

La facilitation du trafic en transit : Une préoccupation majeure des pouvoirs publics et de la communauté portuaire de douala



L'arrière-pensée du Port de Douala s'étend au-delà des frontières nationales et couvre quasiment tous les pays qui entourent le Cameroun, si l'on tient compte du cabotage. Dans cet ensemble, cependant, il y a deux pays pour lesquels Douala est très important. Il s'agit des Républiques sœurs du Tchad et de la Centrafrique. Pour elles, en effet, le corridor transcamerounais est la principale issue de leur désenclavement, malgré quelques handicaps du reste, surmontables.

Le Gouvernement camerounais est particulièrement soucieux de s'assurer que ce corridor, connu finalement pour être un axe vital pour le commerce extérieur du Tchad et de la RCA, réponde aux exigences d'un transport en transit fiable, caractérisé par une fluidité optimale, une compétitivité défiant

toute concurrence et une sécurité sans faille.

La Communauté Portuaire de Douala s'y est pleinement investie tant il est vrai que la place portuaire est un maillon essentiel du transport multimodal. Lequel est étroitement lié aux trafics tchadien et centrafricain qui ont avoisiné 750.000 tonnes, en 2010.

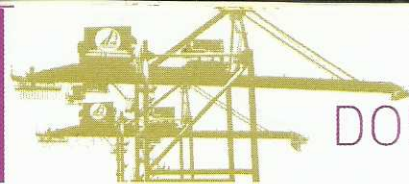
La présente réflexion se veut plus spécifique, orientée vers des actions concrètes, davantage promotionnelles et réduites aux initiatives de Port-Synthèse, la Communauté Portuaire de Douala, telle qu'elle s'est déployée ces sept dernières années pour apporter sa contribution à la réalisation des « Grandes Ambitions ».

Les différentes démarches de la place portuaire à l'attention de ses partenaires des pays voisins sans accès à la mer, usagers du Port de Douala visent,

en substance, à développer et à entretenir des relations confiantes, dans le souci bien compris, non seulement de préserver et de sécuriser nos parts de marchés, mais aussi d'en conquérir d'autres, l'expérience ayant prouvé qu'il n'y a plus de trafic captif, ni de port qui soient à l'abri de la concurrence.

Dans cette logique des missions d'approche au Tchad et en RCA ont précédé une mission commerciale d'envergure en 2007, dans les mêmes pays, où se sont côtoyés aussi bien des représentants des Ministères (MINREX, MINT, MINFI, etc.) que ceux des entreprises officiant au PAD, avec le port lui-même en tête. Par la suite, il y eut également des missions de maintenance commerciale. Les objectifs de ces types de déploiement sont divers. On peut en énumérer quelques uns :

- Renforcer la solidarité de la



Communauté Portuaire de Douala pour lui permettre de se souder autour d'actions éminemment intégratrices, tous les corps de métiers étant intéressés par un accroissement de trafic ;

- Connaître les interlocuteurs directs des pays voisins dans leurs activités, afin de nouer des contacts susceptibles de renforcer un partenariat porteur d'une nouvelle dynamique en permettant de résoudre les problèmes quotidiens ;

- Fournir à toutes les parties concernées, y compris au public, des indications pratiques sur les mesures mises en place par l'Etat du Cameroun en vue de faciliter les opérations du transit.

Les échanges issus de toutes ces rencontres ont permis aux centrafricains, tchadiens et camerounais, d'identifier les préoccupations majeures qui interpellent les parties prenantes et qui nécessitent des solutions urgentes en vue de faciliter davantage le trafic en transit.

Au stade actuel, pour sa part, la Communauté Portuaire de Douala a de bonnes raisons de se réjouir d'autant que des solutions sont progressivement trouvées à certains des problèmes, pas des moindres, alors soulevés.

S'agissant des espaces dédiés, le port de Douala a répondu favorablement aux demandes formulées par les parties tchadiennes et centrafricaines en leur attribuant d'importantes superficies du domaine portuaire, entièrement dédiées à leurs opérations. Toutefois, il reste à les mettre en valeur pour les rendre opérationnelles, avec toutes les



commodités qui conviennent. Il faut préciser que cette dernière responsabilité est celle des bénéficiaires.

En projet, le port est aussi en train de mettre en place à terme, une base logistique de transit et un centre de vie. La gare de YASSA est aussi programmée pour être réaménagée.

