

Au coeur  
**DE LA LOGISTIQUE**  
magazine

Le magazine stratégique des professionnels du transport et de la supply chain

April 2026

N°1

**Dr ONGUENE  
ATEBA Julien**

Economiste et Logisticien  
des transports  
Expert en Politiques et  
Négociations Commerciales  
Multilatérales  
PDG du Think tank -FOA



ANTICIPER

OPTIMISER

CONNECTER

LA LOGISTIQUE AU  
CŒUR DE LA  
PERFORMANCE



**Impact du scanning des marchandises sur les coûts de  
passage portuaire :  
cas du Port de Douala**

# Sommaire

## Dossier du mois : Impact du scanning des marchandises sur les coûts de passage portuaire : cas du Port de Douala

1

### ♦ EDITORIAL:

Le scanning des marchandises et coûts portuaires : entre exigence sécuritaire et impératif de compétitivité au port de Douala

3

### DOSSIER DU MOIS

Impact du scanning des marchandises sur les coûts de passage portuaire

5

### ACTUALITE LOGISTIQUE

AGL Cameroun investit plus de 2 milliards FCFA dans de nouveaux équipements

7

### PUB : OUVRAGE

Logistique et supply chain management  
De la genèse aux pratiques contemporaines

2

### ♦ FORMATION

Top dix des centres de formations en logistique au Cameroun

4

### PUB : OUVRAGE

Pratique de la Douane et du Transit :  
Jean Louis BOYA

8

### OFFRES D'EMPLOIS

6

### ASTUCES

Libérez vos idées

9

### IMPORTATIONS

Les produits alimentaires les plus importés au Cameroun en 2025



# EDITORIAL

## LE SCANNING DES MARCHANDISES ET COÛTS PORTUAIRES : ENTRE EXIGENCE SÉCURITAIRE ET IMPÉRATIF DE COMPÉTITIVITÉ AU PORT DE DOUALA.

Dans un contexte de mondialisation accélérée des échanges, les ports ne sont plus de simples lieux de transit. Ils sont devenus des plateformes stratégiques où se jouent à la fois la sécurité des flux commerciaux et la fluidité ,

Au cœur de ces enjeux, le scanning des marchandises s'impose aujourd'hui comme un outil incontournable de contrôle et de modernisation des opérations portuaires.

Au Port de Douala, principal hub maritime du Cameroun et de la sous-région CEMAC, cette technologie vise à renforcer la lutte contre la fraude, à améliorer la transparence et à optimiser les recettes douanières. Pourtant, derrière ces objectifs louables, se cache une réalité plus complexe : celle d'un dispositif dont l'impact sur les coûts de passage portuaire suscite de vives interrogations.

Ces derniers temps, la situation a pris une tournure particulière avec la cacophonie observée entre SGS et Transalantic, deux acteurs clés du dispositif de scanning. Désaccords opérationnels, tensions sur les responsabilités et divergences sur les modalités d'exécution ont contribué à perturber la fluidité des opérations portuaires. Résultat : retards dans le traitement des marchandises, incertitudes pour les opérateurs économiques et, surtout, augmentation des coûts logistiques,

**Agréable lecture à tous**



Serge Guy BILOA  
CISCOM Instructor

**EDITEUR-EN-CHEF**



**Au Coeur de la  
Logistique : Prenez  
une longueur  
d'avance !!!**



# Les produits alimentaires les plus importés au Cameroun en 2025



Valeur globale des importations en 2025 :  
**5 229,24 milliards FCFA**

Source : INS

Exclusif

# IMPACT DU SCANNING DES MARCHANDISES SUR LES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE

Ce mois , dans la rubrique « Dossier du mois », nous recevons

**Dr ONGUENE ATEBA Julien**



**Q1:** Pouvez-vous nous expliquer le rôle du scanning des marchandises dans le processus de passage portuaire ?

**R1:** Le scanning dans la chaîne logistique portuaire consiste à utiliser des scanners à rayons X ou gamma pour inspecter les conteneurs 20' ou 40' sans les ouvrir. Il permet alors de :

- Vérifier la conformité entre la déclaration douanière et contenu réel de la cargaison
- Détecter les marchandises prohibées ou dangereuses
- Réduire les inspections physiques systématiques

C'est un outil de contrôler rapide et efficace.

