

# RÉPUBLIQUE DU CONGO

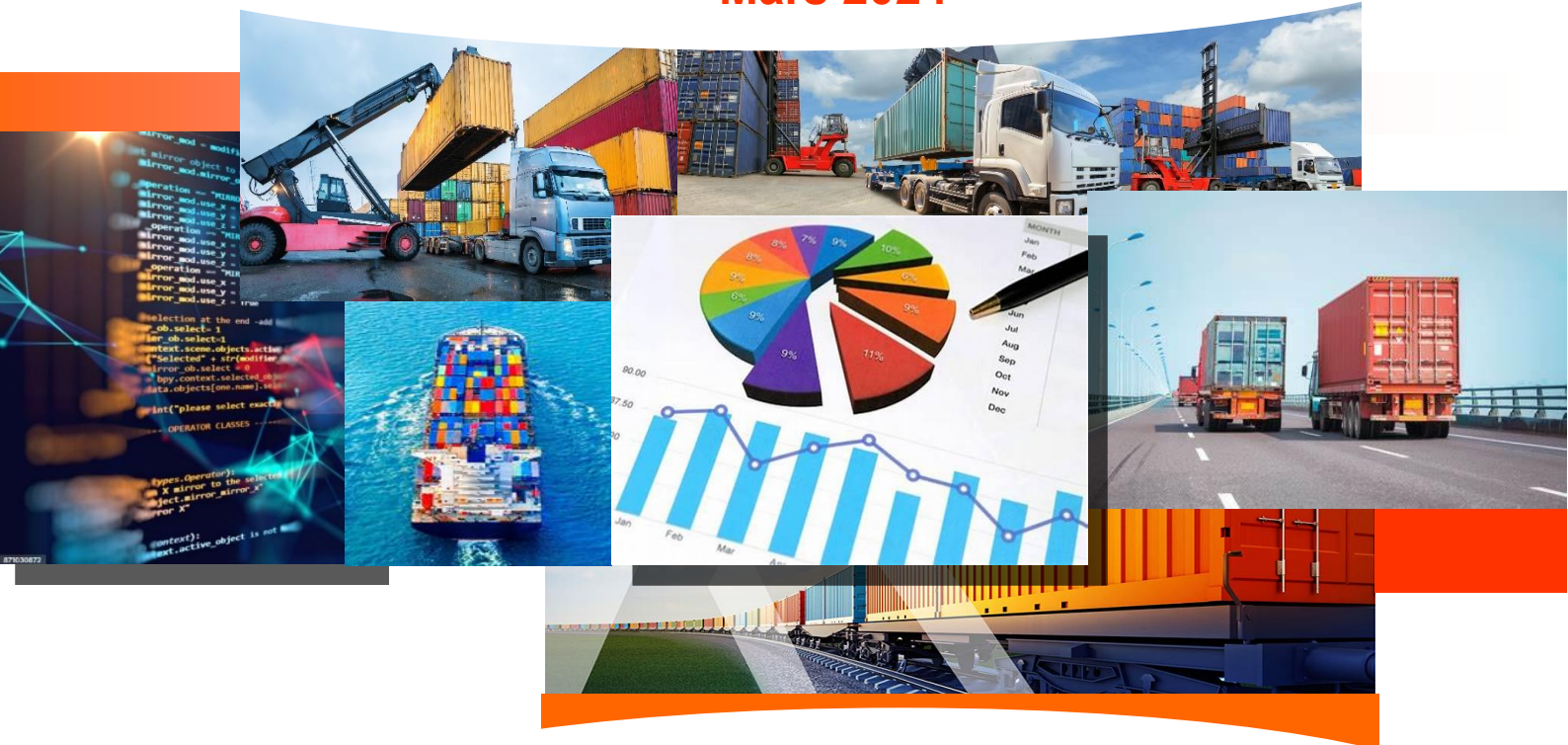
Unité-Travail-Progrès



**CONSEIL  
CONGOLAIS DES  
CHARGEURS**

## **RAPPORT DE L'ETUDE COMPARATIVE DES COUTS ET DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES ET CORRIDORS DE TRANSIT (VOLET 2)**

**Mars 2024**





## Table des matières

Acronymes et Abréviations.....	2
I. Contexte et justification de l'étude.....	3
II. Objectifs de l'étude.....	5
III. Résultats Attendus.....	5
IV. Méthodologie de l'étude.....	5
V. Limites de l'étude.....	6
VI. Analyse des coûts et délais.....	7
VI.1 Centres des coûts du passage portuaire.....	7
VI.1.1 Centres des coûts au Port de Pointe-Noire.....	8
VI.1.2 Comparaison des centres des coûts du port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels.....	10
VI.2 Présentation des corridors de transit.....	14
VI.2.2 Corridors concurrentiels.....	21
VII. Les points de traitement des dossiers influant sur les délais de passage portuaire et corridors de transit.....	25
Conclusion.....	28
Annexes.....	29



## Acronymes et Abréviations

ACONOQ	: Agence Congolaise de la Normalisation et de la Qualité
AEF	: Afrique Equatoriale Française
AFE	: Accord de Facilitation des Echanges
ASI	: Autorisation Spéciale d'Importation
BAD	: Bon A Délivrer
BAE	: Bon A Enlever
BESC	: Bordereau Electronique de Suivi de la Cargaison
BL	: Bill of Lading ou Connaissance maritime
BLD	: Bill of Lading Direct ou Connaissance Direct
CCC	: Conseil Congolais des Chargeurs
CdC	: Certificat de Conformité
CEEAC	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
CEMAC	: Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
Cf.	: Confère
CFCO	: Chemin de Fer Congo Océan
DI	: Déclaration d'Importation
DPIV	: Déclaration Préalable à l'Importation Validée
GUCE	: Guichet Unique du Commerce Extérieur
GUOT	: Guichet Unique des Opérations Transfrontalières
Km	: Kilomètre
LCR	: La Congolaise des Routes
PABPS	: Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires
PAPN	: Port Autonome de Pointe-Noire
RCA	: République Centrafricaine
RDC	: République Démocratique du Congo
RN1	: Route Nationale Numéro 1
RN2	: Route Nationale Numéro 2
T	: Tonne
TBC	: Terminaux du Bassin du Congo
TI	: Titre d'Importation
V.FOB	: Valeur Free on Bord
VI	: Valeur Imposable
ZLECAF	: Zone de Libre Echange Continentale Africaine



## I. Contexte et justification de l'étude

La problématique des coûts et délais de passage portuaire de marchandises et corridors de transit constitue un défi majeur pour la réduction du coût du panier de la ménagère et l'amélioration du climat des affaires au Congo d'une part, et pour l'intégration régionale et sous régionale d'autre part.

La persistance du mauvais classement Doing Business du Congo (180<sup>ème</sup> sur 190 pays), serait dû en particulier à la mauvaise performance de son commerce transfrontalier, qui est son plus mauvais indicateur.

Or, la performance du commerce transfrontalier s'évalue, entre autres, à travers le coût en argent et en délai des produits et services offerts aux chargeurs de bout en bout de la chaîne de transport multimodal.

Force est de constater que la libre circulation des marchandises est fortement entravée par de nombreux obstacles, matérialisés entre autres par :

- les prélèvements illicites ;
- les barrières physiques et non physiques ;
- le niveau prohibitif de certaines taxes ;
- les rackets systématiques ;
- la disparité des textes d'application ;
- le faible niveau de service dans les corridors routiers.

Dans un contexte matérialisé par l'entrée en vigueur de l'Accord de Facilitation des Echanges (AFE) et de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF), la maîtrise des coûts et délais de passage portuaire et des corridors de transit devient une nécessité inéluctable pour les Etats, et partant pour la République du Congo qui a intérêt à conforter sa vocation de pays de transit d'une part et à réduire les coûts afin de rendre plus compétitif les produits congolais à l'exportation, d'autre part.

Le suivi permanent et la maîtrise des coûts et délais expliquent ainsi la multitude d'études, conférences, séminaires desquels sont issus plusieurs recommandations depuis quelques années.



Toutefois, deux constats unanimes s'y dégagent :

- la plupart des recommandations qui y sont formulées ont été presque ou pas mises en œuvre ;
- les mesures et textes de réforme qui ont été adoptés ou votés n'ont connu qu'une application partielle.

Parmi les causes identifiées, on peut citer :

- l'insuffisance des textes d'application et notes de procédures pour les lois et décrets ;
- l'absence ou l'insuffisance du matériel de travail et de financement des administrations publiques ;
- le faible niveau de contrôle et de suivi de l'application des textes juridiques ou réglementaires ;
- l'inadaptation des mesures et des textes pris avec la réalité du terrain ;
- l'égoïsme et la recherche des intérêts égoïstes par certains services administratifs ;
- une analyse peu approfondie des indicateurs du Doing Business, et le manque d'anticipation des faiblesses des acteurs institutionnels, surtout dans l'adoption des textes d'application.

C'est dans ce contexte que le Conseil Congolais des Chargeurs, dans sa quête de solutions visant à maîtriser ces coûts, conformément à ses missions originelles, a poursuivi l'étude sur les coûts et délais de passage portuaire de marchandises et corridors de transit, en faisant un focus sur le volet comparatif.