Sur le plan tarifaire, les opérateurs tchadiens et centrafricains bénéficient des privilèges notables :

- Un abattement de 50 % sur les taxes de chargement et de déchargement ;
- Un abattement de 25 % sur le tarif de manutention à terre à l'importation et de 50 % s'agissant de manutention à terre à l'exportation.
- Une réduction de 75% sur les tarifs de stationnement.

Toutefois, comme récrimination récurrente de ces partenaires privilégiés, il y a le fait qu'en matière de stationnement et de surestaries, certains des acteurs portuaires n'appliqueraient pas toujours les dispositions favorables ci-dessus répertoriées.

Le Conseil de Port-Synthèse a formellement demandé aux acteurs impliqués de se conformer aux textes en vigueur.

Les faux frais et autres tracasseries ne sont pas en reste, ce sont des pratiques constantes sur le corridor. Mais les actions conjuguées de la Communauté Portuaire et du Comité Fal, sur le terrain, ont cependant contribué à les réduire de manière substantielle.

Il y a aussi la superposition des mesures de contrôle et de sécurisation des recettes au niveau des procédures douanières notamment en ce qui concerne le GPS et le cautionnement. Il est admis, à cet effet, que la rationalisation de la carte digitale sera bénéfique aux trois pays. Quant à la levée de la caution, la Douane assure qu'elle est effective aussitôt que la cargaison traverse les frontières nationales.

A un moment, nos partenaires se sont plaints des prestations de CAMRAIL. Il se trouve que dans l'intervalle, la compagnie nationale des chemins de fer a su convaincre par l'amélioration de la qualité de ses services, de ses capacités en termes d'offre de transport et surtout des investissements consentis pour rénover ses infrastructures.

On peut donc conclure en affirmant que l'action de la place portuaire de Douala, aux côtés du Gouvernement camerounais, est assez éloquente dans le processus de facilitation du trafic en transit.

Ibrahima ILIASSA (DAP)

2004 - 2011 en Chiffres

61,92 milliards de FCFA: Montant total des investissements réalisés ou en cours de réalisation au Port de Douala entre 2004 et 2011

55 928 526 tonnes : Trafic total (en tonnes) manipulé au Port de Douala entre 2004 et 2011

1 956 611 EVP : Nombre de conteneurs « d'Equivalents Vingt Pieds » manipulés au port de Douala entre 2004 et 2011

21 334 688 tonnes : Tonnage du trafic conteneurs manipulé au port de Douala

8 836 : Nombre total de navires qui sera accueilli au Port de Douala pendant la période sus revue

10% : Croissance de la moyenne annuelle du nombre d'EVP du trafic conteneurs

4,5% : Taux de croissance moyen annuel enregistré par le volume du trafic global au Port de Douala

3 : Nombre Directeurs Généraux que le PAD aura connu pendant le septennat des « Grandes Ambitions »

2 : Nombre de Présidents de Conseil d'Administration que le PAD aura connu entre 2004 et 2011.

Interview

H.E. Francis Fai Yengo,

Board Chairman of the Port Authority of Douala

"The Port of Douala had its own fair share of the Greater Achievements Program"



During the past seven years so many things have happened at the Port Authority of Douala. A lot of money has been invested to modernize the port and make it more competitive. To have a comprehensive appraisal of how the port fared during the past seven years, PAD MAG caught up with its Board Chairman, H.E Francis Fai Yengo for a one-to-two chat.

President Paul Biya's last mandate from 2004 to 2011 was placed under the banner of the Greater Achievements Program. How effective was the implementation of this program at the Port Authority of Douala.

H.E Francis Fai Yengo: The Head of state defined the policy in 2004 and his collaborators at all levels had to domesticate the policy. The situation of the Port Authority of Douala is particular because the health of the national economy and that of the entire sub region is inextricably tied to it. That is why the Greater Achievements Program was launched at the Douala port in grand style with the acquisition of a modern crane at a sum of forty billion cfa francs to facilitate the loading and off loading of containers. Since then we have continuously sought to modernize the port to facilitate Cameroon's foreign

trade and that of her geographically disadvantaged neighbors, Tchad and the Republic of Central Africa. It is in this light that we continuously dredge the port to maintain its depth at a level that facilitates access of all categories of vessels, we installed state of the art technology security paraphernalia, and we modernized and privatized the management of some of the terminals to stimulate efficiency etc.

