |
| CONCLUSION GENERALE .....  | 64   |
| SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....   | 67   |
| ANNEXES. ....  | 77   |

## RÉSUMÉ

La récession économique qui traverse le Cameroun depuis 1986 a entraîné le ralentissement de la demande mondiale de ses produits de base, de la détérioration des termes de l'échange ; il s'en est suivi la rigueur des politiques d'ajustement destinée à résorber l'endettement et à rétablir l'équilibre financier. Il a été contraint de recourir davantage aux concours des institutions monétaires et des bailleurs de fonds pour qui la dévaluation du FCFA était devenue l'unique issue pour résoudre une telle situation. Ainsi, le 12 janvier 1994, le FCFA est dévalué de 50%. Toutefois, la demande mondiale de ses produits n'a pas été stimulée. Certes les exportations sont devenues moins chères ; mais la dévaluation n'a pas pu limiter les importations bien que celles-ci soient devenues plus coûteuses pour les importateurs. Le Cameroun ne parvient toujours pas à les<sup>1</sup> réduire, il n'exporte pas davantage et ses recettes en devises diminuent.

La dévaluation n'a pas atteint son objectif principal qui était d'améliorer la situation des échanges extérieurs. L'échec de la réalisation de celui-ci ne réside pas seulement dans l'absence d'un tissu industriel compétitif au Cameroun, mais aussi dans les dysfonctionnements de la structure et de la superstructure du port de Douala qu'il convient de restructurer pour donner un nouvel élan au commerce extérieur.

---

<sup>1</sup>Importations.

**ABSTRACT**

The economic recession that has hit Cameroon since 1986 has resulted in the slowdown in global demand for its core products, and the deterioration of terms of trade; it is followed intended to absorb debts and restore fiscal balance. It was forced to resort to the help of monetary institutions and donors for whom the devaluation of the CFA had become the only way out or the only means to resolve this situation. On 12 January 1994 the CFA francs was devalued by 50%, after this, the global demand for products were not stimulated. While exports became cheaper, the devaluation could not restrict imports despite the fact that they become more expensive for importers. Cameroon still failed to reduce imports, it does not export more, and revenue currency declined or decreased.

The devaluation did not achieve its main objective which was to improve the foreign exchanges situation. The failure of this policy does not only lie in the absence of a competitive industrial base in Cameroon but also on the malfunctions of the structure and superstructure of the port of Douala which should be used to give a new impetus to foreign trade.

# INTRODUCTION GENERALE

## 1- CONTEXTE GENERAL DE L'ETUDE

D'une manière générale les ports jouent un rôle prépondérant dans les échanges commerciaux. En effet, aucun pays ne dispose assez de ressources pour la production des biens et services de sa population. C'est la raison pour laquelle il doit nécessairement effectuer des transactions économiques avec l'extérieur. Le Cameroun compte cinq ports<sup>2</sup> facilitant ses échanges. Malgré toutes ces potentialités, le pays n'est pas épargné par la crise économique<sup>3</sup> qui sévit en Afrique du milieu des années 80 à la décennie 90, fragilisant son économie et son commerce extérieur. Aussi, la baisse de la consommation des produits locaux va entraîner la désindustrialisation, le chômage et extravertir son économie. Cela se traduit par des pertes énormes de par le marché car, ses principaux partenaires et concurrents avaient dévalué leur monnaie afin d'être plus compétitifs. La forte valeur du franc CFA avait dégradé la compétitivité de l'économie camerounaise.

Dans le secteur primaire et minier, les cultures d'exportation et le pétrole brut connaissent des fluctuations tant au niveau de la production que sur les prix. L'industrie manufacturière, malgré une légère amélioration reste contrastée. Le seul moyen de corriger de telles différences n'était qu'un ajustement monétaire. C'est ainsi que les principaux bailleurs de fonds<sup>4</sup> de la zone franc vont présenter les avantages d'une dévaluation du FCFA: elle permettrait de doubler la valeur en monnaie nationale des exportations

---

<sup>2</sup> Douala, Kribi, Garoua, Limbé, Tiko.

<sup>3</sup> Période de ralentissement de l'activité économique, caractérisée par une diminution générale de la production, du taux de croissance et une augmentation du taux de chômage.

<sup>4</sup> Fonds Monétaire International et Banque Mondiale.

pétrolières, d'accroître les recettes fiscales indirectes, et rétablir le déficit primaire de l'Etat. Le 12 janvier 1994 à Dakar, le Cameroun et les autres pays membres de la zone franche<sup>5</sup> optent pour la dépréciation de la valeur du FCFA. Vingt ans après cette dévaluation du FCFA, les résultats escomptés restent mitigés. Remettant en question le slogan "du miracle camerounais" d'où la présente étude sur le thème : *"l'impact de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur camerounais : cas du port de Douala 1994-2008"*. Cependant, avant de démontrer cet impact, il convient d'éclairer les objectifs de cette étude.

## **2- OBJECTIFS DE LA RECHERCHE**

Cette étude se décline en deux objectifs : global et spécifique. Global parce qu'elle se résume à asseoir davantage les produits locaux sur le marché international et spécifique car, elle se propose sur la base d'analyses qualitatives et quantitatives à améliorer le commerce extérieur face au déficit qu'il connaît. Ceci étant, que peut-on dire de l'intérêt de cette recherche ?

## **3- INTERET DE L'ETUDE**

L'étude sur "l'impact de la dévaluation du franc CFA sur le commerce extérieur camerounais : cas du port de Douala 1994-2008" revêt une multiplicité d'intérêts :

### **- Intérêt scientifique**

---

<sup>5</sup> Organisation financière, monétaire et économique dont le leader est la France et l'instrument principal est le franc CFA. Elle s'appuie sur les institutions africaines : la Banque des Etats d'Afrique de l'Ouest(BCEAO), la Banque des Etats de l'Afrique Centrale et des Comores(BCC). Elle englobe quinze pays d'Afrique de l'Ouest, six pays d'Afrique Centrale et les Comores.

Dans l'obligation de rédiger et de soutenir un mémoire marquant la fin de formation des élèves –professeurs du niveau V de l'Ecole Normale Supérieure de Yaoundé(ENS), il nous est impératif de trouver un thème, afin de faire nos premiers pas dans la recherche. Plusieurs autres intérêts non négligeables s'articulent autour de cet intérêt scientifique.

#### - **Intérêt économique**

Le commerce extérieur étant sous-tendu par le transport maritime, le fonctionnement du principal port du Cameroun revêt toute son importance. En plus, dans la mouvance de modernisation et de réhabilitation des ports autonomes de Kribi et de Limbe (PAK et PAL), la maîtrise de la gestion portuaire devient impérieuse surtout dans le contexte actuel de la libre circulation dans la sous-région Afrique Centrale.

#### - **Intérêt politique**

Le port de Douala de par sa position stratégique dans le Golfe de Guinée constitue non seulement un élément d'intégration sous-régionale pour la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), mais aussi un atout supplémentaire qui devrait permettre au pays d'être le moteur de la sous-région. Ainsi, comment justifier le choix de cette période pour notre travail ?

### **4- JUSTIFICATION DES BORNES CHRONOLOGIQUES**

Restreindre notre étude à une période précise permet de comprendre le passé et se projeter dans l'avenir. Les informations collectées vont de 1994 à 2008. Le choix de cette chronologie se comprend dans le souci de présenter la dynamique ayant permis au Cameroun de relancer son économie. En

1994, bien que timide, le pays renoue avec la croissance, mais connaît la dévaluation qui est un tournant décisif pour son économie. L'année 2008 marque le début de la crise financière internationale et la réorientation du commerce extérieur par l'Etat. Une telle étude nécessite à priori une certaine clarification des concepts clés du thème d'étude.

## **5- DEFINITION DES CONCEPTS**

La clarification des termes clés du sujet s'avère nécessaire pour sa compréhension. Nous avons recensé quatre concepts majeurs à savoir : " dévaluation, franc CFA, commerce extérieur et Port ".

### **- La dévaluation**

On parle de dévaluation de la monnaie dans le cadre d'un système de changes fixes<sup>6</sup>. C'est une décision gouvernementale en accord avec ses partenaires de baisser la valeur de sa monnaie par rapport aux autres monnaies, le taux de change augmente, puisqu'il exprime la valeur de la monnaie étrangère. Celle-ci est en général pratiquée pour corriger un déséquilibre commercial, conséquence d'une inflation<sup>7</sup> trop forte, renchérissant le prix des importations en monnaie nationale et permettant d'abaisser le prix des exportations en monnaie étrangère sauf si les entreprises prennent en charge la variation du taux de change.

### **- Le franc CFA**

---

<sup>6</sup>A. SILEM., et al, Lexique économie, 5<sup>ème</sup> édition Dalloz, 1995, pp 103-104, le change c'est la transformation d'une monnaie en une autre monnaie. Les taux de change sont fixés à la suite d'accords internationaux et les banques centrales assurent la stabilité des taux de leurs monnaies par leurs interventions sur les marchés des changes. Le système de change fixe est donc un système de marché libre des changes. Les changes fixes facilitent le développement des échanges internationaux puisque la fixité supprime le risque de change.

<sup>7</sup>Déséquilibre économique caractérisé par hausse générale, durable, cumulative et plus ou moins forte des prix ou par l'allongement des délais de livraison ou des files d'attentes pour un grand nombre de produits dans les pays pratiquant la fixation administrative des prix. A. SILEM., et al, Lexique économie, 5<sup>ème</sup> édition Dalloz, 1995, page 323.

Franc de la coopération financière africaine créé le 25 décembre 1945 par le général De Gaulle, à l'origine CFA signifiait « colonies françaises d'Afrique ». Il est utilisé par 14 pays africains sauf les Comores, dont 08 pays de l'Afrique de l'Ouest<sup>8</sup> et les six pays d'Afrique Centrale<sup>9</sup>.

### - **Le Commerce Extérieur**

C'est l'ensemble des échanges internationaux de biens et de services<sup>10</sup>. Il est mesuré par la somme des exportations de biens et de services qui est égale à celle des importations. Il existe parce qu'aucun pays ne dispose de toutes les ressources et facteurs de production<sup>11</sup> sur son territoire et aussi pour profiter des différences de coûts de production entre les pays ; ce qui entraîne une certaine spécialisation internationale.

### - **Le Port**

C'est un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, charger ou décharger leur cargaison et assurer leur entretien, etc. On distingue les ports de guerre, de plaisance, de commerce, de pêche, d'attache, etc.<sup>12</sup> Après la définition des concepts clés du sujet, il est également judicieux de faire une présentation bien que sommaire de tout document nous ayant permis de faire cette étude.

## **6- REVUE DE LA LITTERATURE.**

Le Président de la République a mis sur pied un ensemble de décrets portant l'organisation et le fonctionnement des ports. Le décret n°99/126 organise le fonctionnement de l'autorité portuaire nationale structure siégeant en

---

<sup>8</sup>Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo.

<sup>9</sup>Cameroun, Gabon, Congo Brazzaville, République Centrafricaine, Tchad, Guinée Equatoriale.

<sup>10</sup>Ibid., page 126.

<sup>11</sup>Matières premières, terre, capital, travail, technologie.

<sup>12</sup>Dictionnaire universel 2<sup>ème</sup> édition, Paris, AUPELF-EDICEF, 1988, page 941.

lieu et place de l'ex-ONPC<sup>13</sup> avec pour missions et objectifs le fonctionnement et la gestion des activités portuaires. Le décret n°99/130 du 15 juin portant organisation et fonctionnement du Port Autonome de Douala (PAD)<sup>14</sup> évoque l'exploitation, la planification, l'organisation, de l'économie portuaire du PAD.

En dehors de ces décrets, plusieurs chercheurs ont réalisé des travaux sur le transport maritime permettant d'élarguer le secteur et d'avoir un thème. En ce qui concerne les ouvrages, nous avons entre autres : l'ouvrage : *résultats d'exploitation des ports maritimes* par la direction du transport maritime des ports du littoral du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique publié par le MINETL en 1998. Cet ouvrage aborde les différents rendements des activités portuaires en termes de navigation locale et navigation internationale. Par contre, l'ouvrage *analyse des activités maritimes exercice 2000/2001 et 1999/2000* édité par l'ONPC entre 2000/2001 met en exergue les produits, les marchandises les plus ou moins en vue dans les ports camerounais au cours de ces années. Outre celui-là, *le glossaire épitomé du langage utilisé dans le transport maritime*, édité par le PAD en 2001, nous fournit l'ensemble des termes employés dans le jargon maritime afin que nous puissions facilement comprendre un certain nombre de faits. *Le recueil des règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'ajustement des cargaisons* édité par l'Office Maritime International (OMI) en 1997 et *le recueil des textes du commerce extérieur et des procédures de passage portuaire des marchandises au Cameroun*, vol II, édité par le ministère des transports (MINT) en 2002, mettent en relief une pluralité des règles régissant la sécurité maritime grâce au contrôle judiciaire des cargaisons de produits. De même, l'ouvrage *l'économie*

---

<sup>13</sup>Office National des Ports du Cameroun créé en 1971 établissement public en charge de la gestion des ports camerounais a vécu pendant près de trente ans avant d'être soumis à une réforme profonde dont les précisions remontent à la table ronde sur l'activité maritime organisée en 1977.

<sup>14</sup>Société à capitaux publics et dotée de la personnalité juridique et d'une autonomie financière. Créé le 15 Juin 1999 par décret n°99/130. Ce décret découle de la loi n°98/021 du 24 décembre 1998, portant organisation du secteur portuaire

*camerounaise pour un nouveau départ* de TOUNA MAMA, docteur en sciences économiques, retrace dans une certaine mesure l'évolution du transport maritime au cours d'un certain nombre d'années.

S'agissant des mémoires, le mémoire de maîtrise en histoire intitulé : "l'extension du port de Douala et l'évolution de son trafic de 1949 à 1955 approche historique, de NKOTI BOHOLE Michel<sup>15</sup>. Il s'interroge sur le pourquoi de l'extension du port de Douala dans la multiplicité des ports camerounais et sur l'impact de cette extension dans l'évolution de son trafic durant ces six années consécutives. En outre, le mémoire de master en histoire "l'office national des ports du Cameroun 1971-1998 : approche historique", de NDEBE TONYE Eugène Parfait<sup>16</sup> présente les origines de l'ONPC en tant qu'autorité portuaire nationale camerounaise. Il y présente également le développement de l'outil portuaire de même que le dynamisme de l'ONPC dans l'économie nationale et sous régionale. Les mémoires de maîtrise et de D.E.A en histoire économique et sociale intitulés : "le port de Kribi et l'évolution de son trafic 1946-1990 et "les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de mondialisation 1971-2009" de Joséphine Estelle MEFOUE NKOA<sup>17</sup>. Le premier met l'accent sur l'historique du port de Kribi tout en retraçant les mouvements d'ensemble de ses activités mais expose aussi les entraves liées au développement de ce port. Dans le second, elle s'interroge sur la place qu'occupent les ports de Douala et de Kribi dans la mondialisation. Bien plus, Benoît EBODE ONANA<sup>18</sup> dans ses mémoires de maîtrise et de

---

<sup>15</sup> M. NKOTI BOHOLE., l'extension du port de Douala et l'évolution de son trafic de 1949 à 1955 approche historique, Université de Yaoundé I, septembre 1987.

<sup>16</sup> E. P. NDEBE TONYE., "l'Office National des Ports du Cameroun 1971-1998 : approche historique", mémoire de master en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, 2009/2010.

<sup>17</sup> J. E. MEFOUE NKOA., "le port de Kribi et l'évolution de son trafic 1946-1990, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 2007-2008. "Les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de mondialisation 1971-2009" Mémoire de D.E.A en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, 2009/2010.

<sup>18</sup> B. ONANA EBODE., "Douala Port et transit 1960-1999", mémoire de maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 2006-2007.

"La politique portuaire au Cameroun 1971 -2005", mémoire de D.E.A en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, avril, 2010.

D.E.A intitulés : “Douala port et transit 1960-1999 et “la politique portuaire au Cameroun 1971-2005”, retrace dans le premier l’historique du port de Douala et le trajet parcourue par les produits embarqués et débarqués au sein de ce port entre 1960 et 1999. Il s’interroge dans le second sur ce qui sous-tend la politique portuaire camerounaise et les effets de celle-ci au sein des ports camerounais et même sur le développement économique du pays.

Notre objectif est tout autre que celui de ceux qui nous précèdent. Nous proposons de présenter : *“l’impact de la dévaluation du franc CFA sur le commerce extérieur camerounais : cas du port de Douala de 1994 à 2008*. De ce fait, quel est l’ensemble d’interrogations que pose ce thème de recherche ?

## **7- PROBLEMATIQUE**

Situé dans le Golfe de Guinée, le port de Douala, principale porte d’entrée du Cameroun est qualifié de poumon de l’économie nationale, il assure l’essentiel des échanges soit 95%<sup>19</sup>. C’est pourquoi, il mérite une attention particulière. La question principale de notre étude est de savoir quel a été l’impact de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur camerounais entre 1994 et 2008 ? Pour répondre à cette interrogation, nous menons nos travaux sur les échanges extérieurs au niveau du port de Douala. On se pose les questions suivantes : Comment se présentaient les échanges extérieurs au port de Douala entre 1994 et 2008 ? Quel est l’impact de la reconversion du franc français en euro<sup>20</sup> sur ces échanges? Quels sont les obstacles au redressement de ce commerce et quelles en sont les conséquences? Enfin, quelles sont les solutions pouvant stimuler le dynamisme de celui-ci? Ainsi, quelles peuvent

---

<sup>19</sup>Institut National de la Statistique, Etude préliminaire sur l’économie de la ville de Douala, 2007, Page 15.

<sup>20</sup>Monnaie unique qui a remplacé en 2002 les monnaies nationales de plusieurs Etats membres de l’union européenne qui forment la « zone euro ». Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, celle-ci regroupe 18 des 28 Etats membres de l’Union Européenne.

être les propositions de réponses aux différentes interrogations précédemment évoquées ?

## **8- HYPOTHESE DE RECHERCHE**

Madeleine Grawitz définit, une hypothèse comme : « une proposition de réponse à une question posée. Elle tend à formuler une relation entre des faits significatifs et aide à sélectionner les faits observés <sup>21</sup> ». L'hypothèse constitue donc une réponse anticipée aux interrogations soulevées dans la problématique. Dans le cadre de notre étude, nous nous appuyons sur une hypothèse pour répondre à notre question centrale à savoir : la dévaluation du FCFA a pu relancer les exportations camerounaises sans toutefois régler son déficit commercial; car, le pays continue à acheter plus qu'il n'en vend. L'élaboration d'un tel travail nécessite l'adoption d'un cadre méthodologique et des sources appropriées.

## **9- METHODOLOGIE ET SOURCES.**

Dans le cadre de cette étude, nous avons puisé dans l'immense vivier des sources écrites, orales et iconographiques. Nous avons aussi recouru à l'interdisciplinarité.

S'agissant des sources écrites, nous avons consulté les fichiers relevant du domaine économique. L'histoire étant une science rigoureuse, Antoine Prost dans *les douze leçons sur l'histoire* conseille à l'historien *d'adopter une attitude critique à l'égard des sources dont il dispose* pour leur donner un certain crédit<sup>22</sup>. C'est pourquoi après avoir compulsé les fichiers des archives nationales de Yaoundé nous nous sommes rendus au service des archives du port de Douala. Nous avons aussi exploité divers ouvrages généraux et

---

<sup>21</sup> M. GRAWITZ., *méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 11<sup>e</sup> édition, 2000, p.398.

<sup>22</sup> A. PROST., *Les douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 1996, p 17.

spécialisés de même que les mémoires et thèses. Les ouvrages généraux traitaient de l'économie du Cameroun. Les ouvrages spécialisés, les mémoires et thèses traitaient à priori de l'économie des transports, du transport maritime et des ports camerounais dans la globalité de leurs aspects. Nous avons également reçu le support documentaire des bibliothèques des villes de Yaoundé et de Douala à l'instar de la B.N<sup>23</sup>, de l'E.N.S,<sup>24</sup> des centres de documentation de l'A.P.N<sup>25</sup>, de l'I.N.S,<sup>26</sup> du fichier du ministère des transports et du musée du port à Douala. Nous avons consulté les journaux et extrait les décrets qui régissent le secteur portuaire.

Parlant des sources orales, les personnes<sup>27</sup> interviewées lors de notre descente sur le terrain l'ont été à partir des critères tels que l'âge et l'ancienneté dans le service ou l'environnement portuaire ; dans le souci de rendre plus crédible les propos recueillis. Notre enquête a débuté à Yaoundé à l'A.P.N avec un guide d'entretien préalablement établi. Ce guide met l'accent sur l'organisation, le fonctionnement, l'exploitation et les mouvements d'ensemble des activités portuaires au P.A.D. Après Yaoundé, nous nous sommes rendus à Douala pour la suite de la collecte des informations.

Enfin, notre analyse intègre l'interdisciplinarité. Ainsi, nous avons emprunté des éléments en sociologie, en économie car il a fallu définir les concepts tels "dévaluation, franc CFA, commerce extérieur, et port". Puis en géographie pour localiser le port de Douala. Toutefois, certains obstacles ont failli anéantir l'effort d'analyse qui nous a animés tout au long de notre travail.

## **10- DIFFICULTES RENCONTREES**

La difficulté majeure rencontrée est la collecte des informations sur le terrain. Ayant prévu de passer deux semaines dans l'enceinte portuaire ; nous

---

<sup>23</sup>Bibliothèque Nationale.

<sup>24</sup>Ecole Normale Supérieure.

<sup>25</sup> Autorité Portuaire Nationale.

<sup>26</sup> Institut National de la Statistique.

<sup>27</sup>Cadres, chargeurs, manutentionnaires, prestataires, etc...

en avons passé quatre comme stagiaire à la direction de l'exploitation précisément au département des opérations portuaires. La zone étant difficile d'accès, il nous fallait avoir ce statut pour recueillir les informations. Ces deux semaines supplémentaires nous ont amené à revoir notre calendrier de travail. En outre, malgré le statut de stagiaire, les interviews n'ont pas été faciles. Nos interlocuteurs étaient méfiants vis-à-vis de nous en dépit de toute l'assurance que nous leur donnions à chaque fois. Bien que nous ayons accès plusieurs endroits, la prise des photos au Douala International Terminal (DIT) et au parc à bois nous a formellement été interdite. En dépit de tout cela, le problème que pose cette étude nous invite à structurer ce travail en chapitres.

## **11- PLAN DU MEMOIRE**

Notre travail, malgré tous ces heurts rencontrés ça et là se structure en trois chapitres.

Le chapitre I, est consacré à la présentation de l'impact de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur camerounais au niveau du port de Douala. Il est question dans ce chapitre de ressortir les effets de cette dévaluation sur les importations et les exportations.

Le chapitre II, présente les obstacles que connaît le commerce extérieur au port de Douala et les conséquences qui en découlent.

Le chapitre III, quant à lui, propose des solutions pour une quelconque réhabilitation de ces échanges au port de Douala.

## **CHAPITRE I : L'IMPACT DE LA DEVALUATION DU FCFA SUR LE COMMERCE EXTERIEUR 1994-2008**

Henri Irénée Marrou définissait l'histoire comme « la connaissance du passé humain, la connaissance des évènements, des faits vécus par les hommes pendant la succession des temps révolus et qui sont dignes de mémoire »<sup>28</sup>. L'avènement de la dévaluation du FCFA le 12 janvier 1994 et son expérience au Cameroun ont certainement influencé la manière de faire des populations dans plusieurs aspects de leur vie. Mais surtout en ce qui concerne le commerce en général et le commerce extérieur en particulier au niveau du port de Douala entre 1994 et 2008.

La réussite de cette dévaluation nécessitait que soient remplies au préalable des conditions complexes à l'instar de la capacité de l'économie camerounaise à répondre à une demande extérieure, l'existence même de cette demande extérieure et la capacité de l'économie à compresser ses importations. Or aucune de ces conditions n'était remplie en 1994 par le Cameroun. En effet le pays étant agricole, l'agriculture ne réagit pas vite à une demande supplémentaire, sur le marché extérieur, les produits agricoles sont soumis aux fluctuations des coûts des matières premières et le Cameroun est si dépendant de l'extérieur qu'il ne peut pas facilement compresser ses importations. Ce chapitre met en évidence l'impact de cette dévaluation du FCFA sur les échanges portuaires de Douala.

---

<sup>28</sup>Cours d'option du docteur Elouga sur l'archéologie et l'histoire de l'Afrique, UYI, 2004.

L'impact étant défini ici comme l'ensemble des répercussions de quelque chose sur une autre<sup>29</sup>. Notre chapitre traite des effets aussi bien négatifs que positifs de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur au port de Douala ; par rapport aux objectifs de la dévaluation tels le rétablissement de la compétitivité des exportations, et le redressement de la balance commerciale dégradée<sup>30</sup>. Quels sont les effets de cette dévaluation sur les échanges extérieurs camerounais au niveau du port de Douala ?

## **A- LE COMMERCE EXTERIEUR AU PORT DE DOUALA : 1994-2008.**

Comment se présente le commerce extérieur au port de Douala entre 1994-2008? Telle est la question que l'on se propose de répondre dans cette première grande partie. Ainsi, nous présentons les effets de la dévaluation du FCFA sur les marchandises à l'export et à l'import. Tout en expliquant davantage et en analysant de fond en comble les différents changements qui se sont succédés dès l'avènement de la dévaluation sur les échanges internationaux au port de Douala.