La présente étude est axée sur l'analyse comparative des coûts et délais de passage portuaire, des corridors de transit, ainsi que les points de traitement des dossiers influant sur les délais de passage portuaire et corridors de transit.



## II. Objectifs de l'étude

De façon générale, elle consiste à réactualiser et comparer les données sur les coûts et délais de passage portuaire de marchandises et corridors de transit.

Spécifiquement, il s'agira de :

- identifier les centres des coûts de transport ;
- déterminer les délais de passage portuaire de la marchandise ainsi que des différents modes de transport (cas de transit intérieur et international) ;
- comparer les coûts de passage portuaire du port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels ;
- comparer les coûts de passage des corridors nationaux et des corridors concurrentiels.

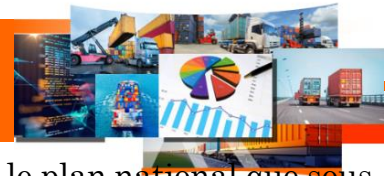
## III. Résultats Attendus

- les centres des coûts de transport sont identifiés ;
- les délais de passage portuaire de la marchandise ainsi que des différents modes de transport (cas de transit intérieur et international) sont déterminés ;
- les coûts de passage portuaire du port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels sont comparés ;
- les coûts de passage des corridors nationaux et des corridors concurrentiels sont comparés.

## IV. Méthodologie de l'étude

Elle est basée sur le diagnostic du sous-secteur des transports, en se focalisant sur :

- la recherche documentaire ;
- les études de la réglementation existante aussi bien au plan national que sous-régional ;



- les entretiens avec les différents acteurs aussi bien sur le plan national que sous-régional avec un accent sur le benchmarking des meilleures pratiques dans la sous-région;
- l'exploitation des fiches de collecte de données élaborées par le Conseil Congolais des Chargeurs.

## V. Limites de l'étude

La réalisation de la présente étude a fait l'objet de quelques limites ou insuffisances, réduisant ainsi son champ d'actions. Ces insuffisances sont multiformes, à savoir dans :

- la collecte de données au niveau des ports concurrentiels et des corridors de transit ;
- la disparité des nomenclatures des centres de coûts entre le port de Pointe-Noire et les ports concurrentiels ;
- l'appréciation des coûts de dédouanement de marchandises des produits de première nécessité avec les autres pays, à cause des spécificités législatives en vigueur dans ces pays.



## VI. Analyse des coûts et délais

Aux fins de la présente étude, la notion de coût de passage portuaire renvoie avant tout à l'expression « services rendus par le Port », qui est une juxtaposition et une superposition des prestations logistiques et autres services rendus à la cargaison lors du passage portuaire impliquant :

- le transporteur maritime ;
- l'autorité maritime;
- l'autorité portuaire ;
- les auxiliaires de transport maritime ;
- les services publics, qu'ils soient techniques et administratifs : Douane, Police et immigration, Services de santé, etc.....

### VI.1 Centres des coûts du passage portuaire

La revue des études déjà réalisées à ce sujet donne lieu au classement des éléments constitutifs des coûts en divers groupes selon les acteurs qui facturent les services et redevances liés à leurs activités régaliennes. Il s'agit :

- des coûts générés par les Administrations publiques dans l'organisation préalable à l'importation et à l'exportation ;  
**Administrations concernées** : Guichet Unique des Opérations Transfrontalières (GUOT), Conseil Congolais des Chargeurs (CCC), Ministère en charge du Commerce, Chambre de commerce, Agence Congolaise de la Normalisation et de la Qualité (ACONOQ)... ;
- des coûts générés par les administrations publiques à l'import comme à l'export, lors des processus de déchargement ou chargement, de stockage des marchandises, de dédouanement et livraison.  
**Administrations concernées** : PAPN, Douane, Ministères du Commerce, des Finances (Impôts), des Mines, de L'Agriculture, de la Santé, Eaux et Forêts ... ;
- des coûts générés par les taxes administratives conformément aux textes de loi ou arrêtés ministériels : Pesage, Scannage, assurance, vignette sur les véhicules, ...



- des coûts générés par les opérateurs privés : Consignataires de navires ; Acconiers et Manutentionnaires portuaires ; Transitaires, Transporteurs en zones urbaine, interurbaine et départementale et transporteurs routiers, ferroviaires, aériens,... ;
- des coûts générés par la force publique : Marine Nationale, Police, Gendarmerie.

### VI.1.1 Centres des coûts au Port de Pointe-Noire

La poursuite de l'action du Gouvernement de la République relative à la modernisation du port de Pointe-Noire est déterminante compte tenu des enjeux et défis à relever, notamment la facilitation et la simplification des procédures de passage portuaire des marchandises.

La mise en œuvre de cette action est tributaire de la conjugaison des efforts fournis par l'Etat, d'une part et par tous les acteurs de la place portuaire, d'autre part.

Cependant, la quasi-totalité de ces acteurs émettent des coûts lors du passage portuaire des marchandises.

Il convient de souligner que de l'année 2022 jusqu'à ce jour, la structure des coûts de passage portuaire de marchandises a connu quelques mutations notamment l'apparition des centres de coûts relatifs au contrôle de qualité (Agence Congolaise de la Normalisation et de la Qualité) et le scannage des marchandises (Société Global Access).

Sous-tendu par l'arrêté n°7666 du 22 avril 2021 portant « approbation de la convention de concession pour la conception, le financement, la fourniture, l'installation, l'exploitation, l'entretien et le transfert à l'Etat, au terme de la concession, d'un ensemble de système d'inspection à rayons X en République du Congo (projet scanner) », le coût du passage au scanner d'un conteneur 20 et 40 pieds a été fixé ainsi qu'il suit :

- conteneur 20 pieds : 108 000 F CFA ;
- conteneur 40 pieds : 138 000 F CFA.



S'agissant du contrôle de la qualité des marchandises à l'importation, l'ACONOQ a mandaté le Bureau Veritas pour la mise en œuvre du Programme de vérification de la conformité des produits exportés vers la République du Congo. Ce programme est réentériné par la note circulaire n°0004 du 19 janvier 2024, relative à la reprise du Programme Congolais d'Evaluation de la conformité. Ainsi, Bureau Veritas a la mission d'effectuer dans le pays d'exportation et avant expédition, la vérification de la conformité des marchandises aux normes congolaises applicables et émet un Certificat de Conformité (CdC), nécessaire au dédouanement des marchandises en République du Congo. Ce service de contrôle est règlementé et facturé à 50 000 F CFA par connaissance ou Bill of Lading (BL).

En dehors de ces deux (02) centres de coût qui se sont greffés à la structure existante, il convient de souligner quelques efforts fournis par l'Etat, notamment la prise de textes pour la réduction des coûts et délais de passage portuaire de marchandises et par conséquent l'assouplissement du prix du panier de la ménagère.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de résilience économique face aux risques de crise alimentaire, exceptée la suppression de la Déclaration Préalable à l'Importation Validée (DPIV), les réductions de 50% ont été opérées au niveau du port de Pointe-Noire, conformément aux textes ci-après :

- l'arrêté n°25922 du 15 décembre 2022 portant modification des tarifs de rémunération à percevoir par les transitaires et les commissionnaires agréés en douane en République du Congo ;
- l'arrêté n°25921 du 15 décembre 2022 portant révision des tarifs de rémunération à percevoir par les entrepreneurs de manutention et d'acconnage au Port Autonome de Pointe-Noire.

Il convient de noter qu'au niveau du Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires (PABPS), des réductions de 20 et 50% ont été opérées conformément à la lettre n°230931/PMCG-CAB du 17 octobre 2023 et à la note de service n°061/PABPS-DG du 30 octobre 2023. Il s'agit entre autres :

- des droits d'accostage des unités fluviales ;



- des droits de séjour à quai des unités fluviales ;
- de la redevance annuelle d'exploitation des bateaux et des droits d'accostage.

Quoique ces réductions ont été ordonnées dans le cadre des mesures d'accompagnement relatives à l'augmentation du prix du carburant, on peut estimer que les opérateurs portuaires seraient enclin à les répercuter sur les tarifs de leurs différentes prestations.

### **VI.1.2 Comparaison des centres des coûts du port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels**

La République du Congo fut la capitale des pays de l'Afrique Equatoriale Françaises (AEF), avec le port de Pointe-Noire comme étant la porte océane de l'Afrique Centrale. A ce titre, toute cargaison à destination des pays (la RCA, le Tchad, le Cameroun et le Gabon) de l'AEF et ses environs (la RDC et l'enclave du Cabinda) transitait par ce port.

Cependant, depuis quelques années, la République du Congo est en train de perdre sa position de pays de transit, au profit des autres pays de la sous-région.

Aussi, faudrait-il rappeler que l'un des facteurs importants du choix d'approvisionnement et/ou du moyen d'acheminement de la marchandise en commerce international est le coût d'achat. Or, le coût de passage portuaire de la marchandise, assimilé à l'un des composants du coût d'acheminement, fait partie intégrante du coût d'achat de la marchandise. Il serait judicieux à ce stade d'apprécier quelques centres de coût, comparativement aux autres ports de la sous-région.

En effet, dans le cadre de la présente étude, la comparaison se fait avec deux potentiels ports concurrentiels de la sous-région à savoir : le port de Kribi et celui de Douala.

Cette comparaison porte essentiellement sur les centres de coûts liés à quelques administrations et/ou structures publiques et privées.