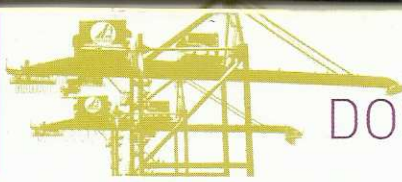
How do you look at the future of the Douala Port?

The future can only be a bright one. The Head of State, His Excellency President Paul Biya has pledged his commitment to transform Cameroon into an emerging economy by 2035. This transformation cannot be done without the port of Douala which is the hub of this economy. So we shall continue to modernize to ensure a

level of efficiency that sustains the competitiveness of our economy and that of our neighbors who use the Douala port. We need the collaboration of all to achieve this.

Some observers predict doom for the Port Authority of Douala when the Kribi Port shall go operational in about three years.

On the contrary the coming of the Kribi port will usher in better days for the port of Douala. In most countries, ports are very close to one another. And instead of fighting each other in a rough competition, they complement their efforts and services for efficiency. So with the coming of the Kribi port, and eventually Limbe, Douala will grow in every sense of the word. In government's vision to transform Cameroon into an emerging economy by 2035, Douala, Limbe, Kribi, Edea •••



... and Nkongsamba all constitute one development zone in which each of these towns will have to complement each other for a strong and competitive economy. And the emergence of industries like that of mining in the East will lead to the specialization of the different ports for better efficiency.

For quite sometimes now, staff of the Port Authority of Douala have been complaining about the suppression of special bonuses that were paid to them in the past. Can we know what happened?

The Board of Directors of the Port Authority of Douala like those of other Corporations and business enterprises exists for three reasons. Define company policy and objectives. Vote a budget which management uses to implement defined objectives as well as the protection of the interest of the shareholders. In the case of the Port Authority of Douala, the sole shareholder is the State of Cameroon.

Now, to effectively realize the above objectives, we need to take good care of the staff. It may sound paradoxical that a Board of Directors which works for the welfare of the staff suppresses some of their advantages as is the case with the bonuses you are talking of. The reason is simple. The application of the decision of the Board instituting

the bonuses was wrong. The decision of the Board of Directors instituting the payment of bonuses to meritorious staff of the Port Authority of Douala was wrongly applied. But that was not the case. The bonuses were paid to everybody including those who had even abandoned work and disappeared to where nobody knows; this to the detriment of development and modernization of the port. It is this lack of objectivity in the payment of bonuses that inspired the Board of Directors to take a decision ending the payment of bonuses. We do not have any quarrel against our predecessors but sincerely think that it was too much to be good; jeopardizing the development in favor of huge and unwanted advantages whereas the remuneration level at the Port Authority of Douala is far from being the last. Actually it is one of the best.

Interviewed by Nchechuma Banla

Un système informatique intégré pour une meilleure gestion du PAD

En projet depuis 1997, la mise en place d'un système informatique intégré au Port Autonome de Douala est désormais une réalité. En effet, la Direction Générale, dans le cadre sa mission de modernisation et d'automatisation des outils de gestion, a opté pour l'acquisition du Produit Logiciel (Progiciel) de Gestion Intégrée : ERP (Enterprise Ressource Planning).

La mise en place d'un système informatique intégré a toujours été une préoccupation pour la Direction Générale du PAD. Après avoir rencontré quelques difficultés entre 1997 et 1998, notamment avec l'implémentation du Progiciel SBA, le PAD opte au début des années 2000, pour un système d'information hétérogène et « démembré ». Seulement, ce système a la limite de ne pas permettre une prise en compte globale des données relatives à la gestion de l'entreprise.

C'est ainsi que, la Direction Générale du PAD décide en 2000 de l'acquisition du logiciel de gestion intégrée SAGE ERP X3 Premium. Ce logiciel aide dans la gestion de l'ensemble des processus non métiers de l'entreprise, en intégrant des fonctions telles que : les ressources humaines, les finances, la comptabilité, les achats et les stocks.

La mise en oeuvre du logiciel SAGE ERP X3 au PAD permettra de rationaliser et d'optimiser les processus de gestion en

réduisant le temps de traitement des informations. Mais surtout d'améliorer la réactivité des agents du PAD.

Le principe fondateur d'un ERP est de bâtir autour d'une solution informatique l'ensemble des processus non métiers, de manière modulaire tout en partageant une base de données unique et consolidée.

Bien que nécessitant d'importants moyens financiers, la décision de la Direction Générale de se doter de cet outil, reflète sa volonté de s'arrimer aux standards d'une gestion moderne pour une plus grande compétitivité du port de Douala.