**Q2:** Quels sont les objectifs principaux du scanning au Port de Douala ?

**R2:** Au Port autonome de Douala, il vise à :

- Renforcer la sécurité et la sureté portuaire;
- Lutter contre la fraude douanière de toute nature et contrebande;
- Optimiser les procédures de dédouanement;
- Sécuriser la fiscalité de porte pour le budget de l'État;

**Q3:** Quels types de marchandises sont systématiquement soumis au scanning ?

**R3:** Les Marchandises qui sont systématiquement soumises au scanning sont :

Les conteneurs en import/export (surtout en régime normal), les cargaisons jugées à risque (profilage douanier), les marchandises sensibles : produits électroniques, pharmaceutiques, armes potentielles, et tous les conteneurs ne sont pas forcément scannés, mais une large proportion l'est

**Q4:** Le scanning entraîne-t-il une augmentation significative du coût de passage portuaire ?

**R4:** Oui, mais de manière modérée. Car, le scanning implique des frais supplémentaires (redevance scanner). Cependant, ces coûts restent généralement faibles par rapport aux gains en sécurité et en rapidité.

**Q5:** Le scanning ralentit-il les opérations portuaires ?

**R5:** Il faut noter qu'en théorie c'est pas évident, mais il accélère néanmoins les contrôles. Sur la plan pratique c'est évident car il cause des pannes d'équipement, de congestion portuaire et des problèmes organisationnels qui créent des goulots d'étranglement le long de la chaîne logistique portuaire

Exclusif

# IMPACT DU SCANNING DES MARCHANDISES SUR LES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE

Ce mois , dans la rubrique « Dossier du mois », nous recevons

**Dr ONGUENE ATEBA Julien**



**Q6:** Quel est le délai moyen de traitement d'un conteneur scanné ?

- La Réduction des inspections physiques (moins de coûts humains)

- Le suivi et Traçabilité optimales des marchandises

**R6:** Dans la pratique, un conteneur scanné obéit à un processus complet (attente + analyse), soit quelques heures à un (1) jour ; Tout dépend maintenant du flux des cargaisons et du management portuaire.

**Q8:** En quoi le scanning améliore-t-il la sécurité et la lutte contre la fraude ?

**R8 :** En réalité, le scanning permet :

- La Détection des fausses déclarations

**Q7:** Quels sont les principaux avantages du scanning pour les autorités portuaires ?

(surfacturations, sous-facturations, dissimulations)

- L'Identification des cargaisons illicites (armes, drogues)

**R7:** On peut y citer :

- Un Meilleur contrôle des flux des cargaisons

- La Réduction de la corruption liée aux contrôles physiques

- L'Augmentation de la fiscalité de porte au PAD

- Le renforcement de la transparence.

**Q9:** Quelles sont les limites actuelles du système de scanning ?

**R9:** Plusieurs limites ressortent de son utilisation : Pannes techniques fréquentes, la capacité limitée face à un trafic élevé, la dépendance à l'interprétation humaine des images, les risques de congestion quand le timing est mal géré et les coûts d'investissement et de maintenance élevé

**Q10.** Le scanning est-il un facteur de compétitivité ou un handicap pour le port ?

**R10:** En effet, il faut y voir une variable explicative et même un KPIs de la compétitivité portuaire à côté des autres indicateurs comme la digitalisation portuaire, la disponibilité dans les délais des équipements de manutention, des engins de lamanage, de pilotage, dragage, remorquage et autres infrastructures portuaires qui y contribuent pour créer un gestion des flux rapides, fiable et bien intégrée. Il peut tout autant être un handicap s'il cause des retards ou surcoûts excessifs sur la supply chain portuaire.

