

LA COTE ATLANTIQUE DU CAMEROUN ET LES ETATS SANS
LITTORAL D'AFRIQUE CENTRALE : EVOLUTION ET DEFIS DE LA
QUESTION D'ACCES A LA MER

BITSE EKOMO Christophe Bertrand

The United Nations-Nippon Foundation Fellow 2007 - 2008



Oceans and Law of the Sea
Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

**DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA
OFFICE OF LEGAL AFFAIRS, THE UNITED NATIONS
NEW YORK, 2008**

AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans cette étude sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue des Gouvernements du Cameroun, de Centrafrique, du Tchad, des Nations Unies, de la Fondation Nipponne, de la Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law. © 2008 Bitse Ekomo Christophe Bertrand. Tous droits réservés.

THEME DE RECHERCHE:

La côte atlantique du Cameroun et les Etats sans littoral d'Afrique Centrale : évolution et défis de la question d'accès à la mer.

Mots clés : Accès à la mer, corridors, côte Atlantique, (dés)enclavement, environnement, fret, hydrocarbures, pipeline, transit, port de Douala, Cameroun, Centrafrique, Tchad.

SUPERVISEURS:

Prof. Wolfrum Rüdiger

Dr. Bailet François

Résumé

La question de l'accès des Etats sans littoral à la mer n'est pas une donnée nouvelle en droit de la mer. Ce problème qui a connu une évolution positive au cours du XX^{ème} siècle à travers le processus de codification qui a conduit à l'adoption de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, et notamment de sa partie X, reste d'actualité, mais se pose aujourd'hui en des termes nouveaux en fonction des différentes aires géographiques du monde. En ce qui concerne l'Afrique Centrale, et plus particulièrement des relations entre le Cameroun et les Etats enclavés de cette région (Tchad, République Centrafricaine), l'analyse montre que si la souveraineté de l'Etat de transit reste une question-carrefour dans cette matière, l'influence de nouveaux acteurs (firmes multinationales) dans le processus, notamment pour ce qui est du transport par pipeline, tend aujourd'hui à se superposer, voire à évincer le souverainisme, mettant en question l'objectif poursuivi derrière l'idée d'accès. La présente analyse qui examine ce nouveau développement revisite par ailleurs l'ensemble du processus de transit à travers le territoire camerounais.

Abstract

The Atlantic coast of Cameroon and the land-locked States of Central Africa : evolution and challenges regarding access to the sea

The problem of access to the sea for States without sea coast is not recent in Law of the sea. This issue which has known a positive evolution in the course of the twentieth century, as shown by the codification process that has lead to the adoption of the United Nations Convention on Law of the Sea, Part X more specifically, remains however current but raises today in different terms depending on the geographical areas. In the Central Africa's case, and particularly with regard to the relations between Cameroon and the landlocked States of this area (Chad and Central African Republic), the analysis shows that if the sovereignty of transit State remains a main point in this matter, the influence of new actors (multinational firms), as regard the transport by pipeline notably, tends to be superimposed on, if not supplant the sovereignism, putting thus into perspective the purpose behind the idea of right of access. The present study which examines this new development also gives an overview of how the transit passage is organized through the Cameroonian territory.

Dédicace

A ceux qui ont donné naissance à Christophe Bertrand et qui ont fait de ses études leur sacrifice quotidien afin qu'un jour il découvre le plaisir et la richesse de l'école : **à mes parents.**

Remerciements

Je m'en voudrais de faillir à la tradition qui commande la simplicité du geste, l'élan de gratitude après une oeuvre dont la réalisation n'aura été possible qu'avec la participation d'âmes bienveillantes et disposées que je tiens profondément à remercier.

Je voudrais ainsi remercier la Haute Hiérarchie du Ministère camerounais des Relations Extérieures qui m'a donné l'opportunité de participer, à côté d'autres auditeurs, à cette longue et enrichissante expérience qu'est le Programme ONU-FONDATION NIPPONNE de formation en droit de la mer et affaires maritimes.

Mes remerciements s'adressent ensuite au Comité de Sélection du Programme pour le grand intérêt qu'il a bien voulu accorder à ma candidature.

J'ai apprécié avec entière satisfaction l'encadrement multiforme des partenaires et initiateurs de ce Programme. Les échanges et l'encadrement scientifiques de la Division des Affaires Maritimes et du droit de la mer du Bureau des Affaires Juridiques de l'ONU ont façonné ma vision de la chose maritime et rendu aisé la compréhension de certains problèmes des océans dans leur diversité et leur complexité. L'aide précieuse et généreuse de la Fondation Nipponne sans laquelle cette formation n'aurait pu se dérouler dans d'aussi bonnes conditions m'oblige à contracter une dette infinie.

Je voue ici un témoignage personnel à mes directeurs: le Prof. Wolfrum Rüdiger qui m'a ouvert les portes de son joyau à Heidelberg, la Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law dont la bibliothèque encyclopédique ne m'aura jamais fait défaut durant mon séjour en Allemagne ; le Dr. Bailet François dont les encouragements incessants auront constitué pour moi un moteur puissant d'énergie à des moments où parfois je rencontrais des difficultés pour progresser dans l'analyse. Je reste particulièrement sensible à ses remarques pertinentes sur le travail et sur la vie en général.

A Queens/Woodhaven Boulevard, la famille Soutriono d'origine indonésienne a constitué autour de moi la toiture inébranlable contre la rudesse du climat. Je ne sais comment lui dire ma gratitude pour son inestimable hospitalité, sa chaleur et sa confiance.

J'ai été sensible à la diligence et à la promptitude avec lesquelles mon frère Paul Claude Ekomo et mes soeurs Marcelle EMBOLO et Laurentine Efouba m'ont fait parvenir depuis Yaoundé les documents sollicités d'urgence dans le cadre de cette réflexion.

A Sampan Panjarat de Thaïlande, Ome Baron de Colombie, Tricia Lovell des Antigua et Barbuda; I Made Andi Arsana d'Indonésie, Rodrigue Akohou du Bénin, Capah Ritche des Philippines, Uira Oliveira du Brésil, Ahamada Mohamed M'Madi des Comores, Robert Kibiwot du Kenya, mes camarades du Programme avec lesquels nous avons cheminé sur les rues et places aussi populaires de New York que Grand Central, Times Square, Park Avenue, Madison Avenue, Wall Street, Liberty Island, Brooklyn, etc.

Cette page ne saurait être tournée sans exprimer un vif et sincère remerciement à tout le personnel de la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des Affaires juridiques de l'ONU qui a rendu agréable notre séjour au sein de DC2 400-470 à travers l'atmosphère de convivialité qu'il a su faire régner autour de nous durant notre séjour.

Sans aucune prétention à l'exhaustivité, nous disons un merci tout particulier à Alice Hicuburundi, Olga Bustamante, Fiona Khan, Charity Gumani, Cécile Blanchet, Jane Mulholland, Esperanza Cortez, Marynick Theodore, Shawn Stanley, Michele Ameri, etc.
Que tous trouvent ici le témoignage de ma sincère reconnaissance!

Liste des sigles et Abréviations

AFP	Agence Française de Développement
BAD	Banque Africaine de Développement
BARC	Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain
BGFT	Bureau de Gestion du Fret Terrestre
BIRD	Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement
BM	Banque Mondiale
BNF	Bureau National de Fret
CAPECE	Projet de Renforcement des Capacités de Gestion Environnementale du Secteur Pétrolier
CEA	Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale
CIETRM	Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
COMITE FAL	Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International
COTCO	Cameroon Oil Transportation Company
CPSP	Comité de Pilotage et de Suivi des Pipelines
FIDH	Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme
GUCE-GIE	Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur-Groupe d'Intérêts Economiques
IDA	Association Internationale de Développement
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OPEP	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
STC	Système de Transport Camerounais
TOTCO	Tchad Oil Transportation Company
UE	Union Européenne
UDEAC	Union Douanière et Economique des Etats d'Afrique Centrale
UN	United Nations
ZEE	Zone Economique Exclusive

Liste des Cartes

Carte 1: Localisation du Cameroun, de la Centrafrique et du Tchad	13
Carte 2: Le Transcamerounais	23
Carte 3: Itinéraires de transit sur les corridors Douala-N'djamena et Douala-Bangui	26
Carte 4: Le tracé définitif du pipeline	67

Liste des Tableaux

Tableau 1. Des transports et du transit en zone CEMAC	53
Tableau 2. Investissements routiers sur les corridors Douala-N'djamena et Douala-Bangui	56
Tableau 3. Tableau illustrant les intérêts du Cameroun dans l'oléoduc Tchad-Cameroun	96

Liste des Annexes

Annexe 1. Réseau routier intégrateur et prioritaire de la CEMAC	141
Annexe 2. Zones de forêts et de savanes affectées par les travaux de construction du pipeline	143
Annexe 3. Couloir apprêté dans une forêt camerounaise pour le passage du pipeline	144
Annexe 4. Terminal flottant de stockage au large de Kribi	145

Sommaire

Avertissement	iii
Summary	
Abstract	iv
Dédicace	iv
Remerciements	
Liste des sigles et abbréviations	vi
Liste des cartes	ix
Liste des tableaux	ix
Liste des annexes	x
Sommaire	xi
Ière Partie: Les corridors camerounais et le désenclavement des Etats sans littoral d'Afrique Centrale	9
Chapitre 1: Le cadre juridique de transit des Etats de Centrafrique et du Tchad sur les corridors camerounais	11
Section 1: Les sources du droit d'accès du Tchad et de la Centrafrique à la côte portuaire du Cameroun	11
Section 2: L'exercice du droit d'accès: le processus de transit	20
Chapitre 2: Evaluation du système de transit sur les corridors camerounais	40
Section 1: Des avancées significatives sur le plan textuel: expression d'une volonté politique remarquable des autorités de transit	40
Section 2: La survivance de freins à l'acheminement du trafic en transit	45
Deuxième Partie: Le régime spécifique de transit par voie de pipeline en territoire camerounais	63
Chapitre 1: La reconnaissance à la République du Tchad d'un droit d'accès par pipeline à la côte camerounaise	
Section 1: Fondements juridiques et garanties au droit d'accès du Tchad à la côte camerounaise	65
Section 2: Le déroulement des opérations de transit	77
Chapitre 2: La portée du droit tchadien d'accéder par pipeline à la côte camerounaise	89
Section 1: Affairisme et déséquilibre des intérêts autour de l'oléoduc: le transit empreint du réalisme	90
Section 2: L'incohérence normative dans le régime d'accès par pipeline à la mer et les limites au droit au droit d'accès tchadien	101
Eléments de conclusion	122

Références bibliographiques	124
Table des matières	137
Annexes	141

Carte de Localisation du Cameroun, du Tchad et de la République Centrafricaine



INTRODUCTION GENERALE

Quand une vraie nécessité vous oblige à entrer dans le pays d'autrui, écrivait Emmer de Vattel, par exemple si vous ne pouvez autrement vous soustraire à un péril imminent, si vous n'avez point d'autres passages pour vous procurer les moyens de vivre, ou ceux de satisfaire à quelqu'autre obligation indispensable, vous pouvez forcer le passage qu'on vous refuse injustement.¹

Ces propos très anciens, qui illustrent le caractère vital du passage à travers le territoire d'autres Etats, connaissent encore une certaine actualité.² Même si la question a évolué et ne se pose plus radicalement en terme de force, il n'en demeure pas moins que de nombreux Etats se retrouvent dans l'obligation de négocier une voie d'accès dans des territoires voisins pour faire face à des contraintes de développement. Il en est ainsi des Etats sans littoral que « les accidents de la géographie et les vagues de l'histoire [...] ont enclav[é] à l'intérieur des continents et [...] priv[é] d'accès direct à la mer ».³

Les effets draconiens d'enclavement⁴ dont souffrent ces Etats expliquent que la plupart se retrouvent en permanence dans les classements de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) et du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) parmi les Etats les moins avancés du monde.⁵ C'est le cas des deux

¹ E. De VATTEL, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des Nations et des Souverains, Paris, Janet & Cotelle, 1820, Livre II, Chapitre IX, § 123.

² A propos de la politique d'accès à la mer par des voies coercitives, voir, pour un exemple, l'analyse de l'Amiral LABROUSSE à propos de l'Ethiopie, in Hervé Coutau-BEGARIE, Géostratégie de l'océan Indien, Paris, Economica, 1993, p.110. Selon l'Amiral, « couper l'Ethiopie de la mer est totalement irréaliste. Ce pays de 45 millions d'habitants n'aurait d'autre solution que d'accroître sa pression sur Djibouti, par l'intermédiaire des Afars ou d'attendre d'avoir repris des forces pour reprendre la guerre avec l'Erythrée [...]. L'Ethiopie éviterait ainsi l'enclavement ». Dans une certaine mesure aussi, voir les analyses de Gilbert GUILLAUME, à propos du conflit entre l'Irak et le Koweït (1990) et notamment des revendications irakiennes sur les îles de Warba et Bubyán pour disposer d'un accès à la mer. (Les grandes crises internationales et le droit, Paris, Édition du Seuil, 1994, pp. 257 et ss.)

³ J. MONNIER, «Le droit d'accès à la mer et la liberté de transit terrestre » in René - Jean DUPUY et Daniel VIGNE, Traité du nouveau droit de la mer, Bruxelles, Bruylant, 1989 (voir le chapitre IX, pp. 441 et ss). A propos des causes historiques de l'enclavement, voir aussi M. A. SOULAIMAN, "Free access: the problem of land-locked States and the 1982 United Nations Convention on the law of the sea", 10 s. Afr. Yrbk. Int'law 145 (1984).

⁴ A propos des conséquences d'enclavement des Etats sans littoral, voir, entre autres, le document de la Commission Économique pour l'Afrique (CEA) intitulé : « Cadre pour une politique de développement et de mise en place des Accords de transit en Afrique », Yaoundé 16-18 Décembre 1999, ECA/RCID/64/98. Voir précisément les sections relatives au « Désavantage économique des pays enclavés » et aux « problèmes relevés et autres questions majeures ».

⁵ E. LANGAVANT faisait déjà cette observation en 1979. Droit de la mer. Cadre institutionnel et milieu marin (océanologie-pollution), Paris, Editions Cujas, 1979, p.171.

Etats enclavés⁶ de l’Afrique centrale : la République du Tchad et la République centrafricaine qui occupent respectivement le 171^{ème} et le 172^{ème} rang (sur 177) dans le classement du PNUD.⁷ Leur éloignement de la mer les oblige à se rapprocher de leurs voisins côtiers pour avoir une ouverture sur les marchés internationaux. Congo, Libye, Nigéria, Soudan, Cameroun constituent ainsi autant de débouchés pour ces deux Etats.

La nature des contraintes, la proximité par rapport à la mer, la permanence ou la divergence dans les rapports avec les Etats riverains constituent cependant des critères importants pour le choix de l’Etat à traverser. A l’observation, la côte atlantique camerounaise semble s’imposer comme une destination privilégiée pour ces voisins sans littoral. La pertinence des éléments susévoqués est une des raisons constamment avancées pour justifier la polarisation autour de Douala.⁸

Cette polarisation a conduit à « la mutation nécessaire du port de Douala pour mieux tenir compte des besoins spécifiques des Etats enclavés de la sous-région ».⁹ L’adaptabilité du régime de transit qui en a résulté constitue un des centres d’intérêt de cette étude qui aurait eu pour ambition d’aller au-delà du phénomène transitaire. En effet, l’expression « droit d’accès à la mer », pour nous, revêt une double connotation que Claude Palazzoli a si bien explicité en ces termes :

Au sens étroit, le droit d’accès à la mer, c’est le droit pour un Etat –
ou plus exactement pour des biens ou des personnes relevant de cet

⁶ Il convient de préciser que nous utiliserons de manière synonymique les expressions « Etats enclavés » et « Etats sans littoral » pour désigner les Etats qui n’ont pas de côte maritime.

⁷ Rapport mondial sur le développement humain, 2006. Ce classement du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) tient essentiellement compte de l’indice de développement humain.

⁸ Le Cameroun n’est pas le seul pays d’ouverture à la mer pour la Centrafrique et le Tchad. Cependant les conjonctures politico-militaires, avec ou dans d’autres pays côtiers limitrophes, les contraintes de navigation sur les voies fluviales (Oubangui, Congo), renforcées par l’étiage des eaux en saison sèche, la proximité de Douala (région maritime la plus proche), sont, entre autres, des raisons qui justifient cette polarisation. Sur ces différents éléments, voir Ieuan LI.GRIFFITHS, “The experience of land-lockedness in Africa” in Dick Hodder, Sarah J. Lloyd and Keith MC Lachlan, Land-locked States of Africa and Asia, London,Portland, Oregon, Frank Cass Publishers, 1998, pp. 12 et ss ; H. A. MAYE, « Le transport au Tchad : opportunités, contraintes et perspectives d’un désenclavement » in Enjeux, n° 10, 2002, pp. 20-21 ; dans la même Revue, n° 26, D. MOZOULOUA, « L’accès à la mer, un défi à variables multiples pour la Centrafrique », p. 29.

⁹ Extrait du discours prononcé par le Ministre camerounais du Commerce et de l’Industrie lors de la cérémonie d’ouverture des travaux de la réunion de concertation relative à la zone UDEAC du port de Douala,1985. Ces réformes au port de Douala se sont poursuivies en Août 2000 avec la mise en place d’un Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur (GUCE) qui a pour but la facilitation du fonctionnement des opérations Import/Export, la gestion d’un système informatique intégré destiné à la simplification des procédures, etc.

Etat – de traverser, pour atteindre la mer, le territoire d'un autre Etat qui fait écran entre elle et lui. Au sens large, c'est en outre le droit d'utiliser la mer dans les mêmes conditions que les Etats riverains et sous toutes les formes qu'il peut comporter (droit au pavillon, navigation, pêche, libre passage à travers les eaux territoriales, utilisation des ports...).¹⁰

Cette définition illustre mieux les prérogatives reconnues aux Etats sans littoral depuis la Déclaration de Barcelone du 21 Avril 1921 portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime¹¹ jusqu'à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 en passant par la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la haute mer. Elle nous conforte par ailleurs dans la conviction que si l'accès à la mer est lié à la question de transit,¹² celle-ci en revanche n'est qu'une donnée préalable pour l'exercice de droits maritimes, finalité recherchée derrière l'idée même du droit d'accès. Autrement dit, deux étapes devraient sousentendre l'accès à la mer : une étape de transit et une phase d'usage de la mer.

Dans la pratique cependant, et même dans la doctrine,¹³ le constat en faveur d'un grand retranchement derrière la conception restrictive du droit d'accès est net. La réalité sous-régionale de l'Afrique Centrale confirme cette tendance. Ouvrir par conséquent un débat sur les droits maritimes des Etats sans littoral, dans un contexte maritime sous-régional déjà caractérisé par un conflictuel « mouvement vers l'appropriation d'espaces maritimes »,¹⁴ où « découverte du pétrole et possibilité de l'exploiter ont fait de la question des délimitations maritimes une priorité dans la région »,¹⁵ peut paraître « insolite ». ¹⁶

¹⁰ C. PALAZZOLI, « De quelques développements récents du droit des gens en matière d'accès à la mer des pays dépourvus de littoral » in R.G.D.I.P., t. L XXVII, Juillet - Septembre 1966, p. 675.

¹¹ A propos de cette Déclaration, le Prof. Hubert THIERRY faisait noter que cette dernière « entraînait de la part des signataires la reconnaissance du pavillon des navires de tout Etat qui n'avait pas de littoral maritime sous la seule réserve de l'enregistrement [...] ». La reconnaissance d'un tel droit (droit au pavillon) par cette modalité (Déclaration), plutôt que par une convention pouvant faire l'objet d'une dénonciation, « fut considérée, écrivait-il, comme ayant une valeur juridique supérieure. [En effet], poursuivait-il, le procédé de la Déclaration témoigne de ce qu'en 1921 le droit au pavillon des Etats enclavés faisait partie du Droit international coutumier et qu'il convenait seulement de déclarer ou de reconnaître une règle d'ores et déjà admise » in « Les Etats privés de littoral maritime », R.G.D.I.P., 1958, p. 614.

¹² K. UPRETY, The transit regime for landlocked States, the World Bank, 2006, p. 3.

¹³ Les auteurs dans leur grande majorité limitent leurs travaux à la phase de transit. Voir, en page bibliographique, quelques ouvrages consultés dans le cadre de cette réflexion.

¹⁴ M. KAMGA, Délimitation maritime sur la côte atlantique africaine, Bruxelles, Editions Bruylant, 2006, p. 17.

¹⁵ Ibid, pp. 18 et 19.

Pour autant, la question de ces droits ne saurait être éludée, étant donné les prérogatives reconnues par les Conventions et les coutumes internationales aux Etats sans littoral dans les océans. « La mer, systématisait le Professeur Hubert Thierry, n'est pas réservée à ses riverains. Il est unanimement admis de nos jours que les Etats sans littoral peuvent utiliser le domaine maritime au même titre que tout autre Etat [...]. Le Droit international de la mer avec tous les droits et toutes les obligations qu'il comporte s'applique-t-il aussi bien aux riverains qu'aux Etats sans littoral. ».¹⁷ Le grand mutisme observé autour de ces droits incite même, au-delà de la question du passage, à y jeter un regard.

Le droit de faire naviguer en mer des navires battant pavillon d'Etats sans littoral ou plus simplement le droit de navigation fait partie des prérogatives les plus anciennes revendiquées et reconnues à ces Etats au même titre que les Etats côtiers. La Suisse en 1864 fut l'une des premières nations à l'expérimenter. Les instruments conventionnels adoptés plus tard ne firent alors que consacrer une règle déjà existante: « Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon », dispose l'Article 90 (relatif au "Droit de navigation") de la CNUD.¹⁸ La question pourrait cependant se poser de savoir si des Etats dépourvus de littoral, non parties à ces instruments comme c'est le cas pour les Etats enclavés d'Afrique centrale, peuvent jouir des droits qui en découlent, y compris des obligations qui s'y rattachent.

En vertu de la règle *res inter alios acta* qui gouverne l'application des traités internationaux, la réponse est négative. Toutefois, conçue comme une *res communis*, la mer a été reconnue ouverte à toutes les nations. En vertu de ce principe de la liberté des mers devenu coutumier en droit international, les Etats sont censés jouir des mêmes prérogatives dans la mer.

¹⁶ Le mot est de Louis SAVADOGO qui parle de l'intervention des Etats sans littoral dans les transports maritimes comme une « pratique insolite mais grandissante ». En fait, comme le note cet auteur dans son ouvrage (pp. 161 et 162), pendant longtemps, les Etats dépourvus de rivage n'ont eu d'autre ambition que se voir reconnaître un droit d'accès à la mer. Ces préoccupations qui n'ont cependant pas disparu amènent aujourd'hui ces derniers à demander un droit de regard sur l'usage de la mer et l'exploitation de ses ressources. Voir ces observations dans le chapitre consacré aux « droits maritimes » des Etats sans littoral. L. SAVADOGO, Essai sur une théorie générale des Etats sans littoral. L'expérience africaine, Paris, L.G.D.J., 1997, p. 167. Sur le caractère « insolite » de la revendication par les Etats enclavés des droits maritimes, voir également L. LUCCHINI et M. VOELCKEL, Les Etats et la mer. Le nationalisme maritime, Paris, La Documentation française, 1978, p. 283.

¹⁷ H. THIERRY, *op. cit.*, pp. 613 et 614.

¹⁸ Dans le même sens, voir l'Article 4 de la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la haute mer.

Au droit de navigation, sont rattachés d'autres droits dont celui de passage inoffensif et de transit. Selon les dispositions de l'Article 17 de la CNUDM en effet, « les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ». Ce même droit est reconnu « aux navires de tous les Etats » dans les eaux archipélagiques.¹⁹

Par ailleurs, l'Article 38 de la CNUDM dispose que dans les détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive (ZEE) et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive, « tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave ». Toutefois, ce passage ne s'applique pas « aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat ou une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques ».²⁰

Au-delà des limites de la mer territoriale, les navires battant pavillon des Etats sans littoral peuvent, comme ceux des Etats riverains, se livrer à diverses activités dont, entre autres, la pêche et l'exploitation des ressources biologiques. Il en est ainsi aussi bien dans la ZEE des Etats côtiers qu'en haute mer. Selon les termes de l'Article 87 (e) de la CNUDM, « la liberté de la haute mer [...] comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral: la liberté de la pêche ». Les dispositions de l'Article 116 valident cette option en admettant au profit des ressortissants de tous les Etats le droit de pêche en haute mer sous réserve des obligations conventionnelles et des intérêts des autres Etats.

De même, les Etats sans littoral bénéficient, aux fins d'exploitation des ressources biologiques de la mer, d'un accès à la ZEE des Etats côtiers situés dans la même région ou sous-région. Le principe d'accès à la ZEE des Etats côtiers obéit cependant à une logique équitable qui tient compte non seulement des intérêts de l'Etat côtier et notamment des droits souverains dont dispose ce dernier dans cette zone au regard de l'exploitation et de la gestion des ressources

¹⁹ Article 53 de la CNUDM.

²⁰ Article 38 *in fine*, *ibid.*

biologiques, mais aussi de l'importance que ces ressources présentent pour son économie. Les dispositions de l'Article 69 (1) de la CNUDM sont à ce sujet explicites:

Un Etat sans littoral a le droit de participer, selon une formule équitable, à l'exploitation d'une part appropriée du reliquat des ressources biologiques des zones économiques exclusives des Etats côtiers de la même sous-région ou région, compte tenu des caractéristiques économiques et géographiques pertinentes de tous les Etats concernés.

La participation des Etats sans littoral aux activités de pêche dans la ZEE obéit par conséquent à une réglementation plus rigoureuse et plus complexe que celle applicable à tous en haute mer. Cette participation dépend avant tout de l'autorisation (par voie d'accord ou autres arrangements) de l'Etat côtier qui fixe au premier chef sa capacité d'exploitation des ressources biologiques de sa ZEE. Deux cas peuvent alors se présenter : la capacité fixée peut atteindre ou être inférieure à l'ensemble du volume admissible des captures. Dans les deux cas, les règles de la CNUDM sont variables.

Selon les dispositions de l'Article 62 (2) de cette Convention, l'on peut noter que ce n'est que si la capacité d'exploitation est inférieure à l'ensemble du volume admissible que l'Etat côtier autorise d'autres Etats à en exploiter le reliquat. Dans l'hypothèse où la capacité fixée correspond au volume admissible, la CNUDM prescrit une coopération (à travers des arrangements équitables) entre Etats côtiers et Etats sans littoral concernés, mais distingue encore selon que ces derniers Etats appartiennent à la catégorie d'Etats en développement ou à celle d'Etats développés. De cette distinction, il ressort que les Etats développés sans littoral ne peuvent participer à l'exploitation des ressources biologiques que dans les ZEE d'Etats côtiers développés.²¹ Par ailleurs, dans des cas où l'économie d'un Etat côtier est lourdement tributaire de l'exploitation des ressources biologiques de sa ZEE, l'inapplicabilité des prérogatives dévolues aux Etats sans littoral dans ladite zone est la règle.²²

Outre les droits de pêche et d'exploitation des ressources biologiques, les Articles 58 et 112 de la susdite Convention énoncent d'autres prérogatives tant en faveur des Etats sans littoral que des Etats côtiers, aussi bien dans la ZEE qu'en haute mer. Il s'agit en particulier du droit de

²¹ Article 69 (3) et (4) de la CNUDM.

²² Article 71, *ibid.*

poser des câbles et des pipelines sous-marins, de la liberté de survol. Cette énumération n'est pas exhaustive, puisque les Articles 87 et 254 de la même Convention ajoutent la liberté de construire des îles artificielles et reconnaissent aux Etats sans littoral, sur leur demande, « la possibilité de participer au[x] projet[s] de recherche scientifique marine [...] par l'intermédiaire d'experts qualifiés désignés par eux et non récusés par l'Etat côtier ».

Toutes choses étant égales par ailleurs, les navires battant pavillon d'Etats sans littoral jouissent dans les ports de mer d'un traitement égal à celui accordé aux autres navires étrangers.²³ Pour Laurent Lucchini et Michel Voelckel, cette égalité de traitement implique non seulement l'accès au port, mais aussi son utilisation.²⁴ Certes, il est vrai, reconnaissent les deux précédents auteurs, le libre accès aux zones portuaires d'un Etat côtier ne constitue pas « un principe de droit coutumier opposable aux Etats riverains »,²⁵ mais il s'est érigé en « une pratique générale »²⁶ à laquelle les Etats des ports sollicités ne peuvent déroger, sauf dans certaines circonstances exceptionnelles touchant à leur sûreté ou intérêts vitaux.²⁷

Au demeurant, la CNUDM reconnaît aux Etats sans littoral comme aux Etats côtiers d'autres prérogatives, à l'instar des activités que ceux-ci peuvent mener dans la Zone « dans l'intérêt de l'humanité tout entière ».²⁸ Ces activités ne sont pas spécifiées. En revanche, leur pratique est subordonnée à deux conditions, à savoir leur licéité et leur caractère « exclusivement pacifique ».²⁹

Un regard sur les activités pratiquées dans les eaux maritimes des Etats côtiers d'Afrique Centrale (particulièrement du Cameroun) permet de se rendre compte que les droits maritimes ainsi visités demeurent dans une phase théorique. Ni l'Etat tchadien ni l'Etat centrafricain (Etats dépourvus de littoral) ne disposent d'une flotte maritime attachée à un port donné d'un Etat riverain de la sous-région. Aucun accord de pêche ou d'exploitation des ressources biologiques marines, à notre connaissance, n'a été passé entre ces Etats enclavés et l'Etat camerounais. La

²³ Article 131, *ibid.*

²⁴ L. LUCCHINI et M. VOELCKEL, *Droit de la mer*, tome 1, Paris, Pedone, 1990, p. 518.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Voir dans ce sens l'Article 16 du Statut annexé à la Convention du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes

²⁸ Article 140 de la CNUDM.

²⁹ Voir dans ce sens les Articles 58 et 141, *ibid.*

pêche dans ces Etats non riverains reste continentale, les activités de recherches marines inconnues. Dans tous les cas, argument ne saurait être tiré du fait de l'Etat camerounais, Etat riverain, pour mettre en lumière les raisons d'une coopération maritime non existante entre ces Etats d'autant plus qu'aucune revendication n'a été soulevée à ce jour.³⁰

Loin de justifier ce qui apparaît vraisemblablement comme une attitude, un mode d'expression des Etats sur la scène internationale, l'étude se préoccupera par conséquent de l'accès à la mer dans sa conception la plus restrictive, telle que dégagée plus haut par Claude Palazzoli. Sous ce regard, la problématique de la souveraineté de l'Etat camerounais dans le processus de transit est une question-carrefour. Cette problématique de la souveraineté de l'Etat de transit, devenue « classique » dans ce champ d'étude, « s'est progressivement affinée et précisée » au fil du temps, comme le note le professeur Paul Tavernier.³¹

Dans le cadre des relations entre le Cameroun et ses voisins sans littoral, l'influence grandissante d'un nouveau type d'acteurs sur les opérations de transit (notamment celles à caractère pétrolier) et de nature à supplanter le souverainisme de l'Etat côtier relance tout le débat et, *ipso facto*, un plus grand intérêt pour la question d'accès.

Cette nouvelle donne nous amènera ainsi à distinguer sur le territoire camerounais entre le régime d'accès à travers les corridors traditionnels (Ière Partie) et le régime plus spécifique de transit par oléoduc (IIème Partie). Loin d'être une comparaison des deux régimes, encore moins une simple juxtaposition, cette structuration a l'avantage de permettre une approche minutieuse du problème et donc une plus grande clarté dans l'analyse.

La démarche juridique³² qui va soutenir cette réflexion s'appuyera sur un pilier méthodologique construit autour du normativisme³³ et du relativisme.³⁴

³⁰ Voir CIA, The world factbook, 2004 in <http://www.umsl.edu/services/govdocs/wofact2004/geos/ct.html>

³¹ Paul TAVERNIER, « Les nouveaux Etats sans littoral d'Europe et d'Asie et l'accès à la mer » in R.G.D.I.P., tome 97/ 1993/3, p. 727.

³² L'approche juridique reste une technique indispensable pour une meilleure compréhension des dispositifs normatifs et de leurs mécanismes institutionnels. Cette approche est justifiée ici par la connotation juridique du champ de réflexion. Elle permettra ici une mise en lumière des textes auxquels nous aurons recours. Sur cette approche, voir Christian ATIAS, Epistémologie juridique, Paris, P.U.F., 1985. L'auteur dévoile (p. 54) la méthode de travail du juriste qui consiste, le plus souvent, en des analyses sur des écrits, sur des textes, sur des mots et sur des phrases.