Francis Siani, DCC
Sources : DDT

Chenal d'accès: un dragage pour plus de compétitivité

Port d'estuaire, le port de Douala est situé au cœur atlantique de l'Afrique, entre 04°03,5 de latitude Nord et 09°41,8 de longitude Est. Principal pôle industriel et ouverture commerciale du Cameroun vers l'extérieur, le port de Douala s'ouvre sur l'océan Atlantique grâce à un chenal d'accès long de 50 km. Cependant, la partie intérieure de cette voie qui fait face à d'un problème d'ensablement, nécessite sans cesse une intense activité de dragage. A travers cette opération, le Port Autonome de Douala (PAD) recherche plus de sécurité, au niveau de la navigation continue et une bonne fluidité du trafic, ceci afin d'être plus compétitif au niveau international.



nal d'accès du port de Douala atteint aujourd'hui une cote officielle de -7m, à la satisfaction des armateurs.

L'objectif tel que défini à travers la politique des « Grandes Ambitions » du Président de la République, est d'avoir un chenal d'une profondeur avoisinant 8m, pour permettre ainsi, au port de Douala d'accueillir des navires à fort tirant d'eau.

L'année 2012 s'ouvrira au PAD sur des perspectives de modernisation de l'outil portuaire et d'approfondissement du chenal, en vue de de l'atteinte des objectifs de sécurité de la navigation, de sûreté et de compétitivité. De la conjugaison de ces actions découleront l'amélioration des performances et de la rentabilité du Port de Douala. Ainsi le Port de Douala continuera à jouer un rôle de premier plan dans les échanges intrarégionaux et à contribuer à la dynamisation de l'économie nationale dont il est le moteur central. Aujourd'hui, la réhabilitation et l'entretien du chenal d'accès participent de la définition du port de Douala comme « pôle de référence au cœur du Golfe de Guinée ».

Francis Siani, DCC

Les campagnes de dragage prennent de l'ampleur au Port de Douala dans les années 80, avec l'acquisition par l'Office National des Ports du Cameroun (ONPC) de sa première drague aspiratrice YOU-PWE, de 1 800 m³. Grâce à cet engin, le chenal d'accès du Port de Douala a atteint la côte -5m80.

A partir de l'année 2000, la côte du Chenal varie entre -6,50m et -7,00m.

En 2007, les problèmes liés à la maintenance et à la gestion des différentes dragues entraînent l'arrêt des activités de dragage, ce qui conduit à une dégradation de l'état du chenal et aux diverses plaintes des armateurs. Pour résoudre ce problème, un nouveau contrat de dragage est signé en mars 2008 avec l'Etat Belge à travers l'entreprise Jan de Nul. D'une cote de -5 m 50 au démarrage des travaux en juin 2009, le che-

TABLEAU D'EVOLUTION DE LA COTE DU CHENAL D'ACCES AU PORT DE DOUALA ENTRE 2000 ET 2011 (source: DAM)

ANNÉES	ENTREPRISE	DRAGUES	COTE DU CHENAL VISÉE (M)	COTE DU CHENAL(M)
2000-2006	BOSCAMPO	Dragues privées APPROFONDISSEMENT ET ENTRETIEN	-6,50 à -7,00	de -6,50 à -7,00
2007	PAS DE DRAGAGE			
2008-2009	BOSCAMPO	Dragues privées	-7,00	-6,50
2009-2010	Jan De Nul	Drague privée (AMERIGO VESPUCCI)	-7,50	-7,00
2010-2011	Jan De Nul		-7,50	-7,00



2004 - 2011

Une avancée significative dans le processus d'amélioration de la sécurité au Port de Douala

Les attentats du 11 septembre 2001, survenus aux USA ont démontré les capacités opérationnelles des terroristes. Fort de ce constat, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en décembre 2002 le Code International pour la Sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), entré en vigueur le 01 juillet 2004. Grâce aux importants efforts déployés par le Gouvernement, le Port de Douala a pu s'arrimer aux normes à cette date.

Ces efforts de maintien de la sécurité sur les côtes camerounaises et sur le plan d'eau du Port de Douala ont consisté à réaliser d'importants investissements pour la sécurisation des navires, des installations portuaires et des marchandises en transit au port de Douala.

Seaquest Technologies, Organisme de sûreté reconnu, a été le premier à accompagner le Port Autonome de Douala, dans la mise en conformité de ses installations portuaires aux exigences du Code ISPS.