## PUBLICITE

**la 2ème  
Edition**  
de votre livre est  
disponible



**VOS COMMANDES AU :**  
698 94 38 00 / 680 28 40 64

**Prix Unique:**  
**15000** fcfa





## Le transport des produits pétroliers par route bondi de près de 15% en un mois



Au cours du mois de mars, le transport routier des produits pétroliers au Cameroun a enregistré une évolution significative. Selon les données du Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun (GTTC), les volumes de produits blancs principalement constitués de carburants acheminés par voie routière sont passés de 50 222 m<sup>3</sup> en février à 58 967 m<sup>3</sup> en mars, soit une progression de 14,8 %. Cette dynamique haussière est interprétée par le GTTC comme le reflet d'un regain d'activité au sein de la chaîne logistique pétrolière nationale.

Elle s'expliquerait notamment par un renforcement de la confiance des opérateurs économiques à l'égard du transport routier, conjugué à une intensification du recours à ce mode d'acheminement par les distributeurs (marketers) dans le cadre de l'approvisionnement des dépôts situés à l'intérieur du territoire. Par ailleurs, cette montée en charge aurait été facilitée par la disponibilité d'un parc de camions jugé quantitativement et opérationnellement adéquat. Néanmoins, en dépit de cette progression, le transport routier

demeure secondaire par rapport au transport ferroviaire, qui conserve sa position dominante dans l'acheminement des produits pétroliers vers l'hinterland. À cet égard, le GTTC souligne également une amélioration des performances du transport ferroviaire sur la même période. Les volumes transportés par rail sont ainsi passés de 72 942 m<sup>3</sup> en février à 81 719 m<sup>3</sup> en mars. Cette amélioration des performances ferroviaires serait imputable, selon les analyses du groupement, à la mise en service de nouvelles locomotives, ayant permis d'accroître

significativement la capacité de traction et, par conséquent, le volume des flux acheminés vers les zones intérieures. Sur une base annuelle, les données disponibles indiquent également une tendance haussière. En effet, l'opérateur ferroviaire a transporté plus de 778 000 tonnes d'hydrocarbures en 2025, contre plus de 745 000 tonnes en 2024, soit une progression de 4 % en glissement annuel.





## Port de Douala : un partenariat public - privé de 126,3 milliards FCFA pour moderniser le terminal régional du quai Boscam



le Port autonome de Douala (PAD) et Douala Terre-Port ont conclu, le 10 avril 2026, un partenariat public-privé (PPP) en vue de la réhabilitation et de la modernisation du terminal régional du quai Boscam. D'un montant global estimé à 126,3 milliards de FCFA, ce projet sera intégralement financé par le partenaire privé dans le cadre d'un contrat de concession d'une durée de 30 ans. D'après les précisions de l'autorité portuaire, l'opération comprend la remise à niveau des infrastructures existantes, l'aménagement d'une nouvelle plateforme logistique d'une superficie de 20 hectares, ainsi que, dans une phase optionnelle d'investissement,

la construction d'un quai supplémentaire de 700 mètres linéaires. Le projet est également porteur d'enjeux socio-économiques, avec une estimation d'environ 500 emplois directs et indirects générés. Sur le plan financier, le PAD met en avant un taux de rentabilité interne projeté de 12,20 % sur l'ensemble de la période de concession, traduisant une viabilité économique jugée compatible avec les exigences d'équilibre des partenariats public-privé. Localisé sur la rive gauche du Wouri, le quai Boscam était historiquement dédié au trafic sous-régional. Toutefois, à partir des années 1990, cette infrastructure a connu un déclin progressif de sa

compétitivité, en raison notamment de phénomènes d'ensablement et de l'accumulation d'épaves maritimes. Des opérations de dégagement, incluant l'enlèvement de débris et de navires abandonnés, ont permis de restaurer partiellement l'accessibilité du site. À travers ce projet de modernisation, le PAD ambitionne de relancer le trafic régional, notamment via le développement du cabotage maritime pour le transport de marchandises et de passagers entre Douala et les ports de la zone Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale. Cette initiative s'inscrit