Au regard des résultats de la première étude, réalisée par le cabinet head of partner en avril 2022, excepté la douane, les coûts de la manutention et ceux du transitaire sont



les plus importants lors du passage portuaire de la marchandise au port de Pointe-Noire.

Ces résultats sont confortés par ceux du second volet de la présente étude. Ce constat est le même au port de Pointe-Noire que dans les ports concurrentiels (Douala et Kribi).

En se référant aux résultats de cette étude, l'analyse du tableau 1 ci-dessous révèle que :

***Concernant le coût de la manutention,***

- la manutention terre à l'import (acconage) d'un conteneur 40 pieds est 2,7 fois plus important au Port de Pointe-Noire qu'aux ports de Kribi et Douala ;
- la manutention bord d'un conteneur 20 et 40 pieds sont respectivement 2,5 et 2,8 fois plus important au Port de Pointe-Noire qu'aux ports concurrentiels ;
- la livraison zone portuaire d'un conteneur 20 et 40 pieds sont respectivement 3,7 et 2,5 fois plus important au Port de Pointe-Noire qu'aux ports concurrentiels ;
- la livraison zone urbaine d'un conteneur 20 pieds au port de Douala est 1,6 fois plus important qu'au Port de Pointe-Noire. Tandis qu'elle est de 1,4 fois plus importante au Port de Pointe-Noire qu'au port de Douala, pour un conteneur 40 pieds. Il convient de noter que la situation au port de Kribi est différente car le périmètre maximal de livraison n'est que de cinq (05) kilomètres.

***Concernant le coût du transitaire,***

- les Honoraires des Commissionnaires Agréés en Douane au Port de Pointe-Noire et aux ports concurrentiels sont quasiment identiques car ils varient de 300 000 F CFA à 1 500 000 F CFA ;
- les prestations du transitaire sont en moyenne de 500 000 F CFA aux ports concurrentiels, tandis qu'au Port de Pointe-Noire elles s'élèvent à 300 000 F CFA.

***S'agissant du coût du scanner, de l'assurance et de la taxe de port,***

- le passage au scanner d'un conteneur 20 pieds au port de Pointe-Noire est quasiment le double que celui de Kribi (1,8 fois) et de Douala (1,96 fois). En ce qui concerne le conteneur 40 pieds, il est respectivement de 1,5 et 1,6 fois plus important au port de Pointe-Noire qu'aux ports de Kribi et Douala ;



- l'assurance locale la plus usuelle dans ces différents ports est le FAP SAUF. Elle est obligatoire au port de Pointe-Noire, tandis qu'elle est exigible aux ports concurrentiels si la valeur FOB de la marchandise est supérieure ou égale à 500 000 F CFA. Il convient de souligner qu'au port de Pointe-Noire, ils se greffent à cette assurance des frais connexes, parmi lesquels le paiement de 15 000 F CFA, représentant les frais d'accès à la plateforme électronique GUOT pour le port de Pointe-Noire. dans les ports concurrentiels, le montant à payer est de 600 F CFA;
- la taxe de port d'un conteneur 20 pieds aux ports concurrentiels est 1,8 fois plus élevé qu'au Port de Pointe-Noire. Tandis qu'elle est identique pour un conteneur 40 pieds.

***S'agissant du coût de la consignation,***

- les frais de relâche des marchandises sans présentation BL, Telex de garantie sont 1,7 fois plus élevé au Port de Pointe-Noire qu'aux ports concurrentiels ;
- les frais de dossier BL/documentation sont 1,4 fois plus élevé aux ports concurrentiels qu'au Port de Pointe-Noire.

**Tableau 1 : Comparaison des centres de coûts entre port**

PRESTATAIRES	CENTRES DE COÛT	Coût (F CFA)		
		POINTE-NOIRE	KRIBI	DOUALA
MANUTENTION	Manutention terre à l'import (aconage) (20' et 40')	165000 et 500 000	180000 et 300000	180000 et 300000
	Manutention bord (20' et 40')	160000 et 270 000	63000 et 94 000	81000 et 99000
	Livraison Zone Portuaire (ZP) (20' et 40')	120 000 et 160 000	32000 et 64000	40000 et 80000
	Livraison Zone urbaine (ZU) (20' et 40')	160 000 et 350 000	150000/20' (max 5km)	250000/TC
CONSIGNATION	Frais de documentation / Dossier BL	34 000	48850	48850
	Relâche des M/dises sans présentation BL, Telex de Garantie	60 000	36000	36000



<b>CONSEIL DES CHARGEURS</b>	BESC	39 400 à 72 200 (par zone géographique)	36000 à 65600	36000 à 65600
<b>GUOT/GUCE</b>	Souscription (N.S. 019 du 19/10/18)	118900	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10000/an pour la carte d'accès au GUCE</li> <li>• 12500/declaration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10000/an pour la carte d'accès au GUCE</li> <li>• 12500/déclaration</li> </ul>
	T.I	47560		
	D.I. (frais d'imprimé + saisie)	16646		
<b>MINISTERE AGRICULTURE PÊCHE</b>	Contrôle Certificat phytosanitaire (20' et 40')	5 000 et 10 000	15 000 et 30 000	15 000 et 30 000
<b>COMMERCE EXTERIEUR</b>	D.I. (validation)	30 000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,95%V.FOB si V.FOB &gt;= 2millions</li> <li>• 110 000 si V.FOB &lt; 2millions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,95%V.FOB si V.FOB &gt;= 2millions</li> <li>• 110 000 si V.FOB &lt; 2millions</li> </ul>
	ASI (Autorisation Spéciale d'Importation)	75 000	75 000	75 000
<b>SANTE</b>	Contrôle certificat sanitaire	5000 à 10000	2% des droits de douanes	2% des droits de douanes
<b>BANQUE</b>	Crédit documentaire	0,5 à 0,75%V.I	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,25% V.I ;</li> <li>• Frais swift banque: 14 750;</li> <li>• Frais correspondance: 28 500</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,25% V.I ;</li> <li>• Frais swift banque: 14 750;</li> <li>• Frais correspondance: 28 500</li> </ul>
	Virement bancaire (frais de transfert direct de fonds)	au plus 11% V.I	1,25% V.I	1,25% V.I
<b>ASSURANCE</b>		<b>GUOT:</b> 15000/transaction <b>Assureur:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• FAP Sauf: 0,20%V.FOB</li> <li>• Tout risque: 0,35%V.FOB</li> <li>• Accident caractérisé: 0,20%V.FOB</li> </ul>	0,20%V.FOB+TVA+600 si V.FOB >= 500000	0,20%V.FOB+TVA+600 si V.FOB >= 500000
<b>ACONOQ/ANOR</b>	Certificat de conformité	0,27 à 0,53%V.FOB	0,45%V.FOB	0,45%V.FOB
<b>SCANNER</b>	(20' et 40')	108000 et 138000	60 000 et 90 000	55 000 et 85 000
<b>PORT</b>	Taxe de port (20' et 40')	55 000 et 110 000	100000/TC	100000/ TC



<b>TRANSITAIRE</b>	Prestations du Transitaire	300000	500000	500000
	Honoraires Agréé en Douane	300 000 à 1 500 000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 245000+0, 5%V.FOB si V.FOB&gt;= 10millions</li> <li>• 50000 à 160 000 si V.FOB&lt; 10millions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 245000+0, 5%V.FOB si V.FOB&gt;= 10millions</li> <li>• 50000 à 160 000 si V.FOB&lt; 10millions</li> </ul>

Source : enquête CCC

### Cas pratique de la comparaison des droits de douane entre le Cameroun et la République du Congo

Le présent cas pratique présente la situation des droits de douane de deux produits de première nécessité à savoir : le riz et l'huile végétale pour un conteneur de 20 pieds.

Il ressort du tableau 2 ci-dessous que les droits de douane du riz sont 2,3 fois plus importants au Cameroun qu'au Congo. Dans la même veine, ils sont 4 fois plus élevés au Cameroun qu'au Congo pour l'huile végétale.

**Tableau 2 : Comparaison des droits de douane entre le Congo et le Cameroun**

Produits	TC	Droits de douane (F CFA)	
		Cameroun	Congo
Riz	20'	5 154 000	2 200 000
Huile Végétale	20'	8 232 000	2 000 000

Source : enquête CCC

Il convient de préciser que le Cameroun est un pays producteur de riz et de l'huile végétale, par conséquent les droits de douane sont très dissuasifs afin de protéger et booster la production locale. Selon le plan d'investissement pour le développement de la filière riz de l'organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, publié en octobre 2023, la production locale du riz au Cameroun couvre 25% de l'offre globale (production locale et les importations) en 2023.

Aussi, il sied de noter que selon l'Association des Raffineurs des Oléagineux du Cameroun (ASROC), la production d'huile végétale est estimée à 360 000 tonnes en 2023 et accuse un déficit de 130 000 tonnes, compensé par les importations.

## VI.2 Présentation des corridors de transit

Pour permettre à l'Etat congolais d'asseoir une véritable politique de maîtrise des coûts de transport, le Conseil Congolais des Chargeurs a entrepris plusieurs études sur ce sujet, dont la première étape fut celle de l'identification des corridors de référence et leurs coûts de passage.