Ière Partie :
LES CORRIDORS CAMEROUNAIS ET LE DESENCLAVEMENT DES ETATS SANS LITTORAL D'AFRIQUE CENTRALE

Ieuan Griffiths définissait les corridors en ces termes: « *a land corridor is a means whereby a state obtains access to the sea, a river, lake or an otherwise detached piece of territory. Without land corridors of access, observait-il, some states would be land-locked* ». ³⁵ Autrement dit, les corridors d'accès constituent pour les Etats enclavés des « *windows on the world* » ³⁶ (ouvertures sur le monde), des voies vitales pour leurs échanges extérieurs, notamment commerciaux. L'importance des corridors camerounais pour les Républiques enclavées du Tchad et de Centrafrique, mise en évidence par divers rapports et études, est illustrative à cet égard.

Selon un rapport du Ministère tchadien du Commerce établi dans le cadre de l'évaluation du Programme d'Action en faveur des Pays les Moins avancés pour la Décennie 2001-2010, le corridor Tchad-Cameroun constitue, à côté des corridors Tchad-Soudan et Tchad-Nigéria, une voie importante pour le désenclavement du Tchad. « Les transports internationaux Tchad-Cameroun ou Tchad-Nigéria, souligne ce rapport, représentent à eux seuls 96 à 98% des flux internationaux du pays ». ³⁷ Un minimum de cinq cent camions a été dénombré dans le transit ³⁸ des produits de cet Etat en direction ou en provenance du port de Douala, des produits constitués pour l'essentiel du coton fibre (29.000 tonnes en 1994), de la gomme arabique (3000 tonnes en 1994), ³⁹ des produits divers pour ce qui concerne l'exportation ; des machines et équipements de transport, des biens industriels, aliments et textile pour ce qui est de l'importation.

³³ Le normativisme est une approche qui permet d'appréhender le droit dans son expression normative formelle, « sans porter de jugement de valeur », afin de « garantir sa neutralité ». Voir M. BENNOUNA, Droit international du développement. Tiers-monde et interpellation du droit international, Paris, Berger-Levrault, 1983, pp. 25 et ss. Il permettra ici d'appréhender le contenu des instruments juridiques conclus par les parties.

³⁴ Comme « méthode d'analyse adaptée aux réalités internationales », ainsi que le considère le Professeur M. BENNOUNA (*op. cit.*), le relativisme juridique consiste à « rechercher les réalités concrètes derrière l'expression formelle de l'accord des volontés étatiques, à revenir aux réalités socio-économiques en aval et en amont de la règle de droit, à dégager les contradictions en présence pour en saisir la signification et la portée véritable des Accords contractés par les Etats ». Son recours dans le cadre de cette réflexion s'en justifie de ce fait.

³⁵ I. GRIFFITHS, « African land and access corridors », in Dick HODDER, Sarah J. LLOYD et Keith Mc. LACHLAN, Land-locked states of Africa and Asia, London-Portland, Frank Cass, 1998, p. 69.

³⁶ Almeen ALI, Land-locked states and International Law, New Dehli, South Asian Publishers, 1989, p. 4.

³⁷ Rapport disponible dans « Programme d'Action en faveur des Pays les Moins avancés pour la Décennie 2001-2010. Rapport d'évaluation » in <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/Idc/MTR/Chad.pdf>

³⁸ Voir l'étude en date du 18 Oct. 2006 : « Tchad : étude diagnostique sur l'intégration commerciale », disponible dans http://www.integratedframework.org/files/Chad_DTIS.pdf

³⁹ Sur ces chiffres, voir Karine BENNAFLA, Le commerce frontalier en Afrique Centrale, Paris, Karthala, 2002, p.35.

La dépendance de l'Etat centrafricain de l'axe Douala-Bangui permet davantage d'apprécier l'importance des corridors camerounais. Selon un rapport du Secrétariat de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en date du 7 Mai 2007, « 80 pour cent du trafic à destination de la République Centrafricaine transite par le port de Douala au Cameroun et est acheminé sur l'axe Douala-Bangui long de 1500 kilomètres ». ⁴⁰ Grumes, gomme, coton fibre, café vert non torréfié (12000 tonnes en 1995) ⁴¹ constituent quelques produits d'exportation de cet Etat enclavé à côté des biens d'importation tels véhicules de transport, équipements industriels, produits alimentaires (riz, farine, etc.).

En prenant en considération les données de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), le réseau camerounais (routier exclusivement) représente à lui seul quatre cent mille (400000) tonnes de trafic de transit de marchandises par an. ⁴²

Le passage sur les corridors camerounais obéit cependant à un ensemble juridique construit autour des traités. Ces traités internationaux entre « Etats demandeurs de passage » et « Etats riverains », communément désignés sous le terme d'« Accords de transit », ⁴³ constituent l'objet de cette étude qui examine dans cette première partie le dispositif normatif (Chapitre 1) et évalue (Chapitre 2) l'accès des Etats centrafricain et tchadien à la côte camerounaise à travers les corridors traditionnels que sont voies routières et chemin de fer.

L'usage de ces corridors, sous les termes juridiques définis de commun accord par les parties (Chapitre 1), sera l'occasion de procéder à une évaluation du système de transit mis en place (Chapitre 2).

⁴⁰ Rapport du Secrétariat de l'OMC sur l'« Examen des politiques commerciales [de la] République Centrafricaine », disponible dans www.wto.org/french/tratop_f/tpr_f/s183-00_f.doc

⁴¹ Sur ce chiffre, voir Karine BENNAFLA, *ibid.*

⁴² Sur ces estimations de la CEA, voir Etienne KOULAKOUMOUNA, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable du Congo », disponible dans http://www.codesria.org/Links/conferences/general_assembly11/papers/koulakoumouna.pdf

⁴³ Il faut souligner que l'Accord entre un Etat dépourvu de littoral et un Etat côtier en matière de transit constitue un des éléments, sinon l'élément fondamental, qui permet de différencier le droit à un transit libre (*right to free access*) du droit de passage inoffensif (*right of innocent passage*) que certains auteurs assimilent indifféremment. Pour un exemple, voir A. HAKIM TABIBI, *The right of transit of land-locked countries*, Kabul, Afghan Book Publishing House, 1970. Pour cet auteur, « the right of land-locked state to free transit over land is the same right as recognized as a right of innocent passage. Indeed, both the land and territorial waters are the property of the coastal state and the right of innocent passage over land as well as water in favour of land-locked countries is indivisible », p.4. Nous soulignons ici que le droit de passage inoffensif qui est exercé par tous les Etats dans la mer n'est pas soumis à un accord préalable et relève d'un régime différent du droit de transit qui se veut comme un droit spécifique, propre aux Etats sans littoral.

Chapitre 1

Le cadre juridique de transit des Etats de Centrafrique et du Tchad sur les corridors camerounais

Le transit des produits centrafricains et tchadiens en territoire camerounais s'appuie sur des piliers conventionnels qui constituent les sources du droit d'accès de ces deux Etats au port maritime de Douala (section 1) et qui déterminent, conjointement avec des instruments nationaux, les modalités d'expression de ce droit, c'est-à-dire sa mise en œuvre (section 2).

Section 1 : Les sources du droit d'accès du Tchad et de la Centrafrique à la côte portuaire du Cameroun

Les normes internationales constitutives et structurantes du droit d'accès tchadien et centrafricain peuvent être hiérarchisées et classées en deux catégories : les unes ont une portée universelle et régionale (paragraphe 1) ; d'autres présentent un caractère bilatéral (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les instruments de portée universelle et régionale

Il s'agit des conventions expressément visées par les différentes entités étatiques dans leurs rapports juridiques bilatéraux en matière de transit. Ces conventions fixent le cadre et les conditions générales d'exercice du droit d'accès. C'est le cas de la Convention de New York du 08 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral (A) et des Actes sous-régionaux adoptés dans le cadre de l'UDEAC/CEMAC⁴⁴(B).

A. La Convention du 08 Juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral

Entrée en vigueur le 9 juin 1967, cette Convention réaffirme dans son préambule les huit principes adoptés par la CNUCED lors de sa séance du 23 septembre 1964.

⁴⁴ Créée par le Traité du 8 décembre 1964, l'Union Douanière et Economique des Etats d'Afrique Centrale (UDEAC) a officiellement pris fin par une décision des Chefs d'Etats de cette Organisation réunis à l'occasion de leur 33^{ème} Sommet (5 Février 1998). La Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale (CEMAC) constituée du Cameroun, de la Centrafrique, du Congo, du Gabon, de la Guinée Equatoriale et du Tchad en a pris le relais à l'issue du Traité signé le 16 mars 1994 à N'djaména.

Ces principes, en substance, concourent à la reconnaissance du droit pour tout Etat sans littoral d'accéder librement à la mer. Les énonciations du troisième principe du préambule de cette Convention sont à cet égard édifiantes : « pour jouir de la liberté des mers à égalité avec les Etats riverains, les Etats dépourvus de littoral doivent pouvoir accéder librement à la mer ».⁴⁵ Le quatrième principe abonde dans le même sens et justifie la nécessité d'une telle reconnaissance par des raisons de commerce international et de développement économique.

Ces considérations rencontrent un écho favorable dans le dispositif même de la Convention du 8 juillet 1965 qui fixe aussi bien les modalités techniques (voies et moyens de transport, usage des ports de l'Etat côtier, etc.),⁴⁶ administratives (simplification des méthodes et de la documentation à utiliser, facilités plus étendues à accorder),⁴⁷ financières (droits de douane, tarifs, redevances et autres taxes spéciales)⁴⁸ que les garanties d'ordre juridictionnel nécessaires à l'exercice de ce droit.⁴⁹

Leur valeur juridique comme d'ailleurs la reconnaissance de cette Convention elle même dans les instruments bilatéraux passés entre le Cameroun et le Tchad d'une part, et entre le Cameroun et la Centrafrique d'autre part, reste néanmoins problématique. Les débats lors de l'adoption de cette Convention permettent à ce sujet de s'en faire une idée. Comme le mentionne Dietrich Kappeler, la proposition de la Commission préparatoire à la CNUCED susvisée d'insérer dans le projet de la Convention un Article 1 *bis* comportant les huit principes susévoqués afin de leur donner une forme juridique – suivant le vœu de certains délégués – suscita au sein de la Conférence plénière de vives oppositions. En effet, certains niaient le caractère juridique de ces principes, d'autres la compétence même de la Commission en matière de codification des règles du droit international.⁵⁰ Comme on peut le constater, cette opposition pose, au-delà de la force

⁴⁵ On note dans ce troisième principe de la Convention du 8 juillet 1965 une nette évolution par rapport au texte de la Convention sur la haute mer de 1958 qui utilisait la formule conditionnelle « devraient » pour l'accès à la mer des Etats enclavés. L'Article 3 de cette dernière Convention disposait en effet que « pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer ».

⁴⁶ Articles 1 (d) et 8 de la Convention du 8 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral.

⁴⁷ Articles 5 et 9, *ibid.*

⁴⁸ Article 3, *ibid.*

⁴⁹ Article 16, *ibid.*

⁵⁰ Voir D. KAPPELER, « La Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral du 8 juillet 1965 » in A.F.D.I. XIII, 1967, pp. 678 et 679.

juridique à accorder aux principes en question,⁵¹ le problème de la valeur juridique des énonciations du préambule en général.

A la question qu'ils se posent dans leur ouvrage Droit International Public de savoir quelle est la valeur juridique du préambule, Nguyen Quoc Dinh, Patrick Daillier et Alain Pellet, s'appuyant sur une jurisprudence solide⁵² répondent que « dans l'ordre international, le préambule d'un traité ne possède pas de force obligatoire, il constitue toutefois un élément d'interprétation du traité ».⁵³

Une partie de la doctrine reste cependant réservée et nuancée sur cette question. Charles Rousseau se voulait pour sa part prudent lorsqu'il considérait qu'il faut retenir le préambule quand il contient des énonciations suffisamment précises au but du traité pour permettre l'interprétation du dispositif.⁵⁴ Ce point de vue trouve son mérite dans la Convention du 8 juillet 1965.

La segmentation entre les principes énoncés dans le préambule et le corpus conventionnel nous paraît dérisoire pour deux raisons au moins.

Primo, l'analyse de ces deux compartiments de la Convention laisse apparaître un lien ombilical solide quant à leur objet. Quelques dispositions, sans prétention à l'exhaustivité, le montrent à suffisance. Ainsi, les Articles 3 et 4 du dispositif sur les moyens de transport, les marchandises en transit, les droits de douane et les tarifs applicables reprennent et précisent l'idée d'un transit libre et sans restriction exprimée par le quatrième principe du préambule, car aussi bien dans ce quatrième principe que dans les articles précédemment mentionnés, il se dégage une

⁵¹ Pour une contestation sur la valeur juridique des principes énoncés dans le Préambule de la Convention du 8 juillet 1965, voir J.H. MERRYMAN et E.D. ACKERMAN, International Law, Development and the transit trade of landlocked States : the case of Bolivia, Hamburg, Institut für Auswärtige Politik in Hamburg, 1969. Ces deux auteurs font noter que : *It will be observed that the « principles » set out in the preamble are not intended to have the legal effect of an international convention, but are « reaffirmed » without being given operative legal effect. They do not even create « imperfect » rights. What they do accomplish, as a legal matter, is unclear. Articles 1 to 16 however, are clearly intended to have legal effect and constitute the furthest advance in the development of the international law on the right of transit of landlocked States.* (p. 47).

⁵² Affaire des droits des ressortissants des Etats-Unis d'Amérique au Maroc, C.I.J., Rec. 1952, pp.196-197 ; Exceptions préliminaires sur l'Affaire du Sud-Ouest africain, Rec. 1962, pp. 330-331 ; deuxième phase de l'Affaire du Sud-Ouest africain, Rec. 1966, p. 5.

⁵³ N.Q. DINH, A. PELLET et P. DAILLIER, Droit International Public, 7^{ème} édition, Paris, L.G.D.J, 2002, p.132.

⁵⁴ C. ROUSSEAU, Droit International, tome 1, Paris, Sirey, 1970, p. 87.

seule et même réalité: l'exonération des transports en transit de taxes ou de prélèvements supérieurs à ceux perçus pour l'utilisation des transports de l'Etat de transit.

De même, l'Article 11 (2) (4) qui réfère au droit de l'Etat contractant de prendre des précautions et des mesures nécessaires pour protéger ses intérêts essentiels et s'assurer de la réalité du transit intègre et systématisé le cinquième principe.

Le même lien de connexité existe entre le septième principe et l'Article 10 sur la clause de la nation la plus favorisée.

Secundo, la rédaction du huitième principe revêt plus d'une signification. De prime abord, elle semble admettre que les huit principes, tels qu'énumérés, constituent un corps de normes « régissant le droit des Etats sans littoral d'accéder librement à la mer », en dépit de tout accord existant ou à conclure à l'avenir sur cette question entre deux ou plusieurs Etats. Par ailleurs, ce huitième principe établit, conjointement avec les sept autres, un régime de référence qui se veut une contre-mesure contre tout accord futur à naître sur ce problème instituant « un régime moins favorable » ou « contraire aux dispositions » de ces principes.⁵⁵ L'interprétation amène ainsi à voir dans cet ensemble de principes une convention à part entière signée et applicable aux Etats parties. La formulation usitée ici nous conforte dans ce sens : « [c]es principes [...] n'abrogeront en aucune façon les accords en vigueur [...] ».⁵⁶ Une telle rédaction attribue auxdits principes une valeur comparable à celle des accords internationaux.

En droit international, l'abrogation d'un accord ou plus précisément l'extinction d'un instrument international dépend généralement de la volonté des parties, de la survenance de certaines circonstances, d'une nouvelle norme de *jus cogens* ou d'un nouvel accord censé abroger ou mettre fin à un(e) précédent(e) portant sur la même matière. Envisager par conséquent l'abrogation d'un accord à partir de principes, c'est : ou bien reconnaître une même force de droit à ces deux catégories de sources du droit (sources conventionnelles/sources non conventionnelles) ; ou bien établir un parallélisme ou une coexistence entre ces deux catégories normatives dans un même corps conventionnel. On pourrait, en d'autres termes, parler de deux

⁵⁵ Soulignons ici que le huitième principe *in fine* parle bien de dispositions alors que cette terminologie est proprement réservée à la phraséologie qui forme le dispositif, le corps d'un instrument conventionnel.

⁵⁶ Huitième principe de la Convention du 8 juillet 1965.

conventions au contenu identique dans un instrument unique: la Convention du 8 juillet 1965. Le caractère normatif de ces principes donne *ipso facto* au préambule de la Convention une valeur indéniable.

Le renvoi à cette Convention dans les instruments bilatéraux entre le Cameroun et ses voisins géographiquement désavantagés⁵⁷ soulève lui même quelques difficultés. Quelle signification en effet donner à cette formule ? Comment interpréter cet acte, puisque signataire, le Cameroun n'a pas ratifié cette Convention ? Autrement dit, il n'en est pas partie.

Cette question qui est abordée dans la seconde partie de l'étude nous permet d'y voir l'expression d'un consentement de l'Etat camerounais, une forme de reconnaissance de cette Convention, car la reconnaissance, écrit Nguyen Quoc Dinh, comporte des « modalités variables [...] : elle peut être implicite ou expresse, unilatérale ou collective, discrétionnaire ou "liée", appliquée à de simples faits ou à des normes juridiques ».⁵⁸

Dans le cas d'espèce, il s'agit bien d'une forme expresse, puisque cette convention est explicitement visée dans les textes bilatéraux auxquels nous consacrerons une analyse dans les lignes qui suivent, l'objectif poursuivi par cette référence systématique, comme dans tout acte de reconnaissance d'ailleurs, étant d'« introduire une certaine cohérence et une certaine continuité juridique dans les rapports internationaux »⁵⁹ entre les différentes entités étatiques impliquées dans ce transport import/export vers et depuis la principale zone portuaire du Cameroun. Certaines modalités de ce transport font l'objet d'instruments sous-régionaux.

⁵⁷ La notion « d'Etat géographiquement désavantagé » utilisée ici pour qualifier la situation d'enclavement du Tchad et de la Centrafrique ne se confond toutefois pas avec la notion « d'Etat sans littoral ». Il est vrai, comme le note Jean-François PULVENIS (« La notion d'Etat géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer » in A.F.D.I. ; XXII, 1976), que « traditionnellement, cette place "à l'écart" était celle des pays sans littoral. Mais l'évolution actuelle du droit de la mer a suscité de nouvelles inégalités [et] s'est traduit[e] par l'apparition [...] d'une nouvelle catégorie dans la typologie des Etats : celle des pays que l'on qualifie de « graphiquement désavantagé » (p. 680). Il s'agit en général de pays côtiers qui se trouvent dans une situation géographique défavorable par rapport aux autres riverains. Gilbert APPOLIS (L'emprise Maritime de l'Etat Côtier, Paris, A. Pedone, 1981, pp. 13 et 55) en distingue plusieurs catégories : Etats côtiers avantagés, Etats côtiers moins ou peu avantagés, Etats côtiers désavantagés. Cette dernière catégorie à laquelle appartient le Cameroun (voir les Documents de la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la mer, Doc.A/Conf.62/C. 2/L. 29. Vol. III. p. 243) regroupe les pays à plateau continental enclavé, mais aussi des Etats riverains de mers très étroites.

⁵⁸ N.Q. DINH, A. PELLET et P. DAILLIER, *op. cit.*, p. 361.

⁵⁹ *Ibid.*

B. Les Actes sous-régionaux

Il s'agit de textes émanant de l'Organisation sous-régionale, à savoir l'Union Douanière et Economique des Etats d'Afrique Centrale (UDEAC) aujourd'hui remplacée par la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

Trois Actes sont ici visés : l'Acte n°15-84-UDEAC-146 du 19 décembre 1984 portant adoption de la Convention réglementant les transports terrestres en UDEAC ; l'Acte n° 3-96-UDEAC-574-CE-31 du 5 juillet 1996 portant adoption du cadre juridique d'exploitation des transports routiers de marchandises diverses dénommé « Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses » et l'Acte n° 5/96-UDEAC-612-CE-31 du 5 juillet 1996 fixant les conditions de l'exercice de la profession de transporteur routier Inter-Etats de marchandises diverses.

Contrairement à la Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée, la reconnaissance de ces textes ne pose pas de problème, encore moins leur valeur juridique. En tant qu'instruments émanant de l'UDEAC/CEMAC, donc en tant qu'actes dérivant des Etats mêmes qui composent cette Organisation, ces textes s'imposent *de jure* à eux, la seule difficulté étant parfois leur application.

D'un point de vue analytique, ces différents Actes ne visent pas implicitement ou explicitement l'accès du Tchad ou de la Centrafrique à la zone portuaire du Cameroun. Ils traitent particulièrement des aspects privés se rapportant au transport. A titre d'exemple, la Convention Inter-Etats de transport routier de marchandises diverses (CIETRMD) s'applique au contrat du transport (conclusion, exécution) de marchandise par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandises et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat contractant, quels qu'en soient le

domicile et la nationalité des parties. La même Convention détermine également le régime de responsabilité du transporteur.⁶⁰

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéresserons moins à ces aspects privés qui participent néanmoins des efforts de la CEMAC dans son souci de réglementation au détail des problèmes qui sont devenus récurrents dans la sous région en matière de transport terrestre de marchandises. Une importance toute particulière sera en revanche accordée aux instruments bilatéraux. L'expérience montre, comme le souligne en effet un rapport du Secrétariat de la CNUCED sur les infrastructures de transport pour le commerce de transit des Etats sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale, que « les accords bilatéraux sont en général mis en œuvre de façon plus systématique que les accords multilatéraux en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale, car les gouvernements tendent à s'engager davantage au niveau bilatéral [et] de ce fait, de tels accords prévalent souvent sur les instruments multilatéraux ».⁶¹

Paragraphe 2 : Les instruments bilatéraux

A la suite de la Convention de 1965 susmentionnée – et plus tard de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer – il s'est dégagé comme une sorte d'unanimité aussi bien de la part des Etats que de la doctrine sur le fait que ces différentes Conventions établissaient désormais, ce d'une manière non équivoque, un droit d'accès à la mer et depuis la mer en faveur des Etats sans littoral et que seules les conditions et les modalités de l'exercice de l'accès ou du transit⁶² devaient être l'objet d'accords entre ces Etats et ceux de transit. Cette tendance générale est bien reprise par la plume de Gajendra Mani Pradhan en ces termes :

Most of the Conventions have without question established the right of access to or from the sea for land-locked states [...] The right of access to and from the sea is not

⁶⁰ Voir les Chapitres I à VI de la CIETRMD disponible dans <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Convention-TR-marchandises-diverses.htm>

⁶¹ Rapport du Secrétariat de la CNUCED sur l' «Aperçu des infrastructures de transport pour le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Contribution du Secrétariat de la CNUCED à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty». UNCTAD/LDC/2007/1, 12 Avril 2007, p.14 §50.

⁶² Parfois les termes « accès » et « transit » sont appréciés différemment par les Etats. « *Some transit states are in favour of freedom of transit and some states are in favour of free access to or from the sea* », remarque G. PRADHAN in Transit of land-locked countries and Nepal, Jaipur, New Delhi, Nirala Publications, 1990, pp. 223 et ss.

*subject to bilateral agreements. Only the modalities for transit are related to bilateral agreements.*⁶³

Le *pactum de contrahendo* (obligation de négocier) imposé alors par la Convention du 8 juillet 1965 (comme celle du 10 décembre 1982) a abouti dans de nombreux cas à la conclusion de plusieurs accords de transit entre Etats de transit et Etats enclavés. C'est le cas des Conventions signées en 1999⁶⁴ entre d'une part la République du Cameroun et la République Centrafricaine en matière de transports terrestres de marchandises (A), et d' autre part entre la République du Tchad et la République du Cameroun en matière de transports routiers (B).

A. La Convention en matière de transports terrestres de marchandises entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine du 22 Décembre 1999

Il ne s'agit pas de faire ici un exposé sur ce texte. L'objectif qui soutend notre démarche jusqu'à ce niveau de l'analyse, rappelons-le, consiste simplement à mettre en évidence les sources d'accès de l'Etat centrafricain (comme de l'Etat tchadien) au littoral camerounais.

Dans cette optique, le Chapitre I de ladite Convention ainsi titré « Champ d'application et définition » en fournit les bases fondamentales. La lecture de l'Article 1 permet de retenir que:

Les dispositions de [cette] convention s'appliquent aux transports terrestres de marchandises effectués entre la République de Cameroun et la République centrafricaine ou en transit sur le territoire de l'un ou de l'autre des Etats par des opérateurs nationaux au moyen de véhicules immatriculés dans l'un ou l'autre des deux Etats contractants.

Cette disposition paraît limitative au regard des moyens de transport servant au transit, car elle tend exclusivement à prendre en considération les « véhicules » dans l'acheminement du trafic en transit, laissant de côté le matériel ferroviaire. Dans la définition qu'elle donne du « fret en transit », l'Article 2 comble néanmoins cette lacune en visant implicitement ce dernier moyen de transport au même titre que les véhicules routiers. Si la Convention fait par ailleurs réciproquement mention du fret en transit de l'un ou de l'autre Etat, il faudrait, en réalité,

⁶³ G. PRADHAN, *op. cit.*, p. 223; pp. 226-227.

⁶⁴ Le caractère quasi-récent de ces Conventions qui peut paraître surprenant, le Tchad et la Centrafrique ayant accédé à la souveraineté internationale depuis 1960, s'explique par la dynamique de révision des Accords conclus dans l'entre-temps.

reconnaître que celui-ci (fret) revêt plus de logique pour l'Etat enclavé de Centrafrique. Cette logique transparait nettement au Chapitre 4 de la Convention qui, identifiant les voies terrestres légales de transit, les conçoit spécifiquement « pour le transit des marchandises en provenance ou à destination de la République Centrafricaine ». ⁶⁵

On peut donc voir en ce texte une source formelle, un fondement certain du droit pour l'Etat centrafricain d'accéder au port maritime camerounais. La Convention signée le 13 avril 1999 entre les Républiques tchadienne et camerounaise comporte des dispositions analogues.

B. La Convention du 13 avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun

Cette Convention qui révisé la décision en matière de fret signée par les deux Etats le 12 Avril 1975 connaît, comme celle susmentionnée, un champ d'application identique. Ainsi, des termes de l'Article premier, il en ressort *mutatis mutandi* que:

Les dispositions du[dit] accord s'appliquent aux transports routiers de marchandises effectués entre la République du Tchad et la République du Cameroun ou en transit sur le territoire de l'un ou de l'autre des Etats par des opérateurs nationaux au moyen des véhicules immatriculés dans l'un au l'autre des deux Etats contractants.

Les observations précédentes sur la Convention camerouno-centrafricaine restent valables pour ce cas, notamment en ce qui concerne le fret en transit. Sans définir cette expression comme c'est le cas dans la Convention bilatérale du 22 décembre 1999 susmentionnée, la Convention tchado-camerounaise du 13 Avril 1999 dans son Article 7 relatif au « fret à destination ou en provenance du Tchad » semble l'entendre exclusivement vis-à-vis de cet Etat, confirmant bien qu'en matière d'accès, le transit est conçu spécifiquement à l'égard des Etats sans littoral. Le Chapitre III relatif aux itinéraires renforce cette vision lorsqu'il précise que les voies terrestres définies sont destinées au « transit des marchandises tchadiennes », ce, nonobstant l'ambiguïté des dispositions de l'Article 8 qui maintient la formulation « Liberté de transit des marchandises à destination ou en provenance des deux pays ».

⁶⁵ Article 9 (1) (b) de la Convention du 13 Avril 1999 susmentionnée.

En outre, le caractère restrictif de l'Article premier suscité qui conçoit essentiellement le transit « au moyen des véhicules » (donc exclusivement par la voie routière conformément à l'intitulé de la Convention) est revisité par l'Article 9 qui l'élargit à la voie ferroviaire en précisant que le trajet se fait par « voies combinées (rail-route) ». ⁶⁶

La variante apportée au niveau de la dénomination de la Convention du 13 avril 1999 introduit simplement un changement symphonique par rapport à celle du 22 décembre 1999, le contenu restant en tout cas quasi-identique. Cette variante sémantique ou cette préférence à la terminologie « transports routiers » en lieu et place de « transports terrestres » pourrait, à notre avis, se justifier par la distinction qu'a voulu apporter l'Etat tchadien par rapport au transport de ses produits pétroliers par pipeline (donc par voie terrestre) qui fait l'objet d'une réglementation séparée comme nous le verrons dans la seconde partie de cette étude.

Comme source du droit d'accès du Tchad au littoral camerounais, la Convention du 13 Avril 1999, comme celle signée entre les Etats camerounais et centrafricain, indique quelques modalités d'exercice de ce droit.

Section 2 : L'exercice du droit d'accès : le processus de transit

La mise en oeuvre du droit d'accès repose sur des formalités définies au préalable par les parties impliquées dans ce processus. Ces formalités sont généralement relatives aux conditions techniques (paragraphe 1), aux procédures administratives et douanières nécessaires pour le transit (paragraphe 2) ainsi qu'aux mécanismes de règlement des différends en cas de litiges éventuels (paragraphe 3).

Paragraphe 1: Les conditions techniques

Elles s'analysent en des nécessités matérielles fondamentales pour le transit. Elles concernent la définition des voies et moyens de transport (A), la détermination des différents

⁶⁶ Article 11 de la Convention bilatérale du 22 décembre 1999.

itinéraires le long des corridors de transit (B) et l'aménagement d'une zone réservée aux Etats du Tchad et de Centrafrique au port maritime de Douala (C).

A. L'identification des voies et moyens de transport

Aux termes de leurs Chapitres III et IV respectivement, les Conventions des 13 Avril et 22 Décembre 1999 déterminent la nature des voies de transit et en distinguent deux modes.

S'agissant tout d'abord de la nature, les Articles 9 et 11 des deux Conventions respectivement disposent que le transit des marchandises des deux Etats enclavés s'effectue exclusivement par « voies terrestres ». Il s'en suit que les voies aériennes, lacustres et fluviales sont écartées de tout transit. Les dispositions finales de ces mêmes Articles qui prévoient la création d'autres voies⁶⁷ doivent s'entendre restrictivement, car le terme « voies » employé ici renvoie à un ensemble d'itinéraires terrestres que doivent emprunter les cargaisons en transit.

Quant aux modes de transport proprement dits, les deux Conventions en retiennent deux, à savoir la route et le chemin de fer. Autrement dit, la voie ferroviaire ou plus précisément la voie combinée rail/route et la voie routière constituent les seuls modes légaux reconnus dans le cadre de ce transit. Si l'on peut observer que le transport routier par les corridors camerounais absorbe les quatre cinquièmes du trafic de transit de l'Afrique Centrale et apparaît de ce fait comme le principal mode de transport,⁶⁸ il n'en demeure par moins que le chemin de fer, à travers ce qui est communément connu sous l'appellation de transcamerounais (ci-dessous), joue un rôle tout aussi important dans l'exportation et l'importation des produits destinés au transit. Les mouvements de ces produits occupent aujourd'hui une grande partie des activités de la CAMRAIL (Cameroon Railways),⁶⁹ Société concessionnaire chargée du transport ferroviaire au Cameroun après la privatisation en 1996 de la REGIFERCAM (Régie des Chemins de fer du Cameroun).

⁶⁷ Ces dispositions sont ainsi formulées: « d'autres voies peuvent, en tant que de besoin, être ajoutées à [la] liste [d'itinéraires définis], par voie d'avenant [...] en fonction du développement des infrastructures ». Cf. Article 9 (3) de la Convention Tchad-Cameroun du 13 Avril 1999 et 11 (2)(b) de la Convention Cameroun-Centrafrique du 22 décembre 1999 susmentionnées.

⁶⁸ Voir dans ce sens le Rapport du Secrétariat de la CNUCED en date du 12 avril 2007 susmentionné, paragraphes 15 et 17 notamment.

⁶⁹ Voir le document: « Organisation des transports terrestres (routier et ferroviaire) » in <http://www.logisqueconseil.org>

Il va de soi que les moyens de transport affectés à l'utilisation de ces voies sont d'une part, le matériel ferroviaire roulant composé ici des fourgons et wagons marchandises et d'autre part, de véhicules. Par « véhicule », les deux Conventions entendent « tout véhicule routier, ainsi que toute remorque ou sémi-remorque conçue pour y être attelée et affectée au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge autorisée ». ⁷⁰ Tout autre moyen ou engin de locomotion non affecté à cet effet en est exclu.

Par ailleurs, l'opération de transit ne peut s'effectuer que sur des itinéraires déterminés de commun accord par les parties.

B. L'identification des corridors et la détermination des itinéraires de transit

Le mouvement des marchandises depuis le port de Douala vers les localités tchadienne et centrafricaine et inversement s'effectue sur deux couloirs : Douala-N'Djaména (1), Douala-Bangui (2). Ces deux corridors correspondent à des itinéraires indiqués au détail dans les Conventions bilatérales de 1999 susmentionnées. Précisons cependant que si le port de Douala constitue le point de chute des produits en transit de ces deux Etats enclavés, les capitales de ces derniers en revanche ne constituent pas toujours les terminaux ou les points de départ desdits produits, d'autres localités étant sollicitées.