Par ailleurs, le souci de maintien et d'amélioration de ce niveau de sécurité/sûreté a amené le Port Autonome de Douala dès 2004, à entreprendre des actions de protection de la zone sous douane, d'acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle des accès terrestres du Port, de renforcement des capacités opérationnelles des services de sécurité/sûreté. Parmi ces actions, les plus importantes sont :

- **La protection de la zone sous-douane :** Construction d'un mur en béton armé aux normes internationales ceinturant cette zone ;
- **L'acquisition et l'installation des équipements de surveillance des accès maritimes et terrestres :** l'installation

d'une tour de contrôle ultra moderne dotée d'un VTMS (Vessel Traffic Management System) comprenant 2 radars dont l'un de courte portée (40 Km) et l'autre de longue portée (80 Km) et d'équipements très performant de communication de détection des navires (Automatic Identification Signal), avec une portée de plus de 50 nœuds marins ; La mise en service prochaine d'un système de contrôle biométrique aux accès terrestres, des bollards de contrôle des franchissements des guérites par les camions, du système de vidéo surveillance de la zone sous douane du port (CCTV) ; le renforcement des capacités opérationnelles des Marins Pompiers, des officiers et Maîtres de Port, des services de sécurité/sûreté par l'acquisition de deux(02) camions incendie, le recrutement et la formation des personnes de sécurité/sûreté du PAD, la dotation de moyens de locomotion et de communication.

- **La prise par le Président de la République S.E. Paul BIYA du Décret n°2008/237** du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité National de Sûreté Maritime ; ce comité est appelé à émettre des avis et formuler des suggestions sur toute question se rapportant à la conception et à la mise en œuvre de

la politique nationale en matière de sûreté maritime, conformément aux textes en vigueur.

- **La prise par le Président de la République de l'arrêté n°410/CAB/PR** du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité de Sûreté du Port, présidé par le Gouverneur de la Région du Littoral. Ce Comité a pour mission d'émettre des avis et formuler des suggestions sur toute question se rapportant à la mise en œuvre des mesures de sûreté maritime dans le port, conformément aux textes en vigueur.

- **Sensibilisation/Formation au Code ISPS des responsables de Sûreté** du Port de Douala par le Bureau International Maritime (BIM) en juillet 2011.

- **Séminaire de sensibilisation au Code ISPS** au Port de Douala par les Gardes-côtes Américains en Août 2011.

- **Le renforcement de la Sûreté** sur le plan d'eau portuaire avec l'installation des unités du Bataillon d'Intervention Rapide et des Forces de Surface de la Base Navale de Douala.

Raphaël TCHOMNOU, DCC
Source: DAM

2004 - 2011

Sept années pour consolider la coopération avec le monde portuaire et maritime

La physionomie actuelle du Port de Douala (PAD) est la résultante de la politique des «Grandes Ambitions» dont les contours ont été définis par le Chef de l'Etat dès l'entame du septennat qui s'achève. En effet, comment ne pas évoquer les efforts consentis par le Gouvernement de la République au cours de cette période à l'effet de doter le port de Douala d'infrastructures et de superstructures adaptées aux différents trafics. A ces efforts du Gouvernement, il convient d'ajouter les aides multiformes octroyées au PAD par ses divers partenaires au développement, qui ont contribué de manière significative à l'amélioration des performances de ce port en dépit d'un environnement mondial marqué par une crise financière aigüe.



Ces illustrations parmi tant d'autres soulignent à grands traits la place de choix qu'occupe la coopération au PAD dans un environnement éminemment concurrentiel qui fait de la mondialisation son cheval de bataille. Ayant pris la mesure de la situation et conscient qu'un port ne saurait vivre en vase clos, le Port Autonome de Douala s'est résolument engagé à donner à la coopération, ses lettres de noblesses tant en interne qu'à l'échelle nationale et internationale.

Au plan interne

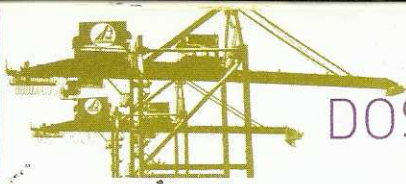
La fonction coopération a été redynamisée, au regard de la place importante qu'elle occupe désormais dans l'organisation interne des services du PAD avec l'avènement d'un Département de la Coopération au sein de la Direction de la Communication et de la Coopération.

