

**COMITE CONSULTATIF  
D'ORIENTATION  
(C.C.O.)**

**PORT AUTONOME DE  
DOUALA  
(P.A.D.)**

**AVIS N° 92 DU \_\_\_\_\_ 08 OCT 2020 \_\_\_\_\_**

**SUR LE DOSSIER DE CONSTRUCTION DE DIX (10)  
MAGASINS CALES AU TERMINAL CONVENTIONNEL  
DU PORT DE DOUALA-BONABERI INTRODUIT PAR  
LE PORT AUTONOME DE DOUALA (PAD)**

**OCTOBRE 2020**

## **INTRODUCTION**

Conformément aux dispositions du Décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire, notamment en ses articles 2, 7 et 8, le Comité Consultatif d'Orientation du Port Autonome de Douala (CCO'PAD) s'est réuni les 31 août et 05 octobre 2020, à l'effet d'examiner et d'émettre un avis sur le projet de construction de dix (10) magasins cales au Terminal Conventionnel, du Port de Douala-Bonabéri porté par le PAD.

L'examen de cette saisine a retenu l'attention du Comité en ses aspects, ci-après :

### **I- OBSERVATIONS D'ORDRE GENERAL**

En préliminaire à ses travaux, le CCO'PAD, s'appuyant les délibérations de la 163<sup>ème</sup> session plénière tenue le 31 août 2020 et ses propres constatations, fait les observations d'ordre général suivantes :

### **RAPPELS SUR LE CADRE NORMATIF REGISSANT LE TRANSFERT DES ACTIVITES PAR LE PORT AUTONOME DE DOUALA**

1. Le CCO'PAD note que par Résolution N°0700/20/CA/PAD du 03 janvier 2020, le Conseil d'Administration du Port Autonome de Douala a défini le régime interne de transfert des activités à caractère industriel et commercial relevant de la Circonscription de compétence du Port Autonome de Douala.
2. Dans ce cadre et entre autres prérogatives accordées, le PAD est autorisé à entreprendre des négociations, suivant une procédure établie, avec tout partenaire qui manifeste un intérêt sur l'un des axes de développement que la Direction Générale a retenu.
3. Sur cette base et après maturation du projet, le CCO'PAD est saisi à l'effet d'émettre un avis, conformément à la réglementation en vigueur.
4. A l'issue de ce processus et si un accord est conclu entre les parties, une convention pour l'exploitation, la maintenance et la remise en état avant retour au PAD est signée, intégrant tous les aspects dignes d'intérêt, suivant les règles de l'art en la matière.

5. Dans cette démarche, le PAD encadre au mieux les contours juridico-financiers du projet et, dans la mesure du possible, transfère le risque financier à son co-contractant.
6. Ce rappel permet de mieux appréhender l'environnement normatif qui encadre le déploiement du projet de construction de dix (10) magasins cales au Terminal conventionnel du Port de Douala-Bonabéri porté par le PAD.

## **EXPOSE DES MOTIFS**

7. Depuis plusieurs années, les magasins cales du Terminal conventionnel sont dans un état de vétusté avancé.
8. Dans l'ordre des effets négatifs que cette situation induit, on relève des mouilles et des avaries, la sous-utilisation des capacités de stockage offertes, des écroulements de structure en cas d'appui des marchandises contre les parois des magasins, des risques élevés d'accidents matériels et corporels.
9. Pour apporter une solution durable et adaptée à cette problématique, le PAD, avec l'appui d'un partenaire, envisage la construction de dix (10) magasins cales modernes, étanches et de capacité plus élevée au niveau du Terminal conventionnel, conformément aux prévisions de trafic, qui intègrent les évolutions croisées des trafics conventionnels et conteneurisés, en restant en phase avec les orientations du Schéma Directeur d'Exploitation du Port.
10. En termes de caractéristiques, les magasins projetés vont occuper une superficie de 40 250 m<sup>2</sup>, avec une hauteur de 12 mètres sous pignon, 10 mètres de stockage, pour 50% de surcapacité de stockage par rapport aux magasins actuels.
11. Ces magasins seront constitués d'une structure en béton armé sur les 05 premiers mètres, et des agglos intercalés de raidisseurs, sur les 05 derniers mètres.
12. La toiture en tôle sandwich sera à pignon unique pour éviter tout risque d'infiltrations des eaux à l'intérieur.

