

AVIS N° 91 DU 08 OCTOBRE 2020
**SUR LE DOSSIER DES TARIFS
APPLICABLES AU PORT AUTONOME
DE LIMBE (PAL)**

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 29 juin 2020 et 05 octobre 2020, à l'effet d'examiner et d'émettre un avis sur le dossier des tarifs applicables à la Circonscription Portuaire de Limbé.

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 sur les délibérations des 162^{ème} et 163^{ème} sessions plénières et ses propres constatations, fait les observations d'ordre général suivantes :

PREOCCUPATION D'ORDRE LINGUISTIQUE

1. Au regard de la spécificité linguistique de la Région de localisation de la Circonscription Portuaire de Limbé et de la forte domination de l'usage de l'anglais par les opérateurs intéressés au dossier, le CCO'PAD fait sienne la préoccupation exprimée par ceux-ci sur la traduction des documents de travail en français et en anglais.
2. Il s'agit d'un préalable pour une compréhension équitable du dossier sous examen.

EXPOSE DES MOTIFS

3. Le CCO'PAD note qu'il s'agit du deuxième passage devant lui du dossier des tarifs applicables au Port Autonome de Limbé (PAL).
4. En effet, par Avis N° 76 du 17 décembre 2018, le CCO'PAD a signifié sa non objection au PAD pour diligenter la procédure d'homologation des tarifs concernés.
5. Dans l'intervalle, le PAD a conduit la réforme de son système de facturation qui a abouti à une facturation de la redevance sur la marchandise par « Grands Comptes ».

6. Au regard des objectifs de simplification et de modernisation du régime tarifaire du PAD portés par la réflexion sur la mise en place de ce nouveau système, le processus d'actualisation du régime tarifaire de Limbe a été suspendu dans l'optique de la capitalisation des acquis du système envisagé à Douala.
7. La mouture ainsi revue et amendée du dossier tarifaire de Limbe est soumise à nouveau à l'examen du CCO'PAD par correspondance du Directeur Général du PAD N° 002462/DG/PAD du 15 juin 2020.
8. La capitalisation des acquis du Port de Douala s'est faite sous le prisme d'un état des lieux des différents pôles d'activités identifiés à Limbé (TIKO, BOTA/LIMBE, SONARA/CNIC et IDENAU) et des usages qui ont cours en matière tarifaire dans cette Circonscription Portuaire.
9. De manière prioritaire, le dossier soumis à l'examen du CCO'PAD vise à régulariser une situation pendante depuis 1999, à savoir, l'application à Limbe des tarifs de l'ex-ONPC (Office National des Ports du Cameroun) avec en prime, l'utilisation à date du Franc Français (FF) au lieu de l'Euro et/ou du FCFA, selon les cas, comme monnaie de facturation de la redevance sur les navires.
10. Il s'agit également, pour le PAD, de procéder à la modernisation du régime tarifaire de Limbe, notamment son arrimage à celui de Douala, pour ce qui est des préoccupations de forme.
11. Par ailleurs, il était nécessaire de prendre en compte le contexte et les spécificités de la place portuaire de Limbé, au regard de l'état de ses infrastructures, superstructures et équipements.
12. Plus spécifiquement, le tarifaire soumis à examen vise à permettre de :
 - Mettre un terme à l'application des tarifs de l'ONPC qui sont en vigueur depuis 1998 et sont devenus obsolètes ;
 - Substituer le Franc Français (FF) à l'EURO et/ou au FCFA comme devise pour la facturation de la redevance portuaire sur le navire ;

- Revoir à la baisse l'essentiel des redevances des prestations rendues dans cette Circonscription Portuaire ;
- Instaurer de nouvelles redevances en rapport avec le contexte sanitaire et sécuritaire, notamment la prise en compte des préoccupations sur l'environnement, la sûreté, la sécurité, l'hygiène et la salubrité.