Cette fonction est la résultante d'une politique volontariste de coopération et de lobbying ainsi que de recherche et de développement des partenariats techniques et financiers aussi bien sur

l'échiquier national qu'international. Elle s'organise autour de la préparation des termes de coopération et du suivi de son action, l'animation et l'évaluation constante des accords de partenariats. Elle requiert également un suivi de l'effectivité de la présence du PAD sur la scène maritime et portuaire internationale, le paiement régulier des contributions du PAD aux associations et organismes auxquels il est affilié. De même, le suivi de la participation efficiente du PAD aux assises de ces associations ainsi que la capitalisation des retombées des différentes rencontres participent de la volonté de notre organisme de se déployer à travers une coopération fructueuse avec un certain nombre d'organismes du secteur maritime et portuaire, ainsi qu'avec des institutions et administrations nationales, régionales et internationales.

Au plan national

Afin d'appuyer toutes les actions concertées et accroître le trafic maritime du Port de Douala, une véritable synergie a été instaurée au sein des divers groupes d'opérateurs portuaires grâce à l'action de Port-Synthèse, Association de la Communauté portuaire de Douala aux destinées de laquelle le PAD préside. Il s'agit d'un regroupement des opérateurs économiques de la place portuaire de Douala dont l'avènement procède de la volonté des principaux acteurs de cette place portuaire de s'organiser autour d'un certain nombre d'objectifs partagés. Cette structure a rendu ●●●



... possible au moins deux évolutions capitales, à savoir: une conception plus participative de la gestion de l'outil portuaire par l'implication accrue du plus grand nombre possible d'acteurs au processus de prise de décision, ainsi que le développement d'une approche prospective et anticipative des problèmes qui permet, autant que faire se peut, de se mettre à l'abri des surprises dans un environnement où la concurrence est intense. Outre Port-Synthèse, le PAD entretient également des relations fructueuses avec d'autres institutions et/ou structures issues de la réforme du secteur portuaire camerounais, telles que le Comité Consultatif d'Orientation du Port Autonome de Douala (CCO'PAD), le Comité de Facilitation du Trafic Maritime International (Comité FAL) et l'Autorité Portuaire Nationale (APN), dont la contribution à l'amélioration de la compétitivité du Port de Douala est hautement significative. S'agissant précisément de contribution, il n'est pas sans intérêt de mettre à l'actif de ces structures la formalisation ou mieux encore, l'institutionnalisation de la concertation entre l'Administration, les opérateurs et les usagers portuaires.

Dans le même ordre d'idées, le PAD met un accent particulier sur la consolidation et la programmation du suivi de ses relations avec diverses administrations (MINEPAT, MINCOMMERCE, MINFI, MINTRANS, etc...), ainsi que des institutions internationales qui ont des représentations dans notre pays (Ambassades, Délégation de l'Union Européenne, Banque Mondiale, FMI, PNUD, CNUCED), et dont les activités influencent peu ou prou son évolution.

Aux plans régional et international

De tout temps et singulièrement, au cours des sept dernières années, la coopération au PAD s'est affirmée comme un facteur indispensable à la prospérité collective. Cette coopération se conçoit sous forme de cercles concentriques allant du centre à la périphérie. C'est ainsi que la coopération commence avec les voisins immédiats.

A cet égard, force est de constater qu'au-delà des frontières nationales

La fonction coopération a été redynamisée, (...) elle (...) s'articule essentiellement autour d'une politique volontariste de coopération et de lobbying ainsi que la recherche et du développement des partenariats techniques et financiers aussi bien sur l'échiquier national qu'international.

et notamment dans la sous-région, le port de Douala sert de débouché maritime naturel à un certain nombre de pays de l'Afrique Centrale.

Aussi, parmi les opérations identifiées comme prioritaires pendant la période de référence, ont figuré en bonne place plusieurs déploiements de la communauté portuaire de Douala, par le biais de missions commerciales, en direction des pays de l'hinterland sans ouverture maritime que sont le Tchad et la RCA. Cette démarche de la place portuaire de Douala vise à développer et entretenir des relations confiantes avec nos partenaires dans le souci bien compris, non seulement de préserver et sécuriser nos parts de marché, mais ensuite d'en conquérir d'autres, l'expérience ayant prouvé qu'il n'y a plus de trafic, ni de port qui soit à l'abri de la concurrence.