13. Quant à la collecte des eaux de pluie, elle se fera par un système de descente d'eau dirigée dans les caniveaux d'évacuation.

En termes de commodités, chaque magasin disposera des toilettes pour dockers et pour staff.

14. Le coût estimatif de construction d'un magasin est de 1,597 milliards FCFA tel qu'il ressort du devis estimatif joint en annexe. Le coût global de construction des dix (10) magasins est, par conséquent, de 15,97 milliards FCFA.

15. Les magasins seront construits sur une durée de 24 mois, à raison de trois à quatre magasins tous les huit mois, afin de garantir la continuité des activités au Terminal conventionnel.

16. Au plan financier, les financements seront mobilisés à un taux particulièrement avantageux de 3%. Le service de la dette sera géré pendant 13 ans ; ceci conduit à proposer aux partenaires une convention d'exploitation de 20 ans.

17. Pour garantir l'équilibre financier du projet, il faudra générer des ressources basées sur la location des magasins et des bureaux construits, ainsi que des terre-pleins existants.

18. Ces ressources vont situer les coûts unitaires de ces espaces, au terme de la construction des magasins, respectivement à 54 400 FCFA/m<sup>2</sup>/an pour les magasins, 7 000 FCFA/m<sup>2</sup>/an pour les terre-pleins et 80 000 FCFA/m<sup>2</sup>/an pour les bureaux. Ces valeurs à niveau de stockage comparable, sont à ce jour respectivement de 37 500 FCFA/m<sup>2</sup>/an, 4 500 FCFA/m<sup>2</sup>/an et 40 000 FCFA/m<sup>2</sup>/an.

19. Le CCO'PAD retient que l'ensemble de ces éléments constituent la trame de fond qui motive la demande formulée par le PAD.

20. Au regard de l'intérêt du sujet et des usages en vigueur au CCO'PAD, une Commission Ad Hoc a été mise en place dont les conclusions des travaux ont permis de statuer sur le fond du dossier lors de la 164<sup>ème</sup> session plénière tenue le 05 octobre 2020.

## **II- OBSERVATIONS SUR LE FOND**

A la lumière des observations d'ordre général faites ci-avant, de l'examen des éléments versés au dossier, des contributions des membres lors des 163<sup>ème</sup> et 164<sup>ème</sup> sessions plénières, le CCO'PAD fait les observations sur le fond, ci-après, sur le dossier de construction de dix (10) magasins cales au Terminal conventionnel du Port de Douala-Bonabéri soumis à son examen par le PAD :

### **PREOCCUPATIONS EXPRIMEES SUR LE PROJET**

21. D'une manière générale, les préoccupations évoquées portent sur les coûts de location, la compétitivité du Port, la portance des sols, l'architecture retenue, la capacité de stockage, la réglementation et le montage juridico-financier mis en place.

22. Plus spécifiquement, le CCO'PAD note que les préoccupations relevées s'appréhendent ainsi qu'il suit :

#### **- Sur la sécurité et l'exploitation**

23. Les Acconiers, principaux bénéficiaires des magasins en projet, indiquent que leur construction sur le site sur lequel sont bâtis les anciens magasins va entraîner des problèmes opérationnels d'exploitation et des préoccupations d'ordre sécuritaire.

#### **- Sur la rentabilité financière du projet et le respect des délais de franchise**

24. Des craintes ont été exprimées sur l'impact négatif que pourrait entraîner la non prise en compte, dans le modèle financier, de certains paramètres tels que les prescriptions du Cameroon Business Forum (CBF) en matière de réduction des délais de franchise et les orientations gouvernementales en termes de promotion de la production locale de certains produits de consommation courante tels que le riz et autres, avec les divers effets induits, comme la baisse des besoins de stockage de ces denrées dans le Port.

25. Parallèlement, la Direction Générale des Douanes (DGD) rappelle qu'à la lecture combinée des dispositions du Code communautaire des Douanes CEMAC (Article 111), acte supranational, et la Loi des Finances 2004 (Article 10), le délai de franchise est fixé à 14 jours.

La DGD s'inquiète du non-respect du principe de parallélisme de forme qui doit guider la modification éventuelle de ce délai qui est fixé à 11 jours francs par Décret de 1985 sur la police et l'exploitation dans les domaines portuaires.