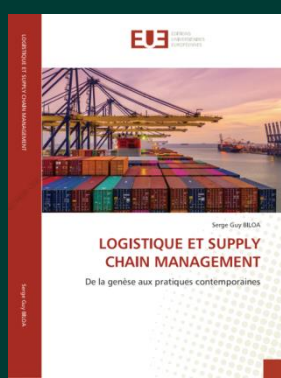
par ailleurs dans la dynamique de mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), avec pour objectif de renforcer la fluidité des échanges intra-africains. Dans cette perspective, l'autorité portuaire envisage, à l'issue des travaux, l'instauration de procédures administratives simplifiées pour le traitement des navires et des marchandises, afin de réduire les délais opérationnels et les coûts logistiques. Enfin, la modernisation du quai Boscam s'intègre dans le schéma directeur de développement du port à l'horizon 2050. Elle constitue un levier stratégique du programme global de transformation du port de Douala, visant à améliorer sa compétitivité et son positionnement sur le segment du commerce régional.



## Libérez vos idées

Les idées ont besoin de liberté et d'espace pour se développer. C'est ce qui ressort d'un test de créativité mené par des neuroscientifiques de l'Université de Wurtzbourg, en Bavière. Les participants avaient 3 à 4 minutes pour donner plusieurs utilisations originales à des objets comme une chaise, une table, un journal, une serviette ou un rouge à lèvres. Certains pouvaient se déplacer à leur gré dans la pièce ou s'asseoir à l'aise sur une chaise, d'autres devaient suivre des marques placées au sol ou fixer un point sur un écran. Les participants qui pouvaient marcher librement ou rester tranquillement assis ont développé en moyenne plus de 10 idées dans 7 à 8 catégories. Ceux restreints dans leurs déplacements ont certes développé en moyenne 9 idées, mais dans seulement 3 à 4 catégories. La limitation des mouvements entrave considérablement l'imagination puisque les participants qui sont restés figés n'ont eu en moyenne que 5 à 6 idées dans 2 à 3 catégories. Les chercheurs concluent donc que moins on a de liberté, moins on a d'idées, et surtout moins d'idées différentes. « Ce n'est pas le fait de bouger en soi qui est source de créativité, mais la liberté de ne pas devoir restreindre ses mouvements ni aller dans un certain sens. »





**BIENTOT DISPONIBLE EN  
LIBRAIRIE**



# LOGISTIQUE ET SUPPLY CHAIN

## MANAGEMENT

De la genèse aux pratiques contemporaines

Serge Guy BILOA

Expert en supply Chain & commerce International

Cet ouvrage propose une approche complète et pédagogique de la logistique et du supply chain management. Il retrace l'évolution de la logistique depuis ses origines jusqu'aux pratiques modernes intégrées, tout en mettant l'accent sur les différents types de logistiques, le transport international avec ses différents modes (maritime, aérien et terrestre), les Incoterms®, le cadre juridique et les choix opérationnels. Conçu comme un manuel d'apprentissage et de référence, il s'adresse aux étudiants et aux professionnels souhaitant renforcer leurs compétences logistiques.



**Serge Guy BILOA**, 2020 : Master 2 recherche en management des organisations, Option Marketing & Stratégie, 2017 : M.B.A (Commerce international & supply chain), 2010 : Master 2 en planification du développement et intégration régionale, 2008 : aster professionnel en marketing, 2019 : Certifié CISCOM Instructor.