La vision économique actuelle introduit en lieu et place de « corridor de transit » le concept de « corridor de développement » qui exprime la priorité à accorder au corridor générant un développement économique optimal entre deux ou plusieurs pays.

D'autres notions peuvent également être retenues telles que : corridor d'opportunités ; corridor de désenclavement ; corridor d'intégration...

Cinq (05) corridors sont actuellement opérationnels :

Pointe-Noire-Brazzaville-Kinshasa ;

Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui ;

Pointe-Noire-Dolisie-Ndendé-Doussala-Libreville ;

Pointe-Noire-Cabinda ;

Pointe-Noire-Brazzaville-Ouessou-Sangmélina-Yaoundé-Douala/Kribi.

Tous ces corridors s'adosent au corridor 13 et sont prévus dans le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC). Les composantes ferroviaires entre Brazzaville et Pointe-Noire, fluviale entre Brazzaville et Bangui complètent ce réseau.

Il convient de noter également l'existence des corridors concurrentiels, notamment :

- Matadi-Kinshasa-Brazzaville ;
- Douala-Yaoundé-Ndjamena ;
- Douala-Yaoundé-Bangui ;
- Douala-Yaoundé-Libreville ;
- Kribi-Yaoundé-Bangui.



## VI.2.1 Corridors nationaux

Le sous-secteur des transports et de la logistique en République du Congo repose essentiellement sur le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), le chemin de fer Congo Océan (CFCO), le PABPS, le corridor fluvial et les Routes Nationales Numéros 1 et 2 (RN1 et RN2). Ces composants ou infrastructures constituent l'épine dorsale de l'économie congolaise.

Selon la nomenclature des corridors de la République du Congo, la quasi-totalité des corridors trouvent leur origine à partir de la RN1, à cause de l'importance du port de Pointe-Noire.

Aussi, la majeure partie des marchandises à destination ou en provenance du pays empruntent ces infrastructures ou composants.

Il convient de souligner que l'ensemble des corridors nationaux offrent au pays un atout exceptionnel car ils constituent l'une des meilleures opportunités de diversifier une économie encore axée sur l'exploitation pétrolière.

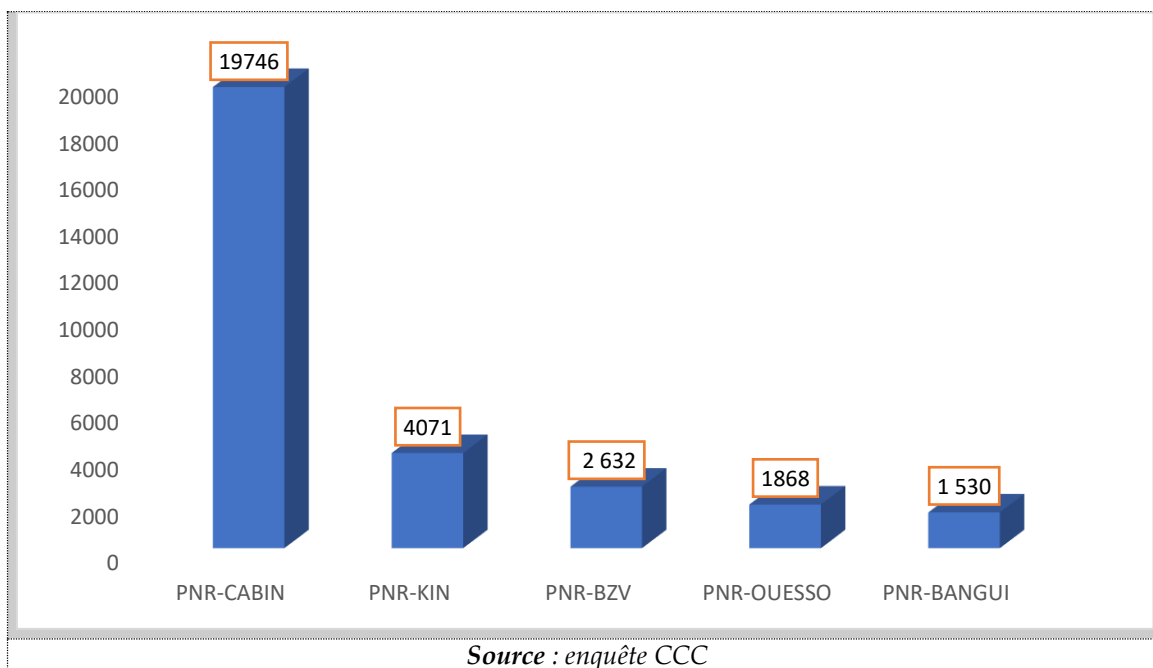
Cependant, il existe encore des goulots d'étranglement à l'allègement du prix du panier de la ménagère et à la fluidité du passage des marchandises dans ces corridors, notamment les coûts de transports, les péages et les checkpoints.

De ce fait, l'analyse des résultats de la présente étude sur les coûts révèle que le corridor Pointe-Noire-Cabinda est le plus court mais le plus cher car le coût par kilomètre parcouru d'un conteneur 20 ou 40 pieds est de 19 746 F CFA/Km, suivi du corridor Pointe-Noire-Kinshasa avec 4 071 F CFA/Km.

Par contre, ce coût est moins élevé au niveau du corridor Pointe-Noire-Bangui (1 530 F CFA/Km) et le corridor Pointe-Noire-Ouessou (1 868 F CFA/Km), comme indique le graphique 1 ci-dessous.



**Graphique1 : Coût par kilomètre parcouru d'un conteneur 20'/40'**



Par ailleurs, excepté le corridor Pointe-Noire-Cabinda qui dispose d'un (01) seul péage, le nombre de péage sur les autres corridors est de sept (07) chacun (Cf. tableau n°2 en annexe).

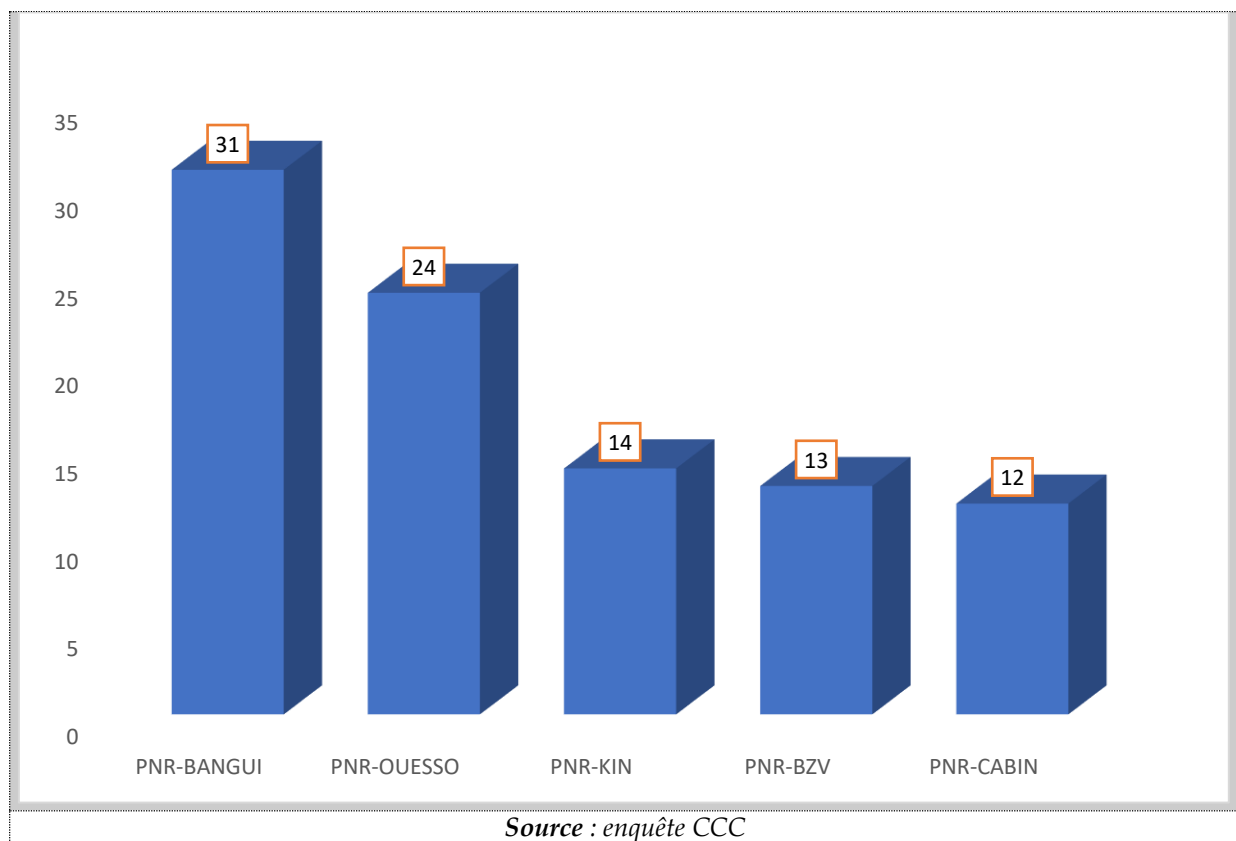
En ce qui concerne l'analyse des checkpoints, il convient de préciser que le délai d'acheminement de la marchandise est un facteur très déterminant sur le choix du corridor. Il s'avère que plus le nombre de checkpoint est important, plus sera élevé le délai d'acheminement de la marchandise.