### **1- Les effets de la dévaluation du FCFA sur les exportations 1994-2002.**

Pour mieux analyser l'impact de la dévaluation du FCFA intervenue en janvier 1994 sur les marchandises exportées au port de Douala, il importe d'aller au-delà de la condition formelle selon laquelle, la dévaluation tend à stimuler les exportations et à freiner les importations. Par ailleurs, il est indispensable d'évaluer l'enchaînement et la durée des processus<sup>31</sup> mis en

---

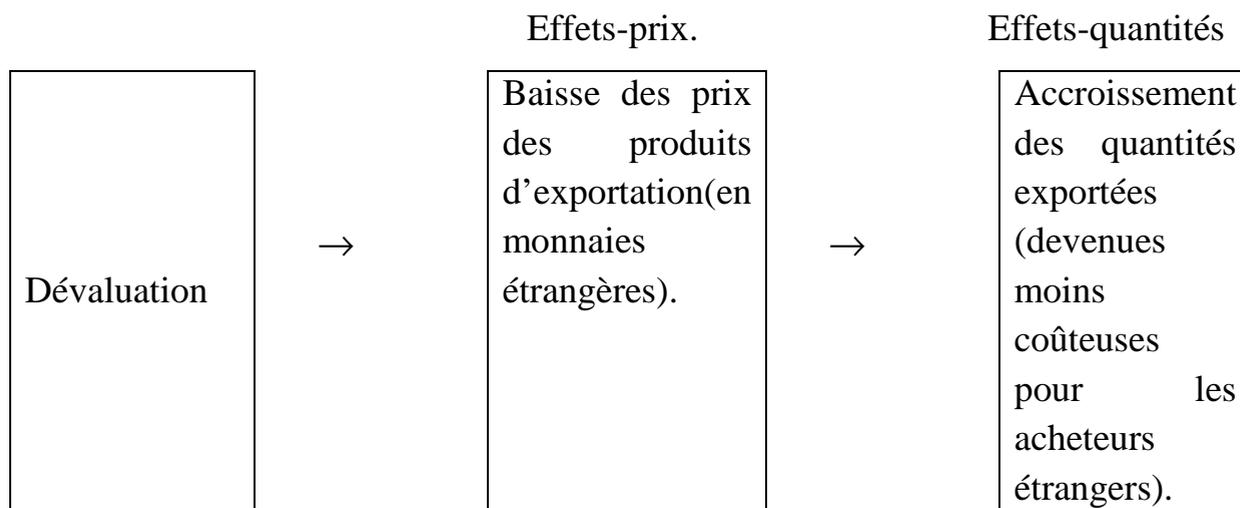
<sup>29</sup> Dictionnaire Encarta 2008.

<sup>30</sup> D. COGNEAU., et Als, La dévaluation du FCFA au Cameroun bilan et perspectives, ORSTOM Fonds documentaire, n°41779, ex 1, cote : B, Paris, Mars 1995.

<sup>31</sup> Effets prix, effets quantités : accroissement du niveau général des prix pouvant aussi bien masquer une stagnation qu'un recul de la production en période d'inflation. Et l'effet « courbe en J » quand il y a dévaluation on observe une courbe en J car après la dévaluation l'économie subit un choc les effets de la dévaluation ne sont pas immédiats, l'économie subit d'abord un certain ralentissement avant de redécoller.

œuvre par la dévaluation : la dévaluation du FCFA de janvier 1994 a d'abord provoqué des modifications des prix à l'exportation, puis une réaction à ces changements de prix, c'est le changement des quantités exportées. La réaction des quantités, aux variations des prix a entraîné une modification des courants d'échanges c'est-à-dire le changement de clients ou de fournisseurs. Cela a également impliqué des délais de prospection, de négociation et même l'adaptation des technologies<sup>32</sup>. Cette réaction a également dans un premier temps davantage dégradé la balance commerciale du pays puisqu'elle a réduit les prix des exportations tel que représenté sur la figure 01<sup>33</sup> ci-dessous.

**Figure n°01 : Effets-prix, Effets-quantités de la dévaluation sur les exportations.**



Le solde de la balance commerciale a subi une trajectoire en forme de « courbe en J » pour atteindre son niveau initial. Entre 1993/1994, les exportations observent un manque à gagner de 10%. On constate la raréfaction de l'offre locale au profit des exportations plus rémunératrices. Tel est le cas des huiles végétales dont les prix ont pratiquement doublé. Le volume des exportations d'huile de palme après avoir stagné durant les exercices précédents a connu un bond de 40% en 1994. Sur les cinq premiers mois de 1994, les recettes d'exportations du Cameroun dans son commerce avec la France

<sup>32</sup> R. SANDRETTO., Zone franc du franc CFA à la monnaie unique européenne, les éditions de l'épargne, Paris VIIè, 1994, p. 250.

<sup>33</sup> Ibid.

évaluées en franc français ont globalement stagné. Cette évolution négative est due à une forte régression des exportations pétrolières de 54%<sup>34</sup> et une progression des autres biens de 30%. Toutefois, les autres produits d'exportation sont divisés en trois groupes : les produits agricoles dominés par les fruits tropicaux (banane, café, cacao), le bois (grumes), enfin, l'aluminium et quelques autres produits industriels. La hausse des coûts des matières premières a permis une augmentation des recettes. Le secteur de l'aluminium parti d'une situation de rentabilité difficile connaît une amélioration sensible. La dévaluation a également permis de développer les secteurs de semi-transformations des matières premières comme le caoutchouc ou le coton fibre dont la rentabilité était assez faible. Enfin, le secteur du bois connaît une évolution positive de ses recettes ainsi qu'une flambée des prix<sup>35</sup>. La dévaluation permet un gain de compétitivité; c'est l'occasion de développer la filière vers l'aval avec l'exportation du bois débité et des placages. Le trafic à l'export au port de Douala connaît une évolution positive avec un accroissement des quantités des marchandises exportées, bien que les prix de celles-ci aient baissé en monnaies étrangères.

Le tableau 01 montre d'une manière générale que le trafic à l'export des produits agricoles de même que celui des produits de bois et les autres produits industriels est d'année en année sans cesse croissant. La banane par exemple connaît un tonnage de 187955 tonnes en 1994, l'huile de palme 30912 tonnes, les billes de bois et sciages sont respectivement de 893863 tonnes et 246318 tonnes. Les autres produits industriels quant à eux sont de 10263 tonnes en 1994, 18699 tonnes en 1995, 35926 tonnes en 1996 et 21007 tonnes en 1997, 27740 tonnes en 1998. Le port de Douala traite 5048322 tonnes de marchandises entre 1999/2000 contre 5250606 tonnes en 1998/1999 on

---

<sup>34</sup> La baisse du pétrole est due à la baisse du prix du baril en dollar et aussi à l'épuisement des gisements 20% en 1991/1992 et 46% en 1992/1993.

<sup>35</sup> L'épuisement progressif des ressources forestières en Afrique de l'Ouest et les restrictions imposées aux exportations de grumes en Asie du Sud-est entraînent une augmentation très forte de la demande adressée au Cameroun.

enregistre une baisse de 202284 tonnes soit 3,85%. Ce trafic se répartit ainsi dans le tableau ci- après.

**Tableau n° 01 : trafic à l'export au port de Douala 1994/1998.**

| Produits             | 1994   | 1995   | 1996   | 1997    | 1998   |
|----------------------|--------|--------|--------|---------|--------|
| agricoles            | Q      | Q      | Q      | Q       | Q      |
| Banane               | 187955 | 178966 | 166111 | 161667  | 185829 |
| Huile de palme       | 30912  | 4291   | 28151  | 975     | 8055   |
| Billes de bois       | 893863 | 858323 | 860440 | 1270402 | 952099 |
| Sciages              | 246318 | 259175 | 261077 | 317679  | 543485 |
| Produits industriels | 10263  | 18699  | 35926  | 21007   | 27740  |

**Source : INS, Annuaire statistique, 2004, p.155.**

L'Etat a été contraint d'intensifier l'exploitation de ses ressources naturelles comme la forêt ou le pétrole pour disposer des ressources financières nécessaires au remboursement de sa dette. Il en résulte une dégradation des ressources naturelles. A cet effet, les exportations de bois et de pétrole au port de Douala entre 1999 et 2003 sont passées de 696167 millions de tonnes en 1999, 494064 tonnes en 2000, 404049 tonnes en 2001, 46460 tonnes en 2002 et 293262 millions de tonnes en 2003 pour les billes de bois, les sciages quant à eux sont respectivement de 685198 millions de tonnes en 1999, 872355 tonnes en 2000, 808368 tonnes en 2001, 150000 tonnes en 2002 et 729527 tonnes en 2003.<sup>36</sup> En ce qui concerne l'exportation du bois, selon Charles YAO :

<sup>36</sup> Institut national de la statistique, annuaire statistique 2004, p.120.

*“ Dans le Cameroun de la mafia, le traitement des dossiers relatifs aux forêts est l’objet de nombreux cas de fraude au mépris de la législation (...) les forêts du Cameroun disparaissent à vue d’œil : les grumiers qui encombrant et embouteillent les routes de Yaoundé –Douala en sont la preuve éclatante... ”<sup>37</sup>*

Pour aller dans le même sens que Charles YAO, nous disons plutôt que : les forêts camerounaises disparaissent au regard des grumiers qui congestionnent la place portuaire de Douala.

Quant à ce qui concerne les exportations de pétrole, selon le FMI, au Cameroun : *“ pour 1993/1994 autour de 60milliards de FCFA des recettes pétrolières auraient été placés à l’extérieur, sans que l’on puisse connaître leur affectation exacte.”*<sup>38</sup>La multiplication des recettes des produits d’exportation a été favorisée. En effet, la vente des produits à l’étranger joue le même rôle que le placement des capitaux à l’étranger.

L’évolution récente des exportations au port de Douala nous emmène à constater la domination perpétuelle de la France sur le Cameroun, ceci se perçoit entre autres sur le fait que le Cameroun continue à rester pour la France d’une part, un débouché commercial et d’autre part, une source d’approvisionnement en matières premières au regard des tonnages des principales marchandises exportées du Cameroun vers la France entre 1997-2001. Ils sont respectivement de :

- 142797milles tonnes en 1997 ;
- 101359 milles tonnes en 1998 ;
- 46968 milles tonnes en 1999 ;
- 35509 milles tonnes en 2000 ;
- 28720 milles tonnes en 2001.

---

<sup>37</sup> C. YAO., la cacophonie en prime, in la Nouvelle expression, 08/08/99.

<sup>38</sup> Le FMI cité par Agir ici et survie, Organisation non gouvernementale française, p.36.

Les variations des prix des produits exportés ont accru faiblement le volume des exportations.

Qu'en est-il des effets de cette dévaluation du FCFA sur les marchandises importées via le port de Douala dans ce même intervalle d'années ?

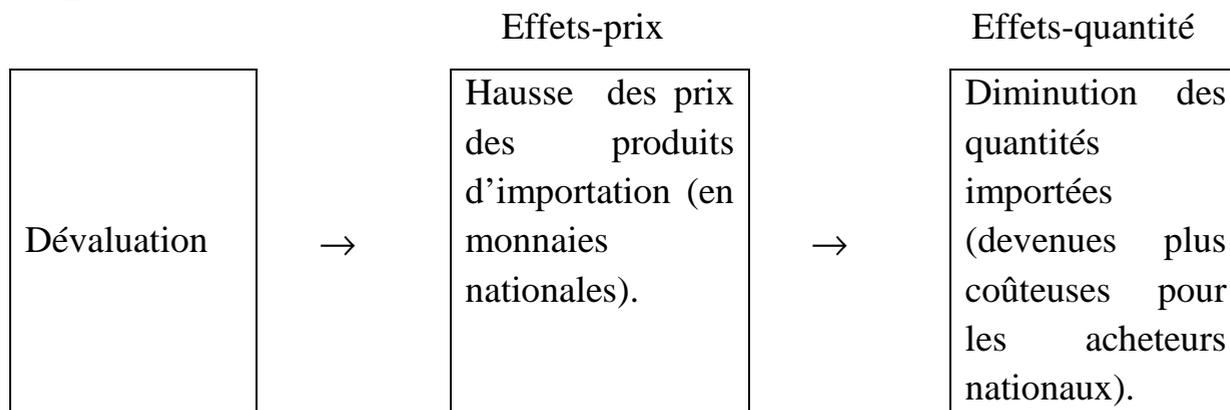
## **2- Les effets de la dévaluation du FCFA sur les produits débarqués : 1994-2002**

On entend ici par produits débarqués, l'ensemble des marchandises ayant fait leur entrée au Cameroun via le port de Douala. Comme nous l'avons signalé un peu plus haut, la dévaluation du FCFA de janvier 1994 a également d'abord provoqué des modifications des prix à l'importation, puis une réaction à ces changements de prix, c'est le changement des quantités importées (diminution). La réaction des quantités, aux variations des prix a entraîné une modification des courants d'échanges, c'est-à-dire le changement de clients ou de fournisseurs cela a également impliqué des délais de prospection, de négociation et même d'adaptation aux technologies. Ainsi, entre 1994-2002 la dévaluation du FCFA a entraîné une forte hausse des prix dû au fait que le Cameroun ne disposait pas d'une véritable base industrielle de substitution des importations et était fortement impliqué dans les échanges commerciaux informels avec le Nigéria. On a connu des hausses des prix des importations de 45% à 60%. La figure 02<sup>39</sup> illustre clairement les effets de la dévaluation sur les prix et les quantités des produits importés.

---

<sup>39</sup>R. SANDRETTO., Zone franc du franc CFA à la monnaie unique européenne, les éditions de l'épargne, Paris VIIè, 1994, p. 250.

**Figure n° 02 : Effets-prix, Effets- quantités de la dévaluation sur les importations.**



L'évolution de ces prix durant l'année 1994 était constituée de trois phases distinctes<sup>40</sup> :

- un effet d'impact concentré sur le mois de février ;
- une période de stabilité allant jusqu'à mai ;
- une reprise de l'inflation surtout en août –septembre.

Ce profil d'évolution est mis en rapport avec le contrôle des prix ainsi que la constitution des stocks le cas du riz, du sucre, de la farine et des huiles ; de l'assouplissement des mesures de contrôle de prix et de la hausse des prix des produits de base sous la pression des importateurs dans le cadre des procédures d'homologation des prix , la stabilité des prix de mars à juin mise en rapport avec la baisse des tarifs des produits de base décidée par le gouvernement pour le premier semestre de 1994.

La reprise de l'inflation à partir de juillet avec pour principaux facteurs :

- la suppression des contrôles de prix sauf pour les produits pétroliers, les livres, et les produits pharmaceutiques. Entre juillet et octobre, on constate donc une hausse importante de prix dans le cas des produits qui

<sup>40</sup> D. COGNEAU., et Als, La dévaluation du FCFA au Cameroun bilan et perspectives, Orstom, fonds documentaire n°41779 ex1 cote B, Paris VIIè, mars, 1995, p.04.

étaient soumis aux procédures d'homologation ainsi que pour les produits non contrôlés;

- l'augmentation du taux de la taxe sur le chiffre d'affaires ;
- la fin des mesures de baisse tarifaire des produits de grande consommation.

Les prix des produits locaux et ceux des produits importés ont augmenté au même rythme tel que le représente la figure n° 02<sup>41</sup> ci-dessus. Ce comportement des prix des produits importés et locaux a eu tendance à amoindrir les incitations recherchées à la substitution dans la consommation, en compromettant ainsi la relance des activités. La progression des prix de produits agricoles et manufacturés a été très vive.

La dévaluation du FCFA a appauvri les importateurs du fait de la hausse des prix des produits importés. En effet, elle a été une catastrophe pour eux parce qu'ils avaient des paiements à effectuer à l'étranger ; en augmentant les coûts des importations, la dévaluation de 1994 a réprimé les investissements de deux façons :

- elle a réduit la capacité d'autofinancement des entreprises et par conséquent leur possibilité d'investissement ;
- elle a entraîné la substitution d'objets fabriqués localement. De ce fait elle a réduit le tissu industriel du pays ; c'est le cas de la friperie qui a porté un sérieux coup à l'industrie textile. Cette substitution a entraîné une "poubellisation de l'économie"<sup>42</sup> en la transformant en un vaste espace dans lequel tous les produits européens et d'ailleurs viennent s'accumuler. L'augmentation du prix d'achat des marchandises à l'étranger a aussi créé

---

<sup>41</sup> R. SANDRETTO., zone franc du franc CFA à la monnaie unique européenne, les éditions de l'épargne, Paris VIIè, 1994, p. 250.

<sup>42</sup>Expression empruntée à l'économiste F. KEOU TIANI, exprimant le degré d'envahissement du marché camerounais par les produits en provenance de l'Europe.

une augmentation des prix de vente sur le marché local. Elle a freiné la compétitivité internationale des entreprises importatrices.

En 1994, malgré la reprise économique, les importations se sont développées plus rapidement que les exportations d'où l'effritement quasi continu du taux de couverture des importations par les exportations, de 182% en 1994 à 99% en 2005. La conséquence directe de cette expansion vigoureuse des importations est qu'en 2001 le Cameroun a renoué avec des soldes déficitaires de sa balance commerciale, après plus d'une décennie d'excédents commerciaux<sup>43</sup>. Au cours de l'année 2001, les dépenses d'importations portent sur 1060.9 milliards de FCFA pour 4.3 millions de marchandises. L'année 2001 est caractérisée par une stabilité en volume et une augmentation de 16,4% en valeur des échanges extérieurs principalement liée à une hausse de 27,9% de la valeur des importations. Cette évolution d'ensemble cache une inquiétante dégradation des échanges hors pétrole brut. Les quantités échangées enregistrent un mouvement inverse de 7,2%, dû à une baisse de 5,3% des exportations en volume.

Les principaux produits qui représentent plus de la moitié des importations sont : les hydrocarbures, les véhicules de tourisme, les machines, les céréales, le clinker, les produits pharmaceutiques, l'oxyde d'aluminium, les poissons congelés, les véhicules de transport des marchandises, le riz, du sucre raffiné, autres froments et méteils<sup>44</sup>. La hausse de ces importations s'explique principalement par la forte augmentation des achats liés aux travaux du pipeline Tchad –Cameroun qui tiraient la majeure partie de leur équipement de ces échanges. Par exemple les importations des ouvrages en fer, fonte et aciers enregistrent des hausses en valeur de 9,9% du prix moyen du kilogramme importé. L'indice annuel de volume connaît une croissance assez régulière. Il

---

<sup>43</sup>TOUNA. MAMA., *L'économie camerounaise pour un nouveau départ*, Afredit, janvier 2008, p.167.

<sup>44</sup>Mélange constitué de céréales et de froment semés et récoltés ensemble.

passé de 133.6 en 1997 à 223.3 en 2001<sup>45</sup>. Le tableau suivant qui présente l'évolution de la balance commerciale du Cameroun est assez illustratif.

**Tableau n°02 : évolution de la balance commerciale du Cameroun (Q: quantités en tonnes ; et V : valeur en millions de FCFA).**

| Périodes                             | 1999    |        | 2000    |         | 2001    |         |
|--------------------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|
|                                      | Q       | V      | Q       | V       | Q       | V       |
| Exportations FOB                     | 7992243 | 985492 | 7667061 | 1304614 | 7059631 | 128190  |
| Exportations hors pétrole            | 2036394 | 642486 | 2283748 | 678055  | 2163741 | 688937  |
| Importations                         | 3466891 | 811226 | 3711521 | 1060910 | 4319358 | 1356767 |
| Importations hors pétrole            | 2037794 | 701019 | 2357098 | 842940  | 2810712 | 1141204 |
| Balance commerciale                  |         | 174266 |         | 243704  |         | -74865  |
| Balance commerciale hors pétrole     |         | -58534 |         | -164885 |         | -452267 |
| Taux de couverture en%               |         | 121,5  |         | 123,0   |         | 94,5    |
| Taux de couverture hors pétrole en % |         | 91,7   |         | 80,4    |         | 60,4    |
| Termes de l'échange                  |         | 110,3  |         | 115,6   |         | 106,9   |
| Pouvoir d'achat des exportations     |         | 125,5  |         | 121,6   |         | 134,7   |

**Source : comité technique national de la balance commerciale(CTNBC) Avril 2002**

Le tableau n°02 montre que durant l'exercice 1999/2000, la balance commerciale du Cameroun est excédentaire avec un solde positif de 173,8milliards de FCFA contre 114 milliards de FCFA durant l'exercice précédent. Cette évolution positive est due à la bonne tenue des coûts du pétrole

<sup>45</sup> Ibid. P.39.

brut. Mais durant l'exercice suivant c'est-à-dire en 2001 la balance commerciale renoue avec une évolution négative de son solde au cours du premier semestre; les exportations des marchandises on atteint 1281,9 milliards de FCFA pour 7,1millions de tonnes soit des baisses de 7,9% en quantité et 1,7% en valeur par rapport à l'année précédente.<sup>46</sup> Le solde de la balance commerciale autrefois excédentaire enregistre un déficit de 74,9 milliards de FCFA résultant du décalage entre l'évolution négative de 1,7% des exportations et d'une baisse de 27,9% de celle des exportations hors pétrole<sup>47</sup>.

Que dire des répercussions de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur au port de Douala entre 2002 année de reconversion du franc français en euro et par ricochet de l'arrimage du FCFA à l'euro ; et 2008 date au cours de laquelle le commerce extérieur camerounais a été soumis à de nouvelles orientations.

## **B- LE COMMERCE EXTERIEUR AU PORT DE DOUALA : 2002-2008.**

La deuxième grande partie de notre chapitre se propose de présenter les effets de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur camerounais au port de Douala entre le 1<sup>er</sup> janvier 2002 année d'entrée en vigueur de l'euro fiduciaire et aube de la disparition du franc français monnaie de référence du FCFA et 2008, date au cours de laquelle l'état camerounais a défini de nouvelles orientations concernant son commerce extérieur. Ainsi, dans une première sous partie nous examinerons les effets de cette dévaluation sur les produits embarqués et en seconde sous partie les effets de celle-ci sur les produits débarqués.

### **1-Les effets de la dévaluation du FCFA sur les exportations: 2002-2008**

---

<sup>46</sup> Ministère du développement industriel et commercial, guide du commerce extérieur du Cameroun 2002, édition informatique maison, p.32.

<sup>47</sup> Ibid., p.17, guide du commerce...

Pour qu'une balance commerciale s'améliore, suite à une dévaluation, il faut que les quantités exportées progressent assez fortement pour surcompenser la baisse de leur prix tel que présenter dans la figure n°01 suscitée et qu'en revanche les quantités importées diminuent. Elles doivent aussi suffisamment compenser leur renchérissement c'est-à-dire la hausse de coût unitaire provoquée par le changement de parité. Ceci suppose que la demande des partenaires pour les produits qu'ils exportent soit suffisamment élastique.

La reconversion du franc français en euro et l'arrimage du FCFA à l'euro est une dévaluation passive. En ce qui concerne les exportations cela a permis à notre pays d'être un peu plus compétitif sur le marché international car plus notre monnaie est sous-évaluée, plus on a les possibilités d'exporter au cas où on produit à grande échelle. L'entrée en vigueur de l'euro a entraîné l'établissement de la compétitivité entre les entreprises ; cet établissement de la compétitivité étant lié à l'évolution du taux d'intérêt. Elle facilite les opérations transfrontalières et permet des économies de coûts. En outre, il y a plus de possibilités de comparer directement les prix pratiqués dans le pays par rapport à ceux pratiqués en Europe, en vue de savoir où il est plus rentable de produire. La relation fixe euro-FCFA<sup>48</sup> élimine les risques de change via la stabilité du niveau des prix tout en promouvant le commerce. Il y a aussi le risque de chute régulière des recettes d'exportations<sup>49</sup>.

Durant l'exercice 2003/2004 les exportations du Cameroun au port de Douala ont atteint 10.7millions de tonnes évaluées à 118.800 millions de FCFA indiquant un accroissement de 5, 6% et 16,30% comparativement à l'exercice 2002/2003. Ces exportations étaient essentiellement basées sur trois principaux groupes des produits :

---

<sup>48</sup> F. KEOU TIANI., interview accordée au journal "La Nouvelle Expression", n°908 édition du vendredi, 28 décembre, 2001, *La disparition du franc Français n'a aucun effet sur le franc CFA*, propos recueillis par Edmond KAMGUIA, pp7-8.

<sup>49</sup> Chaque fois que nous vendons en dollar si l'euro s'apprécie ; il y aura une baisse des recettes d'exportations ; la dépréciation du dollar par rapport à l'euro.

- Les produits agricoles tels que la banane, le cacao, le coton, la canne à sucre, le caoutchouc, l'huile de palme, le café ont connu une chute de 15,6% et atteignent seulement 24,5% du revenu total des exportations durant l'exercice 2003/2004 contre 18,8% en 2002/2003 et 27,6% en 2001/2002.
- Les produits pétroliers à l'instar de l'huile de pétrole, de coke<sup>50</sup> et de houilles ont également enregistré une baisse de 20,6% et n'ont que pu réaliser 47,5% du revenu total des exportations au cours l'exercice 2003/2004 contre 50,4% en 2002/2003 et 43,6% en 2001/2002.
- Les produits industriels : peaux, cuirs, pâtes à papier, latex, et son de blé sont en baisse de 13,6%, comparativement à l'exercice 2003/2004, leurs exportations ont atteint 34,9% contre 32,9 en 2002/2003 et 38,5% en 2001/2002<sup>51</sup>.