Au delà de la sous-région et notamment dans le cadre de la coopération portuaire, le Port Autonome de Douala s'est illustré par une présence et une participation active aux assises de plusieurs Associations régionales et internationales du secteur maritime et portuaire auxquelles il est affilié et dont les plus significatives sont : L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC); International Association of Ports and Harbours (IAPH); l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) et l'Association Internationale pour la Signalisation Maritime

(AISM).

Au demeurant, la participation active du PAD au sein de ces associations lui a permis d'engranger quelques lauriers. Parmi les plus significatifs l'ont peu cité les postes ci-après occupés par notre institution:

- De 2004 à 2008, Mme Mireille Backo actuel Directeur de la Communication et de la Coopération du PAD est Secrétaire Générale de l'AGPAOC;
- De 2009 à 2011, M. Jean Marcel Dayas Mounoume assume la présidence de l'AGPAOC;
- Depuis Juin 2011, M. Jean Marcel Dayas Mounoume est Vice-président de l'AIVP.

Les travaux de ces organisations constituent des occasions privilégiées et très prisées par les membres dans la mesure où elles offrent la possibilité de se rencontrer pour mieux se connaître et surtout, pour réfléchir ensemble et partager un certain nombre de concepts essentiels inhérents à leur secteur d'activité.

Un autre acquis de ces rencontres et pas des moindres, a trait à l'échange des expériences et des idées ainsi que la découverte des horizons nouveaux susceptibles d'enrichir davantage les connaissances des uns et des autres qui doivent continuellement s'aiguiser.

Avec l'appui du Gouvernement camerounais dont la sollicitude demeure constante et de ses partenaires locaux et étrangers, des perspectives réjouissantes s'ouvrent au PAD quant à la réalisation des objectifs qu'il s'est fixé.

Un programme sommetoute ambitieux qui vise à renforcer la volonté du PAD d'asseoir davantage sa notoriété en tant que port de 3ème génération. Ce faisant, le port de Douala pourra se targuer d'agir continuellement dans le sens de la consolidation de la coopération avec le monde maritime et portuaire, ce qui lui permettra, de s'intégrer harmonieusement dans le septennat des «Grandes Réalisations».

Samuel MOULEMA (DCC)

Réalisations & projets du Septennat des « Grandes Ambitions » au PAD

DESIGNATION	FINANCEMENT	MONTANT TTC (FCFA)	ANNÉE (S)
Réhabilitation des ouvrages d'accostage du Port de Douala (lot 1, lot1 bis, lot 2, lot 3 et lot 4) et Marché de Maitrise d'œuvre.	AFD/KFW/PAD	26,637 Milliards	2004 - 2008
Approfondissement et entretien du Chenal d'accès au Port de Douala à la côte -7,00m	Etat du Cameroun/PAD	19,9 Milliards	Avril 2004 – Mars 2009
Travaux rempiètement quai 52, CIMENCAM/Bonabéri construction coffre d'amarrage, sud du quai.	CIMENCAM/PAD	10,5 Milliards	Depuis 2009
Réhabilitation du système de balisage au PAD	PAD	2 Milliards	Depuis 2007
Construction du terminal de support logistique au projet COTCO (Pipeline Tchad/Cameroun	GETMA en BOT	4 milliards	2004-2007
Sécurisation du domaine portuaire (Projet RIS): Fourniture & mise en œuvre d'équipements de surveillance périmétrique de la zone sous douane	Royaume de Belgique	3 Milliards	Depuis 2005
Sécurisation côtière (projet BATS)	Royaume de Belgique	3,144 Milliards	2007 - 2010
Assainissement de la zone UDEAC	PAD	3,35 Milliards	Depuis 2010
Maintenance de la côte à -7,00m et Approfondissement du chenal d'accès (Objectif: -8,00m)	Belgique/Etat du Cameroun/PAD	11,603 Milliards <small>FCFA HT (Marché de base)</small>	Depuis 2009
Réfection quai terminal à Conteneurs	PAD	840 Millions	Depuis 2010
Réhabilitation éclairage public zone aval	PAD	143 Millions	Depuis 2010
Acquisition d'un groupe électrogène 500 KVA pour l'immeuble SIMAR	PAD	427 Millions	2009
Réhabilitation de 04 ponts bascules	PAD	840 Millions	Depuis 2009
Reconstruction tronçon de chaussée effondrée zone NESTLE au parc à bois	PAD	43,375 Millions	2010
Réhabilitation des ascenseurs Immeuble siège du PAD & Maitrise d'œuvre	PAD	144 Millions	Depuis 2010
Rénovation Club House du PAD & Maitrise d'œuvre	PAD	356 Millions	Depuis 2010
Rénovation cuisine/cantine du PAD & Maitrise d'œuvre	PAD	241 Millions	Depuis 2010
Rénovation de treize (13) villas & dépendances, crique Tokoto	PAD	655 Millions	Depuis 2010