En s'appuyant sur les résultats de cette étude, le corridor Pointe-Noire-Bangui dispose de 31 checkpoints, suivi du corridor Pointe-Noire-Ouessou avec 24 checkpoints. Par contre, ce nombre semble être moins important le long des corridors Pointe-Noire-Cabinda (12 checkpoints), Pointe-Noire-Brazzaville (13 checkpoints) et Pointe-Noire-Kinshasa (14 checkpoints).

Il convient de souligner que la plupart de ces checkpoints n'ont aucune base légale.



**Graphique 2 : Nombre de Checkpoint le long du corridor**



Concernant le transport ferroviaire, la République du Congo a un réseau ferroviaire reliant la ville de Pointe-Noire et celle de Brazzaville, long de 510 km. La tarification du wagon est fonction du tonnage et de la nature de la marchandise.

- Le coût de transport d'un TC 20 ou 40 pieds des vivres frais de 1 à 25 tonnes est de 1 351 365 F CFA, ce qui signifie que le coût par kilomètre parcouru est de 2 650 FCFA.
- Le coût de transport d'un TC 20 ou 40 pieds des marchandises diverses de 1 à 25 tonnes est de 853 010 FCFA, représentant 1 673 F CFA par kilomètre parcouru.

Le prix de la manutention au chargement et au déchargement de la marchandise est unique et fixé à 25 000 F CFA quel que soit la nature de la marchandise et pour un tonnage de 1 à 25 tonnes.

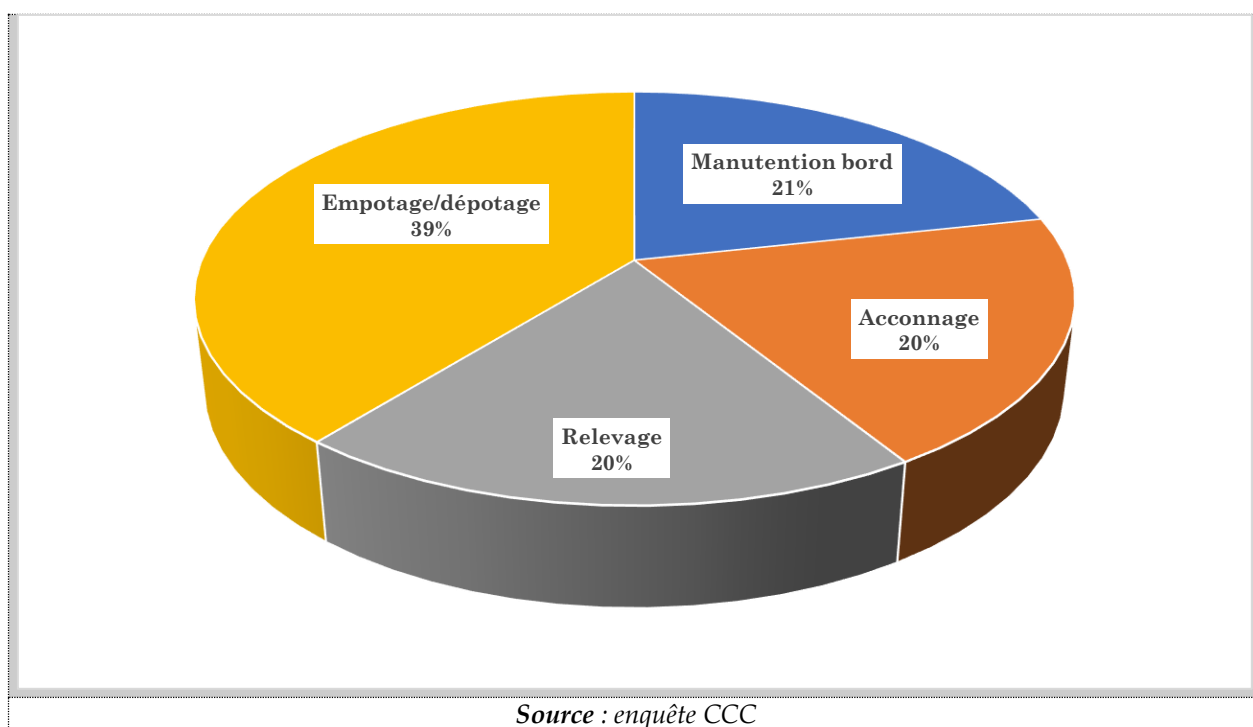


En ce qui concerne le corridor fluvial, le constat demeure inchangé relativement aux résultats de l'étude sur les coûts et délais de passage portuaire et corridors de transit, réalisée par le CCC dans son volet 1.

La manutention est l'un des centres de coûts qui occupe une part importante sur l'ensemble des coûts de passage.

Conformément au décret n° 2014-635 du 1<sup>er</sup> décembre 2014, portant approbation de la convention de concession de la manutention et de l'acconage au Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires (PABPS), sur l'ensemble des coûts de la manutention des conteneurs 20 et 40 pieds, le coût de l'empotage ou du dépotage occupe la plus grande part, avec respectivement 39% et 33%.

**Graphique 3** : Coûts de la manutention d'un conteneur 20' au PABPS





## Cas pratique des centres de coûts de passage d'un conteneur 20 pieds au PABPS

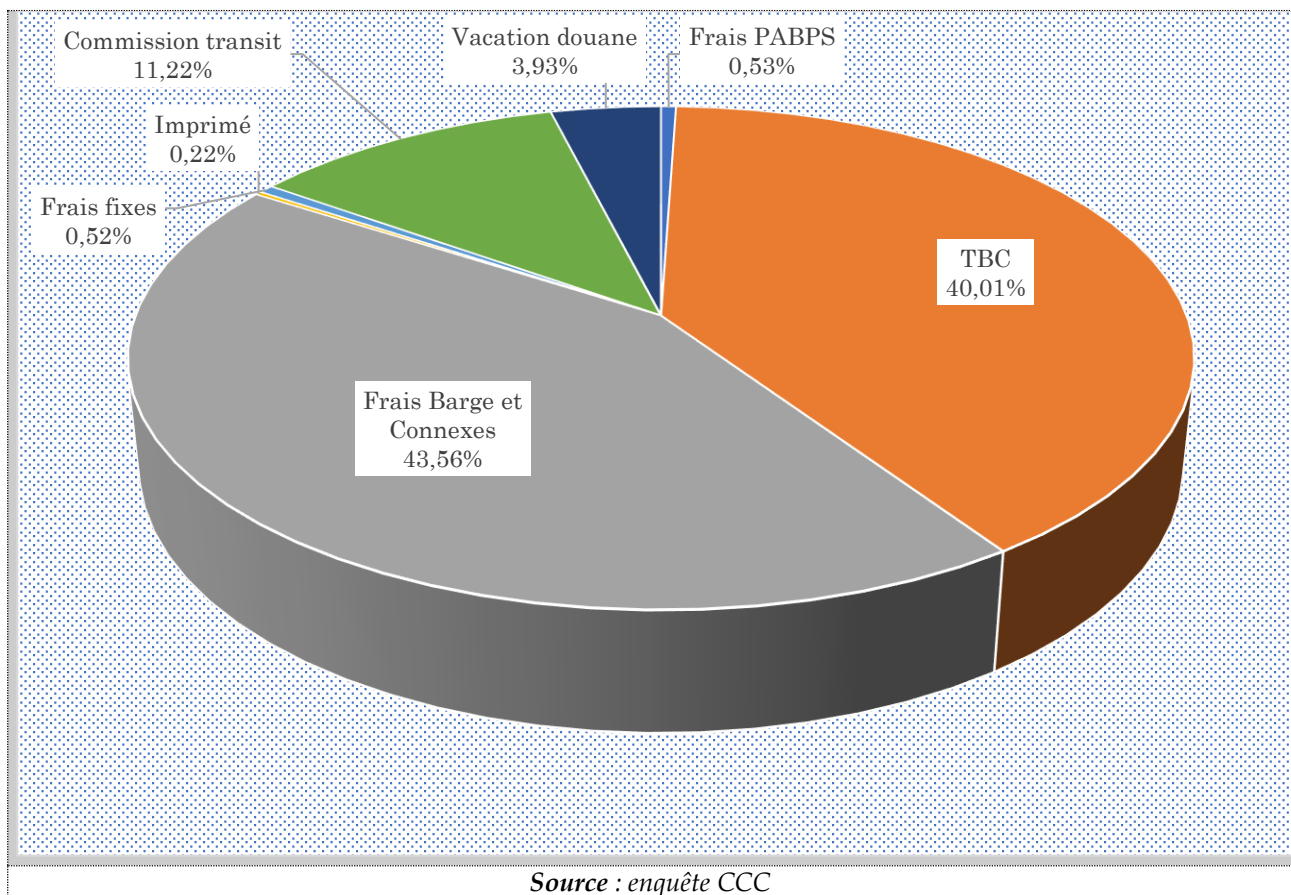
Le présent cas pratique s'est focalisé sur les coûts de passage portuaire et de la traversée d'un conteneur 20 pieds de produits alimentaires de Brazzaville vers Kinshasa.

Il convient de préciser que la manutention au PABPS est gérée par la Société Terminaux du Bassin du Congo (TBC).