Les produits métalliques, les matériaux de construction représentent 85,6% du revenu total des exportations en 2003/2004 contre 83,6% en 2002/2003. En 2004, le nombre de navires ayant navigué sur les eaux du port de Douala a diminué de 126 unités en passant de 1248 navires en 2003 à 1122 en 2004. Le port enregistre 99,8% du trafic global long cours et local correspondant à 6.230954 tonnes de marchandises contre 5.99998tonnes en 2003, soit une augmentation d'environ 3,9%, le trafic conteneur a évolué en tonnage plus 11,7%. Les exportations restent dominées par les produits « bois » et « agricoles » qui représentent plus des 9/10<sup>ème</sup> des exportations. En 2004 on a enregistré une baisse de 3,34% des produits agricoles et un accroissement des exportations des produits bois 13,15%. L'aluminium a connu une forte augmentation 68,57% par rapport à la forte consommation de ce métal dans les pays émergents et la forte demande de la Chine<sup>52</sup>. Ces différents résultats traduisent la dynamisation des performances des opérations portuaires de

---

<sup>50</sup> Résidu solide et poreux issu de la distillation de certaines houilles.

<sup>51</sup>Ministère du développement industriel et commercial, guide du commerce extérieur du Cameroun, édition informatique maison, p.18-19.

<sup>52</sup> MOUNOUME et ALS., le secteur portuaire en chiffres 2004, édition 2005, APN, p.06.

grandes envergures<sup>53</sup>. Le tableau 03 ci-dessous illustre justement l'évolution de ce trafic :

**Tableau n°03 : Trafic à l'export au port de Douala en tonnes 2002/2008.**

| Désignations       | Unités  | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2008        |
|--------------------|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombres de navires | Nombres | 1277        | 1248        | 1122        | 1064        | 1102        | 1056        | 1057        |
| Exportations       | Tonnes  | 193071<br>4 | 20548<br>59 | 19739<br>90 | 19975<br>39 | 21554<br>88 | 21182<br>69 | 21583<br>02 |

**Source : PAD.**

En 2007, les exportations sont situées à 2118269 tonnes contre 2155488 tonnes en 2006 soit une baisse de 37219 tonnes. Le bois et les produits agricoles représentent 83,1% de l'ensemble des exportations. L'exportation du bois est en baisse de 1186735 soit 55,1%. Les produits agricoles quant à eux sont passés de 695555tonnes en 2006 à 603672 tonnes soit une baisse de 28% en 2007<sup>54</sup>. Les produits industriels sont en baisse de 32% avec 34723tonnes en 2006 contre 45923 tonnes soit 2,1% en 2007. Le tonnage de l'aluminium diminue en 2007 par rapport à 2006 de 8473 tonnes soit 66647tonnes en 2006 contre 58174 tonnes en 2007. Les produits alimentaires et boissons sont en progression de 26655tonnes soit 1,2% en 2007 contre 19929 tonnes en 2006. Les autres produits quant à eux ont connu un tonnage 231025 tonnes soit 10,7% en 2007. Les exportations en 2008 sont situées à 2181841tonnes ; le bois seul représente 1184642tonnes soit un pourcentage de 54,3% contre 55,1% en 2007 soit une légère baisse de 0,2%<sup>55</sup> en 2008 ; l'aluminium connaît un petit accroissement de son tonnage 63504tonnes en 2008 soit 2,9% contre 58174 en 2007 ; les produits agricoles ont plutôt régressés de 603672 tonnes en 2007 à 595030tonnes en 2008 soit une baisse de 8642tonnes et 1,4% ; les produits industriels enregistrent aussi une baisse : on est passé de 45923tonnes en 2007 à

<sup>53</sup>L'approfondissement du chenal, et la modernisation du terminal à conteneurs avec la mise en place de deux portiques à quai.

<sup>54</sup>APN., analyse des activités maritimes exercice 2007/2008, p.01.

<sup>55</sup>Ibid., p. 10.

40920 tonnes en 2008 soit une baisse de 5003 tonnes et 10,9% en 2008 ; les produits alimentaires et boissons sont en nette augmentation on passe de 26655 tonnes en 2007 à 61760 tonnes en 2008 soit 35105 tonnes et plus 131,7% ; en ce qui concerne les autres produits d'exportation il y a aussi un léger accroissement on passe de 231025 tonnes en 2007 à 235985 tonnes soit 4960 tonnes et 2,1% en 2008<sup>56</sup>. La photo n°01 ci-dessous présente le mode de conditionnement utilisé au port de Douala pour faciliter l'embarquement des produits camerounais. Ce type de conditionnement permet d'effectuer de tels chiffres.

***Photo n° 01 : Embarquement des marchandises conteneurisées.***



***Source : Cliché P. OKOMOLO au Port de Douala, le 10/10/2014.***

De nos jours, il est plus facile de procéder à l'embarquement des quantités excessives de marchandises en utilisant des conteneurs qui non seulement transportent assez de produits mais aussi et surtout permettent à ces derniers d'arriver à destination dans les meilleures conditions à l'abri de tout désagrément. C'est ce qui explique d'une part la mise en place du D.I.T<sup>57</sup> au port de Douala pour faciliter le transport et d'autre part, la sécurité des produits

<sup>56</sup>Ibid., p. 17.

<sup>57</sup>Douala international Terminal : terminal spécialisé dans la gestion des conteneurs et le trafic des marchandises conteneurisées au port de Douala.

d'exportation durant les longs trajets de navigation ; d'où la possible réalisation de ces différents tonnages suscités, malgré l'évolution incessante et toujours croissante des importations. Le tableau n°4 ci- après présente la répartition du trafic par mode de conditionnement en tonnes. Ainsi, il vient confirmer le fait que le trafic conteneurs est et reste le meilleur des conditionnements.

**Tableau n°04 : répartition du trafic par mode de conditionnement(en tonnes).**

| Libellés                    | 2007    |       | 2008    |       | Variations |        |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|------------|--------|
|                             | tonnage | %     | tonnage | %     | tonnage    | %      |
| Conteneurs                  | 2647674 | 38,5% | 3224216 | 46,0% | 576542     | 21,0%  |
| Vracs <sup>58</sup>         | 2284283 | 33,2% | 2099782 | 29,9% | -184501    | -8,1%  |
| Conventionnel <sup>59</sup> | 1940042 | 28,2% | 1688712 | 24,1% | -251330    | -13,0% |
| Total                       | 6871999 | 100%  | 7012710 | 100%  | 140711     | 2,0%   |

**Source : PAD**

On note dans ce tableau que la part des marchandises conteneurisées dans le trafic global ne cesse de croître considérablement en une année, elle est passée de 38,53% en 2007 à 46% en 2008 et quant au tonnage, il est trois fois plus important que celui observé il y a dix ans.

L'impact de la dévaluation du FCFA ne concerne pas uniquement les marchandises à l'export, il va bien au-delà.

## **2- Les effets de la dévaluation du FCFA sur les importations: 2002-2008.**

À la fin de l'exercice 2003/2004, les importations étaient de 1815600 milliards de FCFA pour un total de 5,2 milliards de tonnes ; comparativement à l'exercice 2002/2003, les importations ont connu une augmentation en volume de 0,8% et de 3% en valeur de FCFA, dans ce groupe de marchandises, les produits d'équipement industriels ont connu une évolution

<sup>58</sup> Marchandises destinées au transit direct dans les marchés de consommation non plus dans les magasins ou dans les aires de stockage.

<sup>59</sup> Marchandises diverses

plus importante 173,7%, les machines agricoles 159,4%, les autres matières premières sont passées à 18,6. La baisse la plus significative a été enregistrée dans le groupe des matières premières minérales 10,5%<sup>60</sup>, les lubrifiants et l'énergie 6,52%, les produits semi finis 11,2%. Les importations au cours de l'exercice 2003/2004 étaient classées en quatre groupes<sup>61</sup>:

- le groupe des produits alimentaires et boissons : elles ont connu une augmentation de 14,5% en 2001/2002 contre 12,5% au cours de l'exercice 2002/2003 et ont atteint 25,8% du revenu total des importations ;
- le groupe des produits manufacturés : ils ont enregistré une baisse substantielle de 1,9%, tout en atteignant 12,6% du revenu total des importations entre 2001/2002 contre 15,7% en 2002/2003 ;
- le groupe des produits métalliques, matériaux de construction et des biens d'équipements avec un accroissement de 57,5%. Ces produits ont atteint 47% des achats à l'étranger entre 2001/2002 contre 36,5% entre 2002/2003 ;
- les matières premières et les minerais : en 2003/2004, elles enregistrent une large baisse de 28,6% et réalisent 15,6% des dépenses faites à l'étranger contre 20,80% en 2002/2003. Entre 2007/2008 les importations du Cameroun via le port de Douala concernent essentiellement les familles des produits ci-après les hydrocarbures, les produits alimentaires et boissons, les produits métalliques et matériaux de construction, les produits chimiques et pharmaceutiques, les minerais et matières premières, les produits manufacturés, et enfin les autres produits. En 2007, les importations des hydrocarbures enregistrent un tonnage égal à 957105 soit 20,13% contre 1045092 tonnes et 21,5% on note une augmentation de 87987 tonnes et plus de 9,2% en 2008 ; les produits alimentaires et boissons quant à eux au cours de l'année 2007 sont de 1475404 tonnes soit 31,04% contre 1452497 tonnes et 29,9% en 2008, on constate une légère baisse de 22907tonnes et -1,6% en

---

<sup>60</sup> Ministère du développement industriel et commercial, guide du commerce extérieur du Cameroun, édition informatique maison, p.31-32.

<sup>61</sup> Ibid., p.31.

2008. Les principaux produits importés sont le riz, le blé, du sel, du poisson congelé, de la farine de froment, du malt d'orge, du sucre granulé, de la semoule de blé, du lait écrémé etc.

En ce qui concerne les produits métalliques et matériaux de construction, leur tonnage a connu une importante hausse en 2008 on est passé à 956677tonnes soit 19,7% contre 650068tonnes et 13,67% en 2007 ceci équivaut à un écart de 306609tonnes soit 47,2% en plus au courant de l'année 2008. Cette famille de produits était spécialement constituée des produits tels les fers et tôles, le ciment, la quincaillerie, la droguerie, le bitume, les véhicules et engins, les machines et appareils mais également des pièces détachées.

Les produits chimiques et pharmaceutiques, sont de 277613tonnes en 2007 avec un pourcentage de 5,7% contre 319102 tonnes en 2008, soit un pourcentage de 5,9%, il s'y dégage aussi une légère hausse de 41489tonnes avec pour pourcentage 14,9% ; cette catégorie de produits concerne : la boue de forage, les engrais chimiques, les produits chimiques et industriels, les produits pharmaceutiques et les lubrifiants.

Les matières premières et les minerais, enregistrent un tonnage de 779316 soit 16,1% en 2007 contre 1057286 tonnes en 2008 soit 19,6% donc une hausse de 277970 tonnes et 35,7% en plus cette année-là ; les principaux produits sollicités sont l'alumine, la coke de pétrole, le clinker pour la fabrication du ciment, le gypse, le cryolithe-brai-fluorure, le tabac, les fibres de jute, les barytes, etc.<sup>62</sup>

Les produits manufacturés en 2007 sont évalués à 116378 tonnes soit 2,3% contre 111764 tonnes et 2,1% en 2008, ils chutent avec 4614 tonnes soit un pourcentage de 4,0% ; les articles qui constituent cette famille de produits sont les matières plastiques, les papiers et cartons, les jouets les tissus divers, la verrerie, etc.

---

<sup>62</sup> MOUNOUME, et ALS., statistiques portuaires : flux et reflux, édition octobre, 2010, p.32.

Enfin les autres produits ou autres importations regroupant les produits tels les friperies diverses et les effets personnels sont de 226835tonnes soit 4% en 2007 contre 208730tonnes et 3,9% en 2008, cette année connaît un léger repli des importations de ce type de marchandises soit 18105tonnes et 8% enregistrés.

Le total des importations en 2007 s'élève à 4854408 tonnes contre 5401073tonnes en 2008 soit une différence totale de 546665tonnes et 11,3%<sup>63</sup>. Le tableau n°05 suivant retrace de manière globale le trafic maritime au port de Douala entre 2002/2008.

**Tableau n°05 : trafic maritime au port de Douala en tonnes.**

| Années | Nombres de navires | importations | exportations | Trafic total (import+ export en milliers de tonnes) |
|--------|--------------------|--------------|--------------|---|
| 2002   | 1277               | 3932,8       | 1930,8       | 5863,2  |
| 2003   | 1248               | 4341,2       | 2060,3       | 6401,2  |
| 2004   | 1122               | 4125,5       | 1987,1       | 6112,7  |
| 2005   | 1064               | 4114,4       | 1997,5       | 6111,9  |
| 2006   | 1102               | 4472,1       | 2155,5       | 6627,6  |
| 2007   | 1056               | 4754,4       | 2113,5       | 6867,9  |
| 2008   | 1057               | 4854,3       | 2158,3       | 7012,6  |

**Source : APN, le secteur portuaire en chiffres, 2010, p. 70**

Il apparaît clairement dans ce tableau que les tonnages des marchandises importées sont largement au-dessus de ceux de celles exportées ; ceci traduisant sans faille l'évolution négative du solde de la balance commerciale camerounaise malgré l'arrimage du FCFA à l'euro depuis 2002 ; or cette opération de reconversion du franc français en euro a fait subir au FCFA une autre dévaluation bien que « dévaluation passive » cette fois-là<sup>64</sup>. Mais jusque-

<sup>63</sup>Institut national de la statistique, annuaire statistique du Cameroun 2010, pp .213-214.

<sup>64</sup>Simplement parce que cela s'est effectuée à travers le franc français, monnaie de référence du FCFA.

là au fil du temps, le Cameroun s'enlise davantage dans des déséquilibres commerciaux.

L'analyse de ce chapitre nous donne de manière quasi détaillée l'état des lieux du commerce extérieur au port de Douala après la dévaluation du FCFA et les effets de celle-ci sur ces échanges. Ainsi, on a pu noter qu'après la dévaluation du FCFA du 12 janvier, les objectifs de celle-ci n'ont pas été atteints en ce qui concerne le commerce extérieur au niveau du port de Douala ; parce qu'après 1994, les conditions favorables<sup>65</sup> à la réussite d'une telle politique économique n'ont pas été remplies. Malgré quelques effets positifs tels que la possibilité de comparer les prix pratiqués dans le pays avec ceux de l'union européenne et la promotion du commerce à travers de nouvelles opportunités commerciales. En effet, le Cameroun est un pays agricole et l'agriculture ne réagit pas vite à une demande supplémentaire ; sur le marché extérieur, les produits agricoles sont soumis aux fluctuations des coûts des matières premières. En fait, le Cameroun est si dépendant de l'extérieur qu'il ne peut pas facilement compresser ses importations. La dévaluation de 1994 a freiné l'investissement et a conduit à la "poubellisation de son économie", à la dégradation des ressources naturelles à travers l'intensification de leur exploitation. Par le renchérissement des produits importés, la dévaluation a aggravé la misère des plus défavorisés<sup>66</sup>. Au regard de l'incapacité de l'économie camerounaise à pouvoir substituer ses importations par des produits locaux, que pouvons-nous dire des autres obstacles au redressement du commerce extérieur au port de Douala ?

---

<sup>65</sup> La capacité de l'économie camerounaise à répondre à une demande extérieure, l'existence même de cette demande, et la capacité de cette économie à pouvoir compresser ses importations.

<sup>66</sup> F. KEOU TIANI., Le franc CFA, la zone franc et l'euro, économie et innovation, l'Harmattan, Paris, 2002, p. 100.

## **CHAPITRE II : LES OBSTACLES AU REDRESSEMENT DU COMMERCE EXTERIEUR AU PORT DE DOUALA ET LEURS CONSEQUENCES DE 1994/2008.**

Le commerce extérieur camerounais au port de Douala connaît plusieurs autres obstacles que les effets néfastes de la dévaluation du FCFA sur lui. Ces obstacles freinent le développement harmonieux de ce dernier ainsi que son évolution tant au niveau national qu'à l'international. Nous définissons le terme obstacle comme étant : « l'ensemble des difficultés qui empêchent, freinent la promotion du commerce extérieur camerounais ». Ces obstacles indexent particulièrement le contexte économique international, le problème du chenal d'accès au port de Douala et celui de la vétusté des infrastructures. Au regard de tous ces obstacles relevés s'en suivent de lourdes conséquences tant au niveau des sociétaires qu'au niveau des populations locales. Il convient alors d'analyser l'incidence néfaste induit par ces difficultés auprès des agents exportateurs et importateurs au port de Douala.

### **A- LES FAIBLESSES D'ORDRE STRUCTUREL ET CONJONCTUREL**

Celles-ci sont la conjugaison de plusieurs facteurs les uns internes, et les autres externes. Ainsi, dans notre étude, il nous importe de dire un mot sur les causes qui ont été l'épicentre de cette chute du commerce extérieur camerounais au port de Douala.

#### **1- Le contexte économique international.**

Autrefois, le FCFA était défini par rapport au FF,  $1\text{FF}=100\text{FCFA}$ . Si quelqu'un disposait des FCFA et voulait avoir des dollars, il convertissait ses FCFA en FF et ensuite, il convertissait ses FF en dollars et il effectuait le

processus inverse s'il voulait de nouveau avoir des FCFA.<sup>67</sup> Aujourd'hui le FF étant remplacé par l'euro, le mécanisme est resté le même. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999 date du début de la mise en œuvre de l'euro et de l'entrée en vigueur de l'euro sous forme scripturale<sup>68</sup> jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2002, aube de la disparition du franc français et entrée en circulation de l'euro fiduciaire<sup>69</sup>, les activités économiques ont connues un ralentissement dans les pays de cette union monétaire suite aux complications intervenues dans le processus de création de l'union économique et monétaire(UEM) ceci s'est répercuté sur le FCFA et à la suite sur les exportations et les importations camerounaises. Le commerce extérieur camerounais est exposé à tout choc d'origine externe, car toutes les perturbations qui peuvent toucher l'euro se répercutent sur le FCFA du fait de la relation fixe entre ces deux monnaies, c'est également un commerce tributaire de l'exportation d'un nombre restreint de produits de base. Or les marchés de ces produits sont très instables puisque les fluctuations de leur prix :

*Peuvent être beaucoup plus fortes, les prix doublant ou triplant, ou au contraire, chutant de façon vertigineuse en quelques mois du fait des affrontements et des coalitions entre les firmes, les Etats, les cartels des uns et les alliances des autres<sup>70</sup>.*

En effet, sous l'influence de l'euro ou non, le dollar fluctue sur les marchés de change. Et sa dépréciation par rapport à l'euro correspond à l'appréciation du CFA par rapport à lui. Une telle appréciation du CFA entraîne :

*Des compressions sur les recettes d'exportation étant entendu que les prix de certains produits de base comme le café, le cacao, qui dépendent des*

---

<sup>67</sup> F.KEOU TIANI., Le franc CFA, la zone franc et l'euro, économie et innovation, l'Harmattan, Paris, 2002, pp.71-72.

<sup>68</sup> Elle comprend l'ensemble des dépôts à vue détenus par les agents économiques ; circulant par le biais des chèques et des virements par cartes de crédits.

<sup>69</sup> C'est l'ensemble de billets et de pièces de banque convertibles en toute autre monnaie en circulation et dont la valeur est fixée par simple décret gouvernemental afin que tout créancier accepte la monnaie en règlement de dettes car cette monnaie devient alors légale.

<sup>70</sup> Ibid., p. 75.

*cours des marchés de New York, se dégradent très rapidement parce que exprimés en dollars américains*<sup>71</sup>.

Un autre inconvénient est le risque d'instabilité de la valeur de l'euro par rapport aux autres monnaies internationales en particulier le dollar américain<sup>72</sup>. Le fait qu'il y a vingt-huit économies en jeu qu'il faut harmoniser et entre lesquelles il faut faire des convergences, engendre des perturbations et étant donnée la relation de fixité entre l'euro et le FCFA cela fragilise évidemment les échanges extérieurs du Cameroun<sup>73</sup>. En outre, vu l'élargissement de l'union européenne et la participation de la France en son sein, le marché camerounais souffre actuellement d'une inflation qui s'en va grandissante suite à l'entrée non plus seulement des produits issus de la France mais aussi de ceux provenant des autres pays de l'union<sup>74</sup>. Le Cameroun consomme trop facilement les produits de la communauté économique européenne (CEE) ce qui compromet définitivement sa production en renforçant sa dépendance extérieure ; le niveau de "poubellisation de l'économie" se multiplie par le nombre de pays membres de l'UE. A titre de rappel, la zone euro c'est 45% des exportations du Cameroun et 55% des envois de fonds. En 2004, les exportations camerounaises sont plombées suite à la chute du taux de croissance de l'économie. La crise financière affecte certains secteurs de notre économie dont les produits d'exportation : le bois, l'aluminium, le coton, et le caoutchouc. Concernant le cas spécifique du bois, le syndicat des exploitants forestiers du Cameroun a constaté qu'en octobre 30% des commandes faites par les Européens et les Américains ont été annulées.

Le même constat a été fait par le ministère des forêts et de la faune qui a reconnu que les volumes de bois exportés au premier semestre de 2008 étaient

---

<sup>71</sup> D. COGNEAU, La dévaluation du FCFA au CAMEROUN...

<sup>72</sup> FMI., Bulletin, l'arrimage à l'euro et ses effets pour la zone franc FCFA, 19 janvier 1998, p. 07.

<sup>73</sup> F. KEOU TIANI., interview accordée au journal « Le Messenger », Le Messenger n°1305, du vendredi 21 décembre 2001, *Il ne faut pas lier la dévaluation du FCFA à la mise en circulation de l'euro*, propos recueillis par Rodrigue SOFFO, pp 3-4.

<sup>74</sup> La Nouvelle Expression n°908 du vendredi, 28 décembre 2001, *La disparition du franc français...*

en nette diminution par rapport aux performances de 2007. Concrètement « ce volume a régressé de plus de 170000 mètre cubes a-t-il indiqué »<sup>75</sup>. Entre 2007/2008, le Cameroun a pu résister à la conjoncture internationale grâce au bouclier anticrise constitué de ses réserves budgétaires accumulées quand le cours du pétrole avait permis de dégager un surplus de recette. Il a pu conjurer la détérioration des termes de l'échange, le ralentissement de la demande mondiale de pétrole, de caoutchouc, de coton, de bois et d'aluminium.

Parmi ces obstacles le problème du chenal et celui de la vétusté du matériel ne sont pas en reste.

## **2- Le problème du chenal et de la vétusté du matériel.**

Les aménagements qui avaient été faits il y a 30, 40, 50 ans de cela ne répondent plus aux attentes actuelles. Le trafic au fil des ans est de plus en plus croissant ce que témoigne l'étroitesse de l'espace réservé à la manutention, et au stockage des marchandises surtout lorsqu'il s'agit des marchandises débarquées. Les terre-pleins, les magasins, les quais sont déjà si exigus au regard du volume des marchandises qui entrent et sortent du port.

En alourdissant la dette de l'Etat, la dévaluation l'a privé de ressources à la fois pour créer de nouvelles infrastructures et pour entretenir les anciennes. C'est la raison pour laquelle, on voit les infrastructures d'accueil<sup>76</sup> au port de Douala dans un état de dégradation avancée.

Le port d'estuaire sur le Wouri est accessible par un chenal long de 50km divisé en deux parties d'égale longueur (25 km) et balisé par des bouées lumineuses conformes à la réglementation internationale<sup>77</sup>. Le chenal extérieur n'est pas soumis à un dragage d'entretien ; le chenal intérieur quant à lui doit régulièrement être dragué. Le problème du chenal du port de Douala est un

<sup>75</sup> Cahiers économiques du Cameroun, janvier 2012, p. 115.

<sup>76</sup> Routes, chemins de fer, magasins, terrepleins, bande à quai, chenal d'accès, etc.

<sup>77</sup> J. E. MEFOUE NKOA., *les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de la mondialisation 1971/2009*, Université de Yaoundé I, mémoire de master en histoire économique et sociale, p. 37, 2010.

problème naturel car Douala est une zone naturellement ensablée où il y a un dépôt constant d'alluvions ce qui réduit considérablement la profondeur de l'eau<sup>78</sup>. La côte du chenal<sup>79</sup> du port de Douala est -7m, et en période de marée basse l'eau diminue considérablement. Ce problème de chenal entraîne surtout l'indisponibilité des navires adéquats pour le transport des marchandises comme le bois grume qui pèse beaucoup. Il faut toujours draguer le chenal ; or c'est une opération qui se chiffre à des milliards de franc CFA. L'augmentation des coûts et la longueur des délais de passage au port jouent en sa défaveur, tant pour les navires que pour les marchandises. Les délais de passage portuaires sont longs.

Le premier constat que l'on fait au port de pêche est la vétusté du matériel et des équipements; les quais sont saturés par les épaves de navires ce qui freinent les investissements privés dans le domaine de la pêche en haute mer, c'est aussi un obstacle pour la relance de la pêche locale on est alors contraint de continuer à consommer les produits halieutiques congelés importés. La preuve la plus évidente est la présence du grand importateur des produits halieutiques CONGELCAM<sup>80</sup> dans la quasi-totalité des grandes villes du pays à cause de l'absence des sociétés de pêche aux alentours du port. La saturation des quais par les vieux navires inactifs depuis plus de 20 à 30ans fragilise les activités des quelques pirogues encore fonctionnelles car l'espace est très réduit cela fait que plusieurs pirogues ne peuvent plus débarquer dans le même temps :

*Cette situation entraîne un énorme manque à gagner en temps et en argent pour l'économie ; quand on sait que dans les années antérieures lorsque ces quais n'étaient pas occupés par ces vieux navires rouillés le port de pêche voyait accoster par jour sur ces quais en moyenne 30 à 40 chalutiers venant de haute mer, actuellement vue la situation qui prévaut, il est devenu*

---

<sup>78</sup> Entretien avec J. ASSOUA., 35ans, chef du terminal conventionnel n°02, Douala, le 09/10/2014.