1 - Le corridor Douala-N'Djaména

Sur ce couloir long de 2100 km, le territoire camerounais concentre la majeure partie du trafic.

a) Sur le territoire camerounais

L'itinéraire varie en fonction de la voie empruntée. Celle-ci peut être unimodale (c'est-à-dire routière) ou multimodale (rail/route).

Par voie routière, le trajet suivi correspond à l'une des options suivantes :

- Douala-Yaoundé-Nanga/Eboko-Bertoua-Garoua/Boulai-Meiganga-Ngaoundéré-Garoua-Maroua-Kousséri-frontière tchadienne ;

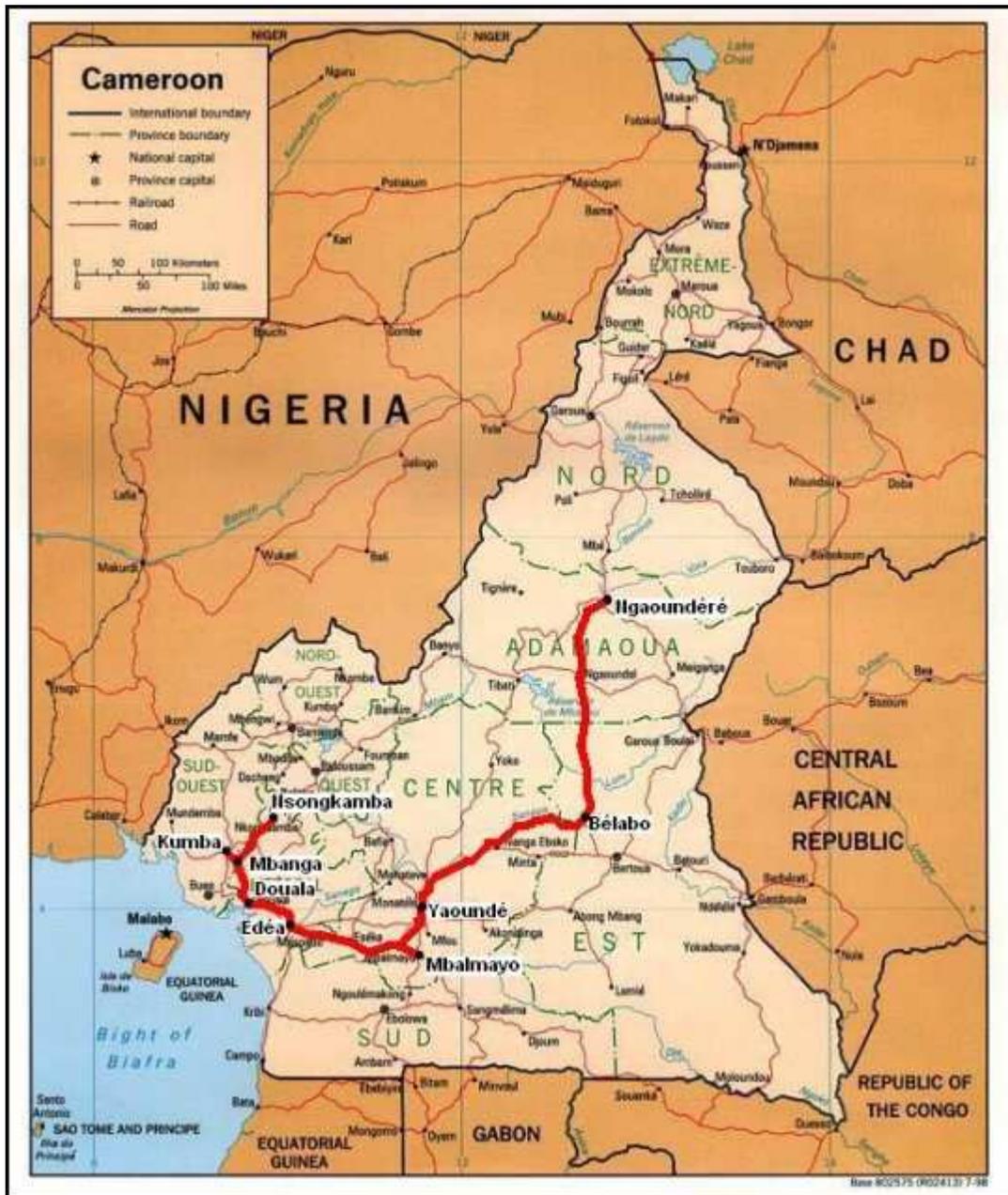
⁷⁰ Article 2 (2) de la Convention du 13 Avril 1999 et Article 2 (3) de la Convention du 22 décembre 1999 susmentionnées.

- Douala-Yaoundé-Abong/Mbang-Bertoua-Garoua/Boulai-Ngaoundéré-Garoua-Figuil-frontière tchadienne ;
- Douala-Yaoundé-Abong/Mbang-Bertoua-Garoua/Boulai-Ngaoundéré-Touboro ; ou
- Douala-Yaoundé-Abong/Mbang-Bertoua-Garoua/Boulai-Ngaoundal-frontière tchadienne.

Le parcours par la voie combinée⁷¹ donne lieu, comme l'indique la carte du Transcamerounais ci-dessus, à des options multiples après le Terminal de Ngaoundéré.

LE TRANSCAMEROUNAIS

⁷¹ La voie combinée se justifie ici par la limite de la voie ferroviaire camerounaise au niveau de Ngaoundéré, le transit devant se poursuivre par voie routière jusqu'au Tchad.



Source:

<http://galerie.logistiqueconseil.org/index.cgi?mode=image&album=/Trains&image=Le%20transcamerounais.jpg>

Les variantes suivantes se présentent :

- Soit : Douala-Ngaoundéré par chemin de fer, puis Ngaoundéré-Garoua-Figuil-frontière tchadienne; ou bien Ngaoundéré-Garoua-Maroua-Kousséri-frontière tchadienne ; ou encore Ngaoundéré-Touboro-frontière tchadienne ;
- Soit alors : Douala-Ngaoundéré par chemin de fer, puis Ngaoundal-Meiganga-frontière tchadienne.

b) *Sur le territoire tchadien*

Le transport est essentiellement routier. En fonction des localités à atteindre, plusieurs schémas sont proposés :

- Ngueli-N'djamena ;
- Lere-Moundou-Sarh ;
- Larmanaye-Moundou-Sarh ; ou
- Gadjibian-Doba-Moundou.

Ce dernier tracé distingue fondamentalement les deux corridors.

2 - Le Corridor Douala-Bangui

La démarche suivie précédemment reste valable ici. Nous nous intéresserons ainsi successivement aux itinéraires de transit en territoire camerounais, puis en territoire centrafricain.

a) *Sur le territoire camerounais*

Les différentes étapes du trajet routier se dessinent comme suit:

- Douala-Yaoundé-Nanga/Eboko-Bertoua-Garoua/Boulai ;
- Douala-Yaoundé-Abong/Mbang-Bertoua-Batouri-Kenzou ; ou
- Douala-Yaoundé-Bertoua-Batouri-Yokadouma-Ngoka, puis frontière centrafricaine.

La combinaison rail/route donne lieu à des tronçons presque identiques après Belabo:

- Douala-Belabo-Bertoua-Garoua Boulai ;
- Douala- Belabo-Bertoua-Batouri-Kenzou ; ou
- Douala-Ngaoundéré-Meiganga-Garoua/Boulai, puis frontière avec la Centrafrique.

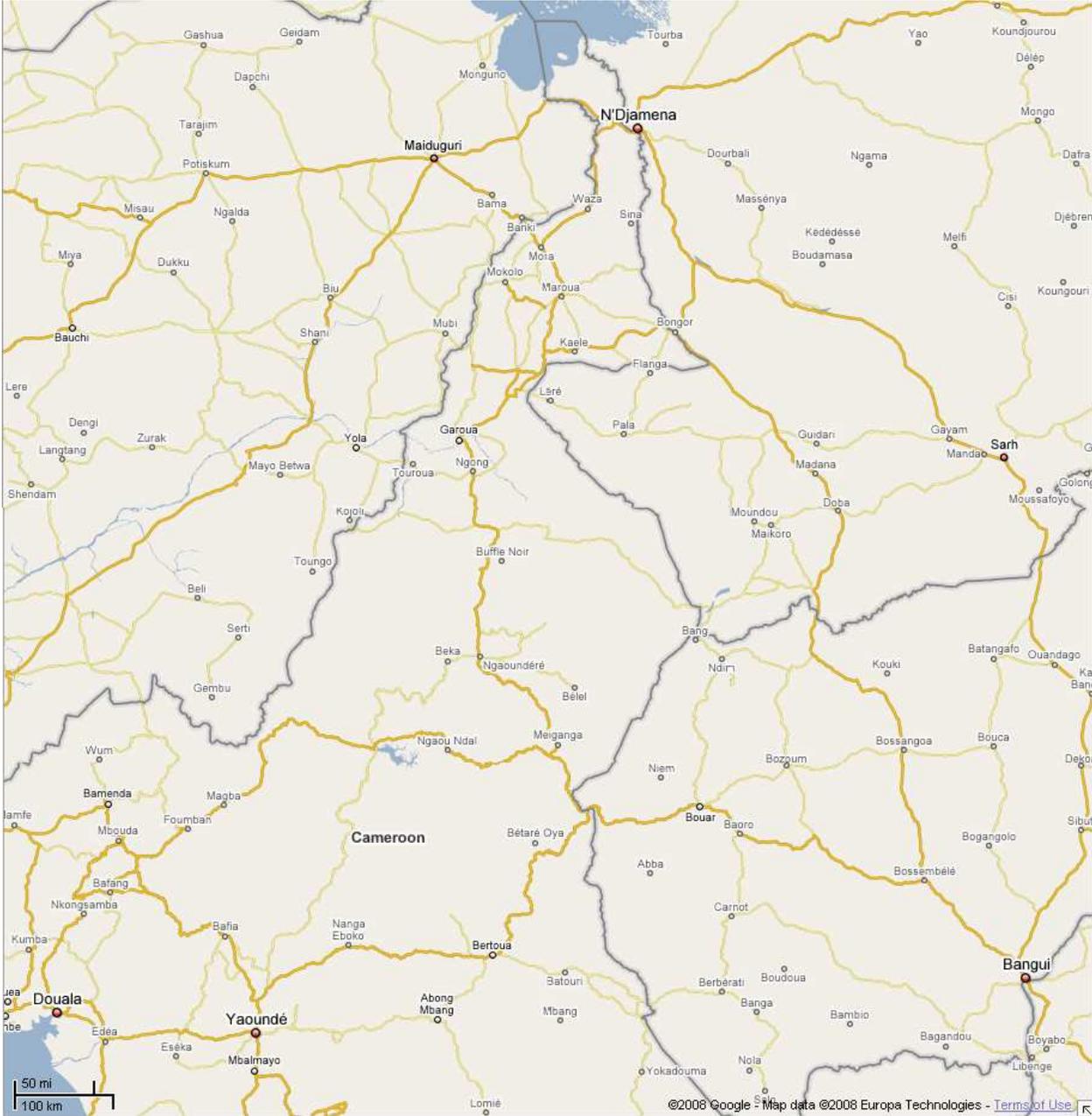
b) Sur le territoire centrafricain

Tout comme la République tchadienne, la République centrafricaine ne dispose pas d'une voie ferroviaire. Aussi, l'acheminement des produits jusqu'à leur destination (et vice versa) se fait exclusivement par route à travers les points de liaison suivants :

- Bangui-Bouar-Baboua-Beloko ;
- Bangui-Carnot-Berbérati-Gamboula ;
- Bangui-Bossangoa-Pende-N'dim-Bouar-Beloko ; ou
- Nola-Toumori-frontière.

La carte ci-après présente une vue d'ensemble de ces différents itinéraires.

ITINERAIRES DE TRANSIT SUR LES CORRIDORS DOUALA-N'DJAMENA ET DOUALA-BANGUI



Source : Google Maps

Le tracé des ces itinéraires tient compte de l'état des infrastructures existant, notamment leur praticabilité et leur plus grande accessibilité. C'est l'interprétation qui en ressort de l'Article 11 (2)(b) de la Convention RCA/Cameroun qui envisage la possibilité d'augmentation des voies légales ci-dessus arrêtées « en fonction du développement des infrastructures ». ⁷² Cette question de l'accessibilité aux voies les plus praticables est fondamentale, car comme le fait observer Kishor Uprety , « *often transit states for political or economic reasons, do not authorize the utilisation of the easiest means* ». Il cite à cet égard le cas de l'Inde vis-à-vis de Népal. ⁷³

Cette observation vaut également pour le dispositif infrastructurel réservé aux Etats sans littoral dans les zones portuaires.

C. L'aménagement à Douala de zones portuaires au profit des Etats tchadien et centrafricain

Principal port du Cameroun, ⁷⁴ le port Autonome de Douala (PAD) est construit sur l'estuaire du fleuve Wouri et relié à l'océan Atlantique par un chenal de 50 km. Constitué d'un complexe de 400 ha de superficie, 10 km de quais, 7 terminaux spécialisés, 15 entrepôts, 65 ha de terre-pleins, 25 km de voies ferrées et 20 km de routes bitumées, il a une capacité annuelle de trafic estimée à 7 millions de tonnes. ⁷⁵

Le 7 septembre 1985, a été signée entre les Gouvernements du Cameroun, de Centrafrique et du Tchad une Convention sur la création et l'exploitation d'une zone d'entreposage longue durée sous-douane sur ce port.

Selon les dispositions de l'Article 1 de cette Convention, « la République de Cameroun s'engage à mettre à la disposition de la République centrafricaine et de la République du Tchad une zone d'entreposage longue durée sous douane au port de Douala ». L'aménagement de cette

⁷² Voir dans le même sens l'Article 9 *in fine* de la Convention Tchad /Cameroun du 13 Avril 1999 susmentionnée.

⁷³ K.UPRETY, Land-locked States and access to the sea (towards a universal law), Kathmandu, Nepal Law Society, 1989, p. 99.

⁷⁴ A côté du port de Douala, le Cameroun dispose d'autres ports dont le trafic national annuel représente moins de 5%. Il s'agit des ports de Kribi, Limbe et Garoua.

⁷⁵ Sur ces informations, voir E. ZIBI, Le transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre à l'aube du 3ème millénaire, Mark & Co-Zicom, 2003, pp. 76-77. Voir aussi le document : « Les ports du Cameroun » in <http://www.logistiqueconseil.org>

zone dénommée « Zone UDEAC » comporte des facilités diverses dont, entre autres, des magasins, bureaux et équipements nécessaires à l'exploitation de la zone, des raccordements aux réseaux ferroviaire et routier. Cette zone est divisée en 7 lots répartis de la manière suivante :

- République centrafricaine: 2 lots
- République Tchad : 2 lots
- République du Cameroun : 3 lots

Ces lots comprenant initialement une surface de 1,2 ha (chacun) pour la construction d'un entrepôt de 6500 m² ayant une capacité annuelle de 250 000 tonnes et un terre-plein revêtu de 1,08 ha pour l'entreposage à ciel ouvert des marchandises⁷⁶ auraient fait l'objet d'une augmentation⁷⁷ après la réforme portuaire du 24 décembre 1998 consacrant la dissolution de l'ex Office National des Ports du Cameroun (ONPC). La Convention du 7 septembre 1985 susmentionnée prévoit en effet dans son Article 6 « une augmentation ultérieure de la superficie, consécutive aux travaux de viabilisation future ».

Quel en est cependant le statut? A la lecture des dispositions des Articles 4 et 9 de la Convention visée, deux éléments méritent d'être pris en considération : la concession de la zone aux deux Etats enclavés pour une durée indéterminée et la reconnaissance à la zone d'un fonctionnement indépendant du reste du port. A ces deux éléments, s'ajoute un troisième: l'administration de la zone par un Comité de coordination comprenant deux représentants de chacun des Etats concernés (soit six au total) et un représentant du secrétariat général de l'UDEAC, aujourd'hui CEMAC. Cette triple association donne ainsi à la zone un « statut juridique international en ce qui concerne sa gestion ».⁷⁸

A y voir de près cependant, ce caractère international ne lui confère pas le statut de zone franche puisque, d'une part sa propriété conçue comme celle de l'ex Office National des Ports du Cameroun (aujourd'hui l'Autorité Portuaire Nationale s'est vue investie, avec la loi N° 98/021 du

⁷⁶ Article 11 de la Convention du 7 septembre 1985 relative à la création et à l'exploitation d'une zone d'entreposage longue durée sous douane au port de Douala.

⁷⁷ Dans le cadre de la réforme susévoquée, certains auteurs font noter que sur les 1000 ha qui constituent la réserve foncière du port, des Etats tel le Tchad, qui n'ont pas de débouchés sur la mer, se voient réservés 20 ha. Cf. E. ZIBI, *op. cit.*, p. 268. Nous n'avons pas quant à nous des éléments juridiques sur cette éventuelle « augmentation » de superficie qui doit se faire, rappelons-le, par voie d'avenant entre les Etats.

⁷⁸ Article 9 de la Convention du 7 septembre 1985 susmentionnée

24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire au Cameroun, les mêmes prérogatives de puissance publique qu'avait l'ONPC) fait partie intégrante du domaine public portuaire et d'autre part, le contrôle douanier applicable à l'ensemble du port de Douala s'étend à elle.

Paragraphe 2: Les procédures administratives et les règles d'accompagnement douanier

Les mécanismes de régulation et de facilitation de transit établis au préalable (A) devraient constituer le cadre de référence pour le déploiement matériel des opérations de transit proprement dites et leur contrôle le long des corridors (B).

A. La facilitation du trafic : les structures de régulation et la documentation employée

L'examen des institutions de gestion du transit (1) précèdera celui des instruments de facilitation (2).

1- Les institutions de gestion

Une distinction doit être établie entre les structures qui interviennent principalement au port d'une part, et celles qui se déploient sur l'ensemble des itinéraires de transit d'autre part. Dans le premier cas, le Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International (Comité FAL) et le Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur, Groupement d'Intérêt Economique (GUCE-GIE) jouent un rôle important à côté des organismes de terrain que sont les bureaux de gestion du fret (BGF). Qu'il s'agisse cependant de l'une ou l'autre structure, trois grands objectifs commandent l'opération de transit : maintenir en toute circonstance la liberté de transit des marchandises, faciliter les formalités douanières et administratives sur toutes les voies définies dans les deux Conventions bilatérales, accorder un traitement égal et non discriminatoire aux transporteurs.⁷⁹

⁷⁹ Articles 8 et 10 de la Convention Tchad-Cameroun du 13 Avril 1999 et Articles 9 et 12 de la Convention Cameroun-Centrafricaine du 22 décembre 1999 susmentionnées.

a) Le rôle du Comité FAL et du GUCE-GIE au port de Douala

L'action du Comité et du Guichet se justifie fondamentalement, au lendemain de la réforme portuaire engagée au Cameroun, par un souci de compétitivité du commerce extérieur, mais aussi de simplification des procédures de trafic maritime international. Les Républiques tchadienne et centrafricaine, utilisatrices du port de Douala pour leurs opérations d'échanges internationaux, bénéficient cependant aussi des prestations de ces structures.

Il en est ainsi des études que mène le Comité en vue de faciliter le transport maritime international ; de ses propositions de programme visant la réduction des procédures et autres formalités requises pour les mouvements de rotation des navires au port ; de ses recommandations, à toute la chaîne d'acteurs intervenant dans le trafic maritime, sur les pratiques et les méthodes appropriées visant à faciliter les opérations d'importation et d'exportation.

S'il est par ailleurs établi que le Comité a pour mission première l'amélioration du trafic maritime international, il convient cependant de souligner qu'il connaît également, à travers les commissions qui le composent,⁸⁰ un rôle de suivi des marchandises le long des corridors de transit.

Rassembler en un lieu unique les différents intervenants du commerce extérieur (la Douane, les Banques, le Service des changes, l'Office National de Cacao et de Café, le Service phytosanitaire, etc.) afin de minimiser les coûts, réduire les délais de passage des marchandises, accélérer le traitement des dossiers, échanger des données à travers un système informatique intégré, etc., tel est en revanche l'objectif recherché à travers l'idée du GUCE.

Avec la mise en place de cette structure, les opérations d'import/export nationales y sont concentrées, de même que celles des Etats enclavés utilisant le port de Douala où des tarifs préférentiels leur sont en outre accordés. Excepté la taxe municipale et la taxe sur le navire,⁸¹ ces tarifs préférentiels incluent :

⁸⁰ Il s'agit précisément ici de la commission de la sécurité et du suivi des marchandises le long des corridors.

⁸¹ Article 19 de la Convention UDEAC susmentionnée.

- Une réduction de 50% sur les taxes de chargement et déchargement ;
- Une réduction de 25% sur les tarifs de manutention à terre à l'importation et de 50% sur les tarifs de manutention à terre à l'exportation ;
- Une réduction de 75% sur les tarifs de stationnement des marchandises en entrepôts.⁸²

Sur le terrain proprement dit, la gestion du fret est assurée non par le Comité ou le GUCE, mais par des bureaux affectés à cet effet.

b) Les bureaux de gestion du fret

L'on en dénombre trois, en raison d'un bureau par Etats. Il s'agit:

- Pour le Cameroun, du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) ;
- Pour le Tchad, du Bureau National de Fret (BNF) ; et
- Pour la Centrafrique, du Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC).

Dans le cadre des Conventions bilatérales de 1999, ces organismes se sont vus assigner des missions dont certaines ont été reprises et précisées par des instruments internes. Globalement, ils assurent la répartition du fret à destination ou en provenance du Tchad ou de la Centrafrique, mais ils ne déterminent pas la clé de cette répartition qui est fixée à partir des ports de débarquement et des points d'embarquement selon la fourchette suivante:⁸³

- 65% pour les transporteurs tchadiens et 35% pour les transporteurs camerounais pour le transit entre les deux Etats ; et
- 60% pour les transporteurs centrafricains et 40% pour les transporteurs camerounais pour le transit Cameroun-Centrafrique.

⁸² Sur ces réductions tarifaires et des informations supplémentaires sur le Comité FAL et le GUCE (organisation, fonctionnement, financement) voir <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Corridor-port.htm>

⁸³ Article 6 de la Convention Tchad-Cameroun du 13 Avril 1999 et Article 6 de la Convention Cameroun-Centrafrique du 22 décembre 1999 susmentionnées.

Cette répartition connaît cependant une exception en matière d'achats directs faits par chaque Gouvernement et des dons qui leur sont offerts par des Etats amis ou organismes internationaux. Dans ces cas, seuls les transporteurs des pays destinataires sont interpellés.⁸⁴ Toutefois, en cas d'insuffisance d'installations constatée lors d'un arrivage massif, la répartition est déterminée par les bureaux de fret après concertation.⁸⁵

Mis à part ces cas exceptionnels, ces structures se doivent, sur la base de la clé de répartition susmentionnée de « veiller au respect des quotas de fret ».⁸⁶ Autrement dit, c'est à elles que revient la charge de la matérialisation de cette répartition. D'où le rôle qui leur incombe aussi de « collecter et d'afficher les offres et demandes de transport ».⁸⁷

Outre la gestion du fret, le BGFT, le BNF et le BARC ont pour mission l'émission et la gestion des instruments de facilitation du transport en transit.

2- Les instruments de facilitation du transport en transit

Par instruments de facilitation, il faut entendre la documentation nécessaire au déploiement libre et rapide des moyens de transport et des cargaisons en transit. Deux types de documents doivent être distingués dans ce processus: les documents douaniers (a) et les documents routiers (b).

a) Les documents douaniers

L'instruction ministérielle N° 03/001/CF/MINFI/dd du 02 janvier 2003 portant procédures de transit des marchandises au Cameroun énonce dans ses dispositions générales que: « le transit s'effectue [...] sous le couvert de déclarations en douane modèle D15 [...]. La déclaration modèle D15 est apurée par un ou plusieurs titres de transit ». Autrement dit, la D15 et le titre de transit constituent les documents douaniers fondamentaux pour la mise en circulation des marchandises le long des corridors. Ils sont d'ailleurs exigés à des fins de contrôle par les services compétents lors du passage des cargaisons.

⁸⁴ Cf. Article 7 de la Convention Cameroun-RCA de 1999 précédemment citée.

⁸⁵ Ibid

⁸⁶ Article 2 de la Décision N° 001107/MINT/DT du 26 Août 1993 portant organisation du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) camerounais.

⁸⁷ Ibid.

Souscrite par un commissionnaire en douane agréé en CEMAC, la déclaration modèle D15 est couverte, sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances et du Budget et excepté les cas d'exportation des produits manufacturés sous le régime de la TVA, par une caution bancaire représentant le montant des droits et taxes. D'une même valeur réglementaire que la D15, le titre de transit se présente pour sa part comme le document d'identification d'une cargaison précise en circulation.

Des côtés tchadien et centrafricain, une feuille de route reprenant les données indiquées sur la D15⁸⁸ est émise par les services douaniers respectifs de ces deux Etats.

Ces instruments sont accompagnés de documents routiers que les transporteurs sont tenus de disposer.

b) Les documents routiers

Aux termes des Articles 11 (2) et 13 (2) des Conventions bilatérales Tchad/Cameroun et Cameroun/RCA de 1999, il ressort que « les transporteurs [...] sont tenus à l'obligation de se munir d'une vignette spéciale et d'un sauf-conduit international ». A ces deux documents (vignette et sauf-conduit), s'ajoute un troisième : la lettre de voiture. Cette lettre, comme les deux premiers documents mentionnés, est établie et gérée par les bureaux de gestion du fret. Elle constate le contrat de transport⁸⁹ et comporte des mentions permettant d'identifier avec précision la marchandise transportée. De ce point de vue, elle s'apparente au connaissance que le transporteur délivre à l'expéditeur après la réception de la marchandise.

La possession par le transporteur des trois principaux documents susénumérés prédispose à la liberté du transit, car selon les Conventions visées, tout véhicule de l'un ou l'autre Etat muni de ces instruments ne peut faire l'objet d'inspection lors de la circulation dans les corridors, sauf dans des points bien déterminés.⁹⁰

⁸⁸ Cette feuille de route est prévue par l'Article 46 de de la Convention inter-Etats de 1996 susmentionnée. Elle a la même valeur que le titre de transport délivré par le service douanier camerounais. Seule la dénomination diffère.

⁸⁹ Article 3 de la Convention Inter-Etats de transport routier de marchandises diverses du 5 juillet 1996.

⁹⁰ Voir dans ce sens l'Article 10 de la Convention bilatérale Cameroun/RCA.

B. Le procédé de transit proprement dit et le contrôle des opérations

Le schéma de transit tel qu'il sera esquissé dans les lignes qui suivent, permet d'apprécier dans l'ensemble le degré de fluidité du processus.

Selon les dispositions de l'Article 45 de la Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses susmentionnée, « toutes les marchandises destinées à l'exportation doivent être conduites dans un bureau de douane ou dans les lieux désignés par les services des douanes pour y être déclarées en détail. La conduite en douane [...] n'est assujettie à aucune formalité particulière ».

Cette disposition vise aussi bien les marchandises de l'Etat camerounais que celles en provenance du Tchad ou de la RCA et destinées à être évacuées à travers le port de Douala sur les marchés internationaux. Toutefois, les produits destinés à ces Etats, du fait de l'importation et transitant par la même zone portuaire, subissent également les mêmes modalités.

Qu'elles proviennent donc du Tchad ou de la RCA ou qu'elles soient destinées à ces Etats, les marchandises en transit doivent faire l'objet d'une déclaration (accompagnée de pièces justificatives du financement de l'opération) auprès du Bureau des Douanes prévu à cet effet. Un « bon à transiter » est délivré à l'exportateur ou à l'importateur après vérification des déclarations et des pièces produites. Sur la base de ce « bon », une feuille de route ou un titre de transit (selon que l'on se trouve dans l'un des Etats enclavés ou au Cameroun) est émis par le Chef de Bureau dès lors que la cargaison, au préalable identifiée, se trouve à bord de son moyen de locomotion. La mise à bord suppose que, dans l'entre-temps, l'expéditeur ou les sociétés exportatrices, ou encore celles agréées en matière de transit aient déclaré et confié le fret terrestre aux bureaux de gestion du fret qui l'ont reparti, conformément à la fourchette susmentionnée, entre les transporteurs camerounais et ceux du Tchad ou de la Centrafrique.

En possession des instruments douaniers et routiers visés plus haut, les transporteurs sont tenus à l'obligation d'emprunter la route légale précisée sur le titre de transit. Ces documents n'empêchent pas cependant d'éventuels contrôles par « les agents des douanes [qui] peuvent

toujours exiger le présentation des titres de transport [...] sous le couvert desquels les marchandises circulent ». ⁹¹ Cela dit, lorsqu'une inspection est décidée, elle se déroule dans des points aménagés dits check-points. Ceux-ci sont étalés sur le territoire camerounais comme suit: ⁹²

Sur l'axe Douala-Centrafrrique

- Check-point 1, localité de Yassa (sortie de Douala) ;
- Check-point 2, Bertoua ;
- Check-point 3, Poste frontière de Garoua Boulai à la frontière (PKO) avec la RCA (Route Beloko (PK2)–Bouar–Bangui) ; et
- Check-point 3 bis, Poste frontière de Bombé (5km de la frontière (PKO) avec la RCA (Route Gamboula (PK30)–Berberati–Bangui).

Sur l'axe Ngaoundéré-Tchad

- Check-point 1, localité de Dang (sortie de Ngaoundéré) ;
- Check-poin 2, localité de Kollé (au Nord de Figuil) ;
- Check-point 2 bis, Poste frontière avec le Tchad ; et
- Check-point 3, Poste frontière Kousséri – Tchad (par N'djaména).

L'instruction ministérielle du 02 Janvier 2003 susmentionnée indique avec précision les tâches des agents des douanes dans ces points de contrôle :

- s'assurer que les plombs, les scellés et marques des colis transportés n'ont pas été rompus ou altérés et que leurs numéros correspondent à ceux portés sur la D15 originale dont copie est jointe au titre de transit ;
- Apposer des visas sur le titre de transit avec la mention « vu au passage scellés ou plombs intacts » et indiquer le nombre de colis présentés. Lors du contrôle, s'il est par contre constaté une rupture de plombs ou de scellés, la mention « vu au passage plombs ou

⁹¹ Article 44 de la CIETRMMD.

⁹² Cf. Information extraite de: <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Corridor-terrestre.htm>

scellés rompus » sera apposée sur le titre. Dans cette dernière hypothèse, les agents ont l'obligation de vérification immédiate de la cargaison et de dresser un procès-verbal à cet effet. Une unité de gendarmerie ou une autorité administrative compétente peut également procéder à l'établissement dudit procès-verbal.

Précisons que si au cours du trajet il y a rupture de charge, notamment dans le cas du transport combiné rail/route, c'est sur les nouveaux titres de transit qui sont alors émis pour apurer ceux de départ et non sur ces derniers que doivent être apposés les mentions des agents douaniers.

Cela dit, le contrôle dans les *check-points* n'est pas seulement douanier, car une mission similaire est dévolue au Bureau de Gestion du Fret Terrestre qui l'exerce à travers ses agences, notamment pour ce qui est des documents établis par lui.

Un dossier d'apurement de la déclaration initiale D15 est déposé auprès du chef du bureau des douanes d'émission. Ce dernier, après étude du dossier qui doit comporter entre autres pièces des exemplaires no. 1 des titres de transit ayant fait l'objet d'un visa par les services des douanes de l'Etat de visa, délivre une mainlevée partielle de caution⁹³ ou donne une autre suite au dossier. Il peut s'agir d'un simple refus de mainlevée ou, dans d'autres cas, le dossier peut être déclaré litigieux et ouvrir la voie aux mécanismes de règlement institués par les parties.

Paragraphe 3 : Les mécanismes de règlement des différends

Différents mécanismes ont été institués pour faire face à l'éventualité de litiges. Ils vont des simples instances de collaboration ou de concertation aux instances juridictionnelles, en passant par des instances politiques suprêmes. Nous mettrons particulièrement en relief, parmi ces nombreux procédés (B), le rôle des commissions mixtes (A).

A. Le rôle des Commissions Mixtes

⁹³ La durée d'une mainlevée de caution est ici de deux jours francs. Dans certaines expériences voisines, ce délai est récemment passé de 150 à 60 jours. Voir Zéphirin NGUIMBI, « L'expérience congolaise en matière de transport multimodal en transit sous-régional » in <http://www.marineafrique.com/french/transittransportfr/transittransport-conregfr.htm>

Les commissions mixtes sont des structures paritaires généralement créées pour répondre à un besoin particulier des relations entre deux ou plusieurs Etats. Dans le cadre des Conventions Tchad/Cameroun et Cameroun/RCA susmentionnées, les Commissions Techniques Mixtes Permanentes des Transports qui y sont visées ont pour attribution de faire le bilan de l'état des relations entre ces Etats en matière de transport. Ce document, produit d'Experts qui composent les délégations de chaque Etat (qui se réunissent toutes les fois que les circonstances l'exigent et au moins une fois l'an), passe en examen tous les aspects et problèmes de la coopération entre ces Etats dans ce domaine et aboutit généralement dans sa conclusion à des recommandations dont la mise en application est vitale pour le secteur des transports et le transit en particulier.