Il ressort de ce cas pratique que le coût global de passage portuaire et de la traversée de ce conteneur s'élève à 2 674 350 F CFA, réparti comme suit :

- Frais Barge et connexes : 43,56% du coût global ;
- Terminaux du Bassin du Congo : 40,01% du coût global ;
- Commission transit : 11,22% du coût global ;
- Vacation douane : 3,93% du coût global ;
- Les autres centres de coûts représentent : 1,27% du coût global.

**Graphique 4 : centres de coûts de passage d'un conteneur 20' au PABPS**





Au regard de cette répartition, il s'avère que les coûts liés aux frais barge et connexes ainsi que ceux de la société Terminaux du Bassin du Congo représentent plus de 80% du coût global de passage portuaire et de la traversée, suivi des coûts de la commission transit (11,22%) et de la vacation douane (3,93%). Par contre, les coûts relatifs au PABPS ne représentent que 0,53% du coût global.

## VI.2.2 Corridors concurrentiels

Les infrastructures logistiques de l'Afrique Centrale sont structurées autour d'une façade maritime faisant le lien avec le reste du monde et des corridors terrestres permettant de relier les zones et pays enclavés.

Malgré leur diversité multimodale, ces corridors sont aujourd'hui largement dominés par le mode routier.

Le choix de l'acheminement des cargaisons par les chargeurs d'un pays à un autre dépend fortement des facilités qu'offrent ces pays en matière de coût de transport et des délais de livraison desdites cargaisons.

Or, la fluidité du trafic le long de ces corridors est influencée par plusieurs facteurs, parmi lesquels, la multiplicité des checkpoints, péages et des tracasseries administratives des acteurs intervenant au niveau de la chaîne de transport. Ce qui corrobore avec les résultats de cette étude, dans son volet 1.

Eu égard à ce qui précède, il est judicieux d'apprécier ces différents facteurs au niveau des corridors concurrentiels retenus pour cette étude, afin de faire un parallélisme avec les corridors nationaux, le cas échéant.

Doté de deux ports modernes dont l'un en eau profonde, le Cameroun est également une porte océane des pays sans littoral de la sous-région tels que le Tchad et la République Centrafricaine. Fort de ce potentiel et de sa position de poumon économique de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), il est



actuellement au cœur de l'acheminement des cargaisons à destination et en provenance de ces deux pays.

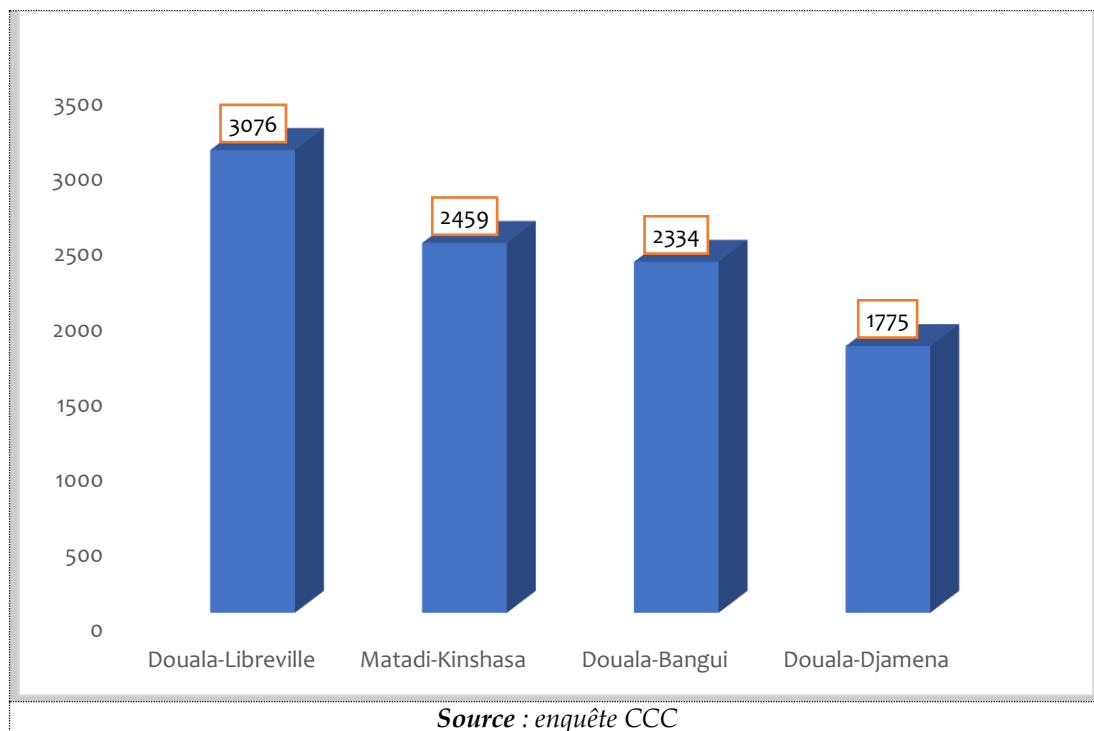
A ce titre, la présente étude s'est penchée sur l'analyse comparative des coûts, checkpoints et péages, en vue de mieux apprécier les écarts existants dans la desserte desdits pays.

La comparaison de ces facteurs entre la République du Congo et le Cameroun n'est pas à négliger car non seulement ces deux pays sont frontaliers mais ils le sont également avec la République Centrafricaine et le Gabon.

En effet, il ressort de la présente étude que le coût par kilomètre parcouru d'un conteneur 20 pieds est plus important le long du corridor Douala-Libreville (3 076 F CFA/Km) ; suivi des coûts pratiqués sur les corridors Matadi-Kinshasa (3 459 F CFA/Km) et Douala-Bangui (2 334 F CFA/Km).

Par contre, le coût par kilomètre parcouru le long du corridor Douala-Ndjamena est moins coûteux (1 775 F CFA/Km).

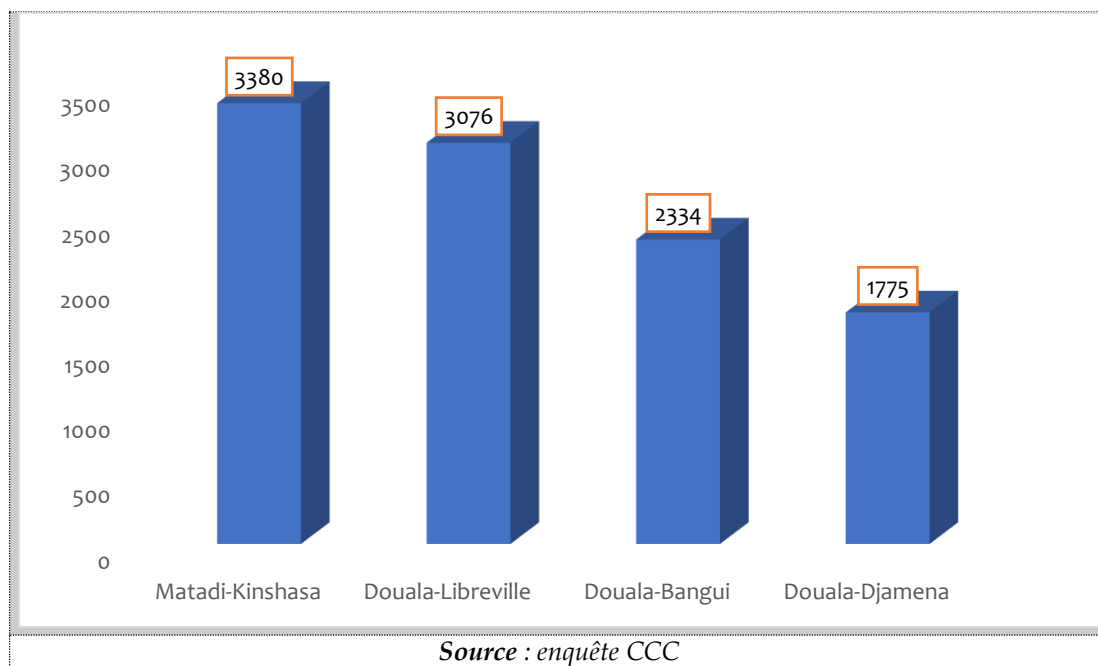
**Graphique 5 : Coût par kilomètre parcouru d'un conteneur 20'**





S'agissant du coût du transport d'un conteneur 40 pieds, les corridors Matadi-Kinshasa (3 380 F CFA/Km) et Douala-Libreville (3 076 F CFA/Km) sont les plus chers ; suivis des coûts pratiqués le long des corridors Douala-Bangui (2 334 F CFA/Km) et Douala-Ndjamenana (1 775 F CFA/Km).