<sup>79</sup> C'est la distance entre la surface du fleuve et le lit de ce fleuve.

<sup>80</sup> Congelés du Cameroun.

*impossible ou du moins difficile de compter 03 à 07 pirogues en moyenne par jour*<sup>81</sup>

L'image suivante illustre assez bien l'état de saturation avancée des quais au port d'estuaire sur le Wouri. A partir d'un tel état, le port connaît un problème de capacité de réception des navires. Les particuliers qui pratiquent l'activité de pêche actuellement se servent des pirogues en bois de moindre capacité et facilement malléables. Le tonnage journalier le plus important au port de pêche est de 20 tonnes. Il passe même souvent de 20 tonnes à 04 tonnes par jour ce qui ne représente rien par rapport à toutes les ressources halieutiques dont dispose la mer. L'argent que le PAD dépense pour le dragage du chenal peut permettre de débarrasser la place portuaire de toutes ces épaves qui obstruent les profondeurs de son plan d'eau et ses quais ou servir à acheter de nouveaux portiques pour faciliter, densifier le débarquement et l'embarquement des marchandises. Et de ce fait, ramener le délai de passage des produits de 07 jours franc à par exemple 03 jours. Cela peut également favoriser le désengorgement du port.

***Photo n°02 : épaves saturant les quais au port de pêche.***



**Source : cliché P. OKOMOLO à Douala, le 03/10/2014.**

<sup>81</sup> Entretien avec R. TCHINGANG, 51ans, chef des terminaux port de pêche et amont rive droite, Douala, le 03/10/2014.

L'état de saturation du plan d'eau et des quais par les épaves au port de pêche sur cette photo témoigne clairement des difficultés éprouvées par les armateurs lors des débarquements des pirogues. Mais seulement il est à relever qu'il n'y a pas que la surface du plan d'eau qui soit en état de saturation par ces vieilles épaves ; même les profondeurs du fleuve souffrent de celles-ci.

L'on est tenté de dire que le port d'estuaire sur le Wouri au niveau du port de pêche risque de disparaître à cause du manque d'activités et de la vétusté du matériel. Ces facteurs qui ont favorisés la chute du commerce extérieur camerounais au port de Douala ont entraîné de lourdes conséquences.

## **B- LES CONSEQUENCES**

Les difficultés éprouvées par le commerce extérieur camerounais au port de Douala ne se sont pas fait sans heurts.

### **1-Les conséquences économiques : la non-compétitivité du port de Douala**

Qu'est-ce que la compétitivité ? Selon le PACOM<sup>82</sup> et le secrétariat technique du comité de compétitivité : la compétitivité peut se définir à trois échelles : macro<sup>83</sup>, méso<sup>84</sup> et microéconomique<sup>85</sup>. Dans le cadre de la protection de l'espace économique national et international, le port de Douala est

---

<sup>82</sup> Programme d'appui à l'amélioration de la compétitivité de l'économie camerounaise.

<sup>83</sup> Le World Economic Forum définit la compétitivité comme étant l'ensemble des institutions, politiques et facteurs qui déterminent le niveau de productivité d'un pays et concourt à l'amélioration du niveau de vie et du bien-être des populations.

<sup>84</sup> Compétitivité économique sectorielle. L'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI), définit la compétitivité industrielle comme la capacité d'un pays à étendre sa présence sur les marchés industriels nationaux et internationaux tout en développant des structures industrielles dans des secteurs et des activités à forte valeur ajoutée et à fort contenu technologique.

<sup>85</sup> Compétitivité économique des entreprises. A ce niveau la compétitivité se définit comme la capacité des unités de production nationales à accaparer, de manière rentable et durable, des parts de marché importantes en faisant face à la concurrence sur les marchés internes et externes et la capacité de s'adapter aux évolutions futures. On distingue ici la compétitivité-prix basée sur la capacité d'une entreprise à offrir un bien ou un service à un prix inférieur à celui de ses concurrents, avec une qualité identique ; et la compétitivité hors prix basée sur la capacité d'innovation d'une entreprise lui permettant d'offrir des produits différenciés et d'augmenter la demande pour ses produits à prix constants.

pratiquement inadapté au contexte actuel de la mondialisation des échanges économiques ; car c'est un contexte dans lequel il est confronté à la fois à la concurrence des produits étrangers sur le marché national de même qu'il va sur les marchés mondiaux chercher à préserver ou gagner des parts de marchés. C'est une nouvelle donne qui exige de lui qu'il soit compétitif à travers un nécessaire ajustement aux standards mondiaux de compétitivité.

La concurrence internationale est de plus en plus évolutive et impitoyable. Elle fait apparaître de nouveaux déterminants de la compétitivité induits par des progrès technologiques dans les domaines des transports, des TIC, des modes d'organisation, et par des préoccupations d'ordre environnemental, social. S'ajuster à tout cela veut dire être compétitif ; on ne saurait dire du port de Douala qu'il est un port moderne car tous ces corollaires suscités ne sont pas pris en compte. Pourtant notre pays a fait le choix politique d'ériger le secteur privé en moteur de croissance.

La compétitivité exige plus de professionnalisme sur le traitement des dossiers relatifs aux marchandises à l'export et à l'import, dans la qualité d'installations portuaires et d'équipements pour manutention. Le port de Douala connaît un problème de non-compétitivité. Son mauvais fonctionnement perturbe les activités économiques du pays. La vie d'un port dépend en grande partie de ces installations qui doivent être arrimées non seulement aux normes internationales mais aussi être par ricochet de pointe. Le port de Douala n'est pas compétitif à cause de la vétusté de sa superstructure<sup>86</sup> et de sa structure<sup>87</sup> ; ce qui ne permet pas une bonne cadence d'embarquement et de débarquement des marchandises. L'enlèvement des marchandises et les délais de livraison sont beaucoup trop longs ; « la mauvaise organisation du travail entraîne des lenteurs dans la sortie des camions »<sup>88</sup>. Les terminaux portuaires ne sont pas adaptés aux

---

<sup>86</sup> C'est tout l'outillage lourd, tout le matériel de manutention, les usines et construction dans le port car pratiquent une activité facilitant le transit des marchandises.

<sup>87</sup> C'est tout ce qui concerne le sol dont le plan d'eau, le chenal, les routes bitumées, les rails, les magasins et terre-pleins, etc...

<sup>88</sup> Responsable de la douane sous anonymat

exigences de la modernité et de ce fait ne garantissent pas la fluidité du trafic. Il n'existe pas de connexion internet ou même un système réseau informatique entre les différents éléments de sécurisation des recettes portuaires à l'instar des terminaux portuaires, de la facturation, de la caisse de recouvrement et de la douane pour limiter les cas de fraudes, de vols, etc... le travail se fait de manière obsolète, toutes les transactions sont manuscrites, consignées dans des registres où sont stockées les données et les informations relatives au trafic portuaire. Ceci a pour conséquence directe la lourdeur des procédures administratives, et douanières entraînant des longs séjours de la marchandise dans la zone portuaire. Les services d'emportage et de dépotage sont très mal organisés et lents à cause de l'engorgement des terre-pleins par les camions en attente de titre de transit. La manière avec laquelle sont traités les dossiers ne correspond pas à la demande de services. A ces faiblesses précédemment citées, se greffent la faible qualité des infrastructures de transport sur le site du port qui ne permettent pas de bien desservir les pays de l'hinterland, les routes, les rails et les wagons sont vieux, et usés conséquence les enlèvements des produits sont très lents et occasionnent l'embouteillage. De plus, l'attribution de ces wagons aux opérateurs est discriminatoire<sup>89</sup> La mauvaise organisation du travail entraîne des lenteurs dans la sortie des camions »<sup>90</sup>. En outre, l'insuffisance de l'éclairage des magasins et des aires de stockage, le domaine portuaire partiellement éclairé, les pylônes d'éclairage sont défectueux et les coupures intempestives d'électricité rendent pénibles les activités de nuit dans les terminaux et même dans toute la place portuaire. Cette situation multiplie les infractions.

La mise en concession du terminal à conteneurs, intervenue en juin 2004 avait pour objectif d'améliorer les performances du port de Douala. Or, dans le parc à conteneurs, il y'a plus de conteneurs vides que ceux près à

---

<sup>89</sup> Selon le rapport de la mission tripartite Cameroun-Tchad-République Centrafricaine.

<sup>90</sup> Responsable de la douane sous anonymat

l'embarquement. Ce sont ces conteneurs qui congestionnent davantage le port parce qu'ils occupent assez d'espace sur le terre-plein. Notons que ces conteneurs ne payent pas de pénalités de stationnement abusif ; le terminal à conteneurs chargé de l'enlèvement de ces derniers ne perçoit pas les factures de frais de pénalités d'usage excessif de l'espace. Pourtant selon les clauses entre le PAD et les différentes sociétés d'acconage dans l'enceinte portuaire les pénalités de stationnement abusif des marchandises doivent être partagées à hauteur de 50% pour le PAD et 50% pour l'acconier garant de la marchandise ; D.I.T, principal acconier du trafic conteneurisé s'accapare de toutes les redevances portuaires liées à l'occupation excessive de l'espace par les conteneurs.<sup>91</sup> Le consortium<sup>92</sup> en charge du D.I.T, verse une redevance annuelle de 3,1 milliards de FCFA soit 4, 7 millions d'euros au PAD pourtant, il réalise un chiffre d'affaires annuel de 22 milliards de FCFA en facturant 145000 FCFA le déchargement d'un conteneur de 40 pieds<sup>93</sup>. En volume, les importations ont augmenté de 30% et le nombre de conteneurs aussi de 9% en 2006, pour atteindre 34170 conteneurs représentant un trafic conteneurisé de 530192 tonnes et 570 navires déchargés. Malgré la présence de près de 2000 dockers, les faibles cadences de manutention obèrent la compétitivité de cette place portuaire.

Le ralentissement des opérations d'embarquement et de débarquement observé au port de Douala est aussi imputable aux dysfonctionnements inhérents à l'indisponibilité des portiques qui engendre de longues files d'attente des navires provoquant conséquemment la congestion du port. En ce qui concerne les produits à l'export comme le bois, signalons que les énormes quantités de bois acheminées dans ce port viennent engorger son aire de stockage et mettent en mal la société d'exploitation des parcs à bois du Cameroun (SEPBC) commise

---

<sup>91</sup> Entretien avec Y. MONTHE, 28 ans, agent contrôleur au terminal à conteneurs, Douala, le 14/10/2014.

<sup>92</sup> Regroupe l'opérateur néerlandais AP MOLLER-MAESRK avec 31%, le français GETMA du groupe Bolloré, 28% et des opérateurs camerounais.

<sup>93</sup> <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN08068le-portivi0/>, consulté le 13/02/2015.

pour gérer le trafic en la matière, tant ses équipements ne l'y autorisent guère, surtout que dans le même temps, le parc à bois de Kribi géré par la même société est fermé. Dès lors, il revient au port de Douala de gérer les flux de bois de la quasi-totalité de la sous-région. Dans le port, même les trottoirs sont occupés, on observe des centaines de camions chargés de marchandises stationnés çà et là ceci accroît de plus bel la congestion de ce dernier.

Nous avons également constaté certaines déficiences au niveau de la qualité des services du port rendus aux navires. L'absence de communication entre le PAD et les prestataires de ces services témoigne de la mauvaise organisation des administrations intervenant dans la gestion des escales des navires ce qui induit un nombre anormalement élevé d'interlocuteurs de commandants des navires. Selon certains usagers, les concessions ont favorisées le renchérissement des coûts de certaines prestations (aconage et remorquage).

## **2-Les conséquences sociales.**

Celles –ci concernent la pollution environnementale, alimentaire et la corruption dans la place portuaire.

### **❖ La pollution de l'environnement et des produits alimentaires**

La pollution est défini comme étant une souillure, une infection contribuant à la dégradation d'un milieu vivant. C'est aussi la contamination de l'air, de l'eau ou du sol par des substances chimiques, organiques, ou radioactives altérant la santé de l'homme, la qualité de la vie ou le fonctionnement naturel des écosystèmes.<sup>94</sup> En général, le développement d'un port implique plusieurs sources de pollution, à partir des quais, de bateaux et des opérations de dragage.

---

<sup>94</sup>Microsoft, Encarta, 2008, Microsoft corporation, consulté le 12 janvier 2015.

Le port de Douala est organisé en terminaux portuaires qui comprennent des installations tels que des quais, des magasins, terre-pleins, équipements amodiataires etc...situés le long des quais d'amont en aval du fleuve. Ces infrastructures ne sont réellement pas adaptées aux exigences de la modernité ce qui ne garantit pas la fluidité du trafic. Le terminal à conteneurs spécialisé dans l'embarquement et le débarquement des marchandises conteneurisées, est saturé de nombreux conteneurs vides qui occupent la place ; sans toutefois densifier le trafic ces conteneurs contribuent plutôt à accentuer la congestion de la place portuaire. En dehors de ce terminal, nous avons les terminaux conventionnels 1 et 2 (TC1 et 2) encore appelés terminaux divers, il est vrai que ces derniers sont sensés accueillir divers types de marchandises mais seulement ceci n'est pas une raison valable pour que dans un seul et même terminal on constate que les produits de construction tels du ciment, du clinker, du calcaire, du chlorofluore, du quartz, du gypse, de la bauxite etc., soient emmagasinés dans des entrepôts voisins à ceux dans lesquels sont stockés les produits alimentaires tels du riz, du blé, du sel, des pâtes alimentaires. La disposition des magasins de stockage des marchandises ne respecte pas les règles phytosanitaires. Le service phytosanitaire qui a la charge de veiller à l'hygiène des différents navires qui accostent, à la viabilisation des installations sur la place portuaire, au respect strict des règles d'hygiène manque d'objectivité. Car au regard de toutes ces attributions la situation sanitaire au port de Douala ne cesse de se dégrader.

Comment comprendre que malgré toutes ces missions ; les responsables de ce service n'arrivent pas à discipliner le personnel, les agents et les usagers dans la place portuaire, les rapports d'inspection d'hygiène sont pour la plupart tronqués, rédigés en fonction de la tête et de l'importance du responsable du navire, de la grosseur du porte-monnaie. Bref, on assiste aux phénomènes de pots de vin des différents responsables de ce service au détriment de la santé du consommateur. L'air est pollué par ces produits qui s'échappent aussi bien sur

l'eau que sur les denrées alimentaires. Les pétroliers effectuant la navette entre le port et la pointe de Limboh<sup>95</sup> ne manquent pas de laisser couler des hydrocarbures dans les eaux du port ; au port de pêche on observe souvent une mince couche de produits pétroliers à la surface des eaux. L'image suivante présente le niveau de pollution avancée au port de pêche. Cette pollution a des effets nocifs sur les ressources vivantes dont la flore et la faune. Celle-ci entraîne alors une baisse de l'activité photosynthétique des algues. La mangrove subit des pollutions chroniques et régulières par les hydrocarbures et présente des signes d'évolution fatale, les racines des palétuviers forment un enchevêtrement difficile à nettoyer, mais pourtant abrite une faune très riche<sup>96</sup>. La pollution de l'eau par les hydrocarbures affecte aussi l'économie : il s'agit des dommages de contaminations du site, se traduisant économiquement soit par la dégradation de la qualité de vie sur le littoral souillé, soit à partir d'une odeur incommodante ou de l'impossibilité à pratiquer une activité dans le milieu. Ce type de dommage s'évalue à travers l'évaluation des coûts de nettoyage et de restauration du site dégradé ; ces dommages correspondent à des pertes économiques pures c'est-à-dire des manques à gagner liés soit à la baisse de fréquentation du milieu, soit à la perte d'exploitation des ressources naturelles vivantes pour les activités marines comme la pêche<sup>97</sup>, l'ostréiculture<sup>98</sup>, et la saliculture<sup>99</sup>.

---

<sup>95</sup> Raffineries.

<sup>96</sup> G. MOUSSONGUI., *pollution marine : couts des marées noires et évaluation économique*, in APN News, magazine de l'autorité portuaire n°008 octobre 2009, p. 23.

<sup>97</sup> Activités relevant de la pêche.

<sup>98</sup> Élevage des huitres.

<sup>99</sup> Exploitation du sel dans les marais salants.

***Photo n°03 : état de pollution des quais au port de pêche***



**Source : cliché P.OKOMOLO à Douala, le 03/10.2014**

La matière à draguer le chenal est constituée de sable moyen, sable fin, vase, argile, limon et débris divers. Le dragage expose les couches profondes non oxydées aux eaux superficielles déjà pauvres en oxygène (4mg/L au port de pêche au lieu de 7,8mg/L à 32°C)<sup>100</sup>

De telles situations mettent en jeu la santé des populations travaillant au port, mais également celle des premiers consommateurs des produits dans nos marchés à savoir les clients ; et surtout, celle des espèces aquatiques. La composition de la faune rencontrée dans l'estuaire du Wouri comprend les espèces exploitées par l'homme (poissons, crustacées, et les mollusques) qui transmettent à celui-ci les métaux lourds ou toxines accumulés dans leur tissu car contaminés ces poissons présentent un danger de santé humaine<sup>101</sup>. Il peut avoir soit une mort massive de certaines espèces de poissons et d'invertébrés, soit la modification de la reproduction et une perturbation de la croissance. Cette pollution altère le biotope ou encore fait disparaître sa nourriture

<sup>100</sup> F. KEOU TIANI., Douala état de l'environnement et développement durable, l'Harmattan, Paris, 2013, P. 122.

<sup>101</sup> L'accumulation du cuivre chez certains mollusques leur donne la couleur verte des sels de cuivre, en même temps qu'un "gout métallique" qui les rend inconsommables.

Il y a également la pollution par les vieux rails et les trains abandonnés dont la corrosion contribue à augmenter le taux de métaux lourds dans l'environnement. Parmi ces conséquences, la corruption n'est pas en reste.

### ❖ La corruption

La corruption est la dégradation de tout ce qui a une valeur morale. C'est l'acceptation des dons illicites<sup>102</sup>. Certains agents de la place portuaire à l'instar des aconiers essayent très souvent de faire sortir leurs marchandises avec de faux documents. Ceci avec la complicité de certains chefs de terminaux ; selon un agent contrôleur dans l'un de ces terminaux :

*le 06/10/2007, le dossier présenté au terminal conventionnel 2 ne comportait qu'une seule taxe de débarquement et une quittance d'un ancien navire sur laquelle le quitus pour l'enlèvement avait été donné par le chef du terminal amont rive droite sans cachet nominatif ni cachet rond de son terminal. Et ce n'est qu'après insistance qu'un responsable de cette société d'aconage est venu nous présenter une taxe d'importation relative au navire ayant débarqué, ainsi qu'une autorisation d'enlèvement délivrée en bonne et due forme au terminal amont rive droite (TARD). Hors la taxe présentée par ce dernier concernait un autre client; pourtant celle exigée au TC2 appartenait au client de la société dont le siège est à Bafoussam<sup>103</sup>.*

Toujours en ce qui concerne la fraude d'autres cas ont été décelés de la part de plusieurs sociétés d'aconage; notons également le fait que les quantités des marchandises facturées soient erronées: 1265tonnes au lieu de 2000 tonnes soit une différence de 732 tonnes. Ces aconiers se basent sur l'état différentiel de débarquement pour falsifier les originaux des connaissements<sup>104</sup>. Or, cet état ne saurait être un document de facturation de la marchandise sans le rapport des experts aux avaries.<sup>105</sup>

<sup>102</sup> Dictionnaire Hachette encyclopédie illustré, Paris, 1999, p.443.

<sup>103</sup> Anonyme, le 11 octobre 2014, au port de Douala.

<sup>104</sup> Carte d'identité de la cargaison du navire.

<sup>105</sup> Ibid.

En outre, on observe de façon récurrente la disparition ou la perte des dossiers d'enlèvement ou d'embarquement des marchandises dans les bureaux des terminaux. Cela explique tout simplement le pourquoi et le comment de la falsification des autorisations d'enlèvement et d'embarquement des marchandises par certains agents de la place portuaire.

En tout état de cause la situation structurelle et organisationnelle du port de Douala laisse apparaître des insuffisances et dysfonctionnements qui fragilisent le commerce extérieur camerounais provoquant des conséquences auxquelles il est urgent de trouver des solutions qui permettraient à ce dernier d'être classé parmi les ports mondiaux dits modernes.

Pour conclure ce chapitre, il convient de relever que le commerce extérieur au port de Douala entre 1994/2008 a été freiné par une multitude d'obstacles ayant eu des conséquences. Ces obstacles sont d'origine exogène et endogène ; exogène parce qu'ils font référence à l'ensemble des actes néfastes posés par le reste de la communauté portuaire et des usagers du port, d'autres par contre sont endogènes parce qu'ils émanent des dysfonctionnements structurels du PAD. Ceci étant, quelles solutions pouvons-nous préconiser pour régler une telle situation?

## **CHAPITRE III : LES SOLUTIONS POUVANT STIMULER LE COMMERCE EXTERIEUR DE 1994-2008**

Pour que le commerce extérieur au port de Douala retrouve toute sa compétitivité, il faut des réaménagements tous azimuts. Ce chapitre va nous permettre d'explorer les essais de solutions entrepris aussi bien par le gouvernement camerounais que par l'APN et le PAD pour relancer de façon efficiente les activités du port de Douala dont la situation reste très peu flatteuse et par ricochet sa compétitivité. Ainsi, dans l'analyse qui suit, nous tentons de corriger les manquements et les imperfections qui ternissent l'image du port de Douala. Nous allons proposer les mesures d'amélioration de la compétitivité au port de Douala mises en place par les pouvoirs publics, car il a été constaté que plus de deux décennies après la dévaluation du FCFA son niveau de compétitivité laisse à désirer, stagne, mieux ce dernier régresse.

### **A- LES MESURES ETATIQUES**

Le Président de la République vu la constitution camerounaise a mis sur pied un ensemble de décrets et réformes portant organisation, réaménagement et réforme du secteur portuaire. L'analyse de ces différents textes législatifs permet d'y soustraire un ensemble de solutions aux problèmes qui sévissent sur la place portuaire de Douala.

#### **1- Les décrets**

Le décret n°99/126 du 15 juin 1999, portant organisation de l'APN institué par la loi n°98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire stipule dans son chapitre I article 3 que l'APN devrait assurer la mise en œuvre de la politique portuaire nationale telle que défini par l'Etat c'est-à-

dire élaborer le schéma directeur du secteur portuaire du port de Douala et ce schéma directeur du secteur portuaire devrait tenir compte du souci de favoriser la compétitivité de la place portuaire de Douala, en veillant au contrôle scrupuleux de l'application des normes de sécurité et de police portuaires<sup>106</sup>. L'APN devrait s'atteler au suivi de l'application de la législation et de la réglementation en matière de protection de l'environnement portuaire mais, aussi du suivi des performances portuaires et du respect des règles de concurrence dans l'exercice des activités portuaires, et veille à la mise en œuvre du plan de réduction des coûts portuaires. Dans le cadre du programme d'investissement en vue de l'extension ou du renouvellement des infrastructures portuaires ou même de l'acquisition de nouveaux équipements, l'APN en tant qu'organisme national de régulation du secteur portuaire camerounais en concertation avec le PAD et le comité consultatif d'orientation(CCO) devraient faire l'objet d'une concertation afin de mieux évaluer les besoins à combler.

Le décret n°99/130 de juin 1999 portant création du port autonome de Douala en son article 4 au chapitre I prévoit que le PAD devrait assurer la gestion, la promotion et le marketing du port de Douala<sup>107</sup>. A ce titre, le PAD devrait véritablement se charger des travaux d'équipements, d'extension, d'amélioration, de renouvellement, de reconstruction, d'entretien dudit port et de ses dépendances. Ainsi que de la création et de l'aménagement des zones industrielles portuaires. En outre, le PAD devrait également assurer son rôle dans la gestion, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des infrastructures, des équipements portuaires qui lui sont affectés. Les responsables du port de Douala doivent s'atteler à respecter le cahier de charges qui leur a été assigné depuis la création de cet organisme portuaire autonome par le chef de l'Etat. La création du PAD a été assortie d'un cahier de charges

---

<sup>106</sup>Décret n°99/126 du 15 juin 1999, portant organisation de l'APN institué par la loi n°98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire, chapitre I, article 3.

<sup>107</sup>Décret n°99/130 de juin 1999 portant création du port autonome de Douala, chapitre I, article 4.

définissant les conditions d'exercice ainsi que les missions et les obligations auxquelles l'on devrait se conformer.

Le décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des comités consultatifs d'orientation de l'activité portuaire. Le CCO au sein du PAD est un organe de concertation entre l'administration, les opérateurs et les usagers portuaires. Il est consulté sur les questions relatives à la programmation des investissements, à l'organisation des opérations, à la tarification des prestations des intervenants portuaires, à la promotion de l'échange d'informations. A ce titre, le CCO devrait contribuer de manière significative :

- la définition des grands objectifs de la place portuaire de Douala ;
- la promotion de la place portuaire ;
- la mise en place des accords pour l'échange d'informations de gestion ;
- la réduction des coûts des délais de passage portuaire ;
- l'élaboration ou la modification du schéma directeur de développement du port<sup>108</sup>.

Le décret n°97/715/PM du 29 décembre 1997 portant création du comité national de facilitation du trafic maritime international. Présidé par le président du groupement inter patronal du Cameroun ou son représentant, il a été créé pour assurer le suivi et la coordination de la mise en œuvre des mesures destinées à faciliter et accélérer le trafic maritime international. A ce titre, il devrait :

- mener des études relatives à la facilitation du transport maritime international ;
- proposer au gouvernement un programme national de simplification et de documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux ;

---

<sup>108</sup>Décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des comités consultatifs d'orientation de l'activité portuaire, chapitre I, article 2.