- **Sur les caractéristiques spécifiques des sols d'implantation des magasins**

26. Les Acconiers s'interrogent également sur la pertinence du projet de construction des magasins avec une portance généralisée. Il s'agit des inquiétudes liées à la non prise en compte éventuelle des caractéristiques spécifiques des sols et des risques d'affaissement de certaines parties du site qui peuvent en découler.

- **Sur les tarifs de location des magasins et la compétitivité du Port**

27. Quatre (04) éléments sont évoqués dans ce registre, à savoir :

- la corrélation positive établie entre l'augmentation de la capacité de stockage et la hausse des tarifs, alors qu'on se serait attendu à une relation inverse ;
- le relèvement envisagé des tarifs de location des magasins, terre-pleins et bureaux par rapport à ceux en vigueur aujourd'hui et l'impact négatif de cette mesure sur la compétitivité du Port concernant cette offre de service alors que, de l'avis des Acconiers, le maintien des tarifs est souhaitable ;
- cette évolution annoncée des tarifs, pourrait entraîner la fuite des opérateurs de l'hinterland, qui sont déjà frileux à la moindre difficulté ;
- la hausse des tarifs indiquée supra peut, par effet de substitution, conduire au détournement des cargaisons destinées à être stockées dans les magasins du Port vers les magasins construits hors de l'espace portuaire par les différents opérateurs économiques.

28. Dans la même veine, les cargaisons qui passent par les magasins portuaires sont qualifiées de « marchandises pauvres » et ne peuvent, par conséquent, pas supporter des charges prohibitives de location des magasins.

29. La sacherie fait partie des marchandises qui appauvrissent le Cameroun en termes de transfert à l'étranger. Avec la tendance baissière des importations y relatives, le Port risquerait se retrouver en surcapacité avec la construction des magasins en gestation.

30. Bien plus, l'option technologique retenue vise une durée de vie des magasins de l'ordre de 100 ans avec des implications sur les coûts. Un investissement réduit dans la technologie, même s'il conduit à une durée de vie inférieure (60 ans par exemple) tout en préservant les capacités de stockage, pourrait avoir un effet positif sur les coûts de location des magasins.

**- Sur l'exercice intégré des métiers portuaires**

31. Au Port de Douala, la plupart des importateurs des cargaisons dédiées aux magasins portuaires sont Acconiers, acheteurs dans leurs pays et distributeurs dans la ville. Ils transportent ces cargaisons dans des navires affrétés par eux et au moment du débarquement à Douala, ces marchandises sont directement transférées dans leurs propres magasins implantés dans l'enceinte portuaire.

32. Cet exercice intégré des métiers portuaires que la Douane qualifie de confusion de métiers, hypothèque l'utilisation des magasins à la disposition des Acconiers et dévie une part importante des cargaisons dédiées à ceux-ci.

**- Sur les responsabilités entre le PAD et le partenaire retenu**

33. Le CCO'PAD souligne qu'il est d'abord important de s'assurer que le modèle financier tient compte de toutes les préoccupations d'ordre technique et opérationnel, ensuite, que les niveaux de responsabilité entre le PAD et son Partenaire sont bien définis et, enfin, que les conséquences des niveaux de responsabilité sur les prix des loyers sont maîtrisées. Il s'agit de clarifier les contours juridico-financiers du montage mis en place.

34. Sur un autre plan et concernant toujours le modèle financier, trois (03) acteurs sont impliqués : le PAD, le Partenaire de référence et la

société de projet (SPV). Le CCO'PAD, en retenant que la SPV porte le prôt, s'est interrogée sur la relation entre les trois acteurs.

- **Autres préoccupations**

35. Le CCO'PAD note que le présent projet n'a pas donné lieu à une étude d'impact environnemental et que le relèvement des prix de location est de l'ordre de 45%.
36. Au regard des paramètres du modèle financier (service de la dette 13 ans, 15% de taux de rentabilité...), la durée de la convention (20 ans) suscite des questionnements.
37. Il convient, aussi, d'interroger la réglementation et les normes en matière d'assurance dans les magasins, notamment en ce qui concerne la possibilité de gerber les cargaisons sur une hauteur de 10 mètres.
38. Sur le champ de la facturation, il importe également de préciser qui du PAD ou du Partenaire va facturer les Acconiers.
39. Sur un autre plan, les Acconiers expriment quelques réserves sur le projet de construction des nouveaux magasins. En effet, en couplant l'orientation du Gouvernement qui consacre le Port comme un lieu de transit ou de passage (transfert/dédouanement) et non de stockage, à l'évolution de la logistique qui conduit, de nos jours, à davantage d'enlèvements sous palan, on peut s'interroger sur le déploiement observé.
40. En fin de compte, les opérateurs portuaires confirment leur intérêt de principe sur le projet. Toutefois, ils militent pour une option moins lourde et moins coûteuse.