Ces Commissions apportent par ailleurs des solutions, à travers les résolutions qu'elles formulent, aux différends résultant de l'application ou de l'interprétation des dispositions des Conventions bilatérales conclues par les parties.

Cette compétence qui leur est ainsi dévolue pour connaître des difficultés liées à l'application des conventions leur attribue un rôle clef dans le processus, car elle fait d'elles un forum de résolution des problèmes avant que ceux-ci ne dégénèrent en des litiges internationaux majeurs ou ne donnent la voie à des incidents diplomatiques. C'est sous cet angle que John Merryman et Edgar Ackerman perçoivent ces instances dans les solutions qu'ils proposent, entre autres, dans les relations d'accès à la mer entre Etats dépourvus de littoral et Etats riverains et plus particulièrement dans les relations entre la Bolivie et ses voisins côtiers.⁹⁴

Il convient cependant de souligner que les Grandes Commissions Mixtes, qui connaissent des problèmes de diverses natures communs aux entités étatiques, se substituent souvent aux Commissions Techniques dans ce rôle de normalisation ou de résolution des litiges.

B. Les autres procédés de règlement

Si les Conventions bilatérales de 1999 reconnaissent aux Commissions Techniques Mixtes un rôle primordial dans les questions relatives à leur application et à leur interprétation, l'on

⁹⁴ J.H MERRYMAN et E.D. ACKERMAN, International Law Development and the transit trade of landlocked states : the case of Bolivia, Hamburg, Institut für Auswärtige Politik in Hamburg, 1969, p.78.

relève cependant dans ce processus des mécanismes coexistant ou conçus comme dernier degré d'instance dans les différends qui peuvent résulter de l'interprétation d'une Convention. Ainsi, dans la CIETRMD, l'Article 53 dispose que:

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant à l'interprétation ou à l'application de la[dite] Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des parties contractantes intéressées, devant le Conseil des Chefs d'Etats conformément aux dispositions du paragraphe 10 de l'Article 7 du traité instituant l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale.

Autrement dit, les difficultés relatives aux transports routiers inter-Etats devraient en premier ressort être portées devant les Commissions mixtes et, en l'absence d'une résolution, faire l'objet d'une discussion – après épuisement d'autres recours – au sein du Conseil des Chefs d'Etat.

C'est dire que l'option en faveur d'un règlement amiable apparaît comme le mode privilégié. Toutefois, la voie juridictionnelle reste ouverte pour les personnes privées, notamment les transporteurs, les expéditeurs, etc. A cet égard, l'Article 32 de la CIETRMD dispose que:

Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir en dehors des juridictions de son pays, les juridictions:

- a) du pays sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle, son siège social, la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu ;*
- b) du lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison.*

Le jugement rendu par une de ces juridictions et devenu exécutoire l'est également, précise ledit Article, sur l'ensemble des autres pays membres de l'UDEAC (aujourd'hui CEMAC).

Dans le cadre de la Zone UDEAC mise à la disposition du Tchad et de la Centrafrique au port de Douala, l'interprétation des clauses de la Convention créant cette Zone ainsi que le règlement des différends nés de son utilisation relèvent du Comité de coordination en charge de

l'administration de cet espace. En cas de désaccord, les parties conviennent de faire appel à un arbitre.⁹⁵

Tout compte fait, le cadre juridique de l'accès à la mer des Etats sans littoral d'Afrique centrale, tel qu'il apparaît dans cette présentation, comporte des éléments remarquables qui, confrontés aux données de la pratique, permettent de mieux jauger le système établi.

⁹⁵ Article 21 de la Convention du 7 septembre 1985 sur la création et l'exploitation d'une zone d'entreposage longue durée sous douane au port de Douala.

Chapitre 2

Evaluation du système de transit sur les corridors camerounais

Le transit à travers les corridors camerounais des produits en provenance ou destinés aux Etats tchadien et centrafricain a connu une évolution depuis les premières conventions signées dans ce domaine entre ces Etats et le Cameroun. Il ne s'agit pas ici de faire le bilan de cette évolution. La dynamique qui soutend la présente évaluation traduit le souci de mise en évidence des mutations opérées depuis 1999 et de leur impact dans l'optimisation du système. Cette démarche amènera dans sa conclusion à faire le constat que le système présente d'un point de vue textuel des avancées (section 1) même si des carences subsistent (section 2).

Section 1 : Des avancées significatives sur le plan textuel : expression d'une volonté politique remarquable des autorités de transit

La question d'accès à la mer ne peut connaître un développement positif qu'avec la volonté affichée des autorités de transit. Dans l'espèce objet de cette analyse, les mesures de facilitation prises par les autorités camerounaises au plan national (paragraphe 1), mais également les normes édictées conjointement au plan bilatéral afin de rompre avec des pratiques inadéquates illustrent ce volontarisme (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La visibilité des mesures prises au plan national

La réforme du secteur des transports maritimes amorcée au Cameroun en 1997/1998 dont l'un des effets importants a été la prise en compte du facteur « temps » dans les opérations d'import/export a permis une amélioration de ces opérations. Cette situation a encouragé les autorités à s'intéresser à l'ensemble de la chaîne de transport, afin de lever certains écueils au transit des marchandises, particulièrement celles en provenance ou destinées aux Etats tchadien et centrafricain.

A. Le bien-fondé de la réforme institutionnelle apportée dans le secteur portuaire : la minimisation des coûts et la célérité dans le traitement des dossiers d'import/export

Nous avons souligné dans les lignes précédentes le rôle du Comité FAL et du Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur – deux produits de cette réforme – dans les formalités de trafic maritime et terrestre. Il a été relevé, s’agissant du Comité, le caractère fondamental de ses études et de ses recommandations sur les pratiques et les méthodes appropriées (simplification, réduction des documents et procédures entre autres) en vue de faciliter les opérations d’importation, d’exportation et de transit.

L’idée sous-jacente du GUCE en revanche, avons-nous dit, correspondait au souci d’éviter un éparpillement des structures administratives intervenant dans la chaîne en les regroupant en un point unique de manière à minimiser les pertes de temps et à réduire le coût des formalités.

Cette réorganisation devrait à terme aboutir à une célérité dans l’étude des dossiers et à leur traitement dans des délais suffisamment brefs.

A l’heure de l’évaluation, c’est-à-dire après la mise en fonction de ces structures, les premiers résultats ne présentent certes pas substantiellement une facette élogieuse, mais une amélioration est perceptible. Les données en 2003, c’est-à-dire trois ans après la mise en fonction du GUCE, faisaient état d’une moyenne de 2 à 2,5 jours⁹⁶ pour le délai de traitement des dossiers des marchandises des Etats enclavés voisins comme celles de l’Etat camerounais, le séjour dans les installations portuaires étant encore plus long tant pour ce qui concerne les opérations d’importation que celles d’exportation, soit 16 jours contre les 7 initialement visés.⁹⁷

Si l’on s’en tient à une étude du secrétariat de la CNUCED publiée en 2007 sur les infrastructures de transport supportant le commerce de transit des pays sans littoral d’Afrique de l’Ouest et d’Afrique centrale, l’on pourrait affirmer que la situation n’a pas fondamentalement changé depuis 2003. A travers cette étude, il nous est donné de constater en effet que malgré l’investissement de gros moyens dans des équipements de nature à « accélérer l’enlèvement des marchandises et à rendre le trafic de transit plus sûr », les délais de passage dans les ports restent

⁹⁶ Voir P. CABANIUS, « Amélioration du transport de transit dans la région d’Afrique Centrale », Document présenté lors de la Première Session du Comité Intergouvernemental préparatoire à la Conférence Ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit, New York, 23-24 juin 2003, UNCTAD/LDC/2003/7, 7 avril 2003, p.15.

⁹⁷ Ibid., pp.14 et 15.

supérieurs à ceux escomptés.⁹⁸

Ces résultats ne doivent cependant pas faire perdre de vue les efforts déployés et les données antérieures à la réforme. Vis-à-vis des Etats enclavés plus particulièrement, des résultats non négligeables ont été relevés grâce à la dynamique qui a permis l'installation au port de Douala de structures représentant les intérêts de ces Etats. Depuis 2005 en effet, les autorités centrafricaines ont installé, avec la volonté manifestée par les autorités camerounaises dans le cadre de l'Accord d'assistance administrative du 28 Avril 2005 entre les douanes camerounaises et centrafricaines, un Guichet unique de transit RCA au port de Douala afin de diligenter les premières formalités douanières sur les marchandises.⁹⁹ Sous la direction de la Société UNITEC-BENIN qui le gère pour le compte de l'Etat centrafricain, ce Guichet qui est chargé du suivi des opérations de transit à destination et en provenance de la RCA connaît de :

- La préliquidation des droits et taxes sur les marchandises à leur arrivée au port de débarquement ;
- L'émission de titre de transit ;
- La perception des charges portuaires telles que les redevances sur les véhicules, les marchandises en conteneur, les marchandises en vrac ;
- La perception d'un acompte au titre de l'impôt sur les Sociétés ; etc.

Nonobstant l'indisponibilité de données chiffrées sur les recettes perçues par cet organisme pour ces deux premières années de fonctionnement, l'objectif qui soutend sa mise en oeuvre, à savoir faire face aux importations en contrebande sur le corridor Douala-Bangui,¹⁰⁰ permet d'ores et déjà d'y voir un dispositif important dans l'amélioration des recettes de transit de l'Etat centrafricain et l'expédition des dossiers d'acheminement des marchandises.

Le caractère expéditif des dossiers est une donnée essentielle pour l'amélioration des

⁹⁸ Rapport du Secrétariat de la CNUCED en date du 12 Avril 2007 susmentionné, p. 11.

⁹⁹ Voir le Rapport du Secrétariat de l'OMC en date du 7 mai 2007 sur l'examen des politiques commerciales de la République centrafricaine, disponible dans www.wto.org/french/tratop/_f/tpr_f/s183-03_f.doc

¹⁰⁰ Les opérateurs économiques, selon un audit de l'ONG Transparency International diffusé en 2006 par le PNUD, estiment à environ 70% le volume des importations en « contrebande » sur le corridor Douala-Bangui. Voir le Rapport du Secrétariat de l'OMC en date du 7 mai 2007 précédemment cité.

conditions de passage. L'action de vérification dans les *check-points* devrait intégrer cet impératif de célérité et rompre avec les pratiques dilatoires qui ont souvent constitué un frein à la circulation libre des cargaisons.

B. La levée des écueils à la circulation libre et rapide des marchandises: la prohibition des pratiques « à retardement » et la spécification des zones de contrôle

Les rencontres bilatérales entre le Cameroun et ses voisins enclavés sont souvent l'occasion, notamment au niveau des commissions mixtes, de faire le point de leur coopération en matière d'accès. Les tracasseries diverses dont font l'objet les marchandises en transit sont devenues lors de ces fora une rhétorique systématique dans le discours des Etats enclavés. Les « blocages » évoqués, pour reprendre une terminologie très usuelle de ces réunions, renvoient généralement aux contrôles multiples qui accompagnent la circulation des biens et dont l'une des conséquences en est le retard dans la livraison des produits. Les visites physiques des marchandises et les méthodes dilatoires employées par les agents de contrôle sont souvent apparues comme les pratiques les plus décriées. Aussi, leur prohibition est-elle aujourd'hui analysée comme une marque tangible dans la quête d'un mouvement libre et sans entraves des biens destinés au transit.

Sans annihiler toute idée de contrôle cependant, il a été spécifié des zones dans lesquelles toute opération d'inspection (BGFT, Douane, Gendarmerie, etc.) devrait à l'avenir se dérouler.¹⁰¹ L'effectivité de cette nouvelle formule rencontre néanmoins encore des difficultés logistiques et d'harmonisation contrairement à certaines options prises conjointement au plan bilatéral.

Paragraphe 2 : L'évolution opérée par les Conventions bilatérales de 1999

Les lourdeurs qui grèvent le système de transport en transit sur les corridors camerounais ont conduit les différentes parties prenantes à le repenser autrement en 1999 à travers une

¹⁰¹ Signalons tout de même le caractère ambivalent des Articles 7 et 8 *in fine* des deux Conventions bilatérales Tchad/Cameroun et Cameroun/RCA de 1999 respectivement qui envisagent l'implantation d'autres postes de contrôle où nécessaires.

nouvelle oxygénation apportée dans le cadre des conventions signées la même année. L'institution d'un sauf-conduit international dont les effets sont attendus dans l'acheminement libre des produits (A) et l'effacement des mesures restrictives des conventions antérieures (B) constituent des éléments d'appréciation et de démarcation des nouveaux instruments.

A. La consécration et l'effet du sauf-conduit international dans l'acheminement du trafic en transit

L'expression « sauf-conduit international » qui renvoie à un laissez-passer international est généralement usitée en matière de droit d'asile. Sa transposition dans le système établi en 1999 se justifierait principalement par l'effet intrinsèque attaché à ce document, à savoir la liberté de circulation et par ricochet l'exemption de tout contrôle lors de l'exercice de cette liberté.

Si cette idée reste louable, elle fait place à une méconnaissance systématique dans la pratique où est mis en cause, dans de nombreux points de contrôle qui existent encore, le procédé de rétention, voire de subtilisation des documents de route par les forces de l'ordre.¹⁰²

B. L'effacement des mesures restrictives des conventions antérieures

La Convention RCA/Cameroun du 25 Août 1989 obligeait particulièrement le transport de certaines marchandises destinées au transit par la voie ferrée à partir ou à destination de Belabo et/ou Ngaoundéré.¹⁰³ C'était le cas des grumes et autres pondéreux énumérés comme suit par la liste annexée à ladite convention : grumes, bois débités, bois de sciage, engrais, engins lourds, matériaux de construction non conteneurisés.

Les raisons avancées pour justifier ce choix, mieux cette limitation au chemin de fer, résidaient essentiellement dans l'argument tiré de la nature et du volume des matières à transporter, la voie ferroviaire étant alléguée comme celle adaptée au transport de ce type de marchandises. Cette politique d'orientation de certains produits vers les rails a donné lieu à plusieurs interprétations au rang desquelles la concurrence ruineuse que livrait la voie routière au

¹⁰² Voir D. MOZOULOVA, *op.cit.*, p.31.

¹⁰³ Article 3 de la Convention de Yaoundé du 25 Août 1989 en matière de transport terrestre de marchandises entre la République Centrafricaine et la République du Cameroun.

réseau ferroviaire. C'est pour pallier cette situation de concurrence que le Gouvernement camerounais, compte tenu de son investissement et d'autres dotations accordées au secteur ferroviaire, aurait opté pour cette mesure restrictive.

Cette limitation est aujourd'hui dépassée par le nouvel instrument qui n'impose plus une telle restriction, la possibilité s'offrant désormais à l'Etat centrafricain de choisir à sa convenance le mode de transport qui lui paraît approprié. Il convient toutefois de relever que sur le terrain, l'option de transport des pondéreux par la voie routière fait l'objet de contrôles systématiques, à travers l'institutionnalisation des ponts bascules dont l'objectif affirmé est la protection du patrimoine routier. Ces contrôles donnent lieu, en cas de surcharge, à l'imposition d'amendes qui excèdent quelquefois les prescriptions légales. Ce qui pose sans cesse le problème de la bonne foi des acteurs intervenant dans le processus et la question quotidienne de freins au transit.

Section 2 : La survivance de freins à l'acheminement du trafic en transit

En dépit de quelques avancées, le transit des produits tchadiens et centrafricains doit faire face à de nombreux défis (paragraphe 2) en plus de certaines limites constatées dans le régime actuel d'accès (paragraphe 1).

Paragraphe 1 : Un régime d'accès limité

Une distinction sera opérée entre les limites héritées de la Convention du 8 juillet 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral (A) reconnue par les instruments bilatéraux en vigueur depuis 1999 et celles spécifiques au système établi entre le Cameroun et ses voisins (B).

A. Les limites dérivées de la Convention du 8 juillet 1965

Elles procèdent notamment du droit de prendre toutes mesures nécessaires (1) et de la question de réciprocité (2).

1 - Le droit de prendre toutes mesures nécessaires et efficaces

S'il est une prérogative qui a toujours soulevé de vives critiques en matière d'accès, aussi

bien de la part des Etats sans littoral que dans la doctrine, c'est celle reconnue aux Etats côtiers et de transit dans la Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée (comme dans celle du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer) de prendre toutes mesures qu'ils jugent nécessaires pour protéger et préserver leurs intérêts légitimes. Les craintes ou les risques d'unilatéralisme, voire d'arbitraire que comporte ce droit – censé établir un équilibre entre le droit d'accès des Etats enclavés et les intérêts des Etats de transit – n'ont d'égal que ceux qui découlent du droit souverain dont jouit tout Etat sur son territoire.

Ce droit qui subsiste dans les instruments bilatéraux susévoqués y apparaît en des termes bien affinés à travers l'engagement des parties à « prendre toutes mesures nécessaires et efficaces pour éliminer toutes entraves à la fluidité du transport en transit sur leurs territoires ». ¹⁰⁴

Formulé ainsi, ce droit paraît dépouillé de sa casquette totalitaire. Toutefois, sa pratique peut donner lieu à des entraves ou au maintien de celles que ce droit a pour prétention d'éliminer. Ainsi, la suppression de nombreux postes de contrôle le long des itinéraires de transit en vue d'éliminer les pertes de temps et les avaries qui en découlent souvent du fait de ces arrêts prolongés pose la question de savoir si les mesures prises par la partie camerounaise d'institutionnalisation des points précis de contrôle dits « check – points » en vue de faciliter et de fluidifier le trafic n'aboutiraient pas en définitive aux mêmes pertes de temps si tel est que dans ces points les agents et représentants des différentes Administrations installées doivent, chacun en ce qui concerne sa compétence, procéder à l'inspection des documents ou des cargaisons en transit. Peut-être, aurait-il paru plus judicieux, afin de minimiser les risques évoqués, de confier ou de transférer cette tâche de contrôle aux seuls agents des bureaux de gestion du fret travaillant alors en synergie avec les autres Administrations.

2 - Des Accords empreints de réciprocité

Alors que la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer semble plus avantageuse et même apparaît comme une « victoire » ¹⁰⁵ pour les Etats sans littoral en ce sens qu'elle abandonne l'exigence de réciprocité qui amenait les Etats de transit à leur

¹⁰⁴ Article 9 de la Convention Cameroun/RCA du 22 décembre 1999.

¹⁰⁵ S.C. VASCIANNIE, Land-locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, New York, Clarendon Press, Oxford, 1990, p.191.

demander une contrepartie pour le passage, une préférence est plutôt donnée, par les parties aux Accords bilatéraux de 1999 qui s'en réfèrent¹⁰⁶ pour établir leurs rapports d'accès, à la Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée qui consacre explicitement ce "droit" à la réciprocité.¹⁰⁷

Certes l'on peut comprendre dans cet acte que, d'un point de vue juridique, les deux Etats enclavés concernés ne sont pas parties à la Convention du 10 décembre 1982, mais la référence ou la reconnaissance de cette dernière n'aurait pas eu un effet juridique moindre. L'option prise semble plutôt s'inscrire dans le souci de satisfaction des intérêts réciproques des parties.

D'un bout à l'autre des Accords, l'idée de réciprocité est fortement exprimée. De la répartition du fret entre les transporteurs au traitement égal et non discriminatoire qui doit leur être accordé sur le territoire de chacun des Etats,¹⁰⁸ en passant par l'échange régulier des données statistiques sur les flux de transport et l'obligation de faire respecter la réglementation en vigueur dans l'autre Etat, tout est conçu et se fait sur une base mutuelle. Le droit au transit qui en résulte ne peut qu'en être amenuisé, car la réciprocité fait de lui un droit conditionné, le non respect par les Etats tchadien et centrafricain de ces conditions pouvant se traduire en retour par une incertitude dans l'application de ce droit en territoire camerounais.

Sous l'effet de la réciprocité, le transit apparaît en définitive comme un droit vulnérable qu'il conviendrait de renforcer dans le cadre du processus d'intégration sous-régionale en cours.

Au-delà de cette question d'intérêts mutuels, le système d'écoulement des produits de transit à travers le sol camerounais comporte d'autres aspects lacunaires.

B. Les lacunes propres au régime d'écoulement des produits de transit établi entre le Cameroun et ses voisins enclavés

Le tâtonnement dans la nature du régime de circulation des produits entre le Cameroun et

¹⁰⁶ Voir les premiers énoncés des préambules des Conventions bilatérales Tchad/Cameroun du 13 avril 1999 et Cameroun/RCA du 22 décembre 1999 mentionnées supra.

¹⁰⁷ Article 15 de cette Convention.

¹⁰⁸ Voir par exemple l'Article 10 de la Convention Tchad/Cameroun du 13 Avril 1999 et l'Article 12 de la Convention Cameroun/RCA du 22 décembre 1999.

ses voisins privés de littoral dont l'impact se ressent sur la consistance des matières traitées dans les instruments de 1999, sera au préalable évoqué avant l'examen du problème de la force des actes des commissions techniques.

1 - Le régime de circulation depuis ou en direction de Douala des produits destinés ou en provenance du Tchad et de la Centrafrique: entre spécificité et assimilation au régime général de transport des marchandises non destinés au transit

Les termes des Conventions de 1999 paraissent équivoques quant à la différenciation qui doit exister entre transport routier des marchandises non en transit et transport routier des marchandises en transit. L'on sait depuis les Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 – et même bien avant – que le transit reconnu aux Etats sans voie d'accès directe à la mer obéit à des règles spéciales compte tenu de la situation particulière qui caractérise ces derniers, obligés de recourir aux transports de transit. Les dispositions des Articles 3 des instruments bilatéraux susmentionnés ne permettent pas suffisamment d'apprécier cette distinction : « le transport routier de marchandises ou en transit sur leurs territoires [...] est soumis à la présente convention ». La conjonction « ou » employée dans cet Article devrait-elle s'entendre dans un sens inclusif ou exclusif ? Autrement dit, y a-t-il synonymie entre les mots « transit » et « transport routier de marchandises » ? Ou faut-il les entendre séparément ?

Les Articles premiers des deux textes qui tendent à opérer cette distinction en avançant que leurs dispositions s'appliquent aux transports terrestres ou routiers (selon la terminologie de chacun) de marchandises effectués entre le Cameroun et les deux Etats enclavés ou en transit sur le territoire de l'un ou de l'autre des Etats n'en donnent pas entière satisfaction puisqu'en tout état de cause, qu'il s'agisse du transport en transit ou non, les règles applicables restent les mêmes. Les deux Conventions expriment d'ailleurs clairement cette égalité de traitement dans leurs dispositions et confirment bien leur appellation de « conventions en matière de transports routiers/terrestres de marchandises » entre le Cameroun et ses voisins enclavés et non de « conventions relatives au transit ».

Cette dernière formulation qui sans doute aurait mis l'accent sur la spécificité du transit aurait par ailleurs eu l'avantage de traiter substantiellement et, peut-être de manière complète, la

question de transit entre le Cameroun et lesdits Etats sans littoral. Ce n'est pas le cas, puisque cette question n'apparaît au terme de ces conventions que comme un aspect de la coopération en matière de transports terrestres entre ces Etats.

2 - Le traitement incomplet et superficiel de la question de transit dans les instruments de 1999

Ainsi que nous l'avons évoqué dans le point précédent, les accords bilatéraux Tchad/Cameroun et Cameroun/RCA de 1999 ne sont pas des conventions propres en matière de transit, mais générales sur la coopération dans le domaine des transports routiers entre ces Etats. Relativement à la question du transit cependant, ils consacrent respectivement leurs Chapitres 2 et 3, puis 3 et 4 à ce volet.

En substance, ces chapitres traitent essentiellement de la répartition du fret ou tout au moins se bornent-ils à en fixer les quotas, la gestion réelle de cette question incombant dans la pratique aux bureaux de gestion du fret.

En outre, ils déterminent les itinéraires sur lesquels doivent être acheminées les marchandises destinées au transit et proclament, sans autres détails, le principe de la liberté de transit des marchandises à destination ou en provenance des Etats sans littoral concernés. Ils évoquent par ailleurs, de façon lapidaire, la facilitation des formalités douanières et administratives de transit sur les voies définies¹⁰⁹ dans lesdites conventions. Conçues comme tel, ces conventions ne s'analysent-elles pas comme des accords-cadres ?

Au regard des matières traitées, il s'établit le constat que la question de transit présente un contenu limité, car ces matières ne forment pas à elles seules l'immense champ que constitue le transit. Certains aspects qui apparaissent pourtant fondamentaux dans ce domaine ne font pas l'objet d'un traitement particulier. Quand bien même mention en est faite, elle ne l'est que d'une manière superficielle. C'est le cas, entre autres, des formalités administratives et douanières ou plus précisément de la procédure y relative. Si, tel que nous l'avons présentée dans les lignes qui suivent, celle-ci a connu une nette amélioration grâce à la volonté affichée des autorités de transit,

¹⁰⁹ Voir dans ce sens les Articles 8 de la Convention bilatérale Tchad/Cameroun et 9 de la Convention Cameroun/RCA signées en 1999.

il s'agit cependant là d'une question d'importance vitale qui ne saurait être laissée à la seule dépendance et au bon vouloir de ces autorités. En effet, malgré l'affirmation d'un droit au libre transit « en toutes circonstances », l'unilatéralisme et la mutabilité des relations entre nations ne sauraient constituer une garantie de stabilité à la procédure d'écoulement des produits destinés au transit.

D'autres chapitres aussi importants tel l'entreposage des marchandises dans les terminaux de chemin de fer (Ngaoundéré par exemple) sont vides de tout contenu. Tout au plus, se limitent-ils à de simples évocations.¹¹⁰

Sans aucune prétention à l'exhaustivité, ces points dévoilent des carences dans le traitement de la question de transit. Appelées très souvent à connaître des problèmes qui découlent de ces carences et de l'interprétation des conventions qui lient ces différents Etats, les Commissions Techniques Mixtes voient elles-mêmes leurs compétences limitées à de simples "structures de suggestion".

3- Les Commissions Techniques Mixtes : des mécanismes structurels limités

Dans la tâche qui leur incombe d'examiner les problèmes de transport qui se posent entre les Républiques voisines du Tchad, de la Centrafrique et du Cameroun, les Commissions Techniques Mixtes créées par ces dernières voient leur pouvoir d'action réduit à la prise de résolutions, la capacité réelle de rendre celles-ci applicables dépendant en dernière analyse de l'approbation des autorités de tutelle de chacune de ces Républiques en charge des questions de transport. Selon les dispositions de l'Article 6 de l'Accord du 15 février 1986 portant création d'une Commission Technique Mixte Permanente entre la République du Cameroun et la République centrafricaine pour la coordination des transports en effet, « les projets de résolution formulés par la Commission sont soumis à l'approbation des Ministres chargés des transports des deux pays avant leur mise en application ».

Dans la pratique cependant, ces actes de portée considérable restent bien souvent lettres

¹¹⁰ Voir, pour un exemple, l'Article 6 de la Convention bilatérale Cameroun/RCA du 22 décembre 1999 susmentionnée qui dispose simplement que: « Le transport terrestre de marchandises en transit par les ports maritimes, les terminaux de chemin de fer ou tout autre point d'embarquement [...] est assuré par les transporteurs habilités des deux pays à effectuer le transport terrestre international [...] ».

mortes, notamment lorsque les questions abordées lors des assises de ces Commissions ne sont pas perçues par les « décideurs » comme présentant une urgence.

En outre, la périodicité des réunions de ces instances – prévues pour chaque année, mais également à tout moment lorsque les circonstances l'exigent¹¹¹ – a souffert ces dernières années d'une inconstance remarquable, mettant ainsi en veilleuse les matières à examiner qui n'en manquent pourtant pas.

L'autre frein non moins important et propre au fonctionnement de ces Commissions est celui lié à la représentativité étatique. En fait, chaque délégation lors des assises a tendance à se comporter comme une partie à une négociation. Cette stratégie fragilise les données qui soutendent ces regroupements d'experts, y compris leurs résultats. Aussi suggérons-nous que ces Commissions soient composées d'experts indépendants ou travaillent dans des conditions indépendantes, la force de leurs actes étant par ailleurs l'autre question à résoudre.

Au-delà de ces faiblesses, subsistent des défis qu'il convient tout aussi bien de relever.

Paragraphe 2 : Les grands défis de la mise en œuvre des avancées obtenues sur le plan textuel

Trois grands défis au moins peuvent être identifiés : le problème infrastructurel (A), les défaillances d'harmonisation du système (B) et les comportements déviants (C).

A. Le problème infrastructurel

On ne le dira jamais assez : l'état de l'infrastructure reste un défi majeur pour le transit des produits destinés ou en provenance des Etats du Tchad et de Centrafrique. Qu'il s'agisse de l'infrastructure routière, ferroviaire ou encore maritime, des efforts supplémentaires méritent d'être consentis dans ces différents secteurs de transport. Il y va de l'intérêt compris de ces pays comme du Cameroun.

¹¹¹ Articles 14 et 18 des Conventions bilatérales respectives Tchad/Cameroun et Cameroun/RCA de 1999 susmentionnées.

S'agissant du secteur routier, le délabrement de certaines portions des corridors Douala-Bangui ou Douala N'djaména et ses conséquences au rythme des saisons, à savoir difficultés de circulation du fait du soulèvement sur ces parties de trajet en latérite d'épaisses couches de poussière par les transporteurs en saison sèche et quasi-impraticabilité de ces voies transformées en surfaces boueuses en saison pluvieuse, continuent à s'ériger en obstacles physiques au transport rapide des marchandises en transit.¹¹² Comme le note Géraud Magrin pour les routes reliant le sud du Tchad à la frontière camerounaise,

*Les conditions de la circulation routière sont fortement marquées par la saisonnalité. [...] L'état des pistes en saison sèche dépend assez largement de leur fréquentation durant l'hivernage, mais surtout de la régularité de leur entretien au lendemain de la saison des pluies. Les mêmes pistes, d'une année à l'autre, peuvent ainsi offrir des conditions de déplacement radicalement différentes.*¹¹³

Ces contraintes font l'objet depuis la décennie en cours d'une grande mobilisation de la communauté sous-régionale qui a décidé de prendre à-bras-le corps le problème des infrastructures routières. C'est dans cette optique que le Conseil des Ministres de la CEMAC, par Règlement N°9/00/CEMAC-067-CM-04 en date du 21 juillet 2000, a adopté le réseau routier intégrateur et prioritaire de la CEMAC.¹¹⁴ L'objectif visé est de « relier les capitales [des Etats membres de la CEMAC] entre elles par des routes bitumées sachant que celles-ci entraîneront l'augmentation du trafic »,¹¹⁵

¹¹² Il faut espérer que l'axe reliant Bouar (Ouest de Centrafrique) à la ville frontalière camerounaise Garoua-Boulai, (long de 158km) qui comporte ces caractéristiques connaîtra dans les prochains jours une amélioration avec le financement annoncé le 14 septembre 2007 de la Banque Mondiale, soit 12 milliards de FCFA (18 millions d'euros). Un montant qui vient s'ajouter à celui de l'Union Européenne et de la Banque Africaine de Développement. Voir la dépêche de l'Agence France Presse « L'actualité de la Centrafrique » http://www.izf.net/affiche_oscar.php?num_page=3181

¹¹³ Géraud Magrin, Le Sud du Tchad en mutation. Des champs de coton aux sirènes de l'or noir, Paris, Sépia-CIRAD, 2001, pp. 258 et 259.

¹¹⁴ Voir la configuration de ce réseau en annexe 1.

¹¹⁵ Cf. Annexe au Règlement N°9/00/CEMAC-067-CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du réseau routier intégrateur et prioritaire de la CEMAC.

mais également de donner « la possibilité pour les pays enclavés et les régions éloignées des pays côtiers d'accéder facilement au port maritime ». ¹¹⁶

A la suite du Règlement susmentionné, a été adopté le Programme régional de facilitation des transports et de transit en zone CEMAC. Ce Programme est établi comme suit :

¹¹⁶ Ibid.