- faire des recommandations aux administrations, aux organismes publics et aux organismes professionnels privés intervenant dans le trafic maritime international concernant les pratiques et les méthodes appropriées en vue de faciliter les opérations d'import, d'export et de transit<sup>109</sup>.

## 2- Les réformes

Deux principales réformes ont été évoquées dans cette étude, il s'agit notamment de la réforme portuaire définie par la loi n°98/021 du 24 Décembre 1998 et la réforme douanière.

De nombreux dysfonctionnements de nature technique<sup>110</sup>, commerciale<sup>111</sup> et institutionnelle<sup>112</sup> avaient conduit le gouvernement à prescrire dès 1997 une réforme visant à rendre les ports camerounais plus compétitifs. Elle visait à séparer les missions de gestions et d'exploitation portuaires de celles de supervision et de contrôle ; le transfert au secteur privé des activités à caractère industriel et commercial<sup>113</sup>. A cet effet, en 2006, le comité de pilotage de cette réforme portuaire(CPRP) avait fait certaines recommandations :

- concernant le fonctionnement du port de Douala : renforcer les capacités humaines, techniques, relire les textes du secteur portuaire pour mieux définir le rôle des différents acteurs ;

- sur le transfert des activités à caractère industriel et commercial au secteur privé, il faut concrétiser la prise de participation des nationaux dans le capital des sociétés concessionnaires ; l'APN et le PAD doivent faire prévaloir le principe de dragage par objectif, le prestataire devrait être rémunéré à la côte

---

<sup>109</sup> Décret n°97/715/PM du 29 décembre 1997 portant création du comité national de facilitation du trafic maritime international, chapitre 1, article 2.

<sup>110</sup> Difficultés d'accès des navires au port, parc à conteneurs engorgé, terre-pleins défectueux, magasins cales vétustes, mauvais ouvrages d'accostage, de nombreuses épaves abandonnées et envasées...

<sup>111</sup> Coût onéreux et délais élevés de passage portuaire des marchandises, insécurité dans l'enceinte portuaire, perte de recettes...

<sup>112</sup> Missions de service public et activités industrielles et commerciales relevant de régimes juridiques différents...

<sup>113</sup> Manutention, dragage (action d'enlever le sable, le gravier reposant au fond d'une rivière, d'un lac ou d'un port maritime en vue d'approfondir ou d'élargir les voies navigables), etc

atteinte et non au volume dragué car c'est une opération qui absorbe des revenus considérables ; il faudrait également procéder à la révision des conventions de concession des activités portuaires transférées au secteur privé ;

- par rapport à l'atteinte des objectifs de réduction des délais de passage, les armateurs doivent informer en temps réel les chargeurs sur l'arrivée et la disponibilité de leurs cargaisons ;

- multiplier les guichets uniques des opérations de commerce extérieur (GUCE) électroniques ;

- créer des agences de promotions des exportations compétitives et renforcer les capacités du secteur privé pour l'accroissement de l'offre des produits et services<sup>114</sup>.

La direction générale des douanes camerounaises quant à elle, ayant constaté l'inadaptation des méthodes et procédures de travail des douanes aux standards internationaux s'est engagée depuis plus d'une décennie dans une série de réformes importantes dans le but d'accroître les recettes douanières et de lutter efficacement contre la corruption. Ces réformes concilient les impératifs de facilitation et de contrôle des opérations du commerce extérieur.

En 2003, le comité de réforme de l'administration des douanes (CRAD) a rendu son rapport. Entre autres objectifs, cette réforme vise à simplifier les procédures, à rationaliser les contrôles et moderniser les services et systèmes informatiques. Au titre de cette modernisation, les douanes camerounaises ont déployé au port de Douala le système douanier automatisé (SYDONIA)<sup>115</sup> dont la version++ est utilisée par le port depuis janvier 2007. Cette installation a provoqué une « révolution » car la réforme de l'outil douanier a entraîné une véritable réforme administrative. Les opérations manuelles sont désormais réduites car ce système possède de nombreuses applications qui accélèrent le

---

<sup>114</sup> 2<sup>ème</sup> session du Cameroon Business Forum (CBF) exposé sur le *“plan d'action gouvernemental pour la facilitation du commerce transfrontalier : état d'exécution des réformes portuaires”*.

<sup>115</sup> C'est un logiciel de la conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED) qui gère la chaîne de dédouanement depuis l'arrivée des cargaisons par voies terrestres, aériennes et maritimes jusqu'à leur libération du contrôle douanier.

transfert des données. Il garantit la fluidité du trafic commercial par l'élimination des goulots d'étranglements dus aux lenteurs des procédures administratives. Il permet alors de limiter les pertes de temps dans le dédouanement des marchandises et augmente de ce fait les possibilités de désengorgement du port. Plusieurs axes de cette réforme sont à engager notamment le renforcement de la facilitation des échanges et l'amélioration de la gouvernance. Pour ce faire, le Cameroun est bénéficiaire d'un prêt de la Banque Mondiale d'un montant de 147 millions de dollars qui lui permet d'engager une réforme des procédures et pratiques sur le transit. Il s'agit d'aménager les bureaux des douanes, d'interconnecter les différents sites et de construire trois centres de formations sur les deux principaux corridors de transit. Il est alors attendu de cette réforme une plus grande fiabilité des services, une diminution des coûts de transport et sur le long terme, l'amélioration de l'accès aux marchés mondiaux<sup>116</sup>.

## **B- LES PRINCIPAUX PROJETS DU PAD ET LES AUTRES PERSPECTIVES**

Plusieurs mesures et dispositions ont été prises en compte par le PAD. Certaines autres devraient même encore l'être. Qu'en est-il réellement de celles-ci ?

### **1- Les mesures palliatives du PAD**

Toujours dans le contexte de la modernisation des installations portuaires du port de Douala, le code ISPS<sup>117</sup> représente un argument commercial d'envergure internationale vis-à-vis des armateurs et des autres opérateurs. La

---

<sup>116</sup>T. CANTENS., "la réforme de la douane camerounaise à l'aide d'un logiciel des nations unies ou l'appropriation d'un outil des finances publiques, Afrique contemporaine, n° 223-224, pp289-307, 2008.

<sup>117</sup> Le port de Douala est en conformité au code ISPS (International Ship and Port Security) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004. C'est un code en deux parties A&B qui a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 02 de la conférence des gouvernements contractant à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974.

conformité à ce code est devenue pour le port de Douala non seulement une exigence mais un baromètre qui permet d'apprécier le niveau de sécurité et de sûreté au sein dudit port. Cette sécurité peut être analysée à trois niveaux : la sécurité de la navigation à travers la régulation du trafic maritime. La sécurité des personnes et des marchandises concernant par exemple le transport des marchandises dangereuses<sup>118</sup> et la sécurité des installations portuaires.

Le fait d'obtenir le statut de port ISPS conforme est important pour le PAD car ce code contribue à renforcer la crédibilité du complexe sur la scène internationale. L'effective mise en application de ce code facilite dans une certaine mesure le désengorgement du port, la sécurisation de l'enceinte portuaire, des marchandises, des personnes ; de même que cela permet d'observer une légère rapidité des opérations et du trafic maritime. Le code ISPS a surtout permis d'atteindre un seuil de sûreté optimale pour conforter la confiance des autorités maritimes internationales et enfin de tendre vers l'objectif d'un processus de certification à la norme ISO 9001<sup>119</sup>.

La satisfaction client, le développement des compétences des collaborateurs et l'amélioration des performances sont les trois axes autour desquels est bâtie la démarche qualité au port de Douala. Ainsi des efforts sont faits au quotidien, pour que l'exercice de l'activité « pilotage et gestion des escales » reste au-dessus des standards internationaux, suivant la certification à la norme ISO 9001/2008. Elle pourra fournir de nombreux avantages à la place portuaire de Douala. Elle lui permettrait d'améliorer son image sur la scène internationale en ce que c'est un élément de stratégie marketing qui pourra lui permettre d'accéder à des marchés où cette certification est requise. La norme ISO 9001 sera donc une garantie d'amélioration continue des performances du port.

---

<sup>118</sup> Terme générique pour désigner tous produits dangereux à l'import ou à l'export.

<sup>119</sup> Elle repose sur un certain nombre de principe de management de la qualité : notamment la forte orientation client, la motivation et l'engagement de la direction. Elle aide à s'assurer que les clients obtiennent des produits et des services uniformes et de bonne qualité avec en retour de belles retombées commerciales.

Le port de Douala fait face à des problèmes de pollutions telluriques<sup>120</sup> et industrielles. Il est sur la menace des sanctions de l'OMI ; le respect de la réglementation de la norme internationale ISO 14001<sup>121</sup> va lui apporter une garantie supplémentaire de crédibilité internationale. L'adoption des mesures inhérentes à la protection de l'environnement devrait permettre la valorisation de l'image extérieure du port. Sous l'impulsion de la société en charge de cette place portuaire, toutes les entreprises privées devraient mettre en œuvre des solutions en vue de la résolution de ce problème de pollution industrielles et telluriques.

Le PAD a signé des accords de coopérations avec plusieurs autres ports. Il s'agit de l'Agence Maritime du Maroc(AMM), de l'Office des Ports et Rades du Gabon(OPRG), du Port Maritime de Marseille(PMM), du Port Maritime de Rouen et du Havre(PMRH) en France ; du Port d'Abidjan, du port de Nouakchott en Mauritanie, du Port de San Pedro, l'Ulsan Authority Port et Busan Authority Port de Corée du Sud. Les domaines sur lesquels sont axés ces accords de coopération sont d'ordre logistique, didactique et technique. En ce qui concerne la logistique le port de Douala bénéficie de l'expertise et de l'apport des autres ports à l'instar de ceux de Rouen, et de Marseille qui l'aident dans ses opérations de dragage et de cabotage du chenal. Au plan didactique, les accords de coopération se manifestent par l'envoi de missions conjointes des agents du PAD au sein de ces ports partenaires dans le but de former, recycler le personnel en management portuaire et optimiser le rendement par l'acquisition des techniques innovantes.<sup>122</sup> Sur le plan technique, le port de Douala bénéficie de l'assistance de ces différents ports partenaires dans l'outillage portuaire notamment dans l'acquisition de ces portiques. Le second volet de l'assistance

---

<sup>120</sup>Type de pollution propre à la terre.

<sup>121</sup>Norme maritime internationale relative à la protection de l'environnement.

<sup>122</sup>Utilisation du scanner, du GPS (global system positioning), radars caméra vidéosurveillance, etc

est la signature de prêts substantiels pour le financement et l'amélioration des prestations offertes par le PAD<sup>123</sup>.

De multiples autres mesures devraient être prises en compte par le PAD pour fluidifier le trafic maritime et améliorer les rendements du commerce extérieur camerounais au sein de ce port. Ces solutions préconisées doivent s'appliquer au niveau des trois types de services offert par le PAD :

- au niveau des services rendus aux navires, la surveillance des navires est le service qui enregistre le plus de problème. C'est grâce à la surveillance navire que l'accostage<sup>124</sup> et l'appareillage<sup>125</sup> peuvent être organisés en toute sécurité. Pour que celle-ci se fasse en toute sécurité, il faudrait renforcer le système de communication afin de réduire les pertes de temps.

La mise en place de plusieurs bateaux patrouilleurs dans la zone portuaire spécialement au niveau de la bouée de base<sup>126</sup> va permettre de mieux surveiller l'état de la structure externe des navires surtout celle des navires transportant des produits dangereux. Dans le cas où les navires sont dans un état physique de délabrement avancés, il faudrait procéder à des visites techniques pendant tout leur séjour à quai afin d'obtenir des informations fiables sur ceux-ci et de détecter des signes de nouvelles dégradations. Concernant le balisage du chenal d'accès au port, il faudrait communiquer régulièrement aux clients la profondeur réelle du chenal après opérations de dragage, il faudrait également procéder au remplacement des balises défectueuses non lumineuses qui rendent difficile le passage des navires à travers le chenal, ce chenal d'accès au port devrait être dragué en permanence afin de réduire l'étroitesse de sa largeur et d'augmenter sa profondeur ;

---

<sup>123</sup> Remorquage (traction d'un véhicule par un autre), accostage (manœuvre pour immobiliser un navire le long d'un quai), lamanage (opération maritime d'assistance à l'amarrage et au désamarrage des navires) pilotage (action de conduire, de guider un navire), accostage (manutention à l'embarquement et au débarquement d'un navire), etc

<sup>124</sup> Manœuvre pour immobiliser un navire le long d'un quai.

<sup>125</sup> Départ du navire du port.

<sup>126</sup> Zone située à l'entrée du chenal dans laquelle les navires voulant accoster au port de Douala attendent l'assistance des pilotes agréés par le PAD.

- au niveau des services rendus à la marchandise, il faudrait que la totalité de la superficie du domaine portuaire soit mise en exploitation. Car, sur les 1000 hectares (ha) exploitables, seuls 600ha sont réellement exploités ; les 400 autres hectares devraient être exploités pour qu'ils puissent participer à l'amélioration de la qualité des services du PAD. Ainsi, la création d'un nouveau centre dédié aux activités d'emportage<sup>127</sup> et de dépotage<sup>128</sup> limiterait l'engorgement des terrepleins par les camions en attente de titre de transit. Ce nouveau centre optimiserait la manutention des marchandises en toute sécurité. Le PAD devrait aussi renforcer les performances de son outil de manutention en achetant de nouveaux portiques. Le PAD devrait signer des accords de partenariat avec la Rail Cameroun(Camrail), pour l'acquisition de nouveaux équipements de transport ferroviaire c'est-à-dire les wagons neufs. Quant à la Camrail, elle devrait continuer à assurer pleinement son rôle de d'exploitant technique et commercial des services de transport ferroviaire, de la maintenance, du renouvellement, de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et de la gestion courante du domaine ferroviaire. Bref, elle devrait toujours restaurer les zones endommagées au niveau des routes bitumées et des portions de rails.

Le Conseil National des Chargeurs du CAMEROUN (CNCC), devrait revoir la configuration des magasins et des aires de stockage qui sont en de très mauvais état.

Le PAD devrait fidéliser ses clients actuels avant de se lancer à la conquête de nouveaux clients. Pour cela, il lui faudrait organiser des campagnes publicitaires et des opérations promotionnelles en proposant des « offres

---

<sup>127</sup>Opération de chargement des marchandises dans un conteneur, ou sur un conteneur plate-forme.

<sup>128</sup>Déchargement d'un conteneur effectué pour le compte d'un armateur (personne chargée de l'équipement et de l'exploitation commerciale d'un navire) ; les marchandises dépotées (déchargées) sont alloties (rangées en lots) par connaissance (document formalisant le contrat de transport, les droits et les obligations qui s'y attachent)

privilèges »<sup>129</sup> à ses clients. Cet organisme devrait réduire et limiter la multiplicité des postes de facturations et établir un système de travail interconnecté et informatisé entre les différents agents de la chaîne sécurisation des recettes portuaires ; faciliter les procédures et contrôles qui ont une incidence sur les délais de rotation et d'immobilisation ainsi que sur les coûts de manutention car, le temps de séjour à quai est un critère décisif du choix du port d'escale ; faute de quoi l'attrait dans ce port restera considérablement limité<sup>130</sup>. A cet égard, l'introduction d'un système d'information commun à tous les acteurs de cette plate-forme portuaire s'avère utile.

- au niveau des prestations diverses, les problèmes de sécurité et de pollution de la place portuaire devraient être résolus avec la mise en application du code ISPS et des normes ISO 9001 et 14001 susmentionnés. Mais, l'éclairage public reste très insuffisant au port pour résoudre ce problème, nous proposons de remplacer les pylônes défectueux ou non éclairés par de nouveaux pylônes éclairés. Il faudrait que les magasins et les aires de stockage soient bien éclairés pour faciliter le travail des agents contrôleurs pendant les nuits et limiter les cas de vols nocturnes. Le PAD gagnerait même à éclairer toutes les zones retirées de l'enceinte portuaire car l'amélioration de cet éclairage public contribuerait à davantage renforcer la sécurité au port. La création et l'existence d'une communauté portuaire est une volonté de l'autorité portuaire d'impliquer tous les intervenants à l'effort de développement et de promotion de l'activité portuaire ; le but recherché ici est la gestion participative à travers la prise en compte des spécificités de chaque acteur, afin de produire un service portuaire global performant et compétitif. Cette disposition ne peut être appliquée de manière efficiente

---

<sup>129</sup>Avantages commerciaux tels que 75% de remise sur les pénalités de stationnement des marchandises à destination du Tchad et de la R.C.A. Une ristourne de 50% accordée aux chargeurs sur les redevances PAD dont ils s'acquittent pour les marchandises à destination ou en provenance du Tchad et de la R.C.A. La redevance péage du chenal, suivant la taille des navires et leur fréquence de touchée, fait l'objet d'une réduction allant de 5% à 15%.

<sup>130</sup> Généralement, l'inefficacité d'un port est intimement liée à un temps d'immobilisation plus long.

qu'à partir de l'instauration d'une communication permanente entre tous les opérateurs de la place portuaire.

L'accroissement des recettes douanières devrait être recherché dans le renforcement de la lutte contre la contrebande, la fraude douanière et la contrefaçon ; l'amélioration du recouvrement des recettes par le respect des règles et principes de comptabilité ; la sécurisation du transit à travers l'optimisation des capacités opérationnelles du dispositif de suivi des marchandises par géolocalisation ; la poursuite de la simplification des procédures de dédouanement ; le renforcement du contrôle des flux d'importation par l'extension de l'usage des technologies du scanner, combinée au dispositif de gestion des risques<sup>131</sup>. A cet effet, après l'expérimentation de SYDONIA 1, 2 et 3, la douane camerounaise devrait se mettre à la hauteur des nouvelles exigences du commerce international en implémentant SYDONIA World<sup>132</sup>. Ce système entend offrir une version plus accessible des services douaniers aux différents opérateurs de ce secteur, en garantissant la traçabilité des opérations de dédouanement, en donnant les informations sur les marchandises enregistrées à chaque point de contrôle du corridor Douala-Ndjamena/Bangui, le chemin suivi par celles-ci, les retards subis etc. Par l'actualisation de l'outil informatique et des services, les opérations manuelles seront désormais plus réduites. En outre, l'intégration d'une telle application va accélérer le transport des données.

## 2- Les autres perspectives

---

<sup>131</sup> Circulaire n° 001 CAB/PR du 02 aout 2014 relative à la préparation du budget de l'Etat pour l'exercice 2015, p. 03.

<sup>132</sup> En rappel Système douanier automatisé a commencé à être expérimenté au Cameroun le 12 septembre 2005 dans six sites dont l'aéroport de Yaoundé Nsimalen et le port de douala. Son application est le fruit d'une convention signée en 2003 entre le Cameroun et la conférence des nations unies sur le commerce et le développement(CNUCED). Le SYDONIA World s'étend actuellement sur 85 pays, est une plate-forme informatisée qui s'inscrit dans le cadre du programme de réforme et de modernisation du secteur douanier camerounais.

Elles concernent les différentes autres voies envisageables par l'Etat camerounais, l'APN et le PAD dans le but d'optimiser les rendements du commerce extérieur au niveau du port de Douala. A cet effet, l'Etat devrait développer un système de production fiable capable de faciliter la substitution des produits locaux et ceux importés car le problème actuel avec la dévaluation est que le tissu de production local ne permet pas une substitution à grande échelle.

Les camerounais devraient également développer la culture d'entreprises en créant des industries afin de passer des exportations de simples produits primaires à la transformation directe de ces produits primaires, à leur manufacture pour ainsi diversifier et étendre leur gamme de produits d'exportation. Les industries devraient limiter les importations en augmentant la production des biens substituables. A titre illustratif, la société CIMENCAM pour la fabrication du ciment doivent arrêter d'importer le clinker mais plutôt penser à fabriquer celui-ci avec de l'argile. Un autre exemple dans le domaine de l'esthétique les industries de cosmétiques doivent penser à fabriquer ici sur place les mèches brésiliennes, indiennes tant convoitées par les femmes afin que ces dernières n'aillent plus les acheter ailleurs et à des prix très élevés.

Ce phénomène que nous venons de décrire peut entraîner l'accroissement de l'offre des biens d'exportations tout en réduisant la demande des importations. Cela peut également améliorer les ventes de nos produits à l'extérieur et à amoindrir la consommation des produits étrangers d'où l'entrée des devises.

Le gouvernement camerounais, devrait aussi œuvrer dans le développement des sources d'énergies car sans sources d'énergies il est impossible, du moins difficile de transformer les matières, de produire ou de fabriquer des biens.

L'observatoire des coûts de passage créé par l'APN avec pour rôle d'ajuster les différents tarifs portuaires en fonction des fluctuations économiques doit véritablement jouer son rôle afin de maintenir sa clientèle.

Dans un port qui permet de desservir aussi bien les nationaux et les pays sans façade maritime tels que la RCA et le Tchad, l'on ne devrait plus seulement compter 04 portiques au terminal à conteneurs surtout sachant que la majeure partie des échanges dans le monde de nos jours s'effectue dans les conteneurs. Ceci par rapport à leur grande capacité de consommation mais aussi pour la protection, le confort et l'assurance qu'ils offrent aux produits. De même, le concessionnaire du terminal à conteneurs devrait alors acheter de nouveaux portiques à quai, des grues mobiles de quai pour optimiser les déchargements et les chargements de navires. Un nouveau déploiement dans le traitement des conteneurs devrait être mis en place pour libérer les parcs à conteneurs à l'import comme à l'export de ces conteneurs qui obstruent les terre-pleins.

Le chenal du port devrait être viabilisé en assurant un dragage permanent pour permettre l'accostage de plus grands navires. En outre, dans l'optique de sécuriser nos côtes, l'on devrait mettre à la disposition du commandant du port une infrastructure adéquate, nécessaire au bon fonctionnement de la signalisation maritime et indiquer les priorités pour la mise en œuvre des améliorations requises.

Identifier et faire des suggestions concernant les solutions envisageables en vue d'améliorer la sécurité de la navigation.

Par rapport à la protection du milieu marin, il faudrait promouvoir l'installation rapide des systèmes de gestion des eaux ballast<sup>133</sup> et des sédiments des navires pour assurer la collecte et le traitement efficient des ceux-ci.

D'une manière générale, le port de Douala ne devrait plus seulement être un lieu où transite la marchandise d'un mode de transport à un autre, mais le lieu

---

<sup>133</sup> Eaux souillées des réservoirs des navires.

de fourniture d'un ensemble de services aux plans de la transformation, de la logistique et de la distribution en vue d'optimiser l'acheminement des marchandises d'un bout à l'autre de la chaîne des transports. Au regard des atouts indéniables dont il dispose, le port de Douala, si ses infrastructures sont en permanence modernisées, s'il est connecté aux axes routiers et ferroviaires tous aussi modernisés et maintenus en permanence et s'il évolue dans un environnement juridico-administratif acquis aux exigences de la compétitivité et de la concurrence commerciale internationale<sup>134</sup> ; il parviendra à redresser le commerce extérieur camerounais et par ricochet atteindra le statut de port d'éclatement de la sous-région.

---

<sup>134</sup>Nous faisons référence à la modernisation tous azimuts des autres maillons de la chaîne logistique des transports ainsi que l'arrimage de ce port à tous les standards internationaux de commerce maritime et d'environnement portuaire de première heure utilisant une technologie de pointe.

## CONCLUSION GENERALE

L'objectif de ce travail était d'évaluer l'incidence de la dévaluation du FCFA de 1994 à 2008 sur les échanges extérieurs camerounais au port de Douala. Pour mener à bien notre étude, nous avons reparti notre travail en trois chapitres, lesquels nous ont permis de comprendre que, le simple fait que les objectifs de la dévaluation avaient été formulés n'était pas suffisant pour que ces derniers puissent être réalisés. Les réalités sur le terrain n'étaient pas favorables à leur exécution.

De cette étude, il ressort que les dispositions naturelles, humaines et économiques auraient pu relancer les exportations camerounaises et par ricochet redresser la balance commerciale du pays si seulement dès 1994, des mesures optimales à la réussite d'une telle politique économique avaient directement été mises sur pied au port de Douala et dans tous les autres secteurs d'activités concourant au bon fonctionnement des échanges extérieurs au niveau de cette place portuaire.

Economiquement, la dévaluation du FCFA a essentiellement modifié les prix et les quantités des produits à l'exportation. Elle a également modifié les courants d'échanges et davantage dégradée la balance commerciale du pays. En ce qui concerne les importations, elle a favorisé une forte hausse des prix car le Cameroun ne dispose pas jusqu'à l'heure actuelle d'une véritable base industrielle pouvant permettre de substituer les produits importés par les produits locaux. La dévaluation a appauvri le tissu industriel du pays à travers la raréfaction et la disparition des entreprises nationales; avec l'augmentation des prix d'achat des produits à l'extérieur, elle a entraîné l'augmentation des prix de ventes sur le marché local.

Entre 2002 et 2008, suite à la reconversion du FF en euro, et l'arrimage du FCFA à l'euro, cette dévaluation passive aurait pu permettre à nos produits d'être plus compétitifs sur le marché mondial car elle a offert aux exportateurs

camerounais la possibilité d'exporter leurs produits à grande échelle si bien sûr, ils les produisaient en masse. La dévaluation a aussi donné la possibilité de comparer directement les prix pratiqués ailleurs. Mais au regard des tonnages des marchandises importées et exportées, il est clair que les importations restent largement au-dessus des exportations ce qui traduit sans faille le solde déficitaire de la balance commerciale malgré l'arrimage du FCFA à l'euro.