LOGISTIQUE ET SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Serge Guy BILOA

**EUE** ÉDITIONS  
UNIVERSITAIRES  
EUROPÉENNES



Serge Guy BILOA

## LOGISTIQUE ET SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

De la genèse aux pratiques contemporaines

# Offre D'emploi

## JOB TITLE: Supply chain specialist - ERP-Enabled Warehouse Operations



### **A Background**

**The Global Fund has made significant investments to combat HIV, TB, and malaria in Cameroon, allocating a large portion of its grants to the procurement of pharmaceutical products and health supplies. At the center of this system is CENAME, which oversees the central storage and distribution of health products to the 10 Regional Funds for Health**

### **Principal Duties and Responsibilities**

The Supply Chain Specialist will facilitate the implementation of an ERP system at CENAME. The role requires a strong on-site presence and combines strategic oversight with hands-on operational support, ensuring that ERP implementation results in tangible improvements in supply chain performance. This includes, but is not limited to:

- Lead and coordinate the implementation of ERP functionalities across warehouse operations, procurement, and distribution processes
- Serve as the primary on-site focal point for ERP implementation at CENAME
- Provide hands-on coaching and daily support to operational staff
- Coach personnel responsible for receiving products to ensure accurate system transactions
- Support warehouse teams in managing inventory using ERP functionalities
- Guide distribution and sales teams in executing order processing and dispatch
- Lead the reorganization and optimization of warehouse operations (FEFO)

### **Required Skills and Qualifications**

- 8–12 years of experience in supply chain operations
- Experience with ERP/WMS implementation
- Experience in pharmaceuticals or FMCG supply chains
- Strong hands-on operational experience
- Strong coaching and facilitation skills
- Ability to influence without direct authority
- Problem-solving mindset
- Experience in complex environments is an advantage
- Fluency in French and English
- Bachelor's degree in Supply Chain, Logistics, Business
- Master's degree preferred
- Certification (APICS/CPIM) is an advantage

### **Duration of Assignment**

3-4 months with a possibility to extend given the project is extended.

### **Location of Assignment**

The duty station is Yaoundé, Cameroon, with intermittent travel throughout the country as required.

### **Supervision**

The Supply Chain Specialist will report directly to the Project Manager.

### **Application Instructions:**

Please send electronic submissions of your CV, Cover Letter and academic to **CMRERPRrecruitment@chemonics.com** before 5pm April 23 2026. No telephone inquiries please. Only selected candidates will be contacted.



# TOP 10

DES MEILLEURS CENTRES DE FORMATION  
EN LOGISTIQUE ET TRANSPORT AU CAMEROUN - 2025

Formez-vous pour une carrière d'avenie en logistique et transport !

**1 IFC-GMS CONSULTING GROUP** (Yaoundé - Douala)

✓ Logistique Internationale & Supply Chain

**2 ISP** (Institut Supérieur Professionnel)

✓ Certifications CILT, FIATA, IATA

**3 C2L** – Centre Logistique et Leadership

✓ Logistique Stratégique

**4 IPME** – Institut des Métiers de l'Entreprise

✓ Gestion de Stock

**5 CEFOTRA** – Centre de Formation en Transport

✓ Transit & Douane

**6 INPP** – Institut National de Perfectionnement

✓ Logistique Territoriale

**7 CENAFOP** – Centre National de Formation Pro.

✓ Formations Courtes

**8 ACFIC** – Académie de Formation en Industrie

✓ Distribution & Commerce

**9 CFAT** – Centre en Administration des Transports

✓ Transport Terrestre

**10 CEFP** – Centre d'Etudes et de Formation Pro.

✓ Organisation des Flux

## POURQUOI CHOISIR CES CENTRES ?



Formations adaptées



Encadrement Pro



Forte Employabilité



Opportunités en Entreprise

REOJGNEEZ L'EXCELLENCE EN LOGISTIQUE AU CAMEROUN !

📞 Infos & Inscriptions :  
699 00 00 00

#Logistique #Transport #Cameroun #SupplyChain

# Impact du scanning des marchandises sur les couts de passage portuaire Cas du port de Douala



**Visit our  
Online Edition**

[www.aucoeurdelalogistiquemagazine.com](http://www.aucoeurdelalogistiquemagazine.com)





**Une référence pour étudiants, professionnels et décideurs**

Contactez nous au 694740298 /677354578