## **LES CLARIFICATIONS DU PORT AUTONOME DE DOUALA**

41. Pour lever des zones d'ombre que les préoccupations exprimées font planer sur le projet, les clarifications qui suivent sont apportées par le PAD :

- **Concernant les responsabilités des acteurs**



42. Au plan financier, le montage du projet est fait tel qu'en premier lieu, le partenaire retenu mobilise les fonds à ses risques et périls. Il s'agit donc d'un modèle qui transfère l'essentiel, sinon la totalité de la responsabilité technique et financière au Partenaire.
43. Dans un second temps, le Partenaire propose des conditions qui font l'objet d'études par le PAD. Dans un troisième temps, une convention d'exploitation, de maintenance et de remise en l'état avant retour au PAD est conclue, avec une durée fixée sur la base des conditions du modèle financier.
44. Pour ce qui est de la rentabilité du projet, il revient au Partenaire retenu de la garantir par la mise en vente des différents espaces. Cette démarche vise à remplir les contraintes des marchés financiers internationaux en termes de retour sur investissement.
45. Dans ce cadre, la seule responsabilité qui incombe au PAD est la mise à disposition des espaces concernés par le projet. Bien plus, suivant le modèle financier retenu, le PAD peut prétendre à une redevance selon la réglementation en vigueur.
46. Le CCO'PAD observe que le modèle financier retenu en l'espèce prévoit cette redevance. Celle-ci constitue un levier que le PAD pourra actionner dans le cadre des études de réalisation pour ajuster les coûts de construction et, partant, les prix de location des magasins.
47. En réponse aux préoccupations des opérateurs sur la facturation, le PAD précise que c'est la SPV qui sera chargée de facturer les Acconiers. Il convient de souligner que le Partenaire est actionnaire de référence de la SPV.
48. Le PAD veille également à ce que les conditions de départ du modèle financier soient maintenues pour préserver ses intérêts.

#### **- Sur la problématique des délais de franchise**

49. Au plan historique, le Décret n° 85/1278 du 26 septembre 1985, fixe le délai de franchise à 11 jours ouvrables. La confusion ambiante est née d'un accord entre les opérateurs portuaires et les importateurs de riz. Cet accord a défini un délai de 90 jours pour la prise en compte des sujétions particulières attachées à ce type de cargaison.

50. L'interprétation malheureuse du délai sus-visé est venue renforcer la déviance observée, qui est soutenue par le MINCOMMERCE et les importateurs de riz, principaux bénéficiaires de la mesure. Il s'agit donc d'un glissement d'une situation de fait vers une situation de droit.

51. Bien plus, pour envisager la modification de la franchise, il importe de prendre en compte les contraintes qui émergent à un double niveau :

- au plan extérieur, le nécessaire respect du Code des Douanes CEMAC, texte supranational auquel le Cameroun est partie ;
- au plan intérieur, deux tendances émettent des vues divergentes sur le sujet. La première, portée par le MINCOMMERCE et les importateurs de riz, soutient les 90 jours de franchise accordés au riz. La deuxième est portée par les recommandations du Cameroon Business Forum (CBF) de 2016 qui visent à réduire le délai de franchise en dessous des 11 jours actuels à l'import pour les ramener à 07 jours.

52. Face à cette situation, le PAD indique n'avoir aucun problème avec la franchise et s'engage à travailler sur la base de la franchise de 11 jours fixée par le Décret N° 85/1278 du 26 septembre 1985, en attendant qu'un consensus général se dégage sur la problématique.

- **Au sujet des tarifs de location et de la compétitivité du Port**

53. Pour le maintien de l'équilibre financier du modèle et la prise en compte des exigences des bailleurs de fonds du Partenaire qui fixent un taux de rentabilité supérieur ou égal à 15%, le PAD a procédé à l'optimisation des calculs pour les structures, maximisé l'utilisation des matériaux locaux pour ramener le coût de construction d'un magasin à 1,597 milliards FCFA et optimiser leur capacité de stockage (augmentation de 50%).