Toutefois, l'échec de cet objectif principal de la dévaluation du FCFA sur le commerce extérieur camerounais au port de Douala relève également des faiblesses de la structure et de la superstructure de ce port. Concernant les faiblesses de sa structure, nous avons relevé dans cette étude que : le chenal du port est son premier handicap à cause de son ensablement permanent. En effet, il n'est pas capable d'accueillir des navires de grandes capacités car sa côte est de -7mètres, par conséquent tout navire nécessitant un chenal allant au-delà de -7m ne peut pas accoster sur ces quais. En plus, le tirant d'eau (distance entre la ligne de flottaison du navire et sa quille) n'est pas assez grand.

Les magasins sont vétustes et ne respectent pas les standards internationaux de sécurité, d'hygiène et de salubrité de protection de la nature. Les terre-pleins sont mal conçus et mal entretenus, les importateurs des produits tels que le ciment, le calcaire, le chlorofluore...enregistrent très souvent des pertes énormes surtout en saison de pluies car ces produits sont stockés à l'air libre, simplement rangés sur des bâches et recouverts ; or, lorsque la marée est haute, les bâches sur lesquelles ils sont rangés se trouvent inondées de même que ces derniers.

Le plan d'eau est saturé par de vieilles épaves rouillées qui détruisent l'écosystème aquatique et mettent en péril l'évolution du trafic parce que ces épaves obstruent les quais et même les profondeurs du fleuve et limitent ainsi le nombre de navires ou de pirogues de pêche pouvant accoster.

Les rails sont mal entretenus, les wagons sont vieux et hors d'usage. Les routes bitumées sont engorgées de véhicules en attente de titre de transit. Cet

engorgement ne facilite pas la fluidité dans les échanges extérieurs pourtant c'est à partir de ces rails et de ces routes que s'effectuent les dessertes portuaires le long des corridors Douala/Ndjamena et Douala/Bangui.

Par rapport à la faiblesse de la superstructure du port de Douala, nous avons relevé le manque criard de matériels et outils sophistiqués pour le déroulement des activités de manutention dans les navires ou même pour le stockage des marchandises à l'intérieur des magasins ou dans les terre-pleins et autres aires de stockage.

Il a également été constaté que les usines et les constructions pratiquant une activité pouvant faciliter le transit des marchandises n'utilisent pas un matériel de pointe ou une technologie de dernière génération ce qui ne permet pas une bonne cadence de transit des produits ; les produits sont souvent exposés aux intempéries pendant des jours, des semaines et parfois même des mois pourtant parmi ces marchandises qui entrent et qui sortent du port, il y'en a qui sont destinées à un enlèvement direct ou en vrac car ce sont des produits facilement périssables ou avariés.

Les infrastructures au port de Douala ne correspondent pas et ne répondent plus aux réalités actuelles de son trafic portuaire, qui malgré le fait que le solde de la balance commerciale soit toujours déficitaire reste d'année en année sans cesse croissant à cause du volume constamment élevé des importations sur les exportations. Ceci étant, le gouvernement camerounais, le PAD et tous les acteurs du secteur privé doivent conjuguer leurs efforts pour que non seulement le trafic portuaire dans ce port continue de croître mais que dans le même temps les exportations puissent plomber les importations pour qu'on parvienne à un possible redressement de la balance commerciale au niveau de cette plate-forme portuaire.

## SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### I- SOURCES PRIMAIRES

#### A- Documents d'archives

##### 1- Archives nationales du Cameroun Yaoundé

- Le Messenger n°345 du 17 janvier 1994, *Dossier : qu'est ce que la dévaluation du franc CFA ? ; présentation générale de la mesure*, par Edmond KAMGUIA et EYOUM NGANGUE, pp6-7.
- Le Messenger n°346 du 24 janvier 1994, *la dévaluation du FCFA : la fin d'une grande illusion*, par EYOUM NGANGUE, p 10.
- Le Messenger n°347 du 31 janvier 1994, *après la dévaluation du FCFA*, par Frédéric TCHELIEBOU, p 4
- Le Messenger n°350 du 21 février 1994, *pour gérer la dévaluation un débat économique s'impose*, par Bernard OUANDJI, p12.
- Le Messenger n°353 du 15 mars 1994, *dévaluation, le fonds spécial de développement entre en exercice*, par TIENCHEU KAMENI, p 10.
- Le Messenger n° 374 du 20juin 1994, *budget 94/95 conforme aux conditions de BRETTON WOODS*, par Abdel Gamal EKKO, p 6.
- Le Messenger n°381 du 08 août 1994, *6mois après la dévaluation les temps restent durs pour les paysans*, par EYOUM NGANGUE, p 7.

- Le Messenger n° 390 du 10 octobre 1994, *9mois après la dévaluation accouche d'une inflation*, par EYOUM NGANGUE, p 6.
- Le Messenger n° 463 du 18 décembre 1995, *produits de base au cours de l'année 94/95*, par Gilbert TCHOMBA, p 9.

## 2- Archives du port de Douala

- Schéma directeur d'exploitation portuaire du PAD : analyse prospective.
- MINTEL, résultats d'exploitation des ports maritimes par la direction du transport maritime des ports et du littoral du ministère de l'équipement du transport et du logement, 1998.
- OMI, un support du séminaire sur la convention visant à faciliter le trafic maritime international, OMI, 2008.
- PAD, glossaire : épitomé du langage utilisé dans le transport maritime, 2001.
- PAD, rapport d'activités de l'exercice 2000/2001,2000.

## B- Sources orales

| N° | Noms et Prénoms       | Age    | Sexe     | Statut ou profession   | Date et lieu de l'interview |
|----|-----------------------|--------|----------|--|-----------------------------|
| 01 | AMALEKA Carine        | 38ans  | féminin  | Agent à la société générale de surveillance                                  | 13/10/2014 Douala           |
| 02 | AMBADIANG Valentin    | 57 ans | masculin | Chef de la division des affaires portuaires à l'autorité portuaire nationale | 30/07/2014 à Yaoundé        |
| 03 | ATANGANA Guy-Bertrand | 49 ans | masculin | Marin à la marine marchande.   | 17/10/2014 à Douala         |
| 04 | ATIBIA Thérèse        | 54 ans | féminin  | Chef terminal conventionnel 01.  | 06/10/2014 à Douala         |
| 05 | ASSOUA Jacques        | 39 ans | masculin | Chef terminal conventionnel 02   | 09/10/2014 à Douala         |

|    |                     |        |          |   |                       |
|----|---------------------|--------|----------|---|-----------------------|
| 06 | BEDIAN Boe          | 57 ans | masculin | Chef des archives du Port autonome de Douala                                | 08/10/2014 à Douala   |
| 07 | BITO Isidore        | 43 ans | masculin | Policier au Port naval de Douala  | 08/10/2014 à Douala   |
| 08 | DJOMO Paul          | 34 ans | masculin | Manutentionnaire au PAD   | 08/10/2014 à Douala   |
| 09 | ETOUNDI NDI Mathieu | 32ans  | Masculin | Docker au PAD   | 11/10/2014 à Douala.  |
| 10 | EWANE Jean          | 43 ans | masculin | Agent chargé du suivi de l'embarquement et du débarquement des marchandises | 18/10/2014 à Douala   |
| 11 | FAKWAMI Alioum      | 51 ans | masculin | Attaché de direction au PAD   | 11/10/2014 à Douala   |
| 12 | FOKOUA Marie Louise | 64 ans | féminin  | Consultante au PAD  | 11/10/2014 à Douala.  |
| 13 | FOUTOK Joss         | 66 ans | Masculin | Ancien marin au Port de pêche   | 21/08/2014 à Yaoundé. |
| 14 | HELI Dieudonné      | 55ans  | masculin | Aconier APM   | 13/10/2014 à Douala   |
| 15 | KOUOH Henriette     | 28 ans | féminin  | Sapeur pompier au PAD   | 15/10/2014 à Douala   |
| 16 | MAKON Christiane    | 46ans  | féminin  | Chef service de la statistique.   | 15/10/2014 à Douala   |
| 17 | MANGA Thierry       | 44ans  | masculin | Ingénieur statisticien économiste   | 12/10/2014 à Douala.  |
| 18 | MBONDJO Eric        | 39ans  | masculin | Contrôleur phytosanitaire.  | 14/10/2014 à Douala   |
| 19 | MEZATOU Sylvestre   | 51 ans | masculin | Chef service des activités concédées au PAD                                 | 12/10/2014 Douala.    |
| 20 | MINGUEU Germaine    | 43ans  | féminin  | Douanière   | 14/10/2014 à Douala   |

|    |                          |        |          |  |                          |
|----|--------------------------|--------|----------|--|--------------------------|
| 21 | MOHAMADOU<br>Gassimou    | 55 ans | masculin | Responsable<br>chargé de la<br>communication au<br>PAD                               | 12/10/2014 à<br>Douala.  |
| 22 | MONTHE Yannick           | 28 ans | masculin | Contrôleur du<br>suivi de passage<br>des marchandises<br>au terminal à<br>conteneurs | 09/10/2014 à<br>Douala.  |
| 23 | MOUSSONGUI<br>Gwendoline | 47 ans | féminin  | Cadre chargé de la<br>communication et<br>des relations<br>publiques à l'APN         | 21/08/2014 à<br>Yaoundé. |
| 24 | NDOGMO Jean              | 55 ans | masculin | Ancien directeur<br>de la division de<br>l'exploitation du<br>PAD                    | 11/10/2014 à Douala      |
| 25 | NGANKAM                  | 63 ans | masculin | Contrôleur<br>portuaire  | 18/10/2014 à<br>Douala   |
| 26 | NLEND BANACK<br>Louis    | 57ans  | masculin | Directeur du<br>projet de<br>construction du<br>Port en eau<br>profonde de Kribi     | 11/10/2014 à<br>Douala.  |
| 27 | SIEWE NITCHEU            | 57 ans | masculin | Directeur du<br>développement et<br>des études du<br>PAD                             | 03/10/2014 à<br>Douala.  |
| 28 | TCHEUDJI<br>Antoinette   | 31 ans | féminin  | Employée au<br>CNCC  | 16/10/2014 à Douala      |
| 29 | TCHINGANG Roger          | 56ans  | masculin | Chef terminal Port<br>de pêche   | 11/10/2014 à<br>Douala.  |
| 30 | YVES Bernard             | 48 ans | masculin | Transitaire au<br>PAD  | 09/10/2014 à<br>Douala.  |

## II- SOURCES SECONDAIRES.

### A- Ouvrages généraux

- AMBADIANG Valentin., et Als, rapport de mission séminaire sur la facilitation du trafic maritime international, 2008.
- Anonyme, review of maritime transport, 2000.
- APN., le secteur portuaire en chiffres 2004, APN, 2000.
- APN., rapport sur l'état du secteur portuaire, APN, 2002.
- APN., études d'élaboration du bilan de réduction des coûts portuaires, SFAC, 2002.
- APN., rapport sur l'état du secteur portuaire 2004, APN, 2005.
- Cahiers économiques du Cameroun, janvier 2012.
- CNUCED., développement et amélioration des ports. les principes de la gestion et l'organisation moderne des ports, CNUCED, 1982.
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 1995.
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 1997.
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 1999.
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 2000
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 2005.
- Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, annuaire statistique du Cameroun, 2010.
- La zone franche, Rapport 1989, publié par le secrétariat du comité monétaire de la zone franc.
- MINT., Bulletin statistique des transports 2000(transat) n°01, juillet 2000.  
MINT., Bulletin statistique des transports 2000(transat) n° 02, juillet, 2001.

- MINT., Bulletin statistique des transports 2000 (transat) n° 01, juillet 2000.
- OCPE., Les atouts économiques du Cameroun, OCPE, 2003.
- OMI., Un support du séminaire sur la convention visant à faciliter le trafic maritime international, OMI, 2008.
- POITOU., Opérateurs portuaires et différents modes d'exploitation des terminaux, p.a. Havre, 2003.
- SG/AGPAOC., rapport d'activités 2003 et rapport bilan des années 1995/2003, SG/AGPAOC, 2003.
- UNCTAD, étude sur les transports maritimes. aperçu des principales tendances, UNCTAD, 2002.

### **B-Ouvrages spécialisés**

- AGBOHOU Nicolas., Le franc CFA et l'euro contre l'Afrique, édition solidarité mondiale, 2008.
- Agir et Survie., *Le FMI*.
- APN., cd.rom : L'efficacité l'arme fatale contribution du secteur portuaire et maritime à la construction d'un Cameroun émergent, APN ,2010.
- APN, cd.rom : sécurité le maitre mot contribution du secteur portuaire et maritime à la construction d'un Cameroun émergent, APN ,2010.
- BRUCKERT Xavier., et Als., Le marché des changes et la zone franc, Edicef/Aupelf, 1989.
- CNUCED, L'étude du trafic conteneurisé et son impact dans les ports camerounais, CNUCED, 2008.
- COGNEAU Denis., et Als, Impact d'une dévaluation de 50% sur l'économie camerounaise. résultats de simulation à partir d'un modèle d'équilibre général, doc, Dial n° 1993-11/t.
- COGNEAU Denis., et Als, La dévaluation du FCFA au Cameroun, bilan et perspectives, doc, Dial n°41779, côte b, mars 1995.

- COLLANGE., et al, Dévaluation des francs CFA : le cas de la Côte d'Ivoire, économie internationale n° 58, 1994.
- DEMBELE., “*Le franc CFA en sursis*”, Paris, le monde diplomatique, juillet 2010.
- DUFRENOT., Le franc CFA face aux turbulences de la zone euro, géopolitique africaine n°43, 2è trimestre, 2012.
- GPAC, Statistiques export /import produites par le GPAC ,2001.
- Guide du commerce extérieur du Cameroun 2002, édition informatique maison.
- KEOU TIANI François., Le franc CFA, la zone franc et l'euro, économie et innovation, l'Harmattan, 2002.
- KEOU TIANI François., Douala état de l'environnement et développement durable, l'Harmattan, Paris, 2013.
- FMI., Bulletin de l'arrimage à l'euro, et ses effets pour la zone FCFA, janvier 1998.
- HERRERA., et Als, “ *L'influence du Nigéria sur l'évolution des prix, taux de change et flux transfrontaliers des pays voisins de la zone franc : le cas du Bénin et du Cameroun*”, étude Dial pour le compte de la CFD, mai 1995.
- Institut national de la statistique. Etude préliminaire sur l'économie de la ville de Douala, 2007.
- Ministère du développement industriel et commercial, Guide du commerce extérieur du Cameroun 2002, édition informatique maison.
- MINT, Commerce extérieur et procédure de passage portuaire des marchandises au Cameroun : Recueil des textes, vol II, MINT ,2002 .
- MOUNOUME., et Als, Le secteur portuaire en chiffres 2004, APN, édition 2005.
- MOUNOUME., et Als, le secteur portuaire en chiffres année 2007, édition 2009.

- NJEMPOT., rapport de stage sur le thème “trafic portuaire à l’importation et à l’exportation cas de l’APN, 2009/2010.
- ONPC, analyse des activités maritimes : exercice 2000/2001 et 1999/2000, 2000/2001.
- ONPC, rapport annuel, ONPC, 1996.
- SANDRETTO. René., Zone franc du franc CFA à la monnaie unique européenne, édition de l’épargne, paris, 1994.
- TOUNA MAMA., L’économie camerounaise pour un nouveau départ, Afrédit.
- ZIBI EBANGA., comprendre et utiliser les transports maritimes au Cameroun en Afrique et dans le monde, mark et co.1975.

### **C- Ouvrages de méthodologie.**

- BEAUD. Michel., l’art de la thèse, paris, la découverte et Syros, 2001.
- PROST. Antoine., Les douze leçons sur l’histoire, Paris, Seuil, 1996.
- GRAWITZ. Madeleine., Méthodes des sciences sociales, paris, Dalloz, 11<sup>e</sup> édition, 2000.
- Guide méthodologique pour la rédaction des thèses, mémoires, ouvrages et articles, Yaoundé, CEPER, 2006, publié par le département d’histoire de la faculté des arts lettres et sciences humaines (FALSH) de l’Université de Yaoundé 1.
- OMI, recueil des règles pratiques pour la sécurité de l’arrimage et de l’ajustement des cargaisons, 1997.
- SILEM. Ahmed., et al, lexique économie, 5<sup>ème</sup> édition Dalloz 1995

### **D- Décrets.**

- Décret n°97/715/pm du 29 Décembre 1997 portant création du comité national de facilitation du trafic maritime international.

- Décret n°99/126 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'autorité portuaire nationale.
- Décret n°99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des comités consultatifs d'orientation de l'activité portuaire.
- Décret n° 99/130 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement du port autonome de Douala.

### **E- Mémoires**

AMADIANG Landry., “ L'impact de la politique portuaire camerounaise sur les exportations des produits de base. mémoire de maîtrise en économie de gestion’’, UCAC ,2001/2002.

- MBONGO Landry., “renforcement du positionnement du port autonome de douala face à la concurrence sous régionale CEMAC’’, mémoire de maîtrise en sciences de gestion soutenue en vue de l'obtention du diplôme de master en relations internationales, 2012/2013, université de Yaoundé II, institut des relations internationales du Cameroun.
- MEFOUE NKOA Estelle Joséphine., “Les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de la mondialisation 1971 – 2009’’. mémoire de D.E.A en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, 2009/2010.
- MEFOUE NKOA Estelle Joséphine., “Le port de Kribi et l'évolution de son trafic (1946-1990) : approche historique ’’, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 2007-2008.
- NDEBE TONYE Eugène Parfait., “L'office national des ports du Cameroun 1971-1998 : approche historique ’’, mémoire de master en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, 2009/2010.
- NKOTI BOHOLE Michel., “L'extension du port de Douala et l'évolution de son trafic de 1949 à 1955 approche historique ’’, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, septembre 1987.

- ONANA EBODE Benoit., “Douala port et transit 1960-1999”, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 2006-2007.
- ONANA EBODE. Benoit., “ La politique portuaire au Cameroun 1971 - 2005’”, mémoire de D.E.A en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, avril, 2010.

### **F- Dictionnaires.**

- Dictionnaire Hachette Encyclopédique illustré, Paris, 2000.
- Dictionnaire Universel 2<sup>ème</sup> édition, Paris, Aupelf-Edicef, 1988.

### **G- Sources numériques.**

- <http://archives.tdg.ch/tg/tg/-/articles-2009-09-08/la-conference-des-nations-unies-pour-le-commerce-et-le-developpement>, consulté le 07 novembre 2014.
- <http://www.Jeuneafrique.com/article/lin8068leportivi0>, le 13/02/2015.
- microsoftEncarta2008Microsoftcorporation, consulté le 12 Janvier 2015.

### **H- Articles des revues et journaux.**

APN news. *La pollution marine : coûts des marées noires et évaluation économique* n° 009.

- La Nouvelle Expression n°462, du 06/01/1999, *Les préoccupations monétaires internationales actuelles des camerounais*, par Edmond KAMGUIA, p 02.
- La Nouvelle Expression n°908 vendredi 28 Décembre 2001, *La disparition du franc français n’a aucun effet sur le franc CFA*, par Edmond KAMGUIA, pp 07-08.
- Le Messenger n°1305 du vendredi 21 Décembre 2001, *Il ne faut pas lier la dévaluation du FCFA a la mise en circulation de l’euro*, par Rodrigue SOFFO, pp 03-04.
- Le FMI cité par Agir ici et survie, Organisation non gouvernementale française, p.36.

## ANNEXES

- annexe n°01 : guide d'entretien
- annexe n°02 : décret n° 97/715/pm du 29 déc.1997 portant création du comité national de facilitation du trafic maritime international
- annexe n°03 : décret n° 99/126 du 15 juin 1999 portant organisation de l'autorité portuaire nationale
- annexe n°04 : décret n° 99/130 du juin 1999 portant création du port autonome de douala.
- annexe n°05 : décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des comités consultatifs d'orientation de l'activité portuaire.
- annexe n°06 : décret n° 2001/026/pm du 01 fév. 2001 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 97/715/pm du 29 décembre 1997 portant création du comité national de facilitation du trafic maritime international.

Guide d'entretien adressé aux personnes ressources sur le thème intitulé  
« *L'IMPACT DE LA DEVALUATION DU FRANC CFA SUR LE COMMERCE  
EXTERIEUR CAMEROUNAIS : CAS DU PORT DE DOUALA 1994-2008.* »

Dans le cadre de la rédaction du mémoire de DIPES II en histoire.

**INDICATIONS SUR L'INFORMATEUR :**

Nom(s).....  
Prénom(s).....  
Age.....  
Statut ou profession.....

**QUESTIONNAIRE :**

- 1- Comment est organisé le Port de Douala ?
- 2- Comment était organisé le Port entre 1994 et 2000 ?
- 3- Existe-t-il une différence avec l'organisation et le fonctionnement du Port avant son autonomisation ?
- 4- Quels sont les réels changements apportés par l'autonomisation des Ports camerounais en termes d'organisation, de fonctionnement et surtout dans le flux export-import au Port de Douala?
- 5- Quels sont les principaux décrets qui ont fortement influencé la gestion du transport maritime camerounais ?
- 6- Quel est le rôle joué par le trafic des marchandises dans l'économie camerounaise ?
- 7- Combien de personnes emploient le Port de Douala ?
- 8- Quelle était la situation du commerce extérieur camerounais durant les années de crise économique ?
- 9-Quels sont les principaux obstacles à l'évolution du commerce extérieur camerounais au port de Douala et quels en sont leurs conséquences ?

- 10- Quelles solutions pouvons-nous envisagés pour redresser le commerce extérieur camerounais au niveau du port de Douala ?
- 11- Quelles sont les mesures prises par l'Etat pour améliorer la rentabilité du transport maritime camerounais ?
- 12- Quel est le poids de la douane camerounaise dans l'évolution du trafic maritime au Port de Douala ?
- 13- Quels sont les principaux acteurs ou les principaux intervenants dans le trafic maritime ?
- 14- Quelle est l'incidence du trafic dans le fonctionnement du Port ?
- 15- Quels sont les acteurs ayant intégré le trafic maritime après la création de l'APN et après l'autonomisation des Ports ?
- 16- Quel est l'impact de la dévaluation du franc CFA sur le commerce extérieur camerounais au port de Douala?
- 17- Quelles sont les structures chargées du fonctionnement du Port de Douala ?
- 18- Quel rôle joue le Port de Douala dans le développement industriel du Cameroun en général et dans le développement économique et social de la ville de Douala en particulier ?
- 19- Quelles sont les nouvelles méthodes d'organisation, de gestion et d'exploitation des Ports ?
- 20- Qu'est ce qui est à l'origine de ces nouvelles méthodes ?
- 21- Quel est l'impact de la politique portuaire camerounaise sur l'organisation, la gestion et l'exploitation des Ports ?
- 22- En quoi est ce que la douane du Port de Douala est-elle un élément du développement économique du Cameroun ?
- 23- En quoi est ce que le Port de Douala peut être un facteur d'aménagement du territoire camerounais en général et de la ville de Douala en particulier ?
- 24- Quelle était la situation des échanges au Port de Douala avant la dévaluation du franc CFA ?
- 25- Comment se présente le trafic maritime au PAD entre 1994 et 1999 ?

- 26- Quel est le fait le plus remarquable en termes d'exportations et d'importations entre 1994 et 1999 ?
- 27- Entre 1999 et 2008 quels sont les changements profonds qu'a connus la balance commerciale camerounaise ?
- 28- Quels sont les effets de la reconversion du franc français en euro en 1999 sur le commerce extérieur au port de Douala ?
- 29- Qu'est ce qui explique le non-respect du délai de passage de marchandises au Port de Douala ?
- 30- Pour quelles raisons a-t-on opté pour la dévaluation du FCFA ?
- 31- Quels étaient les objectifs de la dévaluation du FCFA ?
- 32- Ces objectifs ont-ils été atteints après la dévaluation ?

**DECRET N° 97/715/PM DU 29 DEC.1997** portant création du Comité  
National de Facilitation du trafic maritime international  
LE PREMIER MINISTRE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la constitution ;

Vu l'accord instituant l'Organisation Mondiale du Commerce signé à Marrakech  
(Maroc) le 15 avril 1994 ;

Vu le décret n°92/089 du 4 mai 1992 précisant les attributions du Premier  
Ministre, modifié par celui n°95/145 du 4 août 1995 ;

Vu le décret n°97/205 du 7 décembre 1997 portant organisation du  
gouvernement ;

Vu le décret n° 97/206 du 7 décembre 1997 portant nomination d'un Premier  
Ministre.

**DECRETE :**

**CHAPITRE I - DES DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** – Il est créé auprès du Premier Ministre un Comité national de  
facilitation du trafic maritime international, ci-après désigné le « comité FAL ».

**ARTICLE 2<sup>e</sup>** – Le comité a pour mission d'assurer le suivi et la coordination  
de la mise en œuvre des mesures destinées à faciliter et accélérer le trafic  
maritime international. A ce titre il est notamment chargé :

De mener ou faire mener des études relatives à la facilitation du transport  
maritime international ;

De proposer au gouvernement un programme national de simplification et de  
réduction des procédures, des formalités et des documents requis pour l'entrée,  
le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux ;

De faire des recommandations aux administrations, aux organismes publics et

aux organismes professionnels privés intervenant dans le trafic maritime international sur les pratiques et les méthodes appropriées en vue de faciliter les opérations d'importation, d'exportation et de transit.