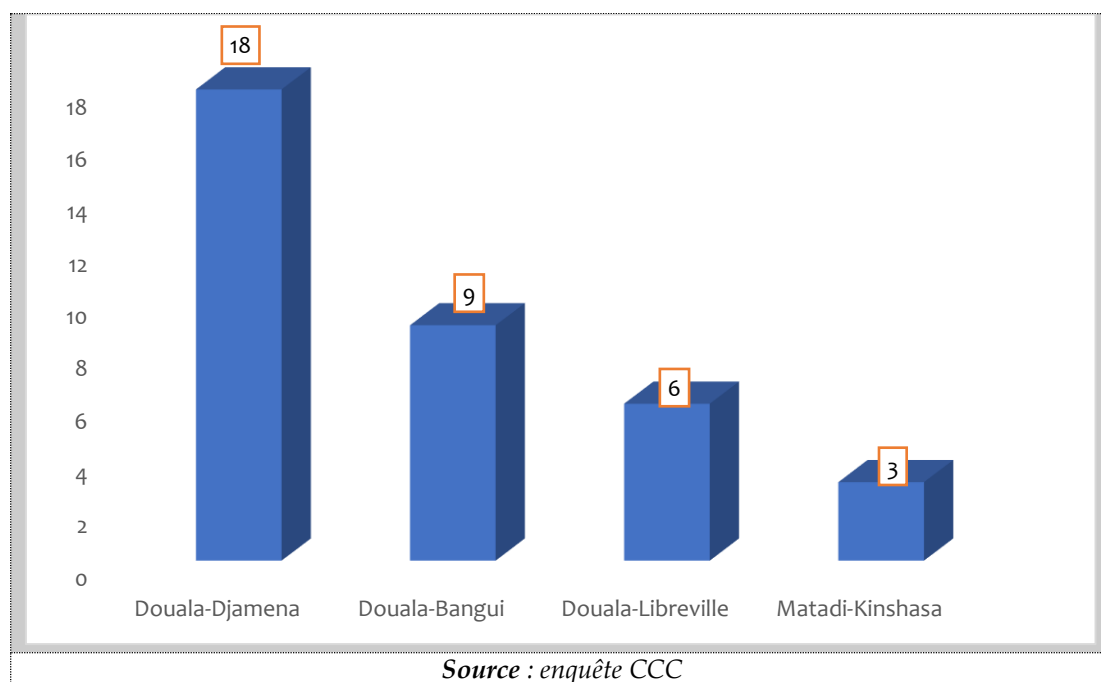
**Graphique 6 : Coût par kilomètre parcouru d'un conteneur 40'**



Concernant le nombre de péage le long des corridors concurrentiels, il est important de noter que le nombre de péage le long du corridor Douala-Ndjamenana est plus important (18 péages) ; suivi du corridor Douala-Bangui (09 péages) et Douala-Libreville (06 péages). Par contre, ce nombre n'est que de trois (03) le long du corridor Matadi-Kinshasa.



**Graphique 7 : Nombre de péage le long du corridor**



A ce stade d'analyse, il convient de noter que comparativement :

- **aux corridors,**
  - le coût par kilomètre parcouru le long du corridor Douala-Bangui est 1,5 fois plus cher qu'au niveau du corridor Pointe-Noire-Bangui ; Aussi, la durée de livraison à la frontière avec la RCA, en passant par Pointe-Noire est de 3 jours. Tandis qu'elle est 2 jours, en passant par Douala;
  - le coût par kilomètre parcouru le long du corridor Pointe-Noire-Kinshasa est 1,2 fois plus cher qu'au niveau du corridor Matadi-Kinshasa. Mais, il est nécessaire de signaler qu'en terme de délai de livraison de la marchandise, le corridor optimal d'acheminement de celle-ci vers Kinshasa est celui de Pointe-Noire, avec au plus deux (02) jours de livraison ;
- **aux péages,** malgré le nombre de péage plus élevé le long du corridor Douala-Bangui (09 péages) comparativement au corridor Pointe-Noire-Bangui (07 péages), le prix de passage par péage est **60 fois plus cher** au niveau de ce dernier ; Aussi, concernant le nombre de péages par kilomètre, il ressort que la quasi-totalité des péages (06) sont concentrés sur le tronçon Pointe-Noire-Yié (long de 529,65 km). Par contre, sur le corridor Douala-Bangui (1435 km), ces péages sont presque uniformément repartis.



- **aux checkpoints**, le nombre de checkpoints est beaucoup plus élevé le long du corridor Pointe-Noire-Bangui (31 checkpoints) qu'au niveau du corridor Douala-Bangui (02 checkpoints).

## VII. Les points de traitement des dossiers influant sur les délais de passage portuaire et corridors de transit

Les délais de passage portuaire et de transport sont consécutifs tant à la multitude des lieux de traitement des opérations administratives et physiques, qu'à la durée de traitement et de contrôle des dossiers.

Il a été donc identifié les points de traitement et validation des opérations suivants :

1. Les points de traitement des dossiers dépendant des services publics.
  - Le GUOT : (obtention de la DI et TI)
  - Le Commerce : (Obtention de la DI et autres redevances et autorisations spéciales).
  - Les Banques : (validation de la DI)
  - Le conseil congolais des chargeurs : (obtention locale du BESC)
  - La Douane (règlement des droits de douane et obtention du BAE, contrôle scanner, visite dépotage dans le port et la livraison).
2. Les points de traitement des dossiers dépendant des opérateurs privés.
  - Les consignataires (BL), règlement des amendes sur le manifeste ;
  - Les aconiers et manutentionnaires (Règlement des frais d'acconage, obtention des BAD, délai de chargement et déchargement des navires) ;
  - Les transitaires et commissionnaires agréés en Douane (délai de traitement du dossier en douane, y compris les consignataires et les aconiers ou manutentionnaires, suivi de la facturation et la livraison) ;
3. Les points de contrôle des marchandises par la force publique (Marine Nationale, Police, Gendarmerie).
4. Les points de contrôle de pesage, des péages et des checkpoints.
5. La durée de transport pour l'acheminement vers l'hinterland par les corridors de transit (route, chemin de fer, fleuve).



## Suggestions et recommandations

Le rapport sur la « Stratégie Nationale pour la mise en œuvre de la Zone de Libre Echange Continentale Africaine » présentée par le Ministère du Commerce et des Approvisionnements en 2020, qui sert de document de référence de la politique nationale en matière de commerce transfrontalier, contient des suggestions qui méritent d'être rappelées ici en guise de contribution à la réflexion sur les solutions à la problématique de la maîtrise des coûts et délais de passage portuaire et des corridors de transit :

- avoir une approche intégrée Port/ Route/ Rail/ Fleuve ;
- avoir une analyse pointue du fonctionnement des corridors et des contraintes pour les opérateurs ;
- simplifier l'ensemble des procédures du commerce extérieur et les rendre transparentes et connues de tous ;
- diminuer les coûts de transports routiers et des tarifs douaniers, et fluidifier les processus de dédouanement afin de diminuer le « dwell-time » ou temps de séjour à Pointe-Noire ;
- interdire définitivement la multitude de postes de contrôle anarchiques dressés le long des corridors de transit, qui génèrent des prélèvements financiers irréguliers et illégaux ;
- mieux réglementer les marchés informels installés tout le long des corridors de transit.

A ces suggestions, s'ajoutent celles de la présente étude, menée par le Conseil Congolais de Chargeurs, en complément et en guise de pistes d'investigation dans le cadre des études spécifiques à entreprendre aux fins de comprendre davantage les facteurs influant sur les coûts et délais de passage portuaire et corridors de transit.

La présente étude a considéré comme préalable au changement nécessaire des pratiques et à la maîtrise durable des coûts et délais de passage portuaire et de corridors de transit, le fait de cesser de concevoir le port et les corridors comme des vaches à lait, en multipliant les administrations, les services, les contrôles et les frais, mais plutôt comme des leviers du développement et de la compétitivité des chargeurs en particulier,



de l'économie nationale en général. Pour cela, cette étude propose des suggestions ci-après :

1. Supprimer ou alléger les prestations, procédures et composants de coûts (manutention, péages, ...) « inflationnistes », qui pèsent sur les chargeurs et font grimper le prix du panier de la ménagère ;
2. Proposer une nouvelle nomenclature des prestations, procédures, textes et coûts plus réalistes, plus simplifiés, et plus compétitifs ;
3. Régler le problème de tutelle entre les différents ministères qui aujourd'hui, interviennent à tort ou à raison, en bien ou en mal, sur toute la chaîne de valeur des transports et logistique ;
4. Poursuivre la politique d'aménagement du territoire en infrastructure de base (routes, rail, ports, ...) afin de rendre compétitive la chaîne logistique de transport ;
5. Prendre des mesures plus volontaristes et protectionnistes a minima, en matière de commerce transfrontalier, notamment en prévision des effets pervers de la mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAF ;
6. Rendre conventionnel l'ensemble des corridors bilatéraux avec les pays frontaliers en vue d'éradiquer les tracasseries ;
7. Créer le Bureau de Gestion de Fret Terrestre, en vue d'encadrer le trafic inter Etats et réduire les tracasseries aux frontières ;
8. Organiser les métiers de transporteurs et de transitaires en vue d'harmoniser leurs prestations ;
9. Renforcer les capacités des administrations concernées à « faire respecter les mesures de sauvegarde du marché intérieur et sous-régional, par une application sans faille des textes et recommandations adoptés ».



## Conclusion

En résumé, il ressort de toutes les études déjà réalisées que les objectifs visés restent encore loin de donner satisfaction aux bénéficiaires des prestations, tant sur les délais que sur les coûts. Les coûts de passage portuaire et de corridors de transit au Congo restent encore très dissuasifs. Ce qui a concouru à la perte par le Congo de sa fonction sous régionale de pays de transit.