DES TRANSPORTS ET DU TRANSIT EN ZONE CEMAC

N°	Actions	Objectifs	Financement	Date butoire
1	Mise en place du cadre institutionnel	* Créer un comité de coordination de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation et du Comité de gestion des corridors * Coordonner et évaluer la mise en œuvre du Programme * Contribuer à l'appropriation par les parties prenantes des activités et des résultats de l'étude sur l'observatoire des pratiques anormales.	SE/CEMAC SSATP	Mars 2006
2	Evaluation du degré de mise en œuvre des textes communautaires et de leur cohérence avec les réglementations nationales	Harmoniser la réglementation	UE	Juin 2006
3	Interconnexion des systèmes informatiques SYDONIA ++	Faciliter le transit	UE	Décembre 2006
4	Mise en place d'un projet pilote sur les corridors Ndjaména – Douala et Bangui – Douala			
4.1	* Observation du fonctionnement des corridors (Observatoire)	Identifier, analyser et publier sur une base régulière et impartiale, les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers dans le cadre du transport inter – Etats des marchandises et des personnes	SSATP/Secteur Privé	2007
4.2	* Mise en place d'un régime de transit Inter – Etats	Disposer d'un régime de transit Inter – Etats TIPAC	UE, BAD	2007
4.3	Amélioration du passage des frontières			
4.4	* Statut juridique construction et équipement postes frontaliers	* Faciliter le passage des postes frontières	UE, BAD	2007/2008
4.5	* Etude des mécanismes de suivi des cargaisons	* Mettre en place les mécanismes de suivi des cargaisons	UE	2007/2008
4.6	* Amélioration des interfaces intermodales	* Renforcer les interfaces intermodales (Port, chemin de fer)	BM, UE, AFD	2007/2008
4.7	* Renforcement des capacités	* Améliorer la sûreté des marchandises	UE, BAD	2006/2007
5	Interventions sur le maillon portuaire	Identifier les besoins (sûreté, facilitation, interface entre les systèmes informatiques, aménager les aires de stationnement des camions en provenance des pays enclavés)	BM, AFD	2006/2007
6	Investissements routiers			
6.1	* Corridor Douala – Ndjaména	Mettre à niveau le réseau	BAD, UE, BM, AFD, Fonds OPEP	2008
6.2	* Corridor Douala – Bangui	Mettre à niveau le réseau	UE, Japon	2008
7	Mise en place des mesures d'accompagnement (prévention	Améliorer l'impact social des projets	UE, BAD	2006, 2008

VIH/SIDA, aire de repos, appui aux populations le long des corridors)			
---	--	--	--

Source: Règlement N°114/06-UEAC-160-CM-14 portant adoption du Programme Régional de Facilitation des transports et de transit en zone CEMAC

La coordination et le suivi de la mise en œuvre de ce Programme sont assurés par un Comité¹¹⁷ dont la Présidence est dirigée par le Secrétariat Exécutif de la CEMAC et dont les membres sont les représentants des Etats constituant la Communauté (quatre représentants par Etat, désignés par les Départements chargés des Travaux Publics, du Financement de l'entretien routier, des Transports routiers et des Douanes); les représentants des Syndicats des transporteurs en transit des Etats membres (un représentant par Syndicat) et les représentants de la CEMAC (à savoir deux de la Direction des Transports et des Télécommunications et un de la Direction du Marché Commun).

Dans les attributions qui lui sont dévolues, le Comité est, entre autres, chargé:

- de la mise en place d'un projet pilote sur les corridors Douala/N'djaména et Douala/Bangui;
- des interventions sur le maillon portuaire et des mesures d'accompagnement;
- de l'appréciation du degré de cohérence entre les programmes nationaux et les projets régionaux;
- de l'examen du programme prioritaire d'investissement et du plan de répartition des financements;
- du suivi du financement de l'entretien du réseau routier intégrateur;
- de la synergie d'intervention des Bailleurs de Fonds et d'une meilleure coordination de la mobilisation des fonds pour les investissements;
- de l'identification des difficultés de mise en œuvre des projets et de la proposition des solutions pour accélérer leur exécution;
- de l'évaluation des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme.¹¹⁸

¹¹⁷ Article 1er de la Décision N°12/06-UEAC-160-CM-14 du 11 mars 2006 portant création d'un Comité de Coordination et de Suivi de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit en zone CEMAC.

¹¹⁸ Sur ces attributions, voir l'Article 3 de la Décision N°12/06-UEAC-160-CM-14 du 11 mars 2006 susmentionnée.

Au regard de sa composition et des attributions qui lui incombent, ce Comité apparaît non pas comme un organisme de financement, mais comme une structure de mobilisation des fonds pour le développement des infrastructures, « un cadre de concertation entre les différents acteurs de la mise en œuvre de la stratégie communautaire que sont les Etats membres, le secrétaire exécutif, les institutions spécialisées autonomes de la Communauté, les transporteurs et les Bailleurs de Fonds ». ¹¹⁹

L'implication des bailleurs est une donnée essentielle pour le financement des infrastructures de transport et particulièrement des voies de communication entre Etats de transit et Etats sans littoral. La coopération entre ces derniers – ainsi que recommandée par les Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 – est certes indispensable pour la construction ou l'amélioration de leurs infrastructures de transit, mais elle s'avère bien souvent limitée, notamment dans le cas des pays en développement. Kishor Uprety partage ces observations dans l'appel qu'il lance à la communauté internationale pour son aide en faveur de cette dernière catégorie d'Etats dont la qualité des voies de communication constitue un handicap sérieux pour le développement économique. ¹²⁰

Dans le cadre du Programme Régional de Facilitation des Transports et de Transit susmentionné, plusieurs organismes de financement ont été identifiés pour entreprendre des investissements de différentes natures sur les corridors Douala-N'djaména et Douala-Bangui. Ces investissements dont le tableau ci-après en donne lecture comporte des opérations aussi diverses que l'amélioration de la sécurité routière, le bitumage, l'entretien, la réhabilitation, etc.

¹¹⁹ Article 2 de la Décision N°12/06-UEAC-160-CM-14 du 11 mars 2006 susmentionnée. Les Bailleurs de Fonds devraient logiquement à la lecture de cet article, nous semble-t-il, faire partie intégrante du Comité.

¹²⁰ K. UPRETY, *op. cit.*, pp. 97-98.

INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Corridor Douala - Ndjamena	Longueur en Km	Travaux	Financement
Douala- Yaoundé	253	Amélioration de la sécurité routière	UE
Yaoundé-Ayos	136	Renforcement (Achevé en 2005)	UE
Ayos-Bertoua	203	Bitumage (en cours)	OPEP
Bertoua-Garoua Boulai	258	Bitumage entretien (achevé en 2001)	UE, FR/CAM
Garoua Boulai-Ngaoundéré	272	Bitumage	BAD, BM,UE
Ngaoundéré-Garoua	275	Aménagement progressif avec élargissement des ponts à 2 voies et des chaussées	AFD
Garoua-Maroua	200	Aménagement progressif avec élargissement des ponts à 2 voies et des chaussées	UE
Maroua-Kousseri	265	Aménagement progressif avec élargissement des ponts à 2 voies et des chaussées	UE
Contournement de Kousseri	6	Bitumage	BAD
Pont sur le Logone (0,2 Km) entre Cameroun et Tchad	0,2	Construction d'un pont à 2 voies	BAD
Nguéli-N'Djaména	7	Bitumage avec élargissement de chaussée	
Corridor Douala – Bangui			
Garoua Boulai-Bouar	155	Bitumage	UE
Tronçon Bouar-Baoro	60	Bitumage	Japon
Baoro-Bangui	389	Réhabilitation	A rechercher

Source : Règlement N°114/06 – UEAC – 160 – CM – 14 du 11 Mars 2006 portant adoption du Programme Régional de Facilitation des Transports et de Transit en zone CEMAC

Ces opérations aujourd'hui en cours de réalisation ont déjà permis :

- l'aménagement ou plus précisément le renforcement (achevé en 2005) de la chaussée sur l'axe Yaoundé-Ayos (soit E 11 millions) avec le concours de l'Union Européenne pour une longueur de 136km;
- le bitumage en 2001 de l'axe Bertoua-Garoua Baoulaï, long de 250km avec le concours financier de l'Union Européenne et du Fonds Routier du Cameroun (coût total de l'opération E 68,5 millions);
- l'aménagement de la route Ngaoundéré-Touboro-Moundou, longue de 383km, pour un coût estimé à 121 millions d'euros.¹²¹

La recherche d'un organisme de financement pour la réhabilitation de l'axe Baoro-Bangui, long de 389 km, se poursuit par ailleurs.

La mise à niveau de ces réseaux routiers marque une étape importante dans le processus de désenclavement des Etats sans littoral de la sous-région. L'insuffisante prise en compte, ou plutôt l'oubli, de certains axes dans les itinéraires de réhabilitation prioritaires définis est cependant perçu(e) par une partie de la doctrine comme une volonté délibérée d'omission de la part des autorités camerounaises, autorités de transit. Ainsi, Ieuan Griffiths considère le non bitumage de la route Maltham-Fotokol comme une question de stratégie et non de moyens. Cet auteur explique qu'en laissant cette voie dans son état naturel actuel, le Cameroun voudrait se positionner comme la principale route d'accès du Tchad à la mer, car comment comprendre, se demande-t-il, que les 780 km qui séparent le Tchad du terminal ferroviaire de Ngaoundéré (Cameroun) soient

¹²¹ Sur l'exécution de ces travaux et une vue de quelques clichés, voir le document « Coopération Cameroun-Union Européenne / Secteur Infrastructures » dans le site de la Délégation de la Commission Européenne au Cameroun, http://www.delcmr.ec.europa.eu/fr/eu_and_cmr/infras_trans.htm-24k

bitumés alors que les 157 km qui peuvent facilement permettre à cet Etat de rallier les ports nigériens,¹²² en passant par la pointe Nord du Cameroun, ne le sont pas ?¹²³

Cette opinion isolée n'emporte pas une adhésion convaincante, car les infrastructures routières camerounaises en général et les zones rurales plus particulièrement connaissent un sort identique.

Cela dit, au-delà de l'action salubre d'aménagement entreprise, une interrogation subsiste quant à la qualité des travaux qui sont menés. L'expérience a montré par le passé une rapide dégradation de ces routes du fait de la résistance limitée des couches de bitume posées au trafic des véhicules.

L'amélioration du potentiel routier suppose aussi sa modernisation. Afin d'éviter d'innombrables accidents et autres risques provoqués par le passage des engins lourds, notamment les porteurs de grume, des autoroutes parsemées des poteaux d'éclairage pourraient se substituer aux chaussées à deux voies en cours d'aménagement.

L'entretien dudit potentiel restera cependant dans tout ce processus l'un des plus grands défis qu'il faudra relever, car ce volet a toujours constitué un maillon faible dans la protection du patrimoine routier. Il est à espérer que le Programme d'Entretien Routier dit PERFED II¹²⁴ (doté d'un budget de E 76 millions, environ 50 milliards de FCFA), cofinancé par l'Union Européenne à hauteur de 70% et le Fonds routier camerounais à hauteur de 30% portera fruits. Davantage, les fonds collectés aussi bien au niveau des péages routiers que des pesages (à la suite de contrôles de véhicules dont la charge dépasse le poids normal autorisé) devraient contribuer à l'amélioration du réseau routier.

¹²² Port Harcourt (Nigeria) est, précisent certaines sources, le port maritime le plus proche de N'djaména. Voir Document de l'UNCTAD/LCDC/2007/1 du 12 Avril 2007 sur l'aperçu des infrastructures de transport pour le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, p. 7, § 18 *in fine*.

¹²³ I. GRIFFITHS, *op. cit.*, p. 23.

¹²⁴ Pour plus de précisions sur ce Programme, voir le document « Coopération Cameroun-Union Européenne (secteur infrastructures) » dans le site de la Délégation de la Commission Européenne au Cameroun, http://www.delcmr.ec.europa.eu/fr/eu_and_cmr/infras_trans.htm-24k

Au niveau portuaire, l'opération de modernisation entreprise à travers la réforme du Port Autonome de Douala n'a pas encore atteint une vitesse de croisière en dépit de quelques avancées structurelles. Un meilleur accroissement des prestations de service dans ce port exige également, à côté du volet structurel, un équipement moderne pour les différentes activités (manutention, remorquage, etc.) qui y sont pratiquées. Le port de Douala devrait dans cette optique prendre la mesure de ses voisins d'Afrique occidentale en cours de modernisation, à l'instar du port d'Abidjan qui s'est investi récemment dans l'acquisition du premier scanner à double tunnel dont la dotation en rayons X de haute énergie permet en une fraction de temps un traitement record de marchandises et de camions, soit 30 camions par heure.¹²⁵

Pour ce qui est du secteur ferroviaire, la principale suggestion – au-delà du renouvellement et de l'entretien des voies ferrées, mais aussi de l'acquisition d'un matériel roulant à grande vitesse – concerne l'extension du réseau vers les Etats enclavés utilisant ce passage pour l'écoulement de leurs produits sur les marchés internationaux. Une telle solution par ailleurs avantageuse pour les zones enclavées du Nord et de l'Est Cameroun permettrait de densifier le trafic sur ces lignes, minimisant au passage pertes de temps, ruptures de charge et surtout la concurrence que livre en permanence la voie routière au chemin de fer. En rappel, les perturbations de la guerre civile du Nigeria sur le commerce de transit du Tchad avaient à l'époque laissé entrevoir une extension de ce chemin vers N'djamena (ancien Fort-Lamy),¹²⁶ une option qui depuis lors est demeurée au stade de projet.

En tout état de cause, le problème infrastructurel se pose en véritable défi au transit à côté d'autres contraintes qui ne constituent pas moins des obstacles à lever.

¹²⁵ Sur cette information concernant le port d'Abidjan, voir le document de l'UNCTAD du 12 Avril 2007 sur l'aperçu des infrastructures de transport pour le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, *op. cit.*, p. 11 *in fine*.

¹²⁶ Voir Martin Ira GLASSNER, Access to the sea for developing land-locked states, The Hague, Martinus Nijhoff, 1970, p. 186.

B. Les défaillances dans l'harmonisation du système

L'existence d'une documentation unique fait défaut dans le système de transit établi entre le Cameroun et ses voisins sans littoral, chaque pays conservant ses documents propres notamment en matière douanière. Cette situation qui aboutit souvent à des rejets (parfois délibérés) de pièces présentées lors des opérations de contrôle traduit un manque de confiance entre ces Etats dans ce domaine.¹²⁷

Les conventions bilatérales passées prévoient certes une communication de textes législatifs et réglementaires relatifs au transport terrestre ainsi qu'un échange de données statistiques sur les flux de transport, mais ces dispositions connaissent une application mitigée. Une meilleure connaissance des formulaires et autres documents utilisés par chaque partie – à travers des réunions conjointes donnant lieu à la présentation de labels – et surtout la nécessité d'uniformiser les documents requis pour le transit (en plus des instruments communs qui existent déjà) s'imposent de ce fait.

Davantage, les suggestions tenant d'une part à l'interconnexion des systèmes informatiques de ces Etats dans le cadre d'un système douanier automatisé (SYDONIA) prévue au Point 3 du Programme Régional de Facilitation des Transports susmentionné et d'autre part, à la mise en place d'un mécanisme de suivi des cargaisons¹²⁸ le long des corridors emportent notre adhésion. Le succès de ces opérations dépendra cependant, au-delà de l'acquisition du matériel nécessaire à cet effet, de sa maintenance, mais aussi de la formation adéquate du personnel.

C. Les dérives de la pratique

Tant que des personnes se déjoueront des conventions (malgré leurs carences) en faisant de leur application une mise entre parenthèses permanente, la question d'accès pourrait pendant des décennies encore se poser dans les mêmes termes et avec la même acuité. Une action devrait

¹²⁷ UNCTAD/LDC/2007/1, *op. cit.*, p. 12 (F).

¹²⁸ Point 4.5 du Programme Régional de Facilitation des Transports susmentionné.

à cet égard être entreprise pour une plus grande responsabilité des « maîtres » de corridors dans l'exercice des missions qui leur sont assignées.

De nombreuses dérives subsistent (de part et d'autre) depuis l'entrée en vigueur des Conventions de 1999 et bien d'autres mesures prises pour apporter une solution concrète à la question d'accès des Républiques du Tchad et de Centrafrique à la côte Atlantique du Cameroun. Parmi celles-ci, la pratique de faux réseaux de transit¹²⁹ figure au premier rang. Des cargaisons de carburant en franchise depuis le port de Douala pour N'djamena se retrouvent en effet sur le marché camerounais, créant ainsi un sérieux manque à gagner au Trésor public.¹³⁰

De nombreux abus sont en retour dénoncés par les transporteurs au niveau des postes de contrôle. Ainsi, la régularité des documents de route, ou plus précisément « la présentation du sauf-conduit international [lors des inspections] est assimilée à de la provocation », ¹³¹ rapportent les camionneurs qui opèrent sur l'axe Douala-N'djaména.

Par ailleurs, certaines mesures prises au plan local par les autorités municipales de certaines régions traversées par le transit ne servent pas toujours ce dernier, mais contribuent plutôt à accroître son coût. Il en est ainsi des décisions instituant des taxes de transit sur les corridors. Dans le cadre de la réunion d'évaluation des mesures de facilitation du transport de marchandises en transit Cameroun-RCA et Cameroun-Tchad tenue à Douala (Cameroun) le 22 avril 2005, l'Agence du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) à Ngaoundéré a mis en cause la correspondance de la Commune urbaine de Ngaoundéré instaurant une taxe de transit de 10.000FCFA (environ E 15) par chargement de marchandises en transit. De la même manière, le responsable du BGFT à Bangui a dénoncé au cours de la rencontre susmentionnée l'imposition par les responsables centrafricains, pour non respect de la convention bilatérale Cameroun-RCA, d'une taxe forfaitaire de 4% représentant le prix du transport du produit transporté et de 2% sur la marchandise transportée lorsque la partie centrafricaine ne dispose pas de matériel roulant pour le transport de sa quote-part. Dans ce domaine, il nous a également été donné de noter que la clé de

¹²⁹ Voir le document intitulé « Tchad: étude diagnostique sur l'intégration commerciale » qui rapporte que les conducteurs empruntent d'autres itinéraires pour travailler à leur propre compte in <http://www.integratedframework.org/files/Tchad.DTIS.pdf>

¹³⁰ Cf. Aide-Mémoire du Ministre d'Etat camerounais chargé de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, Chef de la Délégation camerounaise à la IIIème Session de la Commission Mixte de Sécurité Cameroun/Tchad (Maroua, 17-20 octobre 2005).

¹³¹ Voir le document « Cameroun-Tchad-RCA: les freins au transit des marchandises », in <http://www.camerounlink.net/fr/news.php?nid=15237&kat=1&seite=318>

répartition du fret, telle qu'établie dans la Convention bilatérale entre les deux Etats, connaît une application déséquilibrée en faveur de la RCA qui s'est arrogée le quota camerounais, notamment pour ce qui est du transport des produits forestiers.¹³²

Ces incorrections, on peut le constater, rendent compte de la complexité de l'équation que constitue l'accès à la zone côtière du Cameroun. Loin d'être insoluble, le traitement de cette équation à plusieurs degrés requiert lui aussi une démarche à plusieurs étapes dont la première réside dans le respect des textes et leur application.

Une seconde étape consistant en une évaluation systématique, trimestriellement ou semestriellement, de la pratique d'accès devrait intégrer les recommandations formulées par les Commissions d'Experts et prendre en considération les griefs soulevés au quotidien par les acteurs du terrain.

La question des moyens à allouer à l'infrastructure servant au transit reste évidemment une variable inéluctable. Etant donné l'état de sous-développement qui caractérise ces Etats soumis à divers programmes d'ajustement, dont l'initiative Pays Pauvres Très Endettés (PPTE) entre autres, la coopération intergouvernementale et l'appui des organismes internationaux de financement s'avèrent incontournables dans ce processus. La relance d'un projet tel celui relatif à l'extension du réseau ferroviaire transcamerounais par exemple peut, dans le cadre des revenus générés par l'exploitation du pipeline Tchad/Cameroun, connaître une issue heureuse à travers la signature d'un Protocole avec les Sociétés pétrolières en charge de la gestion de ce moyen de transport dont le régime diffère de celui en vigueur sur les voies traditionnelles d'accès que nous venons d'examiner.

¹³² Ibid

II^{ème} Partie : **LE REGIME SPECIFIQUE DE TRANSIT PAR VOIE DE PIPELINE EN TERRITOIRE CAMEROUNAIS**

L'oléoduc¹³³ constitue sans aucun doute la plus grande innovation en tant que mode de transport dans les relations d'accès à la mer entre les Etats enclavés d'Afrique centrale et le Cameroun.¹³⁴ L'option en faveur de ce moyen de transport a été prise après un long processus marqué par plusieurs tergiversations sur le choix de la voie indiquée pour transporter le brut de ces Etats.

En effet, après la découverte en 1969 d'importantes réserves d'hydrocarbures dans la région de Doba¹³⁵ (Sud du Tchad) qui ne purent à cette époque être exploitées du fait de l'enclavement et de l'instabilité politico-militaire du Tchad, la question de leur exploitation fut à nouveau remise à l'ordre du jour au cours de la décennie 1990. Elle se posa en ces termes: le

¹³³ Dans le cadre de cette étude, nous assimilerons indistinctement, pour des commodités d'analyse, oléoduc, pipeline, Système de Transport Camerounais (STC). Toutefois, il convient de préciser que le pipeline est une notion générique qui désigne une canalisation servant au transport des matériaux liquides (pétrole par exemple) ou gazeux. Dans le premier cas, on parlera d'oléoduc et de gazoduc dans le second. La Convention de 1982 sur le droit de la mer ne définit pas ces notions. Pour une définition, voir Marc ROELANDT, La condition juridique des pipelines dans le droit de la mer, Paris, P.U.F., 1990, pp. 81, 82 et 94. Pour la présente analyse, l'on prendra en considération la définition de l'Article 1, § 2 (d) de l'Accord bilatéral du 08 février 1996 entre le Tchad et le Cameroun qui renvoie à la « canalisation pour le transport des hydrocarbures en provenance des bassins sédimentaires de la Zone du Permis H, traversant les territoires des Etats contractants et comprenant des stations de pompage, des systèmes de télécommunication, des installations à terre et en mer pour le stockage et le chargement des hydrocarbures et toutes les installations annexes qui s'y rattachent, y compris toute extension ou modifications futures de ces installations de transport et toute addition future à ces installations ».

¹³⁴ Il est important de souligner que si le pipeline mis en place est en « priorité » réservé au transport des hydrocarbures tchadiens, l'Accord bilatéral conclu le 8 février 1996 entre le Tchad et le Cameroun laisse entrevoir, à travers le même pipeline, une possibilité d'évacuation des hydrocarbures en provenance d'autres Etats (Article 9 (2) et Article 11). Les relations d'accès à la mer par pipeline, telles qu'elles seront analysées dans cette seconde partie, concernent particulièrement le Tchad et le Cameroun. Avec la Centrafrique, l'accès à la mer à travers le territoire camerounais reste limité aux moyens de transport traditionnels définis dans la première partie de cette étude.

¹³⁵ Ces réserves sont estimées à peu près à 900 millions de barils. <http://go.worldbank.org/J68AQQQN30>

pétrole tchadien doit-il être exporté vers les marchés internationaux par voie routière, ferroviaire ou faut-il construire un oléoduc?¹³⁶

La démarche entreprise par M. Nicolas Govoroff (alors vice-Président de Esso exploration) le 15 Juin 1992 en terre camerounaise se solda par une option en faveur du pipeline. Au cours de sa visite de contact à la Société Nationale des Hydrocarbures, celui-ci annonça en effet à la partie camerounaise que son groupe pétrolier se proposait de construire un pipeline, à travers le territoire camerounais, pour évacuer la production pétrolière du Tchad vers la côte Atlantique.¹³⁷

L'estimation de ce projet jugé « économiquement viable » par la partie camerounaise amena cette dernière à se déclarer « favorable à la réalisation d'un tel projet sur son territoire » et à « engager les discussions relatives à un avant-projet d'évacuation du pétrole brut tchadien par pipeline à travers le territoire camerounais ». Tel était le sens de la lettre d'intention signée le 30 Juillet 1992 entre les trois parties.¹³⁸

Si cette lettre n'exprime que « l'intention » des parties et ne possède d'un point de vue juridique aucun effet contraignant, elle constitue cependant le point de départ dont découlera tout le corpus normatif qui est à la base du droit reconnu au Tchad d'accéder par pipeline au littoral camerounais (Chapitre 1). Du contenu de ces règles et de la pratique qui s'en dégage, dépend largement la portée de ce droit (Chapitre 2).

¹³⁶ Sur cette question, voir Jean Dominique Geslin, « Tchad: un oléoduc nommé désir » in Jeune Afrique l'Intelligent, n°2076-2077, 24 oct.-6 nov. 2000, p. 31.

¹³⁷ La préférence donnée au pipeline peut se justifier par les avantages qu'il permet d'obtenir comparativement aux moyens traditionnels d'accès à la mer (route, chemin de fer, etc.). Cette voie semble la plus fiable et la plus rentable. Contrairement aux transports routiers, le pipeline enterré met le pétrole à l'abri des attaques et des accidents. Au plan purement technique, son rendement est de loin supérieur à celui que peuvent offrir les autres voies. Selon Jacques SOUBEYROL (« La condition juridique des pipe-lines en droit international », in A.F.D.I., 1958, p.160), un tube de 12 pouces, fonctionnant 18 heures sur 24 est susceptible de transporter 10.000m³ par jour alors qu'il faudrait immobiliser 16 trains de 30 wagons-citernes chacun pour transporter la même quantité. Le pipeline constitue ainsi une véritable économie d'énergie et de temps.

¹³⁸ Il s'agit du Cameroun, du Tchad et du Consortium. Ce dernier était à cette date composé des sociétés pétrolières Esso exploration and production chad inc. et Shell. Cette composition connaîtra un réaménagement après le départ de Shell et plus tard de Elf qui décidèrent de se retirer du projet.

Chapitre 1

La reconnaissance à la République du Tchad d'un droit d'accès par pipeline à la côte camerounaise

Les opérations de transit du pétrole tchadien à travers le Système de Transport Camerounais (Section 2) se déroulent dans un cadre délimité par des instruments qui constituent à la fois les fondements juridiques et les garanties au droit d'accès tchadien par pipeline à la mer (Section 1).

Section 1 : Fondements juridiques et garanties au droit tchadien d'accès à la mer par oléoduc

En matière d'accès à la mer, l'énoncé de garanties solides au profit des droits qui leur sont reconnus a toujours constitué pour les Etats sans littoral une préoccupation lors de la conclusion d'instruments de transit qu'ils signent avec les Etats côtiers. Les textes mis en place dans le cadre de l'évacuation des hydrocarbures tchadiens vers le littoral camerounais abordent, au-delà de la simple consécration du droit d'accès (Section 1), cette question névralgique (Section 2).

Paragraphe 1 : Les fondements

La consécration du pipeline comme moyen de transport dans les relations d'accès à la mer entre le Tchad et le Cameroun et par conséquent la reconnaissance au profit de cet Etat enclavé d'un droit d'accès à la côte camerounaise à travers cette voie trouvent leur fondement dans un texte de portée générale signé le 31 janvier 1995 (A) et un instrument spécifique, à savoir l'Accord bilatéral du 08 février 1996 (B).

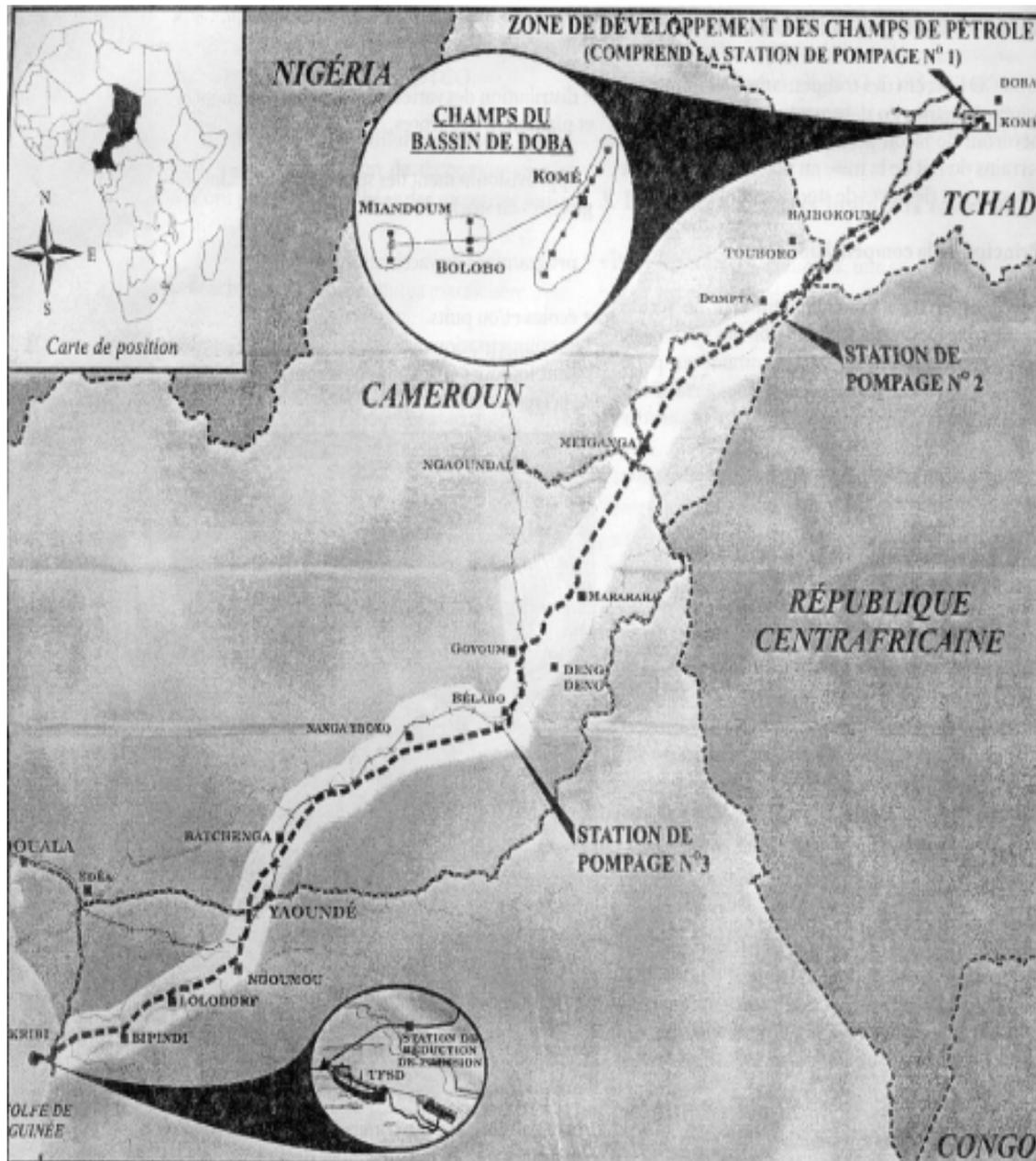
A . L'Accord-cadre du 31 janvier 1995, instrument de portée générale attaché au pipeline Tchad-Cameroun

Au-delà de toute controverse qu'a souvent suscité la valeur juridique de cette catégorie d'actes, l'Accord-cadre signé le 31 janvier 1995 entre la République du Tchad, la République du Cameroun et le consortium occupe une place non négligeable dans le bloc normatif constitué autour de l'accès du Tchad à la mer. Son contenu ne manque pas d'intérêt.

Le texte de 1995 fixe le cadre général, c'est-à-dire les conditions indispensables pour la réalisation au Cameroun d'un système de transport destiné à évacuer les produits pétroliers tchadiens. Il préconise à cet égard la signature au préalable d'un Accord de coopération entre les deux Etats relatif à la construction et à l'exploitation dudit système de transport. Comme tel, il s'inscrit en droite ligne des dispositions de l'Article 129 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui suggère une coopération entre Etats sans littoral et Etats de transit pour la construction de moyens de transport et installations nécessaires au passage lorsque ces derniers sont inexistantes.

Loin de se limiter aux considérations générales sur cette construction, le texte s'est intéressé à la question de son tracé. Ainsi, l'Article 8 de cet Accord-cadre dispose que « le Système de Transport Camerounais part de la région de Touboro et aboutit à la côte Atlantique en passant par ou à proximité de Meiganga, Belabo, Nanga-Eboko, Obala, Yaoundé, Ngoumou, Akono, Lolodorf et Bipindi ». La carte ci-après en donne illustration.

CARTE ILLUSTRANT LE TRACE DEFINITIF DU PIPELINE



Ces considérations techniques sont complétées par des dispositions financières. En effet, l'Article 3 (1) (A) et l'Annexe 2 (Partie I) de l'Accord sont relatifs aux exonérations, exemptions, redevances et autres frais à concéder par la République du Cameroun dans le cadre de la construction et l'exploitation de l'oléoduc. Le même article énonce par ailleurs la contrepartie à percevoir par le Cameroun sous forme de droit de transit.

C'est dire que les premières fondations au processus d'acheminement du brut tchadien vers l'Atlantique trouvent leur assise dans ce texte dont la force juridique demeure relative.

Le caractère « en devenir » de ses règles, illustré par le temps des verbes (futur), fait de lui beaucoup plus un « acte en projection », un « préaccord » qu'un véritable instrument. La doctrine dans sa grande majorité admet que, dans la mesure où ce type d'accords énonce simplement les conditions générales de futurs accords, seuls ces derniers (après leur établissement) seront considérés comme les seuls instruments devant faire foi.