## **CHAPITRE II - DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT**

**ARTICLE 3-** (1) Présidé par le Président du Groupement Inter patronal du Cameroun ou son représentant, le comité comprend les membres ci-après :

- Un représentant des services du Premier Ministre ;
- Deux (2) représentants du Ministère chargé des finances ;
- Deux (2) représentants du ministère chargé des transports ;
- Deux (2) représentants du ministère chargé du commerce extérieur ;
- Un représentant du Ministère chargé de l'agriculture ;
- Un représentant du Ministère chargé de la santé publique ;
- Un représentant du Ministère chargé de l'élevage, des pêches et des industries animales ;
- Un représentant du Ministère chargé de la défense ;
- Un représentant de la Délégation Générale à la Sûreté Nationale ;
- Un représentant du Ministère chargé du tourisme ;
- Un représentant de la Société Générale de Surveillance ;
- Un représentant de chaque Chambre Consulaire ;
- Un représentant de l'Office National des Ports du Cameroun ;
- Deux (2) représentants du Conseil National des Chargeurs du Cameroun ;
- Un représentant de la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun ;
- Un représentant du Groupement Inter patronal du Cameroun ;
- Un représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- Un représentant du Groupement des Exportateurs du Cameroun ;
- Un représentant du Groupement des Importateurs du Cameroun ;
- Un représentant des Commissionnaires Agréés en Douane du Cameroun ;

Un représentant du syndicat des acconiers du Cameroun ;  
Un représentant des Armateurs et Consignataires de navires du Cameroun ;  
Un représentant des armements camerounais ;  
Un représentant de chaque syndicat association de la profession forestière ;  
Un représentant de l'Association des Sociétés d'Assurances ;  
Un représentant du Syndicat National des Transporteurs Routiers du Cameroun ;  
Un représentant de l'Association Professionnelle des Etablissements de Crédit ;  
Un représentant de l'Association Bananière du Cameroun.

(2) Le comité élit en son sein trois (3) Vice-présidents, dont deux représentants les Administrations Publiques et les organismes publics et l'autre représentant le secteur privé.

(3) La composition du Comité est constatée par décision du Premier Ministre.

(4) Le Président du Comité peut faire appel à toute personne en raison de son expérience ou de sa compétence sur les questions à examiner.

**ARTICLE 4** – (1) Le comité se réunit au moins une fois par trimestre sur convocation de son Président.

(2) Les convocations, accompagnées du projet d'ordre du jour, doivent être adressées aux membres du Comité au moins quinze (15) jours avant la date de la réunion, sauf cas d'urgence.

(3) Un rapport est adressé au Premier Ministre, Chef du Gouvernement, à l'issue de chaque session.

**ARTICLE 5-** (1) Il peut être créé au sein du Comité des commissions ad hoc, chargées de l'examen de certaines questions dans les domaines préalablement identifiées.

**ARTICLE 6-** (1) Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun assure le

secrétariat du Comité et des commissions ad hoc, en liaison avec le Groupement Inter patronal du Cameroun.

(2) Outre la rédaction des rapports du Comité et des commissions ad hoc, le secrétariat assure le fonctionnement courant du comité. A ce titre, il est chargé de :

De la préparation matérielle des réunions du Comité et des commissions ad hoc ;

De la reproduction des documents pour le Comité ou les commissions ad hoc.

### **CHAPITRE III - DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES**

**ARTICLE 7-** Les frais de fonctionnement du Comité sont financés par :  
Les contributions des organismes publics et parapublics du secteur des transports et du commerce ;

**ARTICLE 8-** Pour l'accomplissement de sa mission, le Comité peut bénéficier de l'assistance technique ou financière de tout organisme national ou international ainsi que de toute organisation non gouvernementale.

**ARTICLE 9-** Le Ministre d'Etat chargé de l'Economie et des Finances, le Ministre d'Etat chargé du Développement Industriel et Commercial ainsi que le Ministre des Transports sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'application du présent décret qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en Anglais.

YAOUNDE le 29 DEC. 1997

LE PREMIER MINISTRE

Peter MAFANY MUSSONGUE

# **Décret n° 99/126 du 15 juin 1999 portant organisation de l'Autorité Portuaire Nationale**

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

VU la Constitution ;

VU la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire ;

VU l'ordonnance n° 95/003 du 17 août 1995 portant statut général des entreprises du secteur public et parapublic ;

VU le décret n° 97/205 du 7 décembre 1997 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1998,

**D E C R E T E :**

## **CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>.**- Le présent décret fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Autorité Portuaire Nationale, instituée par la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire.

**ARTICLE 2.-** (1) L'Autorité Portuaire Nationale est un établissement public administratif doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

(2) Elle est placée sous la tutelle du ministre chargé des affaires portuaires.

(3) Son siège est fixé à Yaoundé. Il peut être transféré en tout autre lieu du territoire national, sur délibération du Conseil d'Administration.

**ARTICLE 3.-** (1) L'Autorité Portuaire Nationale assure la mise en œuvre de la politique portuaire nationale telle que définie par l'Etat. Elle est investie des prérogatives de puissance publique.

A ce titre, elle est chargée notamment :

- de la planification du développement portuaire national : à cet effet, elle élabore, en concertation avec les Organismes Portuaires Autonomes, le schéma directeur du secteur portuaire qui doit tenir compte du souci de favoriser la compétitivité ;
- de l'élaboration et du contrôle de l'application des normes de sécurité et de police portuaires, selon des modalités fixées par des textes particuliers ;
- du suivi de l'application de la législation et de la réglementation en matière de protection de l'environnement portuaire ;
- du suivi des performances portuaires ;
- du respect des règles de concurrence dans l'exercice des activités portuaires ;
- du suivi de la mise en œuvre du plan de réduction des coûts portuaires ;
- de la participation, en tant que de besoin, aux négociations des accords à signer par le Gouvernement dans le domaine portuaire ;
- de la définition du cadre des régimes de transfert et des conditions d'exercice des activités portuaires.

(2) Dans le cadre de ses missions, l'Autorité Portuaire Nationale tient compte des recommandations des Comités Consultatifs d'Orientation, en vue de garantir la cohérence de la planification du développement portuaire national.

## **CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT**

**ARTICLE 4.-** L'Autorité Portuaire Nationale est administrée par deux (2) organes :

- le Conseil d'Administration ;
- la Direction Générale.

## **SECTION I : DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**ARTICLE 5.-** (1) Le Conseil d'Administration est composé ainsi qu'il suit :

Président : une personnalité nommée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ;

Membres :

- un (1) représentant de la Présidence de la République ;
- un (1) représentant des Services du Premier Ministre ;
- un (1) représentant du ministre chargé des affaires portuaires ;
- un (1) représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;
- un (1) représentant du ministre chargé des finances ;
- un (1) représentant de l'Organisme Portuaire Autonome de Douala ;
- deux (2) représentants des autres Organismes Portuaires Autonomes ;
- un (1) représentant du personnel.

(2) Le secrétariat du Conseil d'Administration est assuré par le Directeur Général de l'Autorité Portuaire Nationale.

**ARTICLE 6.-** (1) Les membres du Conseil d'Administration sont désignés par les administrations ou organismes auxquels ils appartiennent, pour un mandat de quatre (4) ans renouvelable deux (2) fois.

(2) Les deux (2) représentants des Organismes Portuaires Autonomes, autres que celui de Douala, sont désignés suivant un ordre de rotation, pour un mandat de quatre (4) ans.

(3) La composition du Conseil d'Administration est constatée par arrêté du ministre chargé des affaires portuaires.

(4) Le mandat prend fin à l'expiration normale de sa durée, par décès ou par démission ; il prend également fin à la suite de la perte de la qualité qui avait motivé la nomination, ou encore par révocation à la suite d'une faute grave ou des agissements incompatibles avec la fonction de membre.

(5) En cas de décès en cours de mandat ou dans toutes les hypothèses où un membre n'est plus en mesure d'exercer son mandat, l'administration ou l'organisme qui l'a nommé désigne un autre membre pour la durée du mandat restant à courir.

**ARTICLE 7.-** Le Conseil d'Administration dispose des pouvoirs les plus étendus pour administrer l'Autorité Portuaire Nationale, définir et orienter sa politique générale, et évaluer sa gestion dans les limites fixées par son objet social.

A ce titre :

- il adopte les programmes d'actions, conformément aux objectifs globaux du secteur portuaire, et approuve les rapports d'activités dressés par le Directeur Général ;
- il approuve le schéma directeur portuaire national, élaborés en concertation avec les Organismes Portuaires Autonomes ;
- il approuve, sur proposition du Directeur Général, le cadre général des régimes de transfert et des conditions d'exercice par le secteur privé des activités portuaires ;

- il approuve le budget et arrête, de manière définitive, les comptes et états financiers annuels ;
- il adopte, sur proposition du Directeur Général, l'organigramme et le règlement intérieur ainsi que la grille des rémunérations et des avantages des personnels ;
- il nomme sur proposition du Directeur Général, aux postes de responsabilité à partir du rang de sous-directeur et assimilé ;
- il nomme ou démet de leurs fonctions, sur proposition du Directeur Général les représentants de l'Autorité Portuaire Nationale aux assemblées générales et aux conseils d'administration d'autres organismes ;
- il accepte tous dons, legs et subventions ;
- il approuve les contrats ou toutes autres conventions, y compris les emprunts, préparés par le Directeur Général et ayant une incidence sur le budget ;
- il autorise les participations dans les associations, groupements ou autres organismes ;
- il veille au respect des règles de concurrence dans le secteur et à l'application des principes généraux de tarification.

**ARTICLE 8.-** (1) Sur convocation de son Président, le Conseil d'Administration se réunit au moins deux (2) fois par an en session ordinaire, dont une fois pour le vote du budget et une fois pour arrêter les états financiers annuels.

(2) Toutefois, à la demande d'un tiers (1/3) au moins des membres du Conseil d'Administration, le Président est tenu de convoquer le Conseil en séance extraordinaire. En cas de refus ou de silence du Président dûment constaté, ou

lorsque les circonstances l'exigent, l'autorité de tutelle peut procéder à la convocation du Conseil en séance extraordinaire.

(3) Les convocations sont faites par courrier électronique ou télécopie, confirmées par lettres recommandées ou par tout moyen laissant trace, et adressées aux membres quinze (15) jours au moins avant la date prévue pour la réunion. Elles contiennent l'ordre du jour et le lieu de la réunion.

(4) Le Conseil d'Administration ne délibère valablement sur toute question inscrite à son ordre du jour que si les deux tiers (2/3) au moins de ses membres sont présents ou représentés. Si le quorum n'est pas atteint lors de la première convocation, il est ramené à la moitié des membres présents ou représentés pour les convocations suivantes.

(5) Le Président peut, en fonction des questions inscrites à l'ordre du jour, inviter toute personne physique ou morale, en raison de sa compétence, à participer aux travaux du Conseil d'Administration avec voix consultative.

**ARTICLE 9.-** (1) Chaque membre du Conseil d'Administration dûment convoqué doit personnellement assister ou se faire représenter aux travaux de la session par un autre administrateur.

(2) En tout état de cause, aucun membre ne peut représenter plus d'un administrateur.

**ARTICLE 10.-** Les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

**ARTICLE 11.-** (1) Les délibérations du Conseil d'Administration font l'objet d'un procès-verbal cosigné par le Président et le secrétaire de séance. Ce procès-

verbal mentionne, en outre, les noms des membres présents ou représentés, ainsi que ceux des personnes invitées à titre consultatif.

2) Les résolutions du Conseil d'Administration sont consignées dans un registre spécial cosigné par le Président et un administrateur.

**ARTICLE 12.-** (1) Le Président du Conseil d'Administration bénéficie d'une allocation mensuelle.

(2) Le Président et les membres du Conseil d'Administration perçoivent, à l'occasion des réunions, une indemnité de session.

(3) L'allocation mensuelle et l'indemnité de session prévues aux alinéas (1) et (2) ci-dessus sont fixées par l'autorité de tutelle, sur proposition du Conseil d'Administration, sous réserve des plafonds prévus par la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 13.-** Le Conseil d'Administration peut déléguer certaines de ses attributions au Directeur Général de l'Autorité Portuaire Nationale, qui rend compte, en tant que de besoin, de l'utilisation de ladite délégation.

**ARTICLE 14.-** Le Conseil d'Administration publie chaque année, un rapport sur l'état du secteur portuaire national, au plus tard six (6) mois après la clôture de l'exercice.

## **SECTION II : DE LA DIRECTION GENERALE**

**ARTICLE 15.-** La direction de l'Autorité Portuaire Nationale est placée sous l'autorité d'un Directeur Général, éventuellement assisté d'un Adjoint, tous deux désignés conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, sur la base de leurs compétences.

**ARTICLE 16.-** Le Directeur Général est chargé de la gestion et de l'application de la politique générale de l'Autorité Portuaire Nationale, sous le contrôle du Conseil d'Administration à qui il rend compte de sa gestion.

A ce titre :

- il propose le cadre général des régimes de transfert et des conditions d'exercice des activités portuaires ;
- il prépare le budget dont il est le principal ordonnateur, les comptes et états financiers, les rapports d'activités qu'il soumet au Conseil d'Administration pour approbation et arrêt ;
- il prépare les délibérations du Conseil d'Administration, assiste avec voix consultative à ses réunions et exécute ses décisions ;
- il assure la direction technique, administrative et financière ;
- il recrute, nomme, et licencie les membres du personnel, sous réserve des prérogatives reconnues au Conseil d'Administration à l'article 7 ci-dessus ;
- il représente l'Autorité Portuaire Nationale dans tous les actes de la vie civile et en justice ;
- il prend dans les cas d'urgence, toute mesure conservatoire nécessaire à la bonne marche de l'Autorité Portuaire Nationale, à charge pour lui d'en rendre compte au Conseil d'Administration ;
- il présente au Conseil d'Administration et au ministre chargé des affaires portuaires des situations périodiques et un rapport annuel d'activités ;
- il prépare et met à jour en permanence le plan directeur portuaire national et, à titre transitoire, celui de l'aménagement du littoral et des voies navigables ;

- il suit les performances des différents intervenants dans les activités portuaires.

**ARTICLE 17.-** Le Directeur Général est responsable devant le Conseil d'Administration qui peut le sanctionner en cas de faute grave de gestion ou de comportement susceptible de nuire à la bonne marche ou à l'image de l'Autorité Portuaire Nationale, suivant les modalités fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 18.-** En cas de vacance de la Direction pour cause de décès, de démission, d'empêchement définitif ou de suspension du Directeur Général de ses fonctions, l'intérim est assuré par le Directeur Général Adjoint, et si ce dernier est à son tour empêché, le Conseil d'Administration prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer la bonne marche de l'Autorité Portuaire Nationale.

**ARTICLE 19.-** La rémunération et les avantages divers du Directeur Général et du Directeur Général Adjoint sont fixés par le Conseil d'Administration, sous réserve des plafonds prévus par la réglementation en vigueur.

### **CHAPITRE III : DES DISPOSITIONS FINANCIERES**

**ARTICLE 20.-** Les ressources financières de l'Autorité Portuaire Nationale sont des deniers publics. Elles sont gérées selon les règles prévues dans le cadre du régime financier de l'Etat.

**ARTICLE 21.-** Les ressources financières de l'Autorité Portuaire Nationale sont constituées par :

- la redevance payée par chaque Organisme Portuaire Autonome, dont le plafond est fixé par la loi des finances, et le taux par arrêté conjoint du

ministre chargé des affaires portuaires et du ministre chargé des finances, en fonction des objectifs et des besoins de l'Autorité Portuaire Nationale ;

- les subventions éventuelles ;
- les dons et legs ;
- toute autre ressource qui pourra lui être affectée.

## **SECTION I : DU BUDGET**

**ARTICLE 22.-** (1) Le budget de l'Autorité Portuaire Nationale prévoit et autorise les recettes et les dépenses, et en détermine la nature et le montant. Il doit être équilibré.

(2) L'exercice budgétaire court du 1<sup>er</sup> juillet au 30 juin de l'année suivante.

(3) Le budget de l'Autorité Portuaire Nationale est approuvé par le Conseil d'Administration avant le début de l'exercice.

**ARTICLE 23.-** Le Directeur Général établit et soumet à l'approbation du Conseil d'Administration, au plus tard le 31 décembre de chaque année, les états financiers annuels et le rapport d'exécution du budget de l'exercice écoulé.

**ARTICLE 24.-** Le Directeur Général ouvre des comptes dans les établissements bancaires agréés par l'autorité monétaire et en informe le Conseil d'Administration.

## **SECTION II : DU CONTROLE DE GESTION**

**ARTICLE 25.-** (1) Les comptes de l'Autorité Portuaire Nationale sont vérifiés annuellement par un commissaire aux comptes agréé, nommé par le ministre chargé des finances pour un mandat de trois (3) ans renouvelable une (1) fois.

(2) En cas de défaillance au cours du mandat du commissaire aux comptes, il est pourvu à son remplacement. Le nouveau commissaire aux comptes nommé demeure en fonction pour la durée du mandat restant à courir.

(3) Le commissaire aux comptes est tenu au respect du secret professionnel. Ses honoraires sont fixés par le Conseil d'Administration.

**ARTICLE 26.-** Le commissaire aux comptes a mandat de réviser les comptes, d'en vérifier les valeurs afin de certifier la régularité et la sincérité des états financiers ainsi que les informations

Financières contenues dans les rapports du Directeur Général.

**ARTICLE 27.-** Sur convocation du Président du Conseil d'Administration, le commissaire aux comptes présente son rapport au cours de la session du Conseil d'Administration consacrée à l'arrêt des comptes et bilans de l'Autorité Portuaire Nationale

**ARTICLE 28.-** L'Autorité Portuaire Nationale est soumise au contrôle des services publics compétents, dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

#### **CHAPITRE IV : DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES**

**ARTICLE 29.-** Dans le cadre de ses missions, l'Autorité Portuaire Nationale met en place un système de gestion des données portuaires alimenté par les Organismes Portuaires Autonomes et les autres opérateurs du secteur portuaire.

**ARTICLE 30.-** Les marchés passés par l'Autorité Portuaire Nationale sont soumis à la réglementation en matière de marchés publics.

**ARTICLE 31.-** Le personnel de l'ex-ONPC est dévolu aux différents Organismes Portuaires Autonomes et à l'Autorité Portuaire Nationale. Le

redéploiement des effectifs s'effectuera conformément aux plans d'entreprises approuvés conjointement par le ministre chargé des affaires portuaires et le ministre chargé des finances.

**ARTICLE 32.-** Le ministre chargé des affaires portuaires et le ministre chargé des finances sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais./-

Yaoundé, le 15 juin 1999

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

(é) **PAUL BIYA.**

**DECRET N° 99/130 DU JUIN 1999 portant création du Port Autonome de Douala.**

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

VU la Constitution ;

VU la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire ;

VU l'ordonnance n° 95/003 du 17 août 1995 portant statut général des entreprises du secteur public et parapublic ;

VU le décret n° 77/414 du 20 octobre 1977 modifiant la délimitation du domaine public portuaire de Douala-Bonabéri ;

VU le décret n° 97/205 du 7 décembre 1997 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1998,

**D E C R E T E :**

**CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>.**- (1) Il est créé, par le présent décret, un organisme portuaire autonome, dénommé " Port Autonome de Douala ".

(2) Le Port Autonome de Douala est une société à capital public, dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

(3) Il est placé sous la tutelle du ministère chargé des affaires portuaires.

(4) Son siège est fixé à Douala.

**ARTICLE 2 :-** Les coordonnées et les limites de la circonscription du Port

Autonome de Douala sont fixées par un texte particulier.

**ARTICLE 3.-** (1) Les statuts du Port Autonome de Douala sont adoptés par le Conseil d'Administration et approuvés par décret du Président de la République.

(2) Ces statuts précisent notamment le montant du capital initial et les modalités de sa libération.

**ARTICLE 4.-** (1) Le Port Autonome de Douala assure la gestion, la promotion et le marketing du port de Douala-Bonabéri.

A ce titre, à l'intérieur de la limite de sa circonscription portuaire, il est chargé :

- la coordination générale des activités portuaires ;
- des travaux d'équipement, d'extension, d'amélioration, de renouvellement, de reconstruction, d'entretien dudit port et de ses dépendances ainsi que de la création et de l'aménagement des zones industrielles portuaires ;
- de la sécurité et de la police des opérations d'exploitation du port et de ses dépendances ;
- de la gestion, de l'entretien, de la maintenance et du renouvellement des infrastructures et des équipements portuaires qui lui sont affectés ;
- de la protection de l'environnement portuaire ;
- de la maîtrise d'ouvrage des travaux confiés aux entreprises spécialisées, y compris le dragage ;
- du contrôle de l'adéquation entre le service rendu et les tarifs y afférents ;

- de l'animation de la communauté portuaire au sein du Comité Consultatif d'Orientation créé auprès dudit port.

(2) Le programme d'investissement en vue de l'extension ou du renouvellement des infrastructures portuaires, ou d'acquisition de nouveaux équipements, ainsi que les conditions de son exécution font l'objet de concertation entre le Port Autonome de Douala, le Comité Consultatif d'Orientation et l'Autorité Portuaire Nationale.

(3) Dans le cadre de ses missions, le Port Autonome de Douala met en place un système de gestion des données portuaires alimenté par les opérateurs de la place portuaire.

**ARTICLE 5.-** Le Port Autonome de Douala est en outre chargé de la gestion des services publics tels que les voiries et réseaux divers, le balisage, les dispositifs d'aide à la navigation à l'intérieur de la circonscription portuaire ou pour ses accès et des services d'incendie et, en tant que de besoin des services annexes ci-après situés en dehors des limites de la circonscription portuaire :

- le domaine public maritime et la protection des côtes ;
- le domaine public fluvial ;
- le service de signalisation maritime ;
- le service de la navigation fluviale et les activités qui y sont généralement rattachées, notamment l'annonce des crues et la défense contre les inondations.

**ARTICLE 6.-** (1) Les services annexes visés à l'article 5 ci-dessus peuvent faire l'objet de contrat de sous-traitance. Ils restent des services de l'Etat et sont gérés par le Port Autonome de Douala, en collaboration avec les

différentes administrations concernées.

(2) Les modalités de financement de la gestion desdits services sont fixées à l'article 34 ci-dessous.

**ARTICLE 7.-** Le Port Autonome de Douala transfère ou concède, à l'intérieur de sa circonscription portuaire, les activités commerciales et industrielles suivantes :

- l'entreposage ;
- l'acconage ;
- la manutention ;
- le remorquage ;
- la consignation ;
- le stockage ;
- la gestion des terminaux ;
- le pilotage et le lamanage ;
- les activités industrielles ;
- le transit ;
- l'avitaillement des navires ;
- l'usine à glace.

**ARTICLE 8.-** Les conditions et les modalités de concession, de transfert au secteur privé des activités visées à l'article 7 ci-dessus sont fixées par des conventions spécifiques, dans le respect des textes en vigueur.

**ARTICLE 9.-** (1) Sur la base du cadre défini par l'Autorité Portuaire Nationale, le Port Autonome de Douala s'assure du respect des règles de transparence, de concurrence et de compétitivité dans l'exercice des activités concédées ou transférées aux privés. A cet effet, le Port Autonome de Douala

publie trimestriellement un tableau de suivi des délais, des coûts et des performances.

(2) Chaque concession ou transfert est assorti d'un cahier de charges définissant les conditions d'exercice de l'activité, ainsi que les obligations auxquelles devront se conformer les attributaires.

**ARTICLE 10.-** (1) Si l'opération de consultation relative au transfert au secteur privé d'une des activités visées à l'article 7 ci-dessus s'avère infructueuse, le Port Autonome de Douala peut, à titre exceptionnel, en assurer la gestion directe, après avis du Comité Consultatif d'Orientation.

(2) Le Port Autonome de Douala prend toutes mesures nécessaires pour suppléer la carence ou la défaillance des opérateurs chargés des activités visées à l'article 7 ci-dessus.

**ARTICLE 11.-** Toutes les activités privées s'exerçant dans les limites de la circonscription du Port Autonome de Douala autres que celles prévues à l'article 7 ci-dessus font l'objet d'une autorisation dudit Port.

**ARTICLE 12.-** Les réseaux routiers, ferroviaires, d'eau, d'électricité et autres dont le Port Autonome de Douala n'est pas propriétaire, font l'objet de conventions sur leurs conditions de réalisation, d'exploitation et de maintenance ainsi que de dévolution à leurs promoteurs.

**ARTICLE 13.-** Dans le cadre de l'exercice des missions de service public visées aux articles 4 et 5 ci-dessus, le Port Autonome de Douala est investi des prérogatives de puissance publique.

## **CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT**

**ARTICLE 14.-** Le Port Autonome de Douala est administré par deux (2)

organes :

- le Conseil d'Administration ;
- la Direction Générale.

## **SECTION I : DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**ARTICLE 15.-** (1) Le Conseil d'Administration du Port Autonome de Douala est composé ainsi qu'il suit :

Président : une personnalité nommée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Membres :

- un (1) représentant du ministre chargé des affaires portuaires ;
- un (1) représentant du ministre chargé des finances ;
- un (1) représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;
- un (1) représentant du ministre chargé du développement industriel et commercial ;
- un (1) représentant de l'Autorité Portuaire Nationale ;
- un (1) représentant de la Communauté Urbaine de Douala ;
- un (1) représentant des acconiers ;
- un (1) représentant des armateurs ;
- un (1) représentant des chargeurs ;
- un (1) représentant des transitaires ;
- un (1) représentant de la Chambre de Commerce, d'Industrie et des Mines ;
- un (1) représentant du personnel.