Toutefois, une évolution sensible et favorable est à noter en termes de durée de passage portuaire, du fait de :

- l'amélioration des cadences de manutention des marchandises résultant des investissements réalisés au port de Pointe-Noire et particulièrement sur le terminal à conteneur ;
- l'amélioration de la qualité des routes reliant plusieurs villes du Congo qui a donné un coup d'accélérateur aux délais de livraison dans l'hinterland et des corridors de transit ;
- la mise en place du connaissance direct (BLD), en vue de simplifier les procédures de transit de marchandises au port de Pointe-Noire.

Cette performance à minima reste à consolider et à perfectionner en levant d'autres goulots d'étranglement qui ralentissent la fluidité du passage portuaire et corridors de transit.

Tous ces éléments conduisent à considérer comme prioritaire, à ce stade, la nécessité de mener les études spécifiques aux fins de comprendre davantage les facteurs influant sur les coûts et délais de passage portuaire et corridors de transit.



# Annexes



**Tableau 3 : Corridors nationaux**

RUBRIQUES	Corridors nationaux				
	PNR-BZV	PNR-OUESSO	PNR-KIN	PNR-CABIN	PNR-BANGUI
Distance (Km)	570	1338,1	577,2	35,45	2288
Nombre de péages	7	7	7	1	7
Coût de passage par péage (FCFA)	30000	LCR: 30000 ketta: 3500	30000	3500	LCR: 30000 ketta: 3500
Nombre de checkpoints	13	24	14	12	31
coût moyen de transport (FCFA)	1 500 000	2500000	2349781	700000	3500000
Délais	1j	3j	2j	2j	3j
coût /km	2 632	1868	4071	19746	1530
Distance entre péage (Km/péage)	81	191	82	35	327

Source : enquête CCC

N. B : il arrive que sur le corridor PNR-BZV, certains transporteurs pratiquent le coût de transport à 1 200 000 F CFA ; ce qui ne les arrange pas au regard du paiement des 7 péages.



**Tableau 4 : transport ferroviaire de Pointe-Noire à Brazzaville**

RUBRIQUES	PNR-BZV
	Coût
Distance (Km)	510
Location wagon (20'/40') : vivre frais (1 à 25T)	1351365
Location wagon (20'/40') : divers (1 à 25T)	853010
Manutention (chargement)	25000
Manutention (déchargement)	25000
<b>Coût par kilomètre parcouru</b>	
Location wagon (20'/40') : vivre frais (1 à 25T)	2650
Location wagon (20'/40') : divers (1 à 25T)	1673

Source : enquête CCC



**Tableau 5 : Coûts au PABPS (tarification TBC)**

RUBRIQUES	Corridor national (fluvial) : PABPS
	Coût (F CFA)
Manutention bord (20' et 40')	66000 et 133000
Manutention terre (acconnage) : (20' et 40')	60000 et 110000
Relevage (20' et 40')	60000 et 120000
Empotage/dépotage (20' et 40')	120000 et 180000

Source : enquête CCC



**Tableau 6 : Corridors concurrentiels**

RUBRIQUES	Corridors concurrentiels			
	Douala-Djamena	Douala-Bangui	Douala-Libreville	Matadi-Kinshasa
Distance (Km)	1859 Km par Kousseri et 1900 par Touboro	1435 Km par Garoua-Boulaï	1138 Km	358
Nombre de péages	18 péages jusqu'à la frontière de Kousseri	07 péages jusqu'à la frontière de Kentzou	6	3
	15 péages jusqu'à la frontière Koutéré	09 péages jusqu'à la frontière de Garoua-Boulaï		
Coût de passage par péage (FCFA)	Au Cameroun 500 FCFA	Au Cameroun 500 FCFA	Au Cameroun 500	106000/5 essieux et 124000/6 essieux
Nombre de checkpoints	au plus 2 check-points avant la frontière	au plus 2 check-points avant la frontière	ND	ND
coût moyen de transport (FCFA)	3300000 (20'/40')	3350000 (20'/40')	3500000 (20'/40')	880000/20' et 1210000/40'
coût /km	1775 F CFA par Kousseri et 1767 C FCFA par Touboro	2334	3076	2459/20' et 3380/40'
Distance entre péage (Km/péage)	103 et 127	205 et 159	190	119

Source : enquête CCC



**Tableau 7 : centres des coûts au Port de Pointe-Noire**

PRESTATAIRES	CENTRES DE COÛT (Documents de base uniquement)	PORT DE POINTE-NOIRE	
		Coût Base de taxation (F CFA)	Délai
<b>MANUTENTION</b>	Manutention terre à l'import (aconage) (20' et 40')	165000 et 500 000	
	Manutention bord (20' et 40')	160000 et 270 000	
	Manipulation sur parc (20' et 40')	250000 et 300000	
	Livraison Zone Portuaire (ZP) (20' et 40')	120 000 et 160 000	144H
	Livraison Zone urbaine (ZU) (20' et 40')	160 000 et 350 000	144H
	Immobilisation Remorque (20' et 40')	50 000 et 80 000/jr	
<b>CONSIGNATION</b>	Frais de documentation / Dossier BL	4 000	
	Echange BL	30 000	
	Impression BL / Timbre BL	5 000	
	Relâche des M/dises sans présentation BL, Telex de Garantie	60 000	
<b>DOUANE</b>	TEC/DDI	5 à 30% V.I	
	TCI	1% V.I	
	RDI	2% V.I	
	CCI	0,4% V.I	
	OHADA	5% V.I	
	TVA	18% V.I	
	14A	1% V.I	



	CIA	0,2% V.I	
	Taxes globales par TC	35 000	
	TEL Dépotage	10 000 à 50 000	
	Travail Rémunéré 20'/40'	5000 +10000/TC	
	Visite douane	au moins 30 000	
	(TEL Inspecteur + C/Section) OU VACATION	au moins 50 000	
	Tente Douane Congo Terminal	5000/dossier	
	Brigade commerciale	5000	
	TEL répression	en cas de fraude : 5000	
	Signature Bon de sortie	n'existe plus	
	Pénalités de retard de dépôt de la déclaration	n'existe plus	
	Ouverture de bureau	35 000	
	TEL navire et MAD	30 000 à 50 000	
	DPIV	n'existe plus	
<b>SGED</b>	Société de gestion des entrepôts sous douane	au moins 15 000/tonne	
<b>CONSEIL CO DES CHARGEURS</b>	BESC	39 400 à 72 200 (par zone géographique)	24H
<b>GUOT</b>	Souscription (N.S. 019 du 19/10/18)	118900	48H
	T.I.	47560	
	D.I. (frais d'imprimé + saisie)	16646	24H
<b>BANQUE</b>	Crédit documentaire	0,5 à 0,75%V.I	288H
	Virement bancaire (frais de transfert direct de fonds)	au plus 11% V.I	720H



<b>MNISTERE AGRICULTURE PÊCHE</b>	Autorisation d'importation Produits de pêche	0,7% FOB	72H
	Visite technique annuelle	100000	24H
	Visite exceptionnelle du produit	50000	24H
	Contrôle sanitaire aux postes frontaliers	25 à 100 F	24H
	Autorisation de dépotage	Gratuit	24H
	Certificat sanitaire de mise à la consommation	Gratuit	24H
	Contrôle Certificat phytosanitaire	5 000 à 10 000	24H
<b>SANTE</b>	Contrôle certificat sanitaire	5000 à 10000	24H
<b>INDUSTRIES MINIERES ET GEOLOGIE</b>	Autorisation d'achat et d'exportation de polymétaux	6000000 (2ans)	1 MOIS
	Enquête prélude à l'exportation des polymétaux	1000000	72H
	Redevance minière	750000 /TC	12H
<b>ENVIRONNEMENT HYDROCARBURES</b>	Autorisation d'importation des produits chimiques	250 000 à 900 000 selon les quantités	
	Visite des agents MHC		
<b>ASSURANCE</b>		GUOT: 15000/transaction Assureur: • FAP Sauf: 0, 20%V.FOB • Tout risque: 0, 35%V.FOB	



		• Accident caractérisé: 0, 20%V.FOB	
<b>SCANNER</b>	(20' et 40')	108000 et 138000	
<b>ACONOQ</b>	Certificat de conformité	50000	
<b>IMPÔTS</b>	ASDI	3% V.I	
<b>COMMERCE EXTERIEUR</b>	D.I. (validation)	30 000	144H
	ASI (Autorisation Spéciale d'Importation)	75 000	
<b>ADMINISTRATION MARITIME</b>	Manutention (20' et 40')	3500 et 4000 F CFA	24h
<b>PORT</b>	Taxe de port (20' et 40')	55 000 et 110 000	
	DEM (Demande d'Enlèvement des M/ses)	<b>au moins 15 000/tonne</b>	
<b>TRANSITAIRE</b>	Prestations du Transitaire	300000	
	Commission sur Transit (20' et 40')	250000 et 400000	
	Commission sur Avance de fonds	3,5% des debours	
	Ouverture de dossier	10000	
	Honoraires Agréé en Douane	300 000 à 1 500 000	
<b>Faux frais</b>	Police (dépotage encours, après 18h)	10000	
	Commerce (dépotage TC 40piéd)	100000	
	Douane (Inspecteur coté) dans le port	30000	
	Douane (dépotage)	20000	

Source : enquête CCC



**Graphique 8 : Coûts de la manutention d'un conteneur 40' au PABPS**