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

14. Au regard de l'intérêt du sujet et des usages en vigueur au CCO'PAD, une Commission Ad Hoc a été mise en place. Les conclusions de ses travaux ont permis de statuer sur le fond du dossier lors de la 164^{ème} 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 de la 163^{ème} session plénière, de la visite des sites portuaires de Limbé, le CCO'PAD fait les observations de fond, ci-après, sur le dossier des tarifs applicables par le Port Autonome de Limbé soumis à son examen par le PAD :

A- TENUE D'UNE SESSION DE LA COMMISSION AD HOC A LIMBE ET PRECISION SUR LA PROCEDURE D'HOMOLOGATION DES TARIFS

15. Le principe de la tenue d'une session de la Commission Ad Hoc à Limbé a été retenu afin, non seulement de faire droit à la demande des opérateurs portuaires en activité au niveau de cette Circonscription Portuaire, mais aussi et surtout de permettre aux membres de la Commission Ad Hoc d'apprécier l'état des infrastructures et des superstructures pour faire un rapprochement avec le niveau des tarifs proposés par le PAD.

16. Bien plus, des clarifications sur les contours de la procédure d'homologation des tarifs des services portuaires ont été apportés en vue de garantir une meilleure compréhension et une plus grande appropriation des usages du CCO'PAD en la matière.

17. Par cette démarche, le CCO'PAD a levé certaines réserves exprimées et les zones d'ombres qui planaient sur le traitement du dossier sous examen.

B- PREOCCUPATIONS EXPRIMEES PAR LES OPERATEURS PORTUAIRES DE LIMBE

18. Le CCO'PAD note que les opérateurs portuaires, tout en admettant le principe de réaménagement des tarifs des prestations rendues au Port de Limbé, s'étonnent du fait que l'Autorité Portuaire s'engage à faire appliquer des tarifs dans une Circonscription Portuaire qui lui échappe et où les infrastructures et les superstructures sont dans un état de délabrement très avancé.

19. Le CCO'PAD relève également que les opérateurs portuaires de Limbé disent n'avoir pas été associés à la préparation du projet tarifaire soumis à son examen.

C- REACTIONS DU PAD

20. En guise de réponse et sur recommandation du CCO'PAD, le Chef de la Subdivision Portuaire de Limbé a organisé une concertation avec les opérateurs portuaires de son périmètre de compétence, en vue de favoriser une meilleure compréhension de la démarche du PAD et garantir le caractère participatif au projet, avant la visite programmée des différents sites portuaires.

21. En outre, le PAD a fait diligence dans le sens de la traduction en langue anglaise des documents de travail, à savoir, le projet de Résolution portant régime tarifaire, les comptes rendus des réunions des 07 juillet et 27 août 2020, le tableau comparatif des tarifs en vigueur et ceux en projet, ainsi que la synthèse des travaux de la Commission Ad Hoc en sa version finale.

D- ETAT DES LIEUX ET MESURES PRECONISEES APRES LA VISITE DES SITES PORTUAIRES DE LIMBE :

22. La visite des sites portuaires s'est effectuée suivant la programmation arrêtée qui a conduit les membres à se rendre successivement à TIKO, IDENAU, SONARA/YARD PETROLIER du CNIC et BOTA.

23. Sur le plan méthodologique et dans un premier temps, l'état des lieux de chaque site portuaire visité a été dressé. Sur cette base, les différents problèmes pour lesquels des mesures d'amélioration des conditions de travail, à divers termes, peuvent être envisagées. Celles-ci ont été relevées par les opérateurs portuaires.
24. Dans un second temps, les opérateurs portuaires de Limbé ont été invités à l'autodiagnostic de leurs propres insuffisances, en complément de leurs attentes formulées vis-à-vis de l'Autorité Portuaire Locale.
25. D'une manière générale, les problèmes ci-après, qui sont de la compétence de l'Autorité Portuaire, ont été identifiés au niveau des différents sites visités, à savoir :
- a) L'absence :
- d'un réseau d'adduction d'eau potable,
 - d'un dispositif de prévention et de lutte contre l'incendie,
 - de barrière limitant le périmètre portuaire,
 - de quais et autres ouvrages portuaires en bon état,
 - d'équipement de communication (VHF),
 - d'un réseau d'électricité,
 - de toilettes publiques,
 - de défenses d'accostage,
 - de contrôle de l'accès des sites portuaires,
 - de balisage du chenal et du plan d'eau,
 - d'éclairage public, etc. ;
- b) L'occupation anarchique des sites portuaires par les opérateurs de tous bords ;
- c) Le non-respect des mesures de sécurité, notamment les exigences du Code ISPS ;
- d) L'insuffisance ou la quasi-absence de magasins ;
- e) Le conflit permanent entre les Autorités Administratives et Municipales, les FMO et l'Autorité Portuaire.
26. Un regain d'activités, marqué par l'émergence d'un trafic de véhicules, a été observé à TIKO.