Nonobstant ces objections, l'Acte signé le 31 janvier 1995 mérite un grand crédit. Bien que de portée générale, il trace la trajectoire sur laquelle doivent être établis des instruments postérieurs. Comme le soulignent Laurent Lucchini et Michel Voelckel, le contenu de ces derniers « n'est pas laissé entièrement à la libre appréciation des Parties ».¹³⁹ Autrement dit, la signature d'accords futurs doit être conforme à l'esprit et aux règles générales élaborées dans le cadre de l'Accord-cadre.

Les dispositions édictées dans les instruments postérieurs à l'Accord de 1995, notamment celles de l'Accord spécifique du 08 février 1996, n'ont pas remis en cause ce lien de connexité.

B. L'Accord bilatéral du 08 février 1996, instrument fondamental reconnaissant au Tchad un droit d'accès à la mer par voie de pipeline

¹³⁹ L. LUCCHINI et M. VOELCKEL, Droit de la mer, Paris, Pedone, t.1, 1990, p.529.

Par fondements, nous rappelons ici qu'il s'agit de sources ou mieux de l'ensemble des dispositions qui consacrent aussi bien le droit pour le Tchad d'accéder à la mer que le pipeline comme moyen de transport dans les relations entre les deux Etats dans ce domaine de coopération.

L'examen de l'Accord du 08 février 1996 entre le Tchad et le Cameroun dégage une double consécration (1) avec des implications analogues (2).

1 – Une double consécration

L'accès du Tchad à la mer trouve une assise implicite dans le préambule de l'Accord et fait l'objet d'une reconnaissance explicite dans son dispositif.

Sur le premier point, le droit d'accès tchadien est indirectement visé à travers la reconnaissance par les deux Etats d'instruments juridiques internationaux consacrant un accès à la mer en faveur des Etats sans littoral, à savoir la Convention de New York du 08 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral et la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (Partie X). La reconnaissance de ces textes est un procédé positif qui concourt à l'affirmation au profit du Tchad d'un droit d'accès à la mer.¹⁴⁰ Néanmoins, la question des effets juridiques de cet acte de reconnaissance comme celle de la force juridique du préambule dans lequel il est exprimé mérite d'être précisée.

A travers l'acte de reconnaissance posé par les deux Etats, il s'agit pour eux d'admettre comme règle que les instruments visés constituent désormais dans leurs relations « des éléments sur lesquels seront établis leurs rapports juridiques ».¹⁴¹ Autrement dit, les parties concernées acceptent que ces instruments leur soient opposables et que les conséquences juridiques qui en découlent s'imposent à eux.¹⁴² La reconnaissance aurait donc de ce fait un « effet constitutif »,¹⁴³

¹⁴⁰ Précisons cependant que l'un et l'autre Etat les ont, soit simplement signées (cas du Cameroun par rapport à la Convention du 8 juillet 1965 ratifiée en revanche par le Tchad), soit ratifiées (Cameroun par rapport à la Convention du 10 décembre 1982 simplement signée par le Tchad).

¹⁴¹ J. BASDEVANT, Dictionnaire de la terminologie du droit international public, Paris, Sirey, 1960, p. 508.

¹⁴² Voir dans ce sens la définition de la reconnaissance proposée par N. Q. DINH, A. PELLET et P. DAILLIER, Droit international public, 7^{ème} éd., Paris, L.G.D.J., 2002, p. 556.

¹⁴³ Sur l'effet constitutif de la reconnaissance, voir J. SALMON, Dictionnaire de Droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2001, p. 938.

similaire à celui inhérent aux modalités d'expression du consentement définitif à être lié connues en droit international (ratification, approbation, adhésion, acceptation). Les Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 susmentionnées trouvent ainsi dans les relations entre les deux Etats un champ d'application matériel. Il importe toutefois de préciser qu'elles ne produisent leurs effets que dans un contexte bien particulier de relations, à savoir les relations d'accès et essentiellement celles par voie d'oléoduc. Ainsi entendues, elles ne peuvent avoir d'effets contraignants entre les deux Etats en dehors de ce champ matériel.

Quant à la valeur du préambule dans lequel est contenu cet acte de reconnaissance, il nous paraît indiqué d'emprunter la même démarche utilisée dans la première partie de cette étude pour en débattre.

L'on sait volontiers que l'unanimité ne s'est jamais faite aussi bien en doctrine que dans la jurisprudence¹⁴⁴ en matière de préambule des accords internationaux. Pour certains auteurs, le préambule n'énonce que des dispositions à caractère politique et moral et comme tel, il a une valeur plus politique que juridique.¹⁴⁵ Pour d'autres, il faut distinguer lorsque le préambule énonce des normes suffisamment précises pouvant s'appliquer *ipso facto* (dans ce cas, il a une valeur juridique indéniable) et lorsqu'il n'énonce que des dispositions servant de base morale et politique aux normes contenues dans le dispositif (dans ce cas, il a une valeur idéologique).¹⁴⁶

Le préambule de l'Accord bilatéral de 1996, à notre avis, mérite la même attention juridique accordée au dispositif. Cette opinion tient à la symétrie entre les énonciations du préambule et les règles contenues dans le texte principal. A titre illustratif, une considération telle celle relative à la « décision commune [...] d'intégrer le pipeline comme moyen de transport » prise par les deux parties dans le préambule trouve un lien d'attache étroit et une matérialisation formelle dans une disposition tel l'Article 3 octroyant au Tchad le droit d'accéder à la mer à travers ce conduit. Les deux vont de pair et sont symétriquement liées. L'on ne saurait en effet affirmer l'existence d'un droit d'accès si le moyen de transport sur lequel ce droit doit s'exercer

¹⁴⁴ Pour un exemple, voir l'Arrêt rendu par la CIJ le 18 juil. 1966 lors de la 2^{ème} phase sur l'affaire du Sud-Ouest africain où la Cour nie aux dispositions du préambule de la Charte des Nations Unies leur caractère juridique et reconnaît tout simplement en elles la base morale et politique des dispositions juridiques énoncées dans le corps de la Charte. Rec. des Arrêts de la CIJ., 1966, p. 34.

¹⁴⁵ Dans ce sens, voir Charles de VISSCHER, Problèmes d'interprétation judiciaire en droit international public, Paris, Pedone, 1963, p. 141.

¹⁴⁶ Sur ce point de vue nuancé, voir Charles ROUSSEAU, Droit international, t.1, Paris, Sirey, 1970, p. 87.

n'est pas précisé. Cette corrélation traduit bien l'interdépendance entre le préambule et le dispositif.

C'est dans le Chapitre 3 de l'Accord qu'est expressément affirmé le droit d'accès tchadien par oléoduc à la mer. Ce Chapitre ainsi titré « Du droit d'accès à la mer et de la liberté de transit » dispose *in extenso* que « la République du Cameroun reconnaît et octroie à la République du Tchad, Etat sans littoral, un droit d'accès à la mer et une liberté de transit pour l'exportation par pipeline des hydrocarbures produits sur son territoire ».

Cette disposition témoigne du caractère conventionnel de ce droit dont les fondements divisent non seulement la doctrine, mais également les Etats qui y voient un principe fondamental du droit international¹⁴⁷ ou encore un droit naturel.¹⁴⁸

Par ailleurs, l'on note dans cette disposition une nette évolution à travers le volontarisme affiché dans la recherche d'un régime unique applicable dans cette matière puisque l'Article 3 de l'Accord précise que cette reconnaissance s'inscrit en étroite conformité avec les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

La reconnaissance au profit du Tchad d'un droit d'accès à la mer justifie par ailleurs l'implication d'autres acteurs dans ce processus vers l'Atlantique.

2 – Les implications inhérentes au droit d'accès reconnu au Tchad

Deux implications découlent du droit tchadien, à savoir l'attribution aux *shippers* du même droit d'accès à la mer et la consécration de l'oléoduc comme moyen de transport.

Par *shippers* encore appelés Expéditeurs, il faut entendre « toute entité qui fait transporter des hydrocarbures dans tout ou partie du Système de Transport par Pipeline Camerounais et/ou

¹⁴⁷ Sur le fondement du droit d'accès comme principe général de droit international, voir les déclarations de la Bolivie et de l'Afghanistan dans l'ouvrage publié par les Nations Unies : Droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de transit. Historique de la partie X, articles 124 à 132 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, New York, 1988, pp. 20 et 23.

¹⁴⁸ Sur la thèse du droit d'accès comme droit naturel, voir Charles de VISSCHER, Le droit international des communications, Paris, Gand, 1923, p. 6. Ce point de vue est réfuté par le prof. Hubert THIERRY dans son article : « Les Etats privés de littoral maritime », in R.G.D.I.P., 1958, pp. 616-617.

Tchadien ». ¹⁴⁹ Il s'agit ici de la Cameroon Oil Transportation Company (COTCO), de la Tchad Oil Transportation Company (TOTCO), leurs successeurs et ayants droit respectifs et par ricochet leurs sous-traitants. Etant donné les carences du Tchad en matière technologique, c'est concrètement à ces compagnies que reviendra la tâche matérielle de réalisation de cette canalisation et des opérations de transport. Dans cette optique, l'Accord dispose que, dans le cadre de leurs activités, « les Expéditeurs des hydrocarbures produits en République du Tchad bénéficient également du droit d'accès à la mer de la République du Tchad ». ¹⁵⁰

La seconde conséquence, à savoir la consécration du pipeline comme moyen de transport dans les relations d'accès entre les deux Etats, a déjà été évoquée dans les lignes précédentes. Loin d'apporter simplement une innovation dans ces relations, l'Accord marque aussi une évolution nette par rapport à la liste des moyens établis dans les Conventions de 1965 et de 1982 précitées. En effet, ces deux textes n'intègrent pas clairement les pipelines comme moyens de transport. Les formulations employées par ces instruments ne doivent pas tromper : les Etats sans littoral « jouissent de la liberté de transit par tous moyens de transport ». ¹⁵¹ Les « moyens de transport » dont il est question ici sont strictement définis. Ils comprennent :

- le matériel ferroviaire roulant, les navires servant à la navigation maritime, lacustre ou fluviale et les véhicules routiers et,
- lorsque les conditions locales l'exigent, les porteurs et les bêtes de charge. ¹⁵²

La liste limitative ainsi établie n'inclut pas les pipelines, les deux textes ayant laissé à l'appréciation souveraine et à la convenance des Etats le choix de ce mode de transport. ¹⁵³ La « décision commune de la République du Tchad et de la République du Cameroun d'intégrer le

¹⁴⁹ Article 1 (1) (b) de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996.

¹⁵⁰ Article 3 (2) de l'Accord bilatéral susmentionné. Le libre accès concerne non seulement les Transporteurs, mais aussi leurs employés et sous-traitants. Cf. Article 16 du même Accord.

¹⁵¹ Article 125 (1) *in fine* de la Convention du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

¹⁵² Article 124 (1) (d) de la Convention du 10 décembre 1982 susmentionnée. Dans le même sens, voir l'Article 1 (d) de la Convention du 8 juillet 1965.

¹⁵³ Voir l'Article 124 (2) de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 et l'Article 1 (d) (3) de la Convention du 8 juillet 1965. Comme le relève Dietrich KAPPELER, « au sein de la Conférence plénière, la tendance à restreindre le nombre des moyens de transport auxquels la Convention devait s'appliquer était très forte. De nombreuses délégations s'opposèrent à ce que les avions et les pipe-lines soient compris » in "La Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral du 08 juillet 1965", A.F.D.I., 1967, p. 679. Voir aussi P. TAVERNIER, *op. cit.*, p. 741.

pipeline comme moyen de transport »¹⁵⁴ marque sur ce point une évolution positive dans la volonté de donner une réponse concrète au problème de l'enclavement.

Au-delà de sa consécration, ce moyen de transport, comme aussi bien que le droit à y exercer, ne peut être profitable à l'Etat tchadien, Etat enclavé, que s'il est assorti de garanties permettant de faire face, le cas échéant, à tout aléa de transit. Il s'agit là d'une question vitale.

Paragraphe 2 : Les garanties au droit d'accès du Tchad à la côte camerounaise

Ces garanties seront examinées à la fois sur le plan conventionnel (A) et sur le plan institutionnel (B).

A. Au plan conventionnel

L'analyse portera successivement sur l'équilibre indispensable à la sauvegarde des droits des parties en présence (1) et l'intangibilité desdits droits (2) durant la période d'activités du pipeline (2).

1 – L'équilibre entre les droits tchadiens et les intérêts camerounais

Tant que la souveraineté de l'Etat de transit conserve sa pleine mesure, le droit d'accès et la liberté de transit demeurent des prérogatives théoriques. L'exercice de ces derniers suppose en effet une limitation des droits de l'Etat côtier. Or, une telle restriction n'a pas toujours, d'une manière générale, été acceptée par cette catégorie d'Etats. Aussi a-t-il fallu, au cours des différentes Conférences qui se sont penchées sur cette question,¹⁵⁵ trouver une solution médiane prenant en considération les intérêts de chaque partie. Cette solution a abouti à un équilibre

¹⁵⁴ Préambule de l'Accord du 8 Février 1996.

¹⁵⁵ Conférence du 10 mars 1921 sur les communications et le transit tenue sous les auspices de la Société des Nations et qui débouchera sur une série de Conventions dont la Convention de Barcelone du 20 Avril 1921 sur la liberté de transit; Conférence préliminaire d'Etats sans littoral tenue à Genève du 10 au 14 Février 1958 à laquelle succèdera la Conférence sur le droit de la mer (24 février – 27 avril 1958) dont la 5ème Commission étudiera plus spécifiquement la question d'accès; Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement réunie à Genève du 23 mars au 27 juin 1964 qui fut une étape préliminaire à la Conférence des Plénipotentiaires du 7 juin 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral dont les travaux aboutiront à la Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée; La 3ème Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer dont les travaux ouverts à New York le 3 Déc. 1973 aboutiront à la Convention du 10 Déc. 1982.

consistant à l'affirmation des droits des uns (Etats sans littoral) d'une part, et à la préservation des intérêts des autres (Etats de transit) d'autre part.

Cette solution qui a prévalu dans l'Accord de 1996 entre le Tchad et le Cameroun a consisté à la fois à l'affirmation des droits tchadiens et à la reconnaissance à l'Etat camerounais d'une « pleine souveraineté sur son territoire ».

Dans le cadre de l'exercice par le Tchad de son droit d'accès, et éventuellement en cas de dérapage provenant de cet exercice, l'Article 5 du même Accord reconnaît à la République du Cameroun, dans l'exercice de sa pleine souveraineté, le droit de « prendre toute mesure apte à protéger ses intérêts légitimes ». Ces intérêts portent sur l'intégrité territoriale, la sécurité publique ou civile, la protection de l'environnement et l'exécution des obligations internationales du Cameroun.

Toutefois, la jouissance de ce droit souverain ne saurait être exercée de manière arbitraire. Afin d'éviter tout débordement, l'Accord précise que cet exercice ne peut avoir pour effet d'interrompre définitivement le transport en transit des hydrocarbures tchadiens. Seule, une « limitation » ou une « suspension » est possible, ces cas exceptionnels étant aussitôt levées avec « la disparition des causes » qui ont conduit à leur recours.¹⁵⁶

En tout état de cause, cet équilibre, mieux ce compromis, reste, comme le note le professeur Paul Tavernier, « délicat », car la balance peut pencher en faveur d'un camp ou de l'autre.¹⁵⁷ Il est donc nécessaire de s'entourer d'autres garanties.

2 - L'intangibilité des droits des parties pendant la durée de vie du pipeline

Le caractère « acquis » et « intangible » des droits des parties constitue une marque de garantie non négligeable dans le processus d'acheminement du pétrole tchadien vers la côte camerounaise. Aucun événement – même dommageable – ne peut remettre en cause ces droits. Tout au plus, leur exercice peut être suspendu du fait d'événements telle la force majeure, mais ces derniers en eux-mêmes ne peuvent conduire à leur annulation. Aucun fait, pas même la

¹⁵⁶ Article 5 *in fine* de l'Accord bilatéral de 1996.

¹⁵⁷ P. TAVERNIER, *op. cit.*, p. 738

cessation des activités du système de transport ne peut y porter atteinte. En effet, selon les termes de l'Article 29 de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996 susmentionné, « en aucun cas, la cessation des activités du système de transport ne peut porter atteinte aux droits des Etats contractants ». Cet article semble ainsi, au-delà de toute cessation d'activités de l'oléoduc, conférer au droit d'accès tchadien une existence perpétuelle comparable, à quelques nuances près, à celle reconnue à la Bolivie par le Chili en 1904 lors du Traité de paix et d'amitié du 20 Octobre de la même année.¹⁵⁸

Toutefois, l'intangibilité des droits, fondée sur le principe de l'immutabilité des Accords, ne signifie pas qu'ils ne puissent être amendés. Mais même dans ce cas, cela doit se faire par consentement mutuel, à travers un accord conclu entre les deux Etats contractants. Cette modification elle-même doit être approuvée suivant les procédures constitutionnelles respectivement en vigueur au Tchad et au Cameroun, sans lesquelles la modification n'a aucune valeur juridique.

Cette formule consensuelle garantit ainsi contre les risques d'arbitraire auxquels expose le procédé unilatéral et permet à l'une et l'autre partie de respecter les engagements réciproques contractés. En cas de dérapage, des mécanismes institutionnels sont prévus pour rétablir l'équilibre rompu.

B . Au plan institutionnel

Un droit ne vaut, écrivait Claude Palazzoli, que si des garanties sérieuses ont été établies en vue de constater et de sanctionner les violations dont il pourrait être l'objet. Aussi, les conventions se doivent-elles d'organiser des systèmes de surveillance sur les conditions d'exercice du droit d'accès et prévoir des voies de recours au cas où un litige survient entre un Etat de transit et un Etat enclavé.¹⁵⁹

¹⁵⁸ Le droit d'accès reconnu « à titre perpétuel » à la Bolivie par le Chili avait d'ailleurs amené certains auteurs latino-américains à considérer que le régime d'accès à la mer entre la Bolivie et le Chili constituait « un exemple » en la matière, car ils le trouvaient beaucoup plus libéral que celui qui était prévu lors des débats de la TCNUDM à l'issue de laquelle naîtra la Convention de 1982. A cet égard, voir R. DIAZ, T. INFANTE et F. ORREGO, « Les négociations entre le Chili et la Bolivie relatives à un accès souverain à la mer », in A.F.D.I., XXIII, 1977, pp. 348 et 350.

¹⁵⁹ C. PALAZZOLI, *op.cit.*, p. 729.

Dans le cas Tchad-Cameroun, une Commission chargée de la surveillance de l'application des dispositions de l'Accord bilatéral a été prévue (1). Son rôle est cependant limité en matière de règlement des différends (2).

1 - La mise en place d'une Commission chargée de l'application de l'Accord

Cette Commission qui a tenu sa session inaugurale le 24 février 2005 à Yaoundé au cours de laquelle elle a adopté son règlement intérieur¹⁶⁰ comprend cinq représentants de chacun des deux Etats. Les représentants des Transporteurs Camerounais et Tchadien prennent également une part active aux réunions de la Commission à laquelle ils présentent un compte rendu d'activités de l'exploitation du système de transport.

Le caractère équilibré et égalitaire dans la composition de la Commission traduit le souci des parties d'éviter toute suspicion dans le contrôle de l'exercice du droit d'accès. Cette recherche d'objectivité apporte en même temps un poids supplémentaire au rôle dévolu à la Commission.

Selon les dispositions de l'Article 23 de l'Accord, la Commission connaît des « questions qui lui sont soumises par les Etats ». L'examen de ces questions donne lieu à un avis motivé notifié à chaque Etat. Le problème de la valeur d'un tel avis suscite néanmoins interrogations : s'agit-il d'une décision obligatoire à laquelle les parties doivent se soumettre? Le texte est muet sur cette question.

A l'examen, cet avis semble revêtir un caractère non obligatoire, puisque l'Accord reconnaît aux parties la possibilité de recourir à d'autres voies pour résoudre leurs différends.

2 - Le règlement des différends

Deux procédés sont à distinguer ici : le procédé politique ou non juridictionnel et le procédé juridictionnel.

¹⁶⁰ La lettre du CPSP, N° 10, juin 2005, p. 1.

Selon les dispositions de l'Article 24 (1) de l'Accord, « tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, non réglé lors des travaux de la Commission [...] devra l'être, si possible, par voie diplomatique ». Autrement dit, la Commission constitue la première instance de règlement des différends et la voie diplomatique ne lui succède que lorsque le différend n'a pas pu connaître une issue favorable.

Si le litige n'est pas réglé par les voies précédemment visées, les parties ont le droit, dans un délai de 6 mois à compter de la notification écrite adressée par une partie à l'autre (ce délai pouvant être prorogé de 6 mois), de recourir à un tribunal arbitral.¹⁶¹ Dans ce cas, chaque Etat nomme un arbitre et un troisième est nommé par les deux arbitres déjà désignés. Ce dernier est chargé de présider le tribunal. Toutefois, si dans un délai de trois (3) mois à compter de la date à laquelle un Etat a fait part à l'autre de son intention de soumettre le différend à arbitrage, celui-ci n'a pas choisi un arbitre, ou si le troisième arbitre n'a pu être nommé dans le mois qui a suivi la nomination des deux premiers arbitres, l'un des deux contractants saisit le secrétaire général de la Cour Permanente d'Arbitrage en vue de la nomination du troisième arbitre dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande à cette fin. Si le secrétaire général n'est pas en mesure de s'acquitter de cette tâche, le premier secrétaire du bureau procède à la nomination. Mais si à son tour, ce dernier n'est pas en mesure de s'acquitter de cette mission, les nominations sont effectuées par le doyen des juges de la Cour, étant entendu qu'aucun arbitre n'aura la nationalité de l'un ou de l'autre des Etats contractants. L'Article 25 (4) de l'Accord bilatéral ajoute que le tribunal arbitral siège à Paris et la langue française est utilisée comme langue de procédure.¹⁶²

La décision du tribunal qui doit être conforme à l'Accord mis en place par les parties ainsi qu'aux règles du droit international est obligatoire pour les parties et n'est susceptible d'aucun recours.¹⁶³

On peut noter dans cette longue démarche la recherche par les parties d'une impartialité dans le règlement du ou des différends qui pourraient les opposer dans ce processus vers l'Atlantique.

¹⁶¹ Article 24 (3) de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996.

¹⁶² Sur la procédure d'arbitrage, voir le Chapitre 11 de l'Accord bilatéral susmentionné.

¹⁶³ Article 25 (2) et (3), *ibid.*

Tout compte fait, l'accès du Tchad à la mer par pipeline paraît avoir, au regard de ces garanties, une assise solide. Pour s'en convaincre cependant, il est nécessaire d'examiner les conditions et modalités dans lesquelles se déroulent les opérations de transit. Sur cette question en effet, l'expérience dévoile, comme le notait Nguyen Quoc Dinh, que le passage a souvent été l'objet « de conditions strictes qui en font une directive générale plus qu'un droit appartenant aux Etats enclavés »,¹⁶⁴ vidant par là-même ce droit de son contenu.

Section 2 : Le déroulement des opérations de transit

La mise en œuvre des opérations de transit s'effectue avec la participation effective de la partie tchadienne (Paragraphe 2) sous des conditions techniques et financières définies de commun accord (Paragraphe 1).

Paragraphe 1 : Les conditions techniques et financières

Leur définition est importante dans toute expérience de transit. Elles visent pour l'essentiel la coopération entre les parties durant les différentes phases du trafic.

A. Le volet technique

Il concerne aussi bien la coopération en matière de construction et d'exploitation du pipeline (1), les mesures sécuritaires et environnementales y relatives (2) ainsi que les dispositions et autres facilités administratives indispensables au bon déroulement des opérations (3).

1 - La coopération en matière de construction et d'exploitation du pipeline

L'Accord du 8 février 1996 suggère une coopération et une concertation étroites pour la construction et l'exploitation du Système de Transport destiné à l'évacuation des hydrocarbures tchadiens. Il prescrit dans cette perspective entre les parties un échange d'informations. C'est ce qui ressort de l'Article 8 de l'Accord : « Les Etats contractants s'échangeront mutuellement les informations relatives à la construction et à l'exploitation du Système de Transport ». On note ici une influence de l'Article 129 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui,

¹⁶⁴ N.Q. DINH, A. PELLET, et P. DAILLIER, *op.cit.*, p. 1107.

comme nous l'avons relevé plus haut, suggère, entre Etats sans littoral et Etats de transit, une coopération dans la construction et l'amélioration des moyens de transport. Selon les termes de cet article en effet : « lorsqu'il n'existe pas dans l'Etat de transit de moyens de transport permettant l'exercice effectif de la liberté de transit, ou lorsque les moyens existants [...] sont inadéquats [...], l'Etat de transit et l'Etat sans littoral concernés peuvent coopérer pour en construire ou améliorer ceux qui existent ».

Sur un plan concret, cette coopération s'est traduite par le financement partiel (sous forme de prêts accordés par la Banque Mondiale) apporté par les deux Etats à la construction de l'oléoduc dont le coût total a été estimé à environ 3,72 milliards de dollars US. Les contributions cumulées des deux Etats se sont élevées à 115 millions de dollars, soit respectivement 45 millions pour le Tchad et 70 millions pour le Cameroun.¹⁶⁵

La coopération dans ce domaine s'est également traduite par des facilités octroyées aux Transporteurs dans la réalisation de cette canalisation, notamment par la délivrance à ces derniers et à leurs sous-traitants de tous les permis et autorisations requis pour la conception, la construction et l'exploitation du Système de transport. De fait, il faut souligner que c'est à la COTCO et à la TOTCO, et non aux deux Etats, qu'incombait cette tâche matérielle. Dans l'objectif d'assurer une meilleure coordination technique des activités qu'elles entreprennent, ces deux Sociétés sont elles-mêmes tenues à une coopération dont les termes sont approuvés par les deux Etats.

¹⁶⁵ JAE du 1^{er} au 14 Juin 1998. Voir aussi Cameroun Tribune, n° 7210/3499, p. 26. L'exigence d'une participation financière du Tchad et du Cameroun - imposée par le consortium (Article 1.2.2B de l'Accord-Cadre de 1995) - pour la construction de ce pipeline à travers la Banque Mondiale (BM) ne se justifie point par des raisons de défaillance ou d'insuffisance quelconque des sociétés pétrolières engagées ici. Cette participation est d'ailleurs minime, voire insignifiante, soit seulement 3% pour un projet de plus de 2 500 milliards de FCFA. Le chiffre d'affaires d'une Société telle Exxon-Mobil Corporation est en lui-même déjà assez éloquent : 117 milliards de dollars, soit onze fois le PNB du Tchad et du Cameroun réunis. Il ne s'agit donc point ici d'une entreprise impossible pour le consortium. Mais le concours de l'institution multilatérale dont la présence est jugée indispensable ici par les multinationales se justifie par des mobiles autres que financiers. Les différentes raisons avancées pour expliquer cette sollicitation de la BM consistent essentiellement à la voir jouer un rôle pivot qui est celui de garantie politique dans un « pays à risque ». En effet, malgré l'accalmie que l'on peut par moment observer au Tchad, l'instabilité demeure, selon le maître-mot de Derlemari NEBARDOUM, « un phénomène systématique et permanent » dans ce pays longtemps déchiré par une série de guerres civiles (in Le labyrinthe de l'instabilité politique au Tchad, Paris, l'Harmattan, 1998, p. 7). Aussi, pour se couvrir de ce risque, le consortium pétrolier a exigé la participation de la BM. La logique est simple, explique le rapport de la FIDH: « Si le Cameroun et le Tchad peuvent emprunter à l'institution de quoi financer leur participation, ils seront, remboursements obligent, davantage incités à garantir sa bonne exécution », rapport que les moyens de pression de la BM sur deux pays sous ajustement structurel sont loin d'être négligeables. Revue de la Mission internationale d'enquêtes de la Fédération Internationale des ligues des Droits de l'Homme (FIDH), in Antoine de RAVIGNAN, Tchad-Cameroun : pour qui le pétrole coulera-t-il?, hors-série, n° 295, juillet 2000. Voir aussi J.A l'Intelligent, n° 2076/2077, p. 31 ; JAE citée p. 27.

En somme, la collaboration apparaît indispensable pour réaliser l'unité technique du pipeline, c'est-à-dire faire des Systèmes de Transport Camerounais et Tchadien un Système intégré dont la survie dépendra de l'efficacité des mesures de sécurité prises pour son exploitation.

2 - Les questions relatives à la sécurité du pipeline et à la protection de l'environnement

La construction d'un pipeline et son exploitation ont de manière constante soulevé deux questions d'importance majeure : d'une part, celle de la sécurité de cette installation et d'autre part, celle de la protection de l'environnement. Ces deux questions étroitement liées constituent une préoccupation dans la mesure où l'impact provoqué par l'exploitation des pipelines produit bien souvent sur l'écosystème des ondes de choc qui dépassent toute la mesure réparatrice qui peut en être apporté.¹⁶⁶ L'expérience malheureuse de certains pipelines dans la région¹⁶⁷ en est une illustration. Le Tchad et le Cameroun ne sont pas de ce fait à l'abri. Aussi, en tant que parties prenantes et hôtes de l'ouvrage, la responsabilité de la sécurisation du pipeline leur incombe au premier chef. Dans ce sens, ils se sont engagés à « prendre toutes les mesures nécessaires sur leurs territoires respectifs pour assurer la protection du Système de Transport ».¹⁶⁸ Ils ont à cet égard requis des propriétaires, pour des mesures de sécurité précisément, l'utilisation d'un matériel adéquat,¹⁶⁹ conforme aux standards acceptés dans l'industrie pétrolière.

L'option prise en faveur d'un système de protection cathodique du pipeline, par exemple, paraît indiquée dans la lutte contre différentes formes de corrosion (chimique, électrochimique ou biologique). En effet, la corrosion reste à côté des fuites souvent enregistrées au niveau des

¹⁶⁶ Voir R. ETOUNDI, « Dommages causés à l'environnement : la réparation vaut-elle le préjudice ? » in ECOVOX, Oct. – Déc. 1998.

¹⁶⁷ Pour un exemple, voir le cas du Delta du Niger sur le triste sort qui se dégage de 40 années d'exploitation pétrolière dans le village de l'Ogoniland (Nigéria). En 1971, une explosion de pipeline faisait six morts et les flammes entretenues pendant trois semaines dévastèrent près de 250 ha de forêt et ravagèrent tout sur leur passage. Voir Luidor NONO, « Les malheurs de l'exploitation pétrolière au Nigeria » in BUBINGA, n° 24, juillet 1999, p. 10.

¹⁶⁸ Voir le chapitre 7 de l'Accord bilatéral tchado-camerounais du 08 février 1996 intitulé : « De la sécurité ». Lire à cet effet l'Article 15.

¹⁶⁹ Sur les dispositions techniques requises pour l'implantation de l'oléoduc sur le territoire camerounais, voir le Chapitre 2 du Décret n° 2000/305 du 17 Octobre 2000 portant Autorisation de Transport par Pipeline d'hydrocarbures à la Société Cameroon Oil Transportation Company S.A (COTCO).

souppes des stations de pompage l'une des principales causes de la pollution par les pipelines.¹⁷⁰ L'insuffisante prise en compte de ce système de protection¹⁷¹ ou l'utilisation de systèmes inadéquats peut entraîner à terme un déversement de pétrole échappant à tout contrôle humain.

C'est pour prévenir de telles fuites qu'un test de détection a été effectué au mois d'août 2005 par COTCO au niveau de la vanne 36 située dans la zone de Mbankomo (périphérie de Yaoundé). Les résultats de cette simulation qui consistaient à vérifier la capacité du système à détecter toute fuite, à la localiser ainsi qu'à indiquer la quantité de brut déversée, ont été, rapporte La Lettre du CPSP,¹⁷² « constatés en temps réel ». Une telle détection en un temps record amène néanmoins à rester dubitatif au regard du récent déversement d'hydrocarbures tchadiens le 15 janvier 2007 dans le littoral camerounais.

Ce déversement ouvre tout le débat sur la problématique environnementale du pipeline Tchad-Cameroun. Le manque ou l'absence de responsabilité des multinationales, l'ampleur des responsabilités dévolues aux Etats tchadien et camerounais ou encore le caractère évasif des obligations incombant à COTCO dans ce domaine sont ainsi devenues des allégations récurrentes dès lors qu'on aborde ce volet du pipeline.¹⁷³

Nonobstant ces griefs, il n'en reste pas moins que, dans le cadre de la Convention d'établissement signée avec la République du Cameroun le 20 mars 1998, la COTCO est assujettie et tenue de respecter certaines obligations.

¹⁷⁰ Voir dans ce sens D. KASH et I. WHITE, Energy under the oceans. A technology assessment of outer continental shelf and gas operations, Norman, Oklahoma University Press, 1974, p. 287.