Partenariat Public-Privé (2004 – 2011)

2004	Approfondissement du Chenal -7,00m	BOSKALIS
2005	Mise en concession de l'activité Remorquage/Lamanage	BOLUDA S.A
2005	Mise en concession du Terminal à Conteneurs	Douala International Terminal S.A
2005	BOT sur le Quai GETMA de logistique pétrolière	GETMA/LAMNALCO
	Installation d'une industrie de transformation et ensachage de sel	SOCAPURSEL
	Installations d'une industrie	Société les Moulins du Nord
	Installations d'une industrie	Société des Céréales du Cameroun
	Installations d'une industrie	Société Camerounaise les Moulins du Centre
	Installations d'une industrie	SOTRASEL
2010	Mise en Concession du Terminal Fruitier	GRUPE PHP
2011	Pose de la première pierre pour la construction d'une usine d'ensachage de ciment	EGBTP
2011	Pose de la première pierre pour la construction d'une usine de production de ciment et d'une carrière	DANGOTE GROUP

Sources: DAM/DDT

PRÉSIDENTS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PAD

Francis FAÏ YENGO,
Gouverneur
Région du Littoral
(Depuis Janvier 2009)



Colonel **Edouard
ETONDE EKOTO**
Délégué du Gouvernement
Communauté Urbaine de Dla
(1999 – 2007)



DIRECTEURS GÉNÉRAUX

**Jean Marcel
DAYAS MOUNOUME**
(Depuis Janvier 2008)



**Emmanuel
ETOUNDI OYONO**
(Février 2005 – Janvier 2008)



**Alphonse
SIYAM SIWE**
(1999 – Janvier 2005)

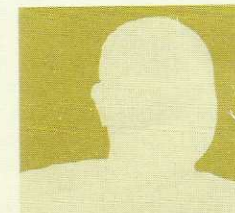


DIRECTEURS GÉNÉRAUX ADJOINTS

**Arsène
ELOUNDOU ESSOMBA**
(Depuis Janvier 2009)



**Simon Pierre
EWODO NOAH**
(1999 – Septembre 2007)



Government sources for funds in Belgium for Investment Projects at PAD



A ten man delegation headed by Cameroon's Minister of the Economy, Planning and Regional Development, Louis Paul MOTAZE was in Brussels, Belgium from the 26th of August through September 1st, 2011 to source for finances for some major investment projects at the Douala port.

The Port Authority of Douala, for whom the finances were being sought, was represented in this mission by the Deputy General Manager, Arsene Essomba Eloundou and Moise Charles Nyemek, Director of Planning and Maintenance.

The projects for which the Port Authority of Douala is seeking finances include; the dredging of the access channel, rehabilitation and creation of access roads in the port platform, reconstruction of berth 51, reconstruction of petroleum dolphin and rehabilitation of berth 12 and 13. All projects whose realization will improve on efficiency at the Douala port.

It is in connection with this objective that during their stay in Brussels, the delegation visited the headquarters of Jan De Nul, the company that is currently tasked with the dredging of the Douala port. This company which is one the biggest dredging companies in the world, dredges the Panama Canal and some major ports in the world.

The Deputy General Manager of PAD, Arsene Essomba Eloundou explained at the meeting that management's objective is to maintain the depth of the port's channel at about -8m or -9m to ease the access of heavy vessels to the Douala port that handles 95% of Cameroon's trade and those of her landlocked neighbors like Tchad and the Republic of Central Africa.

Reacting to these explanations, officials of Jan De Nul announced that they may eventually participate in the second phase of the construction of the Kribi deep sea project under the Build Operate and Transfer (B.O.T) form.

A funding institution, FINEXPO with which the delegation held discussions agreed in principle to present the file for the funding of the dredging of the Douala port to the Council of Ministers for approval.

Before leaving Brussels, the delegation had working sessions with the Vice President of the Senate of the Kingdom of Belgium, the Minister of State, Armand de Decker and the Vice Prime Minister and Federal Minister of Finance, Didier Reynders.

NCHECHUMA BANLA, DCC