27. Par ailleurs, les problèmes spécifiques suivants se posent sur les sites ci-après :

- **TIKO et BOTA :**

- La cohabitation entre les activités portuaires et la base militaire du Bataillon Spécial Amphibie (BSA) ;
- L'encombrement du plan d'eau par des épaves non balisées ; etc.

- **IDENAU :**

- La vétusté du magasin hérité de la CDC ;
- Le contrôle exclusif des magasins par les services de la Douane ;
- La cohabitation conflictuelle entre l'Autorité Portuaire et la Mairie.

28. Dans l'ordre des **limites observées du côté des opérateurs portuaires** sur l'ensemble des sites, on a pu relever, entre autres :

- L'absence de maîtrise de la réglementation portuaire ;
- La méconnaissance du cadre normatif qui régit l'exercice des métiers portuaires ;
- Le déficit de professionnalisme des acteurs portuaires ;
- L'exercice de l'activité par des Dockers non identifiés, sans Equipements de Protection Individuelle (EPI) et dans l'informel total ;
- L'exercice des activités de consignation de navires ou autres par des personnes privées non agréées et non autorisées.

E- RELECTURE DU PROJET DE RESOLUTION FIXANT LES TARIFS APPLICABLES A LIMBE

29. La prise en compte des résultats de la visite des différents sites portuaires a conduit le CCO'PAD à procéder à l'enrichissement du projet de Résolution fixant les tarifs applicables aux prestations rendues par le Port Autonome de Limbé (PAL) soumis par le PAD, pour le compte du PAL dont les organes de gestion ne sont pas encore mis en place.

30. En premier lieu, au terme de cet exercice, les tarifs des activités qui ne s'exercent pas dans la Circonscription Portuaire de Limbé, introduits dans le tarifaire en cours d'examen en s'inspirant de Douala, ont été extirpés du projet soumis par le PAD.

31. En second lieu, le CCO'PAD retient que le choix de la devise de change a été adapté à la nature des activités menées ainsi qu'il suit :

- **EURO** pour les navires au long cours ;
- **FCFA** pour les petites embarcations de cabotage, les supply-boats ou autres.

32. En troisième lieu enfin, le CCO'PAD souligne que la transposition à Limbé du système de facturation de la redevance sur la marchandise par « Grands Comptes » n'est pas envisageable dans les conditions actuelles, en raison notamment :

- du déficit de professionnalisme des acteurs (Consignataires de navires ou Agent Maritimes) ;
- de l'exercice des activités de consignation par des personnes physiques ou morales non agréées et non autorisées ;
- de la méconnaissance du cadre normatif régissant les métiers portuaires ;
- de l'absence de la maîtrise de la réglementation portuaire.

33. 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 les observations faites ci-avant :

A- Conclut que :

1. La saisine du Port Autonome de Douala (PAD) pour le compte du Port Autonome de Limbe (PAL), relative au projet de tarifs applicables par le PAL est recevable tant sur la forme que sur le fond ;

2. Le préalable de disposer des documents de travail dans les deux langues, à savoir, le français et l'anglais, a été respecté pour une meilleure compréhension du dossier et la prise en compte du contexte socio-politique, dans le respect des prescriptions gouvernementales ;
3. Le dossier des tarifs applicables à Limbé a été introduit au CCO'PAD à deux reprises.
4. Par Avis N° 76 du 17 décembre 2018, le CCO'PAD a prononcé sa non objection pour la poursuite du projet porté par la première saisine.
5. Dans l'intervalle, une réforme de la facturation de la redevance marchandise par Grands Comptes a été conduite à Douala et l'ambition de capitaliser les acquis de cette nouvelle approche à Limbé est née, entraînant au passage l'interruption du processus déclenché en 2018.
6. En substance, la nouvelle saisine vise, entre autres, à régulariser une situation pendante depuis 1998, en matière de référentiel monétaire utilisé comme devise de facturation de la redevance sur les navires.
7. Il s'agit aussi, pour le PAD, de procéder à la modernisation du régime tarifaire de Limbe à travers son arrimage à celui de Douala, pour ce qui est des préoccupations de forme, tout en tenant compte du contexte et des spécificités de la place portuaire de Limbé, au regard de l'état de ses infrastructures, superstructures et équipements.
8. La révision à la baisse de l'essentiel des redevances des prestations rendues dans cette Circonscription Portuaire et l'instauration de nouvelles redevances en rapport avec le contexte sanitaire et sécuritaire, notamment la prise en compte des préoccupations sur l'environnement, la sûreté, la sécurité, l'hygiène et la salubrité.
9. En intégrant le contexte socio-politique et le souci de maîtrise de la réalité du terrain, une session de la Commission Ad Hoc s'est tenue à Limbé, permettant, entre autres, donner aux différents acteurs les clarifications sur la procédure d'homologation des tarifs des services portuaires.