¹⁷¹ Sur la protection cathodique, voir P. BRACHAY, L'industrie du gaz, Paris, P.U.F., 1970, p. 40. L'auteur explique que le métal qui constitue le pipeline est composé d'ions positifs et d'électrons négatifs qui s'équilibrent en situation normale. Lorsque cet équilibre est rompu, on assiste à une dispersion des ions métalliques avec pour conséquence une installation de la corrosion. La protection cathodique dans ces conditions vient rétablir l'équilibre en apportant au pipeline un excès de charges négatives afin de neutraliser les ions métalliques positifs. Voir également M. ROELANDT, *op.cit.*, p. 214.

¹⁷² La Lettre du CPSP est un organe de liaison des structures intervenant dans l'exploitation de l'oléoduc. Voir cette Lettre dans sa livraison n°11, janvier 2006, p. 4.

¹⁷³ Pour un exemple, voir Korinna HORTA, "The Chad-Cameroon oil and pipeline project plans for environmental monitoring: multilayered conflicts of interest?"; Susan LEUBUSCHER, "Obligations and possible liabilities resulting from the COTCO Convention of establishment"; Saman ZIA-ZARIFI, "The (lack of) responsibility of multinational oil companies in the proposed Chad-Cameroon pipeline project" dans un ouvrage collectif publié sous la direction de Serge BRONKHORST intitulé: Liability for environmental damage and the World bank's Chad-Cameroon oil and pipeline project, Amsterdam, Leauwenberg, 2000.

Selon l'Article 13 de cette Convention, la COTCO a l'obligation de respecter des normes techniques et de sécurité relatives à la gestion et à la protection de l'environnement et de la population. A cet égard, elle est tenue de s'assurer que les activités auxquelles elle se livre ne sont pas dangereuses pour les populations et ne polluent ni l'environnement, ni le milieu marin. Dans ce sens, elle a l'obligation de prendre des mesures de prévention, d'atténuation, voire de correction comme le prescrit le Plan National de Gestion de l'Environnement. Par ailleurs, elle a l'obligation de se soumettre à la surveillance administrative et aux contrôles techniques de l'Etat camerounais dans ce domaine.¹⁷⁴

En terme de responsabilité, la Convention susvisée impose à COTCO l'obligation de réparer les préjudices subis par les tiers du fait de la construction, de l'exploitation ou de l'entretien de l'oléoduc, exception faite des indemnités résultant de la mise à disposition des terres.¹⁷⁵

Au regard de ces obligations,¹⁷⁶ les responsabilités n'en sont pas moins partagées entre les parties. La protection du littoral camerounais devrait toutefois, au regard de l'actualité, faire l'objet d'un suivi particulier à travers des mesures de renforcement. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans sa Partie XII sur la « Protection et [la] préservation du milieu marin » reconnaît en effet aux Etats parties le droit de prendre des mesures en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution de l'environnement marin quelle qu'en soit la source,¹⁷⁷ c'est-à-dire que la pollution provienne aussi bien des fleuves, rivières, estuaires, que des pipe-lines et installations de décharge.¹⁷⁸

Au-delà de la question environnementale, le fonctionnement régulier des opérations de transport d'hydrocarbures tchadiens dépend aussi des facilités qui sont prises au plan administratif.

3 – La coopération et les facilités nécessaires en matière administrative

¹⁷⁴ Article 14 de la Convention d'Etablissement signée le 20 mars 1998 entre la République du Cameroun et COTCO.

¹⁷⁵ Article 17, *ibid.*

¹⁷⁶ Pour une critique sur ces obligations et sur le Plan de Gestion de l'Environnement, voir S. LEUBUSCHER, *op. cit.*, pp. 38-39; K. HORTA, *op. cit.*, pp. 17, 18 et 19 ; S. NGUIFFO, "Regulations governing liability for environmental damage in Cameroon: an analysis in the light of the Chad-Cameroon oil project", p. 32 in S. BRONKHORST, *op. cit.*

¹⁷⁷ Article 194 (1) de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

¹⁷⁸ Article 207 (1) de la Convention des Nations Unies susmentionnée.

La coopération visée ici entre le Tchad et le Cameroun s'analyse en des opérations de facilitation le long du couloir de transit. Ces facilités sont relatives d'une part aux méthodes et à la documentation à utiliser pour le transport du brut (a) et d'autre part aux mesures à prendre en cas de retards ou de difficultés survenues dans le transport en transit (b).

a) Méthodes et documentation indiquées pour le trafic en transit

Animés par l'esprit et la lettre des dispositions de la Convention du 8 Juillet 1965 sur le commerce en transit des Etats sans littoral et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Etat tchadien et l'Etat camerounais ont reconnu dans l'Accord bilatéral la nécessité d'une application de mesures administratives permettant un acheminement libre, non interrompu et continu du transport en transit par pipeline. Ces mesures, aux termes des Conventions précédemment visées, consistent en l'utilisation d'une documentation simplifiée et dans l'adoption des méthodes expéditives en vue de faciliter le transit.

La documentation dont il s'agit ici vise pour l'essentiel « tous les permis et autorisations requis » pour le transport des hydrocarbures,¹⁷⁹ mais également des certificats de jaugeage tels ceux délivrés à COTCO le 23 février 2005 après la vérification par les inspecteurs camerounais chargés de la métrologie des barèmes des citernes de stockage de brut installés au Terminal Komé-Kribi 1 (KK1).¹⁸⁰ Il reste entendu qu'en cas de difficultés survenant au cours du trajet et de nature à le retarder, les deux Etats coopèrent pour en trouver une solution.

b) Retards ou difficultés dans le transport en transit des hydrocarbures tchadiens

Partant de l'expérience que certaines difficultés et retards souvent rencontrés en matière de transit sont le fait des Etats de transit, le droit international positif sur la question oblige ces derniers à prendre des mesures relevant de leur compétence pour en remédier. C'est dans ce sens que la République du Cameroun, pour faciliter l'accès du Tchad à la mer, s'est engagée aux

¹⁷⁹ Article 7 de l'Accord bilatéral Tchad-Cameroun du 08 Février 1996.

¹⁸⁰ L'opération de certification des barèmes de citernes donne plus de crédibilité dans la détermination des quantités de brut lors de l'utilisation des mesures manuelles. Elle vise à se prémunir contre les perturbations ou le non fonctionnement du système de comptage automatique des quantités exportées. Voir La Lettre du CPSP n°10, 10 juin 2005, p. 3. Pour un cliché sur ce Terminal, voir Annexe 4.

termes de l'Article 4 de l'Accord bilatéral « à prendre les mesures relevant de sa compétence afin d'éviter les retards et les difficultés à caractère technique ou administratif dans [...] l'acheminement du trafic en transit ». De la même manière, elle s'est engagée à coopérer, le cas échéant, avec l'Etat tchadien pour éliminer dans les meilleurs délais toutes causes de retard ou de difficultés.¹⁸¹

On note ici une reprise *ad litteram* des termes mêmes de l'Article 130 de la Convention de 1982 sur les « mesures destinées à éviter les retards ou les difficultés de caractère technique dans l'acheminement du trafic en transit, ou à en éliminer les causes ».

A ce jour, de tels retards et difficultés n'ont pas, de manière officielle, été déplorés comme cela a été le cas pour le non acquittement ou les retards fiscaux soulevés par le président tchadien à l'encontre de certaines compagnies pétrolières constituant le consortium, notamment Petronas et Chevron Petroleum.¹⁸²

B. Les conditions financières : les modalités fiscal-douanières

Le principe général en matière de transport international des produits en transit est celui de l'exonération fiscale et douanière. Dans une composition panachée des dispositions des Articles 3 de la Convention du 8 juillet 1965 et 127 de celle des Nations Unies du 10 décembre 1982 susmentionnées, il ressort en effet que dans le territoire de l'Etat de transit, le trafic en transit n'est soumis à aucun droit de douane, taxe ou autre redevance du fait de l'importation ou de l'exportation, ni à aucune taxe spéciale en raison du transit.

La consécration de cette règle au terme d'une évolution marquée par des conditionnalités de réciprocité est la conséquence des craintes exprimées de manière constante par les Etats enclavés de voir le passage en transit soumis à un lourd tribut réduisant ou annihilant tout effort de développement.

¹⁸¹ Article 4 *in fine* de l'Accord bilatéral de 1996 susmentionné.

¹⁸² Sur la menace du président Déby d'expulser Chevron et Petronas pour défaut de paiement de leurs taxes et des royalties de 60% sur le pipeline, voir F. William ENGDAHL, « Le Darfour ? C'est une affaire de pétrole, idiot...Chine et USA engagés dans une nouvelle guerre froide pour l'or noir africain » in <http://www.michelcollon.info/articles.php?dateaccess=2007-06-08%2017:54:38&log=invites>

L'Accord bilatéral tchado-camerounais susmentionné confirme du reste ce principe. Selon les dispositions de son Article 19 (2) en effet : « Aucun droit, impôt, taxe, redevance et autre frais de toute nature liés à l'importation ou à l'exportation de ces hydrocarbures ne sont dus par ces Expéditeurs en République du Cameroun du fait de ces opérations, ni applicables à ces hydrocarbures ».

L'application de ce régime « hors-taxe » n'a pas rencontré une appréciation favorable dans certaines couches de la société camerounaise.¹⁸³

Par ailleurs, le texte interdit formellement toute double imposition. Les dispositions liant les deux Etats au plan sous-régional dans le cadre de l'Acte n°5/66-UDEAC-49 du 13 décembre 1966 relatives à la suppression de la double imposition trouvent ici un champ d'application. En vertu de l'Article 37.2 de cet Acte, l'Accord énonce que le transporteur camerounais n'est assujetti à l'impôt qu'en République du Cameroun, le transporteur tchadien l'étant uniquement au Tchad. Le bénéfice de ces dispositions s'applique également aux personnes physiques engagées dans ces activités.

En outre, en tant que transporteur des hydrocarbures tchadiens à travers le territoire camerounais, la COTCO jouit, à côté du droit d'exonération, d'un traitement non discriminatoire¹⁸⁴ et égal à celui réservé aux sociétés de même nature pouvant exercer dans les mêmes conditions au Cameroun.

De plus, si elle estime qu'une société de transport de pétrole brut par pipeline bénéficie au Cameroun d'une ou plusieurs conditions considérées par elle comme étant plus favorables que celles prévues dans la Convention d'Etablissement du 20 Octobre 1998 susmentionnée, le bénéfice de cette ou de ces conditions lui sera applicable à sa demande. Cette disposition fait référence au traitement du plus favorisé.

¹⁸³ Pour un point de vue, voir l'interview avec Samuel Nguiffo, Responsable du Centre for Environmental and Development (CED), ONG de protection de l'environnement, disponible dans <http://www.camerounlink.net/fr/news.php?nid=4136&kat=1&seite=541>

¹⁸⁴ Article 29 de la Convention d'Etablissement du 20 octobre 1998.

Au demeurant le principe des exemptions fiscales dans l'acheminement des produits destinés au transit ne doit pas être interprété comme l'expression de la gratuité même du passage. Les Conventions déjà citées du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 admettent qu'un prélèvement puisse être effectué, à une seule fin et à une seule condition. Ainsi, il ne peut être fait de prélèvement que dans le « seul but de couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'impose le transit ». ¹⁸⁵ Dans ce cas alors, les taxes prélevées ne peuvent être « plus élevées que celles qui sont perçues pour l'utilisation de moyens de transport de l'Etat de transit » et « doivent correspondre d'aussi près que possible aux dépenses qu'elles ont pour objet de couvrir ». ¹⁸⁶

A la lumière de ces dispositions, l'on pourrait juridiquement s'interroger sur le fondement ou sur la finalité des droits de transit à percevoir par la République du Cameroun dans ce trajet. Ces droits ambivalents ¹⁸⁷ ne soulèvent pas à l'évidence d'objection de la part de l'Etat demandeur de passage qui participe lui-même directement aux opérations.

Paragraphe 2 : La présence effective du Tchad aux opérations d'exportation de ses hydrocarbures

Depuis le début de l'exploitation de l'oléoduc le 3 Octobre 2003, l'Etat tchadien participe à travers ses représentants au déroulement des opérations d'exportation (A), notamment dans les phases-clés de détermination des quantités d'hydrocarbures à transporter afin de s'assurer que ces dernières ne font l'objet d'aucune restriction (B).

A. Le droit de participation et de contrôle du déroulement des opérations relatives à l'exportation des hydrocarbures en territoire camerounais

Il serait absurde de parler d'un droit d'accès à la mer en faveur du Tchad si ce dernier n'avait pas connaissance des conditions dans lesquelles s'effectue l'exportation de son brut. Aussi, l'Accord de 1996 conclu avec le Cameroun s'est intéressé à cet aspect de la question en reconnaissant à la République du Tchad dans son Article 14 (2), le droit d'avoir connaissance de

¹⁸⁵ Article 3 de la Convention du 8 juillet 1965 sur le commerce en transit des Etats sans littoral et Article 127 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

¹⁸⁶ Ibid.

¹⁸⁷ Voir nos développements sur cette question dans le chapitre suivant.

telles conditions. C'est le cas pour ce qui est du calibrage et de la vérification du système de comptage. Il s'agit pour le Tchad de s'assurer de la fiabilité de ces opérations qui ne devraient souffrir d'aucune irrégularité d'autant plus qu'elles sont déterminantes non seulement pour le calcul du volume des hydrocarbures transportés, mais aussi pour le calcul des revenus à percevoir par les deux Etats.

Aussi, la République tchadienne s'est-elle vue autorisée à disposer en permanence sur le territoire camerounais « d'observateurs présents à tous les stades des susdites opérations ou mandater tout tiers expert pour la représenter ».¹⁸⁸ A titre illustratif, la partie tchadienne a conjointement participé, avec la délégation camerounaise, du 7 au 14 février 2006 sur le Terminal Komé-Kribi 1 aux activités de recalibrage par COTCO de la bouche d'étalonnage installée sur le système de comptage du KK1, laquelle est une pièce-maîtresse dans le comptage des quantités de brut exportées à partir de ce terminal.¹⁸⁹

Au 30 septembre 2006, l'on avançait une quantité totale de 175 millions de barils transportés depuis l'entrée en production en 2003, soit un montant cumulatif de 754 millions de dollars US de revenus bruts directs d'exportations de pétrole tirés par le Tchad.¹⁹⁰ Au 31 octobre 2007, l'on estime à 232,24 millions de barils les quantités d'hydrocarbures transportées, soit environ 95,22 millions de dollars US de droits de transit versés au Cameroun.¹⁹¹

B. Le contrôle des clauses de non restriction des quantités à transporter

La présence tchadienne dans les opérations d'exportation de son brut se justifie aussi par le contrôle qu'il exerce sur les quantités exportées en fonction de la capacité maximale de transport journalier du pipeline (500.000 barils/j). Le débit journalier actuel est de 225.000/j, après 150.000 en 2004 et moins au début de la production en 2003.¹⁹²

¹⁸⁸ Article 14 (2) *in fine* de l'Accord bilatéral de 1996.

¹⁸⁹ Voir *La Lettre du CPSP*, n°12, mai 2006, p. 12.

¹⁹⁰ Voir « Le point sur le projet » au 30 septembre 2006, disponible dans <http://go.worldbank.org/OQ01V5YOW0>

¹⁹¹ Voir le document « Pipeline Tchad-Cameroun: enquête sur l'argent du pétrole » in http://www.cameroon-info.net/cmi_show_news.php?id=21276&cid=1

¹⁹² L'accroissement de ces volumes est fonction du nombre des puits de pétrole déjà forés. La production a démarré avec la mise en fonction d'un seul des trois champs pétrolifères de la Zone du permis H (zone d'où sont extraits les

A travers cette opération de vérification, il s'agit pour les délégués tchadiens de s'assurer que les hydrocarbures produits dans les champs de Doba ne font l'objet d'aucune limitation pour leur transport en République du Cameroun.¹⁹³

De fait, en matière d'accès, plus encore en matière de commerce international, les Etats sont souvent engagés dans une logique de concurrence, notamment en ce qui concerne les mêmes produits à exporter. Cette logique commerciale a souvent conduit les uns et les autres à adopter, par mesure de protection nationale, des procédés visant à réduire le commerce d'autres nations. Parmi ces mécanismes, les restrictions quantitatives constituent une arme généralement utilisée.

C'est pour se prémunir contre de tels obstacles aux produits en transit que la prohibition de la pratique des restrictions quantitatives a été reconnue d'utilité dans le cas de l'exportation par pipeline du pétrole tchadien à travers le territoire camerounais.

Le Chapitre 5 de l'Accord bilatéral consacré à l'utilisation du système de transport réserve une place primordiale à cette question. Aux termes de ce Chapitre, « la République du Cameroun s'engage [...] à ne prendre aucune mesure qui puisse avoir pour effet directement ou indirectement de restreindre l'utilisation du système de transport camerounais pour le transport [des] hydrocarbures [tchadiens] » et à « n'imposer aucune limite à la quantité des hydrocarbures produits en République du Tchad à transporter par le Système de transport camerounais ».¹⁹⁴ La « transmigration »¹⁹⁵ des règles du GATT dans l'Accord trouve de ce fait tout son effet.

Loin de chercher à limiter les quantités, l'Etat camerounais reconnaît plutôt à la COTCO, Société chargée du transport de ces hydrocarbures en territoire camerounais, le droit de modifier

hydrocarbures). Le forage de 300 puits est prévu dans cette zone qui regroupe cinq bassins sédimentaires dont les quantités sont estimées à 900 millions de barils.

¹⁹³ En lieu et place de limitation, d'autres Etats sans littoral voient leurs produits simplement exclus du transit. Pour un exemple, voir la décision des Autorités grecques en date du 16 février 1994 refusant l'accès au port de Thessalonique à la République de Macédoine en ce qui concerne le transit du fuel et d'autres marchandises. Sur cette question, voir Angelos M. SYRIGOS, "Landlocked States and access to the sea : the greek blockade of the former Yugoslav Republic of Macedonia", in *Revue Hellénique de Droit international* (RHDI), 49 (1996), p. 110.

¹⁹⁴ Article 10 (1) de l'Accord bilatéral tchado-camerounais de 1996.

¹⁹⁵ Le mot est utilisé par le Professeur Jean-Pierre QUENEUDEC dans son article « Le "nouveau" droit de la mer est arrivé! » in *R.G.D.I.P.*, 1994/4, p. 867 pour désigner la mutabilité ou l'intégration d'un corps conventionnel dans un autre instrument juridique.

librement les volumes d'hydrocarbures dans le sens de leur accroissement, sans dépasser néanmoins la capacité maximale de l'oléoduc.¹⁹⁶

Au rythme quotidien dans lequel elles se déroulent, les opérations d'évacuation du pétrole tchadien n'ont pas (à tout le moins jusqu'à l'heure actuelle et d'une manière officielle) suscité de N'djaména des réactions faisant cas d'obstacles au transit de ses hydrocarbures, qui plus soient le fait de la partie camerounaise. A travers rapports issus des consultations régulières entre les deux Etats, l'on relève plutôt une tendance constante à la « satisfaction ».

Certains auteurs s'intéressant à ce champ des relations internationales ont pour leur part qualifié cette coopération en matière de transit par pipeline entre le Tchad et le Cameroun d'« exemple intéressant de coopération constructive en Afrique ».¹⁹⁷

Une telle opinion devrait, pour convaincre, prendre en considération la double nature du pipeline. Moyen de transport au sens des Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 susmentionnées, l'oléoduc présente aussi la particularité d'être un investissement. Cette nature hybride fait de lui une source d'intérêts gigantesques pour les divers acteurs en présence. La question est alors de savoir quelle peut être la portée du droit d'accès devant la logique du profit qui s'en dessine.

Chapitre 2: La portée du droit tchadien d'accéder par pipeline à la côte camerounaise

Pour appréhender le droit tchadien d'accès à la mer par pipeline dans son expression formelle, nous avons principalement eu recours à une approche juridique axée sur la dimension normativiste. A travers cette approche, il nous a été donné de constater que, sans toutefois établir la gratuité du transit des hydrocarbures tchadiens à travers le territoire camerounais, le cadre juridique constitué autour de ce processus vers la mer était conçu d'une manière à ne pas faire du passage du brut tchadien une source de revenus pour les différents acteurs intervenant dans ce processus.

¹⁹⁶ Article 10 de la Convention d'établissement du 20 mars 1998.

¹⁹⁷ Voir dans ce sens Kishor UPRETY, *op. cit.*, p. 122, note 502. La traduction est de nous.

Mais dans la mesure où, comme nous le verrons dans les lignes qui suivent, la construction d'un pipeline nécessite un coût d'investissement énorme, dans la mesure où également la réalisation d'un investissement de cette nature exige d'énormes concessions et sacrifices de la part des parties prenantes, la question du prix à gagner inéluctablement finit par se poser.

L'approche positiviste (au sens kelsien) jusqu'ici utilisée ne permet pas de traiter de cette question dans la mesure où, comme le souligne Charles Chaumont, l'explication qu'elle fournit est essentiellement formaliste et tend à détacher le droit des réalités qu'il recouvre.¹⁹⁸ Une vision que le professeur Bennouna épousait du reste en ces termes : « le droit, dans l'approche positiviste, ne peut prétendre au statut scientifique puisqu'il n'apporte aucune théorie explicative du phénomène juridique, se contentant, telle une technique, d'en décrire les mécanismes de fonctionnement et les manifestations extérieures ».¹⁹⁹

En revanche, et dans la mesure où il permet, comme nous l'avons souligné au départ, « de rechercher les réalités concrètes derrière l'expression formelle de l'accord des volontés étatiques »,²⁰⁰ dans la mesure où il « permet de dégager les contradictions en présence et, en conséquence, la signification profonde et la portée de leur accord »,²⁰¹ le relativisme juridique, conseillé par le professeur Bennouna comme « méthode d'analyse adaptée aux réalités internationales »,²⁰² apparaît ici indiqué.

La construction de l'oléoduc destiné à l'évacuation du pétrole tchadien à travers le territoire camerounais a été décrit par plusieurs observateurs comme « le plus gros investissement jamais réalisé en Afrique subsaharienne ».²⁰³ Cette présentation de l'oléoduc met davantage l'accent sur son critère de rentabilité que sur sa nature d'instrument de transport. La notion d'investissement repose en effet principalement sur ce critère²⁰⁴ qui est déterminant dans la décision des acteurs

¹⁹⁸ C. CHAUMONT, « Cours général de Droit international public » in RCADI, 1970 – I, pp. 343-527.

¹⁹⁹ M. BENNOUNA, *op. cit.*, p. 26.

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 27.

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ Voir l'article de Gilles Carol : « L'économie tchadienne: un potentiel considérable dopé par l'or noir » in Diplomat investissement, mars-avril 2006, p. 22.

²⁰⁴ Pour une définition sur l'investissement, voir P. VILLIEU, Macroéconomie: l'investissement, Paris, La Découverte & Syros, 2000, p. 4.

économiques internationaux de s'engager dans des entreprises d'envergure telle celle de la dimension du pipeline Tchad-Cameroun.

La logique de profit maximum qui se dégage de cette canalisation perçue par ces acteurs comme une opportunité d'affaires (section 1) traduit mal l'objectif de désenclavement recherché par toute politique d'accès, car elle contraste avec le caractère spécial du transit qu'elle a tendance à restreindre (section 2).

Section 1: Affairisme et déséquilibre des intérêts autour de l'oléoduc: le transit empreint du sceau du réalisme

Les intérêts affichés autour du Système de Transport Camerounais divergent en fonction des différentes catégories d'acteurs en présence. Si dans le discours de l'Etat de transit, l'oléoduc est conçu comme un moteur de prospérité pour le développement socio-économique du pays (paragraphe 2), l'investissement du consortium et d'autres sociétés s'explique pour leur part par des raisons mercantiles (paragraphe 1).

Paragraphe 1 - Le pipeline, une source d'enrichissement pour les multinationales

Il est important, pour bien comprendre l'analyse, de rappeler que tout l'édifice normative construit autour de la question d'accès à la mer est conçu dans son principe comme « une solution aux problèmes spéciaux et particuliers du commerce et du développement des Etats sans littoral ». ²⁰⁵ Dans le souci de « favoriser pleinement le[ur] développement économique » ²⁰⁶ et « en raison de leur situation géographique spéciale », ²⁰⁷ le passage en transit des produits en provenance ou destinés à ces Etats est unanimement apparu comme une donnée indispensable.

Cette construction juridique idéale reste cependant mitigée dans le cas de l'exportation des hydrocarbures tchadiens où elle échappe à tout entendement des forces du mercantilisme solidement engagées dans cette entreprise de production et de commercialisation.

²⁰⁵ Sixième principe de la Convention du 8 juillet 1965 mentionnée *supra*.

²⁰⁶ Ibid., Principe 4.

²⁰⁷ Ibid., Principe 7.

Conçue *ab initio* comme aide à l'un des Etats enclavés les plus pauvres du monde, l'exportation du pétrole tchadien se heurte au jeu du marché et se trouve prise dans les tenailles des multinationales et des réseaux financiers. Pour le Prof. Roland Pourtier, le projet de Doba constitue pour le consortium une opportunité rentable qui s'intègre dans une stratégie globale de diversification des revenus.²⁰⁸ La prégnance des impératifs financiers et commerciaux, plus que toute autre considération, l'emporte sur des préoccupations politiques et humanitaires. Autrement dit, l'emprise et le pouvoir véritable sur le corridor de transit appartiennent aux compagnies pétrolières et à leurs sous-traitants. Leur « loi » prime sur celle des Etats.²⁰⁹ Un spectacle insolite que résumant bien les termes employés par Ignacio Ramonet lorsqu'il parle de « coup d'Etat planétaire de nouveau type » pour décrire l'impuissance des contre-pouvoirs traditionnels (Etats) qui perdent leurs prérogatives devant la puissance des firmes géantes.²¹⁰

Le souci de réaliser d'énormes bénéfices transforme ainsi le pipeline en un terrain d'affaires ouvert à la conquête de parts de marché. La répartition de ces parts s'établit de la manière suivante :

- > Exxon-Mobil Corporation, opérateur américain leader du projet avec 40% du capital ;
- > Pétronas Carigali, firme d'Etat malaisien : 35%
- > Chevron Petroleum, compagnie pétrolière américaine : 25%

²⁰⁸ Roland POURTIER et Géraud Magrin, « L'exploitation pétrolière en Afrique entre réseaux et territoires », disponible dans http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/pourtier/article.htm

²⁰⁹ La loi camerounaise n°96/14 du 5 août 1996 portant régime du transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers a voulu établir la distinction entre d'une part, l'exportation des hydrocarbures évacués par pipeline à travers le territoire camerounais en soumettant une telle exportation au régime de transit prévu par les Conventions internationales et les activités entreprises pour le transport des hydrocarbures (construction, exploitation et entretien des pipelines) qu'elle rattache aux opérations pétrolières. Cette distinction nous semble dérisoire, en tout cas difficile à réaliser dans la pratique. Car, autant il est facile de distinguer entre véhicules routiers et routes, ou encore matériel ferroviaire roulant et rail, autant il est difficile de différencier le contenu transporté par le pipeline et son contenant. Le caractère lié contenu/contenant dégage toute la problématique de la nature ambivalente de ce moyen de transport. Etablir deux régimes distincts sur le pipeline (transit pour l'exportation et application de la loi portant régime pétrolier pour l'exploitation) peut paraître comme l'idéal, mais les difficultés de la mise en pratique d'une telle formule sont assez éloquents. Par ailleurs, les Conventions établies dans le cadre du transit, notamment celle du 8 juillet 1965, comportent elles-mêmes des lacunes dans la mesure où elles interpellent et visent uniquement les Etats (particulièrement les Etats de transit) pour le transit libre et sans restriction des produits des Etats sans littoral. L'on peut aisément comprendre une telle lacune au regard de la nature des parties signataires de cet instrument et de la souveraineté dont elles jouissent sur leurs territoires. Mais face à la puissance des firmes et à leur technologie incontournable pour la réalisation des investissements de la taille du pipeline, il est aujourd'hui établi la nécessité de leur interpellation sur les questions de

²¹⁰ I. Ramonet, « Firmes géantes, Etats nains » in Le Monde diplomatique, n°531, juin 1998, p. 1.

Le consortium ainsi composé est par ailleurs engagé dans des relations de sous-traitance avec d'autres Sociétés.²¹¹ Dans ce business, la participation des mastodontes de la géofinance mondiale ne passe pas inaperçue, puisque les intérêts importants escomptés par la Banque Mondiale sont le produit des prêts octroyés aussi bien à l'Etat de transit qu'à l'Etat demandeur de passage.

A bien des égards, leurs gains concurrencent sérieusement celui de l'Etat interpellé au premier chef par la question d'accès. Ce constat se dégage d'une étude d'enquête menée par la Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH).

Dans cette enquête sur l'évacuation du pétrole tchadien, la Fédération susvisée relève le contraste saisissant et irritant des revenus à tirer par les multinationales pétrolières et l'Etat tchadien alors même que « l'appui politique et financier offert au consortium par la Banque mondiale [...] justifierait de concéder au Tchad des conditions financières plus avantageuses ».²¹²

De fait, du revenu théoriquement global de 13,7 milliards de dollars US que généreront les 900 millions de brut extrait de Doba d'ici à 2032, il se dégage que :

- > 1,9 milliard servira au remboursement de la dette ;²¹³
- > 3,8 milliards pour les coûts de fonctionnement de l'oléoduc ;

Après déduction faite de ces deux montants, soit 5,7 milliards, les 8 milliards de dollars restant se décomposeraient comme suit :

- > 5,7 milliards iront aux opérateurs ;
- > 2,3 milliards aux Etats tchadien et camerounais, soit seulement 1,8 milliard (environ) pour le Tchad.²¹⁴

²¹¹ C'est ou ce fut le cas avec, entre autres, la joint-venture SPIE - WILBROS pour la pose des tuyaux ; le consortium KBC (KELLOG - BOUYGUES - CEGELEC) pour la réalisation des stations de pompage ; SDV pour le transport et la logistique ; SOGEA/SATOM pour la réfection et la construction des routes ; MODEC pour l'installation des structures offshore à Kribi ; CORRIS pour les télécommunications, etc.

²¹² J.A l'Intelligent, n°2076/2077, p. 34.

²¹³ Il s'agit ici des prêts accordés par la BIRD (Filiale de la Banque Mondiale) aux Etats tchadien et camerounais pour la réalisation de ce projet, soit respectivement 39,5 et 53,4 millions de dollars US. Voir dans ce sens *The Loan Agreement (Petroleum Development and Pipeline Project) between Republic of Cameroon and International Bank for Reconstruction and Development, dated March 29, 2001.*

²¹⁴ Cf. J.A l'Intelligent, n°2076/2077 susmentionné.

Si l'on s'en tient à ce tableau, l'on est tenté de conclure à une répartition strictement démesurée, ainsi que pressentie par l'International Development Association (IDA) – un des organismes que compte la Banque Mondiale – lorsqu'elle refusa d'apporter son financement à ce qu'elle considérait comme un projet industriel et non de développement.²¹⁵

La FIDH a stigmatisé cette logique à dominante marchande, concluant que l'oléoduc Tchad-Cameroun « est avant tout une opportunité commerciale pour les sociétés transnationales [et qu'il] servira pour l'essentiel l'intérêt du consortium pétrolier et de ses sous-traitants (BOUYGUES, CEGELEC, KELLOG, EUROPIPE, SOGEA, SPIE-BATIGNOLLES, etc.) ». ²¹⁶

Cette conclusion nous conduit devant cette alternative : ou bien l'oléoduc servant au transit des hydrocarbures tchadiens est un investissement productif qui justifie légitimement la proportionnalité des bénéfices du consortium et affiliés et dans ce cas, le régime libéral de fiscalité et douanier auquel ceux-ci sont ou ont été soumis n'a pas son fondement.²¹⁷ Ce qui remet *ipso facto* en cause les Accords susmentionnés et donc le régime de transit en trompe-l'oeil qui s'en dégage. Ou alors l'oléoduc est un moyen de transport – au sens des Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 visées *supra* – qui justifie les mesures de facilité qui accompagnent son exploitation. Dans ce cas, le caractère équitable, voire désintéressé, dans la gestion et la répartition des revenus tirés de son exploitation doit en constituer le principe.

Cette seconde alternative est difficilement concevable pour les dirigeants des compagnies pétrolières dont la rentabilité du projet réalisé explique sans doute l'engagement. Les Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 susmentionnées sont muettes sur cet aspect qui permet, peut-être, de comprendre la mise à l'écart des pipelines et gazoducs des moyens de transport explicitement visés dans ces textes et les raisons pour lesquelles « de nombreuses délégations s'opposèrent à ce que [...] les pipe-lines [y] soient compris ». ²¹⁸ Devant ce mutisme, il appartient aux Etats concernés de traduire ces principes d'équité et de légitimité dans les contrats ou Conventions qu'ils signent avec ces Sociétés. Une autre interrogation advient alors : quelle est la

²¹⁵ JAE, du 1^{er} au 14 juin 1998, p. 28.