54. Le PAD rassure que l'effort d'optimisation sur les structures va se poursuivre lors des études d'exécution en vue de réduire les coûts de

construction et, par voie de conséquence, les tarifs de location des magasins.

55. Dans la même optique, en simulant une réduction de la redevance attendue du concessionnaire par le PAD à 50%, le coût de location des magasins va chuter à 51 200 FCFA et à 75%, le loyer pourra se situer à 50 400 FCFA/m<sup>2</sup>/an.
56. Le CCO'PAD relève qu'il s'agit là de réductions substantielles et prend bonne note de la disponibilité du PAD à explorer ces différentes pistes dans la suite du projet afin de garantir un loyer qui combine le rapport qualité/coût.
57. Bien plus, la charge du Concessionnaire va disparaître au terme de la concession, ce qui va entraîner une bouffée d'oxygène sur les coûts et les différentes données seront actualisées en tenant compte du contexte du moment.
58. Au départ, le projet était soumis à un taux de 7%. Le PAD a exigé et obtenu du partenaire la baisse de ce taux à moins de 4% ; ce qui a un impact significatif sur le coût de location des magasins.
59. Cet ensemble d'éléments a donc conduit aux prix de vente des espaces indiqués supra et ceux qui pourront être obtenus à terme, contre les prix actuels à équivalence de stockage. Dès lors, le tarifaire envisagé peut raisonnablement être supporté par les Acconiers.
60. Sur un autre volet, la constitution du tarif des Acconiers intègre les coûts des différents facteurs (magasins, dockers, installations, engins, carburant et autres) et de ce fait, les nouveaux tarifs ne devraient pas poser de problème particulier aux Chargeurs.

**- Pour la prise en compte des données géotechniques**

61. Au stade actuel du projet, le PAD a réalisé les études d'Avant-Projet Détaillé (APD) avec le Partenaire. Après l'obtention de l'Avis du CCO'PAD, les études d'exécutions vont être réalisées.

Cette démarche va permettre que le calibrage des dallages des sols tienne compte des études spécifiques sur la portance de ceux-ci.

**- Pour ce qui est des préoccupations d'ordre opérationnel et de la disposition géométrique des magasins**

62. L'approche retenue pour la conduite des travaux de construction des magasins par blocs de trois ou quatre tous les huit mois, va garantir la continuité des opérations durant toute la période du chantier.
63. Le CCO'PAD retient que durant la période des travaux, les intérêts financiers resteront bloqués pour éviter de plomber la viabilité du projet.
64. Il convient également de noter qu'en fonction de la cadence de réalisation des constructions, le contenu des magasins à détruire sera recensé et déployé vers d'autres espaces existants, suivant une démarche de concertation entre Acconiers, sous la supervision du PAD, afin d'éviter tout désagrément d'ordre opérationnel du fait des travaux.
65. La disposition géométrique des magasins prend en compte l'existence des voies ferrées sur le site, afin d'éviter leur déplacement et les effets induits en termes coûts qu'une telle opération peut engendrer.

**- Autres clarifications**

66. Le CCO'PAD note que les Acconiers avaient été approchés en vue de trouver une solution à la problématique des magasins.
67. En réponse au sens de la corrélation entre la capacité de stockage et les coûts de location des magasins, il est rappelé que le tarif n'est pas lié à la capacité de stockage mais est plutôt une question d'amortissement du coût des investissements. La préoccupation exprimée sur le sujet révèle qu'il s'agit d'une corrélation fortuite.
68. Parlant de l'application des tarifs des Acconiers, le CCO'PAD relève que la résolution du Conseil d'Administration qui normalise cette activité a prévu que l'application des tarifs soit imposée aux différents acteurs. Il revient au PAD de trouver le moyen de le faire en concertation avec les Acconiers.