(2) Le secrétariat du Conseil est assuré par le Directeur Général du Port

Autonome de Douala.

**ARTICLE 16.-** Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par arrêté du Ministre chargé des affaires portuaires, sur proposition des administrations ou organisations socioprofessionnelles auxquelles ils appartiennent, pour un mandat de quatre (4) ans renouvelable deux (2) fois.

**ARTICLE 17.-** (1) Le mandat de membre du Conseil d'Administration prend fin à l'expiration normale de sa durée, par décès ou par démission ; il prend également fin à la suite d'une perte de la qualité qui avait motivé sa nomination, ou encore par révocation à la suite d'une faute grave ou des agissements incompatibles avec la fonction de membre du Conseil d'Administration, ou en cas de dissolution.

(2) En cas de décès en cours de mandat ou dans toutes les hypothèses où un membre n'est plus en mesure d'exercer son mandat, son remplacement intervient dans les conditions fixées à l'article 16 ci-dessus, jusqu'au terme du mandat en cours.

**ARTICLE 18.-** Le Conseil d'Administration a les pouvoirs les plus étendus pour définir et orienter la politique générale du Port Autonome de Douala et évaluer sa gestion, dans les limites fixées par son objet social.

A ce titre :

- il fixe les programmes d'actions, conformément aux objectifs globaux du secteur portuaire, et approuve les rapports d'activités annuels dressés par le Directeur Général ;
- il approuve le budget et arrête, de manière définitive, les comptes et états financiers annuels ;

- il approuve, sur proposition du Directeur Général, l'organigramme, le règlement intérieur et la grille des rémunérations et des avantages des personnels ;
- il nomme, sur proposition du Directeur Général, aux postes de responsabilité à partir de directeur adjoint et assimilé ;
- il accepte tous dons, legs et subventions ;
- il approuve les contrats de performance, les plans d'entreprise ou toutes autres conventions, y compris les emprunts, préparés par le Directeur Général, et ayant une incidence sur le budget ;
- il autorise les participations dans les associations, groupements ou autres organismes ;
- il approuve, après avis préalable du Comité Consultatif d'Orientation, les plans et programmes d'aménagement, d'équipement, d'extension et de renouvellement du Port Autonome de Douala ; ces plans et programmes sont accompagnés de justifications techniques, économiques et financières nécessaires ;
- il approuve après avis préalable du Comité Consultatif d'Orientation, les tarifs généraux applicables au Port Autonome de Douala établis sur la base d'une comptabilité analytique et tenant compte du souci de compétitivité ;
- approuve les cahiers des charges applicables aux activités concédées ou transférées au secteur privé.

**ARTICLE 19.-** Le Conseil d'Administration exerce un contrôle permanent sur l'ensemble de la gestion du Port Autonome de Douala. Il présente annuellement, au plus tard six (6) mois après la clôture de l'exercice un

rapport au ministre chargé des finances et au ministre chargé des affaires portuaires. Ledit rapport est publié.

**ARTICLE 20.-** Le Conseil d'Administration peut déléguer certains de ses pouvoirs au Directeur Général, qui rend compte, en tant que de besoin, de l'utilisation faite de cette délégation.

**ARTICLE 21.-**(1) Sur convocation de son Président, le Conseil d'Administration se réunit au moins deux (2) fois par an en session ordinaire, dont une fois pour le vote du budget et une fois pour arrêter les états financiers.

(2) Toutefois, à la demande d'un tiers (1/3) au moins des membres du Conseil d'Administration, le Président est tenu de convoquer le Conseil en séance extraordinaire. En cas de refus ou de silence du Président, ou lorsque les circonstances l'exigent, le ministre de tutelle peut procéder à la convocation d'une séance extraordinaire du Conseil d'Administration.

(3) Les convocations sont faites par courrier électronique, télécopie, confirmées par lettres recommandées ou par tous moyens laissant traces et adressées aux membres, quinze (15) jours au moins avant la date prévue pour la réunion. Elles contiennent l'ordre du jour et le lieu de réunion.

(4) Le Conseil d'Administration ne peut valablement délibérer sur toute question inscrite à l'ordre du jour que si les deux tiers (2/3) au moins de ses membres sont présents ou représentés. Si le quorum n'est pas atteint lors de la première convocation, il est ramené à la moitié de ses membres présents ou représentés pour les convocations suivantes.

(5) Le Président peut, en fonction des questions inscrites à l'ordre du jour, inviter toute personne physique ou morale, en raison de sa compétence, à

participer aux travaux du Conseil d' Administration, avec voix consultative.

**ARTICLE 22.-** (1) Chaque membre du Conseil d'Administration dûment convoqué doit personnellement assister ou se faire représenter aux travaux de la session par un autre administrateur.

(2) En tout état de cause, aucun membre ne peut représenter plus d'un administrateur.

**ARTICLE 23.-** Les décisions du Conseil d'Administration sont prises à la majorité simple des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

**ARTICLE 24.-** Les délibérations du Conseil d'Administration font l'objet d'un procès-verbal cosigné par le Président et le secrétaire de séance. Ce procès-verbal mentionne, en outre, les noms des membres présents ou représentés, ainsi que ceux des personnes invitées à titre consultatif.

**ARTICLE 25.-** (1) Le Président du Conseil d'Administration bénéficie d'une allocation mensuelle.

(2) Le Président et les membres du Conseil d'Administration perçoivent, à l'occasion des réunions, une indemnité de session.

(3) L'allocation mensuelle et l'indemnité de session visées aux alinéas (1) et (2) ci-dessus sont fixées par le Ministre chargé des finances, sur proposition du Conseil d'Administration, sous réserve des plafonds prévus par la réglementation en vigueur.

## **SECTION II : DE LA DIRECTION GENERALE**

**ARTICLE 26.-** La Direction du Port Autonome de Douala est placée sous

l'autorité d'un Directeur Général, éventuellement assisté d'un Adjoint, tous deux nommés par le Conseil d'Administration, sur la base de leurs compétences.

**ARTICLE 27.-** Le Directeur Général est chargé de la gestion et de l'application de la politique générale du Port Autonome de Douala, sous le contrôle du Conseil d'Administration à qui il rend compte de sa gestion.

A ce titre :

- il prépare le budget dont il est le principal ordonnateur, les états financiers, les rapports d'activités annuels ;
- il prépare les délibérations du Conseil d'Administration, assiste avec voix consultative à ses réunions et exécute ses décisions ;
- il assure la direction technique et administrative du Port Autonome de Douala ;
- il recrute, nomme, et licencie les membres du personnel, sous réserve des prérogatives reconnues au Conseil d'Administration ;
- il prend dans les cas d'urgence toute mesure conservatoire nécessaire à la bonne marche du Port Autonome de Douala à charge pour lui, d'en rendre compte au Conseil d'Administration ;
- il représente le Port Autonome de Douala dans tous les actes de la vie civile et en justice ;
- il gère le domaine public portuaire et assure la sécurité de l'exploitation et la police portuaires ;
- il élabore des études, des plans et des programmes d'aménagement,

d'équipement et de renouvellement de l'outil portuaire ;

- il propose au Conseil d'Administration, en concertation avec le Comité Consultatif d'Orientation, les règles de concurrence à observer au sein du domaine portuaire, ainsi que les tarifs généraux résultant d'une comptabilité fiable et tenant compte de la compétitivité
- du Port Autonome de Douala ;
- il propose au Conseil d'Administration l'organisation interne dudit Port ;
- il approuve les études et projets techniques et fait procéder à l'exécution de tous les travaux et à la réalisation de toutes les commandes, dans le respect des règles de concurrence.

**ARTICLE 28.-** Le Directeur Général est responsable devant le Conseil d'Administration qui peut le sanctionner en cas de faute grave de gestion ou de comportement susceptible de nuire à la bonne marche ou à l'image du Port Autonome de Douala, suivant les modalités fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 29.-** En cas de vacance de la Direction Générale pour cause de décès, de démission, d'empêchement définitif ou de suspension du Directeur Général de ses fonctions, le Conseil d'Administration prend les dispositions nécessaires pour assurer la bonne marche de la société, en attendant la nomination d'un nouveau responsable par l'autorité compétente.

### **CHAPITRE III : DES DISPOSITIONS FINANCIERES**

**ARTICLE 30.-** Les ressources financières du Port Autonome de Douala sont des deniers publics. Elles sont gérées selon les règles de la comptabilité privée.

**ARTICLE 31.-** Les ressources du Port Autonome de Douala proviennent :

- de la redevance d'usage du domaine public, des infrastructures et des équipements portuaires ;
- de la redevance sur les navires ;
- des redevances des concessions ou autres transferts ;
- du produit des différentes prestations de services ;
- du produit des cessions ;
- du produit des emprunts, des participations et des placements ;
- des subventions éventuelles ;
- des dons et legs.

**ARTICLE 32.-** (1) Le Port Autonome de Douala est tenu de verser une redevance à l'Autorité Portuaire Nationale dont le plafond est fixé par la loi des finances, et le taux par arrêté conjoint du ministre chargé des affaires portuaires et du ministre chargé des finances, en fonction des objectifs et des besoins de ladite Autorité.

(2) La redevance de l'exercice antérieur est reconduite jusqu'à l'intervention de l'arrêté visé à l'alinéa (1) ci-dessus.

## **SECTION I : DE LA REPARTITION DES CHARGES FINANCIERES**

**ARTICLE 33.-** Les modalités de participation éventuelle de l'Etat dans les investissements publics portuaires sont définies, après approbation des plans d'entreprises et sur la base d'une convention spéciale entre l'Etat et le Port Autonome de Douala, sans préjudice du remboursement des emprunts ayant servi à la constitution des actifs portuaires existants à la date de publication du présent décret.

**ARTICLE 34.-** (1) Les investissements de développement découlant du programme d'investissement public ainsi que le financement des services publics et annexes confiés au Port Autonome de Douala sont à la charge de l'Etat.

(2) L'approfondissement des chenaux d'accès et des plans d'eau résultant d'une politique de l'Etat, est pris en charge par celui-ci. La maintenance de la cote obtenue est à la charge du Port Autonome de Douala.

(3) La réhabilitation ou le renouvellement des infrastructures portuaires se font avec la participation de l'Etat, conformément aux modalités arrêtées d'accord parties avec le Port Autonome de Douala.

(4) La maintenance courante des infrastructures est à la charge du Port Autonome de Douala.

## **SECTION II : DU BUDGET**

**ARTICLE 35.-** (1) Le budget du Port Autonome de Douala prévoit et autorise les recettes et les dépenses dont il détermine la nature et le montant. Il doit être équilibré.

(2) L'exercice budgétaire court du 1<sup>er</sup> juillet au 30 juin de l'année suivante.

(3) Le budget du Port Autonome de Douala est approuvé par le Conseil d'Administration avant le début de l'exercice.

**ARTICLE 36.-** Le Directeur Général établit et soumet à l'approbation du Conseil d'Administration, au plus tard le 31 décembre de chaque année, les états financiers annuels et le rapport d'exécution du budget de l'exercice écoulé.

**ARTICLE 37.-** Le Directeur Général ouvre des comptes dans les établissements bancaires agréés par l'autorité monétaire et en informe le Conseil d'Administration.

### **SECTION III : DU CONTROLE DE GESTION**

**ARTICLE 38.-** (1) Les comptes du Port Autonome de Douala sont vérifiés annuellement par un commissaire aux comptes agréé, nommé par le ministre chargé des finances pour un mandat de trois (3) ans renouvelable une (1) fois.

(2) En cas de défaillance au cours du mandat du commissaire aux comptes, il est pourvu à son remplacement. Le nouveau commissaire aux comptes demeure en fonction pour la durée du mandat restant à courir.

(3) Le commissaire aux comptes est tenu au respect du secret professionnel. Ses honoraires sont fixés par le Ministre chargé des Finances, sur proposition du Conseil d'Administration.

**ARTICLE 39.-** Le commissaire aux comptes a mandat de réviser les comptes, d'en vérifier les valeurs afin de certifier la régularité et la sincérité des états financiers ainsi que les informations financières contenues dans les rapports du Directeur Général.

**ARTICLE 40.-** Sur convocation du Président du Conseil d'Administration, le commissaire aux comptes présente son rapport au cours de la session du Conseil consacrée à l'arrêt des comptes et bilans.

**ARTICLE 41.-** Le Port Autonome de Douala est soumis au contrôle des services publics compétents, dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

## **CHAPITRE IV : DES DISPOSITONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES**

**ARTICLE 42.-** Les marchés passés par le Port Autonome de Douala sont soumis à la réglementation sur les marchés publics.

**ARTICLE 43.-** (1) Toutes les infrastructures et tous les immeubles relevant du domaine public portuaire de Douala-Bonabéri, notamment les terre-pleins, quais, jetées, plans d'eau, réseaux portuaires de voies ferrées, sont mis à la disposition du Port Autonome de Douala et demeurent propriété de l'Etat. Il en est de même de ceux qui, postérieurement à la mise en place dudit Port, seront réalisés et affectés à l'exploitation portuaire.

(2) Les biens meubles et immeubles appartenant au domaine privé de l'Etat, et nécessaires à la gestion des infrastructures visées à l'alinéa (1) ci-dessus, notamment les outillages, matériels et approvisionnements sont confiés en jouissance ou cédés en propriété au Port Autonome de Douala .

**ARTICLE 44.-** Les engagements financiers et commerciaux contractés par l'ex-ONPC sont transférés au Port Autonome de Douala dès sa création ; ceux portant sur des activités relevant des autres ports autonomes leur seront transférés ultérieurement par le Port Autonome de Douala, le 30 juin 2000 au plus tard.

**ARTICLE 45.-** Le Port Autonome de Douala est tenu de se couvrir des divers risques d'exploitation par une assurance.

**ARTICLE 46.-** Le ministre chargé des affaires portuaires et le ministre chargé des finances sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal officiel en français et en anglais./-

YAOUNDE, le 15 juin 199

LE PRESIDENT DE LA  
REPUBLIQUE,

(é) **PAUL BIYA.**

**Décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement  
des Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire**

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

VU la Constitution;

VU la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire ;

VU le décret n° 97/205 du 7 décembre 1997 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1998,

**DECRETE :**

**CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>.**- (1) Le présent arrêté fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement des Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire, institués par la loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 susvisée.

(2) Un Comité Consultatif d'Orientation est créé au sein de chaque port autonome.

**ARTICLE 2.-** (1) Le Comité Consultatif d'Orientation est un organe de concertation entre l'Administration, les opérateurs et les usagers portuaires. Il est consulté sur toutes les questions relatives à la programmation des investissements, à l'organisation des opérations, à la tarification des prestations des intervenants portuaires, à la promotion du port et à l'échange d'informations.

Le Comité émet un avis sur lesdites questions, préalablement à leur examen par

le Conseil d'Administration de l'organisme portuaire autonome dont il relève.

A ce titre, il contribue notamment à :

- la définition des grands objectifs de la place portuaire ;
- la promotion de la place portuaire ;
- la mise en place des accords pour l'échange d'informations de gestion ;
- la réduction des coûts et délais de passage portuaires.

(2) Le Comité Consultatif d'Orientation émet en outre un avis sur les questions relatives :

- aux programmes d'équipements structurants ;
- aux tarifs pratiqués par des différents opérateurs portuaires ;
- à la répartition des rôles entre les différents intervenants de la place portuaire ;
- aux horaires et à l'organisation du travail portuaire ;
- à l'élaboration ou à la modification du schéma directeur de développement du port ;
- à l'élaboration des projets de cahiers des charges pour les mises en concession des activités relevant de l'organisme portuaire autonome concerné ;
- à tout autre dossier dont il est saisi par le Conseil d'Administration de l'organisme portuaire autonome en cause.

## **CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT**

**ARTICLE 3.-** (1) Le Comité Consultatif d'Orientation est composé, selon le cas, des membres ci-après :

- un (1) représentant du Groupement Inter patronal du Cameroun ;
- deux (2) représentants du Syndicat des Commerçants Importateurs et

Exportateurs du Cameroun ;

- un (1) représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- un (1) représentant des armateurs de droit camerounais ;
- un (1) représentant du Syndicat des Armateurs et Consignataires de Navires ;
- un (1) représentant du Syndicat des Commissionnaires Agréés en Douane et Transitaires du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat National des Auxiliaires de Transport et de Transit ;
- un (1) représentant des Syndicats des Acconiers ;
- un (1) représentant de l'administration des douanes ;
- un (1) représentant des forces de l'ordre opérant dans l'enceinte portuaire ;
- un (1) représentant du Conseil d'Administration de l'organisme portuaire autonome.

(2) Il est désigné un suppléant pour chaque membre.

(3) Le Directeur Général de l'organisme portuaire autonome concerné participe aux travaux du Comité avec voix consultative.

(4) Le Président du Comité Consultatif d'Orientation peut faire appel à toute personne physique ou morale, en raison de sa compétence sur les points inscrits à l'ordre du jour, pour participer aux réunions avec voix consultative.

**ARTICLE 4.-** (1) Les membres du Comité Consultatif d'Orientation et leurs suppléants sont désignés par les organismes et administrations qu'ils représentent.

(2) Les membres suppléants ne siègent qu'en remplacement des membres titulaires.

(3) La composition de chaque Comité Consultatif d'Orientation est constatée par décision du ministre chargé des affaires portuaires.

(4) Le Président du Comité Consultatif d'Orientation communique au ministre chargé des affaires portuaires toute modification intervenue dans la composition dudit Comité.

**ARTICLE 5.-** Au cours de sa première séance, le Comité Consultatif d'Orientation élit en son sein un Président et met en place un secrétariat permanent.

**ARTICLE 6.-** (1) La première séance du Comité Consultatif d'Orientation se tient sur convocation du ministre chargé des affaires portuaires.

(2) Les séances suivantes sont convoquées par le Président élu.

**ARTICLE 7.-** Le Comité Consultatif d'Orientation donne son avis sur les questions qui lui sont soumises, dans un délai raisonnable à compter de la date de sa saisine, par le responsable de l'organisme portuaire autonome concerné ou toute autre personne physique ou morale intéressée.

**ARTICLE 8.-** Le Comité Consultatif d'Orientation peut créer, en tant que de besoin, des groupes de travail ad-hoc notamment dans le domaine de :

- l'élaboration des accords d'échange des informations de gestion ;
- la facilitation des procédures ;
- la recherche et du développement ;
- la tarification de toutes les prestations de la place portuaire.

### **CHAPITRE III : DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES**

**ARTICLE 9.-** A la fin de chaque année budgétaire, le Comité Consultatif

d'Orientation adresse aux organes de gestion de l'organisme portuaire autonome concerné, avec copie au ministre chargé des affaires portuaires, des observations générales sur le fonctionnement et la vie du port au sein duquel il est créé.

**ARTICLE 10.-** Les modalités pratiques de fonctionnement de chaque Comité Consultatif d'Orientation, notamment les droits et obligations des membres, sont définies par un règlement intérieur adopté par ledit Comité.

**ARTICLE 11.-** Le budget de fonctionnement du Comité Consultatif d'orientation est supporté par l'organisme portuaire autonome concerné. Il est approuvé par le Conseil d'Administration dudit organisme.

**ARTICLE 12.-** Le ministre chargé des affaires portuaires est chargé de l'application du présent décret qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais. /-

YAOUNDE, le 15 juin 1999  
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
(é) **PAUL BIYA**

**DECRET N° 2001/026/PM DU 01 FEV. 2001** modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 97/715/PM du 29 décembre 1997 portant création du Comité National de Facilitation du trafic maritime international.

**LE PREMIER MINISTRE CHEF DU GOUVERNEMENT,**

Vu la constitution ;

Vu l'accord instituant l'Organisation Mondiale du Commerce signé à Marrakech (Maroc) le 15 avril 1994 ;

Vu le décret n°92/089 du 4 mai 1992 précisant les attributions du Premier Ministre, modifié et complété par le décret n°95/145 du 4 août 1995 ;

Vu le décret n°97/205 du 7 décembre 1997 portant organisation du gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1996 ;

Vu le décret n° 97/206 du 7 décembre 1997 portant nomination d'un Premier Ministre ;

Vu le décret n° 97/715/PM du 29 décembre 1997 portant création d'un Comité National de Facilitation du Trafic maritime international.

**DECRETE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** – Les dispositions des articles 3 (1), 6 (1), et 7 du décret n° 97/715/PM du 29 décembre 1997 susvisé sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

« **ARTICLE 3-** (1) nouveau - Présidé par le Président du Groupement Inter patronal du Cameroun ou son représentant, le comité comprend les membres ci-après :

Un représentant des services du Premier Ministre ;

Deux (2) représentants du Ministère chargé des finances ;

Deux (2) représentants du ministère chargé des transports ;

Deux (2) représentants du ministère chargé du commerce ;  
Un (1) représentant du Ministère chargé de l'agriculture ;  
Un (1) représentant du Ministère chargé de la santé publique ;  
Un (1) représentant du Ministère chargé de l'élevage, des pêches et des industries animales ;  
Un (1) représentant du Ministère chargé de la défense ;  
Un (1) représentant du Ministère chargé du tourisme ;  
Un (1) représentant de la Délégation Générale à la Sûreté Nationale ;  
Un (1) représentant de la Société Générale de Surveillance ;  
Un (1) représentant de chaque Chambre Consulaire ;  
Un (1) représentant de l'Autorité Portuaire Nationale ;  
Un (1) représentant de chaque organisme portuaire autonome ;  
Un (1) représentant du Conseil National des Chargeurs du Cameroun ;  
Un (1) représentant de la société CAMRAIL ;  
Un (1) représentant du Groupement Inter patronal du Cameroun ;  
Un (1) représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;  
Un (1) représentant du Groupement des Exportateurs du Cameroun ;  
Un (1) représentant du Groupement des Importateurs du Cameroun ;  
Un (1) représentant des Commissionnaires Agréés en Douane du Cameroun ;  
Un (1) représentant du Groupement Professionnel des acconiers du Cameroun ;  
Un (1) représentant des Armateurs et Consignataires de navires du Cameroun ;  
Un (1) représentant des armements camerounais ;  
Un (1) représentant de chaque association de la profession forestière ;  
Un (1) représentant de l'Association des Sociétés d'Assurances ;  
Un (1) représentant du Syndicat National des Transports Routiers du Cameroun ;  
Un (1) représentant de l'Association Professionnelle des Etablissements de Crédit ;

Un (1) représentant de l'Association Bananière du Cameroun ;

Un (1) représentant du Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur.

**ARTICLE 6-** (1) nouveau Le Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur assure le secrétariat du Comité et des commissions ad hoc, en liaison avec le Groupement Inter patronal du Cameroun.

**ARTICLE 7-** (nouveau)- Les frais de fonctionnement du Comité sont supportés par le Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur ».

**ARTICLE 9-** Le Ministre chargé de l'Economie et des Finances, le Ministre chargé du Développement Industriel et Commercial et le Ministre des Transports sont, chacun en ce qui le concerne, responsables de l'application du présent décret qui sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en Anglais.

YAOUNDE le 01 FEV. 2001

LE PREMIER MINISTRE

## TABLE DES MATIERES

|  |      |
|--|------|
| <b>DEDICACE</b> .....  | i    |
| <b>REMERCIEMENTS</b> .....   | ii   |
| <b>LISTE DES ILLUSTRATIONS</b> .....   | iii  |
| <b>ABREVIATIONS ET SIGLES</b> .....  | iv   |
| <b>SOMMAIRE</b> .....  | vi   |
| <b>RÉSUMÉ</b> .....  | vii  |
| <b>ABSTRACT</b> .....  | viii |
| <b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....   | 1    |
| <b>CHAPITRE I : L'IMPACT DE LA DEVALUATION DU FCFA SUR LE<br/>COMMERCE EXTERIEUR 1994-2008</b> .....   | 12   |
| A- Le commerce extérieur au port de Douala: 1994-2008. ....  | 13   |
| 1-Les effets de la dévaluation du FCFA sur les exportations 1994-2002.....   | 13   |
| 2-Les effets de la dévaluation du FCFA sur les produits débarqués : 1994-2002<br>.....   | 18   |
| B- Le commerce extérieur au port de Douala : 2002-2008.....  | 23   |
| 1-Les effets de la dévaluation du FCFA sur les exportations: 2002-2008.....  | 23   |
| 2- Les effets de la dévaluation du FCFA sur les importations: 2002-2008. ....  | 28   |
| <b>CHAPITRE II : LES OBSTACLES AU REDRESSEMENT DU COMMERCE<br/>EXTERIEUR AU PORT DE DOUALA ET LEURS CONSEQUENCES DE<br/>1994/2008.</b> ..... | 33   |
| A-Les faiblesses d'ordre structurel et conjoncturel .....  | 33   |
| 1-Le contexte économique international.....  | 33   |
| 2-Le problème du chenal et de la vétusté du matériel.....  | 36   |
| B- Les conséquences. ....  | 39   |
| 1-Les conséquences économiques : la non-compétitivité du port de Douala. ....  | 39   |
| 2-Les conséquences sociales. ....  | 43   |
| <b>CHAPITRE III : LES SOLUTIONS POUVANT STIMULER LE COMMERCE<br/>EXTERIEUR DE 1994-2008</b> .....  | 49   |
| A-Les mesures étatiques.....   | 49   |

|  |    |
|--|----|
| 1-Les décrets.....   | 49 |
| 2- Les réformes.....   | 52 |
| B-Les principaux projets du PAD et les autres perspectives. .... | 54 |
| 1-Les mesures palliatives du PAD. ....                           | 54 |
| 2- Les autres perspectives.....                                  | 60 |
| CONCLUSION GENERALE .....  | 64 |
| SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....                     | 67 |
| ANNEXES. ....  | 77 |