10. En outre, les opérateurs portuaires de la Circonscription Portuaire de Limbé ont, à l'occasion, formulé des préoccupations de divers ordres, notamment en termes de manque ou d'insuffisance d'infrastructures et superstructures sur les différents sites portuaires.
11. Suite aux récriminations des opérateurs, le représentant du PAD du Port de Limbe a organisé une concertation avec les opérateurs concernés, toutes choses qui sont venues renforcer le caractère participatif de la gestion des dossiers prôné par le CCO'PAD.
12. La visite des différents sites portuaires de la Circonscription Portuaire de Limbé a permis de dresser un état des lieux et de formuler des mesures à prendre à court, moyen et long termes, en vue de l'amélioration de la qualité et la quantité des services rendus.
13. Dans ce cadre, le PAD et les opérateurs portuaires de la Circonscription sont interpellés à divers niveaux, afin de donner à ces sites portuaires la vitalité escomptée et garantir les intérêts des différentes parties.
14. In fine, le CCO'PAD a procédé à la relecture du projet de Résolution sur les tarifs applicables par le Port Autonome de Limbé soumis par le PAD, avec un intérêt marqué sur les aspects relatifs aux tarifs des activités qui ne s'exercent pas dans ce périmètre, l'adaptation du niveau des tarifs à la situation réelle des services concernés et à la non transposition à Limbé du système de facturation de la redevance du PAD sur la marchandise par « Grands Comptes » dans les conditions actuelles.

B- Recommande :

15. Au PAD de :

- a) Tenir compte, dans le cadre du processus d'actualisation des tarifs applicables par le Port Autonome de Limbe en cours, de l'état des ouvrages et installations concernés et du contexte socio-politique ;
- b) S'assurer qu'il n'y a pas de double ponction des opérateurs aussi bien par le PAD que par la Mairie ;

c) Réaliser un minimum d'investissements pour justifier la perception des redevances sur les sites concernés. Ces investissements doivent prioritairement être portés sur :

A court et moyen termes :

- l'éclairage de tous les sites d'activités portuaires de Limbé,
- la construction d'une clôture d'enceinte au Port d'IDENAU,
- le balisage du chenal et des plans d'eau à TIKO, IDENAU et BOTA,
- la réhabilitation du magasin ex-CDC à IDENAU,
- la pose de défenses de quais, etc. ;

A moyen et long termes :

- le dragage des pieds de quai,
- l'enlèvement des épaves,
- la construction de magasins.

d) Diligenter l'homologation du dossier des tarifs applicables par le Port Autonome de Limbé dont le projet, assorti des amendements apportés par le CCO'PAD, est joint en annexe, en Français et en Anglais.

16. Aux Opérateurs portuaires des sites d'activités de :

e) Faire des efforts pour que les opérations se déroulent dans le respect des normes de sécurité minimum car, les Dockers travaillent sans Equipements de Protection Individuelle (EPI) et dans l'informel ;

f) Se rapprocher des organisations professionnelles d'expérience notamment le GPAC, les Syndicats de Commissionnaires en Douane Agréés, l'UCAM ..., en vue d'un accompagnement dans les domaines spécifiques de l'Acconage/Manutention, du traitement des régimes douaniers et de la Consignation des navires.

Douala, le **08 octobre 2020**

Le Président du CCO'PAD

Alain MALONG