69. Pour le CCO'PAD, l'évocation de la durée de la concession ne se justifie pas car, celle-ci permet d'atténuer les coûts de location des magasins. Il convient également de retenir que la période de la concession représente au maximum 50% de la durée de vie potentielle des immobilisations.
70. La réflexion pertinente doit donc être orienté vers le mode de déploiement de la place portuaire au sujet des magasins au terme de la concession, car l'investissement aura encore au moins 25 ans de vie, sans charge opérationnelle, sans coût financier et en absence d'un Concessionnaire entre le PAD et les utilisateurs des magasins.
71. Au stade actuel du projet, le CCO'PAD note que la démarche du PAD consiste à recevoir tous les promoteurs qui sont prêts à mobiliser des fonds dans les conditions préférentielles fixées par le PAD, en vue de garantir la poursuite des chantiers de modernisation du Port, tout en évitant que le déploiement des projets impacte négativement le quotidien des différents opérateurs.
72. Les éléments ci-dessus et bien d'autres, amènent le CCO'PAD à formuler les conclusions et recommandations suivantes :

### **III- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

Le CCO'PAD, se fondant sur l'analyse des éléments du dossier et sur ses observations faites ci-avant :

#### **A- Conclut que :**

1. La saisine du PAD est recevable tant sur la forme que sur le fond ;
2. Le projet de construction des magasins trouve son fondement dans l'ambition de modernisation de l'offre de services et dont le socle, au plan normatif, est la Résolution N°0700/20/CA/PAD du 03 janvier 2020 portant régime interne de transfert des activités à caractère industriel et commercial relevant de la Circonscription de compétence du Port Autonome de Douala ;

3. La vétusté des magasins cales et les externalités négatives de divers ordres qui en découlent, sont les ferments du redimensionnement technique de ces superstructures, conformément aux prévisions de trafic et aux évolutions croisées des trafics conventionnels et conteneurisés, telles que retenues dans les orientations du Schéma Directeur d'Exploitation du Port de Douala-Bonaberi ;
4. Les dix (10) magasins en projet présentent des caractéristiques techniques permettant d'accroître la capacité de stockage, la solidité des constructions et la sécurité des cargaisons qui vont y séjourner ;
5. Le coût estimatif global de la construction desdits magasins est de 15,57 milliards FCFA, soit 1,597 milliards FCFA par magasin ;
6. Ce projet est déployé avec l'appui d'un partenaire qui mobilise la totalité des fonds à un taux de 3% par an, pour un service de la dette qui va s'étendre sur 13 ans et une convention d'exploitation de 20 ans ;
7. En simulant une réduction de la redevance attendue du concessionnaire par le PAD à 75%, le loyer pourra se situer à 50 400 au lieu de 54 400 FCFA/m<sup>2</sup>/an comme prévu dans le dossier de base.
8. Les coûts de construction et de location des magasins sont susceptibles d'évolution à la baisse, à court terme, dans le cadre des études d'exécution, grâce aux efforts conjugués du PAD et de son partenaire sur les plans techniques et financiers ;
9. A long terme, le départ du Concessionnaire à l'échéance de la convention d'exploitation, pourra conduire à une réduction des charges et, partant, des prix de location des magasins ;
10. En prenant en compte, principalement, les préoccupations exprimées sur les responsabilités des acteurs dans le projet, l'impact des délais de franchise, les coûts de construction et de location des magasins, les données géotechniques, la disposition géométrique, les risques opérationnelles inhérentes à la réalisation du projet et, subsidiairement, la durée de la concession, ainsi que la corrélation entre la capacité de stockage et le coût de location, le projet devrait se réaliser au mieux des intérêts de la place portuaire.

## **B. Recommande :**

## 11. Au PAD de :

- a- Finaliser le projet de construction des dix (10) magasins cales au Terminal conventionnel tenant compte des préoccupations des opérateurs, ainsi que des observations et recommandations formulées par le CCO'PAD ;
- b- Explorer les meilleures pistes pour réduire les coûts de construction des magasins et garantir des charges locatives digestes pour les différents opérateurs portuaires ;
- c- Mener l'étude d'impact environnemental bien avant la réalisation du projet, conformément à la réglementation en vigueur ;
- d- Tenir le CCO'PAD informé des avantages additionnels obtenus notamment dans le cadre des études d'exécution ;
- e- Relancer la Coordination Gouvernementale pour clarifier la problématique des délais de franchise dans les Ports du Cameroun, au regard du conflit entre la franchise du Décret n°85/12178 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires, de 1985, les recommandations du Cameroon Business Forum de 2016 et la pratique en faveur des sacheries ;
- f- Diligenter l'homologation des tarifs envisagés, qui sont des plafonds.

Douala, le \_\_\_\_\_

**Le Président du CCO'PAD**

**Alain MALONG**