²¹⁶ Extrait du Rapport de la Mission Internationale d'Enquêtes de la FIDH susmentionné, in A. de RAVIGNAN, *op. cit.*

²¹⁷ Sauf s'il s'agit d'une politique d'attraction des investissements

²¹⁸ Diétrich KAPPELER, « La Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral du 08 juillet 1965 » in *A.F.D.I.*, XIII, 1967, p. 679.

capacité réelle de ces Etats sous-développés et très endettés à faire triompher une véritable équité dans les contrats ou conventions qu'ils signent avec ces acteurs « planétaires » dont le « pouvoir immense [est] capable de faire tomber et défaire les gouvernements [...], de plier à leur volonté les dirigeants [...], de dominer le monde, lui imposer les prix fixés entre eux, se partager les champs de production vastes comme des Etats, tourner aisément les réglementations nationales, obtenir les fiscalités les plus favorables, pousser les Etats à intervenir militairement contre les récalcitrants, imposer leurs conditions de paix, acheter à prix d'or les silences... »²¹⁹

A l'opposé, une approche différente de la notion d'intérêts fondée à la fois sur des exigences de voisinage, de solidarité, mais également sur les nécessités de développement socio-économique, est lisible dans la conception que se font les autorités de transit de cette voie qui n'en présente pas moins des avantages pour l'Etat camerounais.

Paragraphe 2 : La conception du pipeline Tchad-Cameroun dans le discours camerounais

L'intérêt, écrit Jean Jacques Roche, constitue le « référent », le principe qui guide l'action de l'Etat dans la vie internationale.²²⁰ Il consiste pour chaque Etat, poursuit Jacques Huntzinger, à « préserver sa propre existence, à assurer sa propre survie, à garantir la maîtrise de son destin ». ²²¹ Ce primat de l'intérêt est en bien de points caractéristique des relations tchadocamerounaises d'accès à la mer. En effet, si les exigences d'intégration sous-régionale et la « volonté commune de consolider les relations de bon voisinage »²²² sont avancées pour justifier les engagements pris en faveur d'un accès par oléoduc du Tchad à la mer à travers le territoire camerounais, il n'échappe en revanche que la perception de cette canalisation comme « moteur de prospérité et de progrès »²²³ tient également aux avantages économiques et autres intérêts escomptés par la partie camerounaise de ce système de transport.²²⁴ L'aménagement de ces

²¹⁹ Sur ces pouvoirs exorbitants et redoutables des compagnies pétrolières, voir André NOUSCHI, Pétrole et relations internationales depuis 1945, Paris, Armand Colin, 1999, p. 7.

²²⁰ J.J. ROCHE, Relations internationales, 3^{ème} édition, Paris, L.G.D.J., 2005, p. 110.

²²¹ J. HUNTZINGER, Introduction aux relations internationales, Paris, Editions du Seuil, 1987, p. 15.

²²² Préambule de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996 susmentionné, §1. Sur la notion de « bon voisinage », voir I. POP, Voisinage et bon voisinage en droit international, Paris, Pedone, 1980, p. 220. Voir aussi J. ANDRASSY, « Les relations internationales de voisinage » in R.C.A.D.I., 1951, t. LXXIX, pp. 77-181.

²²³ Propos du Président Biya lors de l'allocation prononcée le 20 Oct. 2000 à kribi à l'occasion de la cérémonie de pose de la première pierre de ce pipeline

²²⁴ Sur un plan purement national, les travaux se rattachant aux pipelines ou aux activités pétrolières en général ne peuvent être entrepris que lorsque les intérêts nationaux et la rentabilité économique ont suffisamment été évalués

avantages dans les instruments normatifs applicables à ce système en est l'expression tangible (B).

A. *Le pipeline comme instrument de prospérité*

L'annonce du chiffre de 500 millions de dollars US environ à bénéficier par le Cameroun durant les années d'exploitation de l'oléoduc a suscité de réels espoirs au sein d'une population dont le 1/5^{ème} vit avec moins d'un dollar par jour.²²⁵ Les perspectives de résorption de chômage à travers la création d'emplois²²⁶ qui se dessinaient de cet outil de transport, pour ne citer que cet exemple, justifiaient cette attitude positive. Les propos de l'ancien Ministre camerounais de l'Emploi, du Travail et de la Prévoyance Sociale, M. Pius Ondoua, étaient à cet égard révélateurs : « Dès que nous avons entendu parlé de ce projet, nous souhaitons le voir réaliser très rapidement parce que [...] il permet de relever sensiblement le niveau de l'emploi compte tenu du nombre de personnels qui seront amenés à s'impliquer dans sa réalisation et dans sa gestion ».²²⁷

Cette vision du pipeline, instrument générateur d'emplois, de revenus, bref de bien-être national, ne dément pas ces observations de Claude Palazzoli sur les intérêts des Etats côtiers autour du passage en transit qu'ils concèdent : « Les Etats maritimes, conscients des multiples bénéfices que leur économie pourrait en retirer, cherchent au contraire à les favoriser [...]. Les intérêts bien compris des Etats de transit coïncideraient la plupart du temps avec ceux des Etats sans littoral ».²²⁸

Le tableau ci-après dresse un inventaire des intérêts camerounais autour de l'oléoduc Tchad-Cameroun.

par le Ministre en charge des hydrocarbures. Voir dans ce sens l'Article 87 du Décret d'application de la loi portant Code pétrolier du Cameroun.

²²⁵ Cf. Données de la Banque Mondiale sur son « Aperçu général » du Projet Tchad-Cameroun d'exploitation pétrolière et d'oléoduc, in <http://go.worldbank.org/QDK8UWX1BO>

²²⁶ Pour une idée sur la question de l'emploi dans la réalisation du pipeline Tchad-Cameroun (contrats de travail, conditions de travail, rémunération, discrimination, etc.), voir Roger TSAFACK, *The Chad-Cameroon pipeline and employment : what lessons ?* Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2003.

²²⁷ Voir *Cameroun Tribune*, édition spéciale du 20 Oct. 2000, p. 28.

²²⁸ C. PALAZZOLI, *op. cit.*, pp. 671 et 672.

TABLEAU ILLUSTRANT LES INTÉRÊTS DU CAMEROUN DANS L'OLÉODUC

<i>Domaine</i>	<i>Evaluation des retombées</i>	<i>Bénéficiaires</i>
Sur le plan financier	<ul style="list-style-type: none"> - Redevance de transit (0,41 dollar U\$ sur chaque baril de pétrole par jour = 35 à 80 milliards par an pendant 30 ans. - 5 % impôt sur le bénéfice de COTCO par an - Taxe foncière - Indemnisation des populations sur le tracé. Plus de 5 milliards. 	Etat Etat Etat Populations
Sur le plan des Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Route Bertoua -Garoua Boulai - Route Ngoundéré-Touboro-Moundou - De nombreuses routes secondaires - De nombreux ponts - La densification du réseau téléphonique 	Populations Populations Populations Populations Populations
Sur le plan de l'emploi	<ul style="list-style-type: none"> - création de milliers d'emplois de chauffeurs, conducteurs d'engins, gardiens de parcs, de matériels, défricheurs. 	Populations
Sur le plan de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Création des parcs nationaux de Campo et de Mbam Djerem. - Développement de la conscience écologique - Création d'une Fondation pour l'environnement (FEDEC) - Renforcement des capacités en matière de gestion environnementale 	Etat et populations Etat ; ONG et populations Pygmées Bakola Etat
* Source : archives COT		

Source : Cameroun Tribune du 20 Octobre 2000 (édition spéciale), p. 15.

De ce tableau se dégagent deux catégories d'avantages : d'une part, les retombées directes (1) et d'autre part, les retombées indirectes (2).

1 - Les retombées directes

Les revenus générés par le transit des hydrocarbures tchadiens par pipeline à travers le territoire camerounais depuis sa mise en exploitation en 2003 contribuent pour une bonne part au budget de l'Etat. Il s'agit non seulement des recettes au titre de droits de transit, impôts et taxes payés par la COTCO, mais également des dividendes perçus par l'Etat en tant qu'actionnaire de la COTCO. Les estimations de ces recettes sont évaluées entre 35 milliards de FCFA et 85 milliards par an. Pendant près de 30 ans et/ou plus que devrait durer l'exploitation de l'oléoduc, on estime à près de 300 milliards de FCFA les taxes et redevances directes à tirer de l'oléoduc. Les impôts parallèles et autres revenus générés par les emplois créés sont estimés à 240 milliards. Globalement, le chiffre de 540 milliards de FCFA est avancé comme revenus nets à bénéficier par le Cameroun de ce système de transport.²²⁹

Au-delà de l'accroissement des recettes publiques, les opportunités que cette canalisation offrent indirectement permettent par ailleurs d'y voir un moyen de lutte contre la pauvreté.

2 - Les retombées indirectes

Le transit des hydrocarbures tchadiens constitue pour l'Etat camerounais un argument efficace de lutte contre le chômage. La loi n° 96/14 du 05 Août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers oblige en effet toute Société de transport par pipeline opérant au Cameroun

*d'assurer la formation professionnelle et technique de la main-d'œuvre nationale [...] afin de permettre aux ingénieurs, cadres, techniciens, ouvriers et employés administratifs, l'accès à tous les emplois en rapport avec leur qualification. A cet effet, la Société doit soumettre à l'approbation du Gouvernement dans la première année de sa création un programme de formation.*²³⁰

Les dispositions de l'Article 24 (a) (2) de la même loi vont même plus loin et obligent non seulement l'utilisation en priorité du personnel camerounais, des équipements et matériaux disponibles au Cameroun, mais aussi les services des contracteurs, assureurs et sous-traitants de droit camerounais lorsque leurs prestations et équipements répondent aux critères d'efficacité,

²²⁹ Voir l'article « Le projet de pipeline Tchad-Cameroun » in [http:// www.penserpouragir.org/spip.php?article96](http://www.penserpouragir.org/spip.php?article96)

²³⁰ Article 23 (1) de la Loi n°96/14 du 05 Août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers.

aux exigences techniques, aux considérations financières et sont comparables aux équipements, matériaux, assurances et services d'origine étrangère sous le rapport prix, qualité, fiabilité, disponibilité et conditions de livraison.

Sous le poids de ces obligations de formation et de recrutement du personnel camerounais, il fut estimé à environ 3.500 le nombre d'emplois²³¹ qu'allait générer le passage en territoire camerounais de l'oléoduc.

Outre le volet formation/emplois, les bénéfices induits de l'oléoduc sont aussi infra-structurels et communicationnels. De nombreux ouvrages ont été construits et réhabilités.²³² De plus, l'accès du Cameroun au câble à fibres optiques posé dans la même trachée que le pipeline permettra, dans le cadre du Protocole d'accord du 27 Octobre 2005 signé entre la partie camerounaise et la COTCO relatif à l'installation et à l'exploitation d'un câble de télécommunications par fibres optiques le long du pipeline, l'amélioration du réseau national des télécommunications.

Par ailleurs, le passage de l'oléoduc a permis l'aménagement de certains parcs nationaux. Campo Ma'an et Mbam Djerem, pour un exemple, s'annoncent dans l'avenir comme d'intéressants pôles d'attraction touristiques.

La protection de ces intérêts a fait l'objet d'aménagement dans les textes régissant cette canalisation.

B. L'aménagement juridique des intérêts de la partie camerounaise

Cet aménagement qui vise essentiellement à garantir et à sécuriser les intérêts camerounais s'est traduit par leur transcription dans les textes (1) et par la création de structures nationales chargées d'y veiller (2).

1 – La transcription normative des intérêts camerounais

²³¹ Sur les types d'emplois créés par le passage du pipeline, voir R. TSAFACK, *op. cit.*, pp. 104 et ss.

²³² Sans être exhaustif, nous citerons, entre autres, la construction de plusieurs ponts dont le pont frontalier sur la rivière Mbéré, le pont sur la Mougué, le pont sur la Lokoundjié; la construction des points d'eau, l'aménagement de l'axe routier Ngaoundal-Meidougou-Bertoua-Garoua-Boulai, etc.

L'importance que l'Etat camerounais accorde à ses intérêts dans ce transit n'a d'égale que la détermination et les formulations usitées dans les textes pour en assurer la préservation. De la clarté de la procédure aux sanctions le cas échéant, tout concourt à leur assurer une plus grande expression.

Il en est ainsi des droits de transit dont la formule de calcul et la procédure de paiement ne souffrent d'aucune ambiguïté. Calculé selon la formule ci-après, le paiement de ce droit, sur la base d'une déclaration (certifiée exacte et sincère par la COTCO) des quantités d'hydrocarbures transportées et constatées au Terminal, doit se faire à la Caisse du Trésor Public au plus tard le 15 du mois N+1.

$$DT_N = t \times Q_N$$

DT_N désigne le montant du droit de transit du mois N ; t , le taux unitaire du droit de transit. Ce taux unitaire est de quarante et un centièmes de dollar (0,41 dollar) par baril pour les quantités transportées de bruts issus des bassins sédimentaires de la zone du Permis H ; Q_N représente les quantités transportées au cours du mois N.

Le paiement est effectué en dollar, sauf si l'Etat camerounais manifeste le désir de le percevoir en FCFA selon une procédure de conversion bien établie.

Tout manquement constaté dans le paiement est assorti de pénalités. Ainsi, en cas de retard, la majoration des sommes dues est de 0,1% par jour calendaire de retard. Lorsque ce retard atteint 30 jours, le montant du droit de transit est majoré d'une pénalité de 10%. La même pénalité est exigible dans le cas d'une déclaration insuffisante sans préjudice des intérêts de retard.²³³

Comme déjà relevé dans les lignes précédentes, le Transporteur du brut tchadien en territoire camerounais se voit par ailleurs tenu d'assurer la formation professionnelle et technique

²³³ Sur ces détails, voir la Loi n°96/14 du 05 Août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance de pays tiers et la Convention d'établissement du 20 mars 1998 susmentionnées

de la main-d'œuvre nationale dans le cadre des activités relatives à la construction et à l'exploitation de cet oléoduc.²³⁴ L'Article 24 (a) (2) de la même loi qui exige l'utilisation en priorité du personnel camerounais et des matériaux locaux va dans le même sens que l'Arrêté présidentiel n°433 du 24 août 1999 qui insiste sur une « camerounisation des postes » dans les travaux du pipeline.

La création de structures chargées de veiller sur les intérêts camerounais est dans cette logique apparue nécessaire.

2 – La création de structures chargées de veiller sur les intérêts camerounais : le rôle du CPSP et du SIP

Créés par le Décret n°97/116 du 07 juillet 1997 fixant les conditions et modalités d'application de la loi de 1996 susmentionnée, le Comité de Pilotage et de Suivi des Pipelines (CPSP) et le Service d'Inspection des Pipelines (SIP) assurent d'une part, la liaison entre les Administrations impliquées dans ce dossier et le titulaire de l'Autorisation de Transport par pipeline et d'autre part, la surveillance administrative et technique du pipeline.²³⁵

En tant qu'organisme de liaison, le CPSP apparaît comme « le facilitateur des relations entre le postulant puis le titulaire de l'Autorisation de Transport par pipeline et lesdits Administrateurs ».²³⁶ Une telle formulation qui amène à appréhender le CPSP comme une structure neutre vis-à-vis des parties ne doit pas prêter à équivoque, car tout aussi bien dans sa composition²³⁷ que dans ses missions, il est l'instrument d'« appui aux Administrations publiques dans le suivi des engagements du Titulaire de l'ATP »²³⁸ et en même temps « veille à la cohérence des objectifs globaux de la politique de l'Etat dans les activités relatives au pipeline ».²³⁹ De la même manière, il « élabore des stratégies visant à satisfaire les besoins du pays dans ce secteur ». Dans son allocution lors de la cérémonie de pose de la première pierre du pipeline à Kribi, le

²³⁴ Article 23 (1) de la Loi n°96/14 du 05 Août 1996 susmentionnée.

²³⁵ Sur les missions détaillées de ces deux structures, voir l'Article 56 (1) du Décret n°97/116 du 07 juillet 1997 susmentionné.

²³⁶ Article 3 (1) du Décret précité.

²³⁷ Le CPSP est essentiellement composé des membres de l'Administration Publique camerounaise et est dirigé par l'Administrateur Directeur Général de la SNH qui avait d'ailleurs conduit les négociations sur ce dossier pour le compte de l'Etat camerounais.

²³⁸ Voir l'Article 56 du Décret n°97/116 du 07 juillet 1999 susmentionné.

²³⁹ Ibid.

président camerounais avait lui-même reconnu en ce Comité une structure de défense des intérêts du Cameroun²⁴⁰ dans ce dossier pipeline Tchad-Cameroun.

Quant au SIP, il est la structure de fiabilité du Gouvernement dans les opérations de calibrage des instruments de mesure et de relevé des quantités d'hydrocarbures transportés au cours d'un mois donné. Ses rapports au Ministre des Mines dans ce domaine font foi jusqu'à preuve de contraire.

Toute cette armada institutionnelle traduit une seule réalité : le primat de l'intérêt dans ce transit vers la mer. La question se pose alors de savoir s'il n'y a pas incohérence entre cette vision réaliste et le caractère spécial reconnu à tout passage en transit. Autrement dit, l'intérêt des parties n'est-il pas un frein au caractère libre du transit?

Section 2 : L'incohérence normative dans le régime d'accès par pipeline à la mer et les limites au droit d'accès tchadien

Le contraste assez singulier qui se dégage des textes formant le régime d'accès par pipeline à la mer mérite d'être relevé (paragraphe 1) avant toute mise en évidence des limitations et du contrôle exercé sur le droit d'accès (paragraphe 2).

Paragraphe 1: Un régime quelque peu contrasté

Ce contraste est perceptible au moins à deux niveaux : d'abord au niveau de la compatibilité entre les droits de transit et le caractère spécial du droit d'accès (A) ; ensuite dans la conciliation entre transit et exploitation de l'oléoduc esquissée par la législation camerounaise relative au transport par pipeline (B).

A. Les droits de transit et la question de la réciprocité dans le régime d'accès par pipeline à la mer

²⁴⁰ « Je suis heureux de féliciter ici [le Comité de Pilotage] pour sa compétence et sa capacité à défendre au mieux les intérêts du Cameroun », avait déclaré le Président Biya dans son allocution à l'occasion de la susdite cérémonie. Voir Cameroon Tribune du 20 Oct. 2000, p. 5.

L'on sait que le régime exonératoire auquel est soumis le transit est relatif à la situation particulière des Etats dépourvus de littoral. Ce caractère spécial du droit d'accès (1) amène à s'interroger sur la place réservée aux droits de transit perçus sur l'itinéraire Doba – Kribi (2).

1 – La réciprocité, une exigence en contradiction avec le caractère spécial du droit d'accès

L'une des questions les plus âprement débattues lors des différentes Conférences qui se sont succédées sur la question d'accès²⁴¹ était axée sur le problème de la réciprocité. En consacrant cette terminologie dans les relations entre Etats enclavés et Etats côtiers, les Conventions de Genève de 1958²⁴² sur la haute mer et de New York de 1965²⁴³ sur le commerce des Etats sans littoral mettaient en doute le fondement sur lequel était assis le droit d'accès, droit particulièrement attaché « aux problèmes spéciaux du commerce et de développement des Etats sans littoral ». ²⁴⁴ Car en fait de réciprocité, de quoi s'agit-il concrètement?

Le professeur Lucius Caflisch définissait la réciprocité en ces termes :

*The natural and ordinary meaning of the term « reciprocity » in matters of transit would seem to be that if a coastal transit state gives a land-locked country access to and from the sea by granting its rights of transit, that country has to concede the same right to the coastal transit state. This is absurd, for by definition a land-locked state lacks a sea-coast and hence is incapable of giving anyone access to the sea.*²⁴⁵

A défaut d'un passage similaire dans l'Etat enclavé, il a été prétendu que la réciprocité pouvait se traduire sous forme de tarification ou plus exactement de « monnayage »²⁴⁶ sur les produits en transit.

²⁴¹ Sur ces Conférences, voir Almeen ALI, Land-locked States and International Law, New Dehli, South Asian Publishers, 1989. L'auteur consacre essentiellement les Chapitres 4, 5, 6 à ces Conférences (pp. 100 et ss).

²⁴² A titre de rappel, l'Article 3 de cette Convention dispose que « Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont d'une commune entente [...] à l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire ».

²⁴³ Cette Convention en son Article 15 énonce que ses dispositions seront appliquées sur la base de la réciprocité

²⁴⁴ Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée, principe 6 énoncé au préambule.

²⁴⁵ L. CAFLISCH, "Land-locked states and their access to and from the sea", in B.Y.I.L., 1978, p. 89.

²⁴⁶ Le terme est emprunté à N.Q. DINH, A. PELLET et P. DAILLIER, *op. cit.*, p. 1158.

L'évolution qui s'est opérée au lendemain de la 3^{ème} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer avec l'adoption de la Convention du 10 décembre 1982 qui en a été le couronnement consacre l'abandon de cette exigence qui se situe aux antipodes du caractère libre et spécial du passage en transit.

Reconnaissant les dispositions pertinentes de cette Convention applicables dans le cas du passage du pétrole tchadien (du moins en ce qui concerne particulièrement la partie X sur le droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer), autrement dit en abandonnant toute exigence de réciprocité, les textes mis en place laissent cependant subsister quelque ambiguïté: quelle interprétation donnée aux droits de transit perçus par l'Etat camerounais sur le pipeline Tchad-Cameroun?

2 – La perception des droits de transit sur l'exportation des hydrocarbures tchadiens : légitimité ou contrepartie au passage ?

Si elles n'autorisent pas la perception de droits ou autres taxes spéciales sur l'itinéraire de transit, les Conventions du 8 juillet 1965 et du 10 décembre 1982 susmentionnées admettent en revanche que des prélèvements ayant un caractère essentiellement rémunérateur puissent y être effectués. Ces derniers ont pour seul but de couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'impose le transit.²⁴⁷ Dans le cas Tchad – Cameroun, ce pourrait être le cas pour la couverture des charges d'exploitation ou d'entretien du Système de Transport.

Les droits de transit perçus par la République du Cameroun doivent-ils être conçus dans cette logique ?

La réponse semble négative, car de la lecture de l'Article 3 (3) (A) de l'Accord-Cadre du 31 janvier 1995 susmentionné, il ressort que la couverture des charges d'exploitation du système de transport camerounais relève de la COTCO qui assure simultanément le service de la dette sur les prêts provenant des prêteurs et les prêts des actionnaires.²⁴⁸

L'existence de droits de transit sur ce passage semble ainsi, au regard des considérations qui précèdent, manquer de fondement. L'observation concède plutôt l'hypothèse d'une

²⁴⁷ Voir dans ce sens les Articles 3 et 127 de ces deux Conventions respectivement.

²⁴⁸ Voir l'Article 3 (3) (B) de l'Accord-Cadre du 31 janvier 1995 mentionné *supra*.

contrepartie si l'on met en avant l'esprit de « bénéfice mutuel »²⁴⁹ et de partage qui se dessine de certaines dispositions de l'Accord bilatéral conclu en 1996.²⁵⁰ Une telle hypothèse eût été concevable si l'Accord ne s'imposait pas les dispositions de la CNUDM (les deux Etats n'étant pas liés par cette dernière, puisque le Tchad n'en est pas partie).²⁵¹ La relative accommodation des deux instruments qui s'en suit traduit par conséquent leur faible degré de cohérence.

Pour autant, la remise en cause des droits de transit perçus sur l'axe Doba – Kribi ne saurait être une option à envisager, car au regard des énormes sacrifices et concessions faites²⁵² par la République du Cameroun dans le cadre de la réalisation de ce moyen de transport et des atteintes importantes portées à ses zones forestières,²⁵³ il est du bon sens que, par mesures de compensations²⁵⁴ au moins, elle puisse prélever des droits sur cette canalisation. Sur la base d'une telle considération, la légitimité de tels droits ne souffrirait d'aucune contestation. Il se pose donc, à notre sens, plus un problème de formulation que de raison d'être de ces droits. Tels qu'énoncés dans le corpus normatif régissant cette canalisation, ils s'analysent plus en effet comme une contrepartie au passage, exigence que bat en brèche la CNUDM.

Il eût peut-être été judicieux, pour une formulation, d'envisager ces droits comme suit:

*En vue de permettre à la République du Cameroun de reconstituer son couvert végétal, y compris d'autres ressources du sol affectés par les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien sur son territoire de l'oléoduc destiné à l'évacuation des hydrocarbures tchadiens, l'Etat camerounais percevra sur les revenus générés par les activités d'exploitation de cette canalisation une rémunération équitable dont le montant est lié à la quantité des hydrocarbures transportés.*²⁵⁵

²⁴⁹ Première considération de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996 susmentionné.

²⁵⁰ En référant explicitement au « montant des revenus à obtenir par les deux Etats de l'exploitation du système de transport », l'Accord du 8 Février 1996 (Article 12) établit ainsi un esprit de partage.

²⁵¹ Cf. Effet du principe *res inter alios acta*.

²⁵² Voir, pour un exemple le régime largement exonératoire auquel a été soumis l'important matériel provenant de l'étranger en vue de la réalisation et de l'exploitation de cet oléoduc.

²⁵³ Voir l'Annexe 2 sur les zones de forêt et de savane affectées par les travaux de l'oléoduc. L'Annexe n°3 montre le couloir laissé par le pipeline dans les forêts camerounaises.

²⁵⁴ Cette compensation, sous forme de redevances, est à distinguer des indemnités versées en contrepartie aux individus lors de la mise en valeur des terrains constituant l'emprise foncière du pipeline.

²⁵⁵ Il ne s'agit que d'une suggestion. D'autres en sont les bienvenues.

La répartition de ces revenus devrait dans cette perspective intégrer, entre autres, les Départements ministériels en charge des questions d'environnement, de protection de la nature, des forêts et des affaires foncières.

Si elle ne présente pas une certaine originalité, cette suggestion comporte au moins l'avantage de donner une base légitime plus tangible aux droits de transit perçus par le Cameroun sur cette tranchée et constitue par ailleurs un élément d'appréciation de la cohérence des textes qui parfois prêtent à équivoque.

B. L'ambiguïté de la loi n° 96/14 du 5 août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers ou la difficile conciliation entre régime de transit et régime d'exploitation de l'oléoduc

Le régime de transport des hydrocarbures tchadiens vers la côte atlantique camerounaise est expressément défini dans l'Accord du 8 Février 1996 entre les deux Etats comme un régime de transit. Or, de la lecture de la loi n°96/14 du 5 août susvisée, il se dégage une ambiguïté quant au régime véritablement applicable. En effet, l'Article 2 (a) de cette loi qui assimile les activités relatives au pipeline (construction, exploitation,entretien) à des activités pétrolières – c'est-à-dire des activités qui, aux termes de la législation camerounaise sur les hydrocarbures dont fait partie intégrante la loi visée, sont considérées comme des actes de commerce – semble indiquer que le régime applicable au transport de ces hydrocarbures est celui auquel sont soumises les opérations pétrolières. Ces deux régimes sont-ils conciliables ?

La distinction que s'efforce d'établir cette loi en disposant dans son Article 5 que l'exportation des hydrocarbures évacués par pipeline à travers le territoire camerounais relève du régime de transit nous paraît en tout cas inopérante.²⁵⁶ En effet, pour nous, la différence entre exportation et exploitation n'a de sens que si ces deux activités sont effectuées séparément. Or ici, l'exploitation de l'oléoduc n'a de signification que par rapport à l'exportation des hydrocarbures. Les deux activités sont liées. Dans cette condition, le régime applicable au transport des hydrocarbures ne saurait exclusivement être perçu comme un régime de transit au sens de la CNUDM, mais comme un régime *sui generis* ou à part entière. Le caractère atypique d'un tel régime est révélateur des limitations au droit d'accès qui en découle.

Paragraphe 2 : Le contrôle et les limitations au droit d'accès par pipeline à la mer

Les différentes analyses qui se préoccupent de la question d'accès démontrent dans leur grande majorité que la souveraineté de l'Etat de transit constitue un obstacle à l'exercice libre du droit d'accès. Dans le cas d'espèce, l'étude montre que les restrictions les plus sérieuses au transit des hydrocarbures tchadiens proviennent ou proviendront moins de la souveraineté de l'Etat camerounais (A) que du contrôle puissant exercé sur les opérations par ce que Ignaciot Ramonet appelle les « acteurs planétaires ».²⁵⁷ L'influence des sociétés pétrolières et de la Banque Mondiale dans ce processus en est un signe tangible (B). Il va sans dire dans la même logique que la question environnementale reste dans ce processus vers la mer un point névralgique (C).

A. L'irréductible souveraineté de l'Etat camerounais, Etat de transit

L'équilibre recherché en matière d'accès entre l'affirmation d'un droit de passage au profit de l'Etat dépourvu de littoral et la préservation de la souveraineté de l'Etat côtier constitue, nous l'avons relevé dans les lignes précédentes, une garantie non négligeable au droit d'accès. Toutefois, les dérives (2) de la pratique remettent bien souvent en cause cet équilibre, conduisant l'Etat de passage à se prévaloir des prérogatives étendues qui lui sont reconnues dans le cadre de sa souveraineté et à en user d'une manière parfois disproportionnée (1).

²⁵⁶ Voir nos observations sur ce point à la note 199.

²⁵⁷ I. RAMONET, *op. cit.* p.1.

1 – L' étendue des prérogatives de l'Etat camerounais

Elles s'analysent en :

a) Le « droit de prendre toutes mesures nécessaires » ou « indispensables »

Le « droit de prendre toutes mesures » affirmé à l'Article 5 de l'Accord du 8 Février 1996 est une émanation respective du cinquième principe de la Convention du 8 juillet 1965 et de l'Article 125 (3) de la CNUDM qui organisent à l'endroit des Etats de transit un système de protection qui leur permet de préserver et de conserver « leur pleine souveraineté » sur leur territoire. Les risques que cette formule comporte pour l'exercice du droit d'accès méritent d'être soulignés, car pour aussi fondamentales que peuvent paraître les raisons avancées pour protéger la souveraineté du Cameroun, il reste en revanche que, théoriquement, le droit reconnu à l'Etat camerounais « de prendre toutes mesures » peut se révéler limitatif pour le transit.

La mise en application du « droit de prendre toutes mesures » peut conduire en effet l'Etat qui en jouit à prendre des mesures exorbitantes, voire illégales. Une telle illégalité pourrait en tout état de cause être considérée comme légale, puisque l'Etat qui la pratique agit en vertu des prérogatives qui lui sont reconnues à cet effet.

Par ailleurs, même si la Convention du 8 juillet 1965 susmentionnée prescrit une utilisation « aussi limitée que possible » de ce droit et même si l'Accord du 8 Février 1996 proscrie toute action de nature à annihiler le transit d'hydrocarbures par pipeline, il n'empêche qu'en vertu du « droit de prendre toutes mesures », l'Etat camerounais peut limiter et suspendre le transit des hydrocarbures tchadiens sur son territoire.

b) Le droit de limiter et de suspendre le transit

Les cas de limitation et de suspension du transit sont souvent consécutives à l'apparition de circonstances spéciales ou d'urgence. Dans le cas du transit des hydrocarbures tchadiens, les hypothèses de limitation et de suspension, visées aussi bien par l'Article 5 de la loi n°96/ 14 du 5 août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers, l'Article 9 de la Convention d'établissement du 20 mars 1998 que par l'Article 5 *in fine* de

l'Accord bilatéral du 8 Février 1996, sont plutôt conçues comme un effet de la mise en œuvre normale par l'Etat camerounais, Etat de transit, de son « droit de prendre toutes mesures ». Selon les dispositions de l'Article 5 de la Loi de 1996 susmentionnée en effet, « dans l'exercice de sa pleine souveraineté, pour la sauvegarde de ses intérêts légitimes [...], l'Etat peut [...] limiter ou suspendre le transit des hydrocarbures, en raison de leur provenance ou de leur destination, à travers le territoire camerounais ».

L'Accord tchado-camerounais de 1996 précise cependant que la limitation et la suspension disparaissent avec les « causes » qui ont conduit à leur adoption.²⁵⁸ Ces « causes » ne sont pas énumérées même si on peut penser à l'hypothèse de « force majeure » visée à l'Article 30 de cet Accord, notamment dans le cas où un Etat contractant est dans l'« impossibilité d'exécuter ses obligations découlant du présent Accord ». Pour sa part, la Convention du 8 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral fait mention, en son Article 12, d'« événements graves mettant en danger ou l'existence politique [d'un Etat] ou sa sûreté ».

En revanche, les impératifs d'« intégrité territoriale, de sécurité publique, de sécurité civile, de protection de l'environnement » mis en avant par l'Article 5 (2) de la loi camerounaise de 1996 précédemment citée, mériteraient — s'ils devaient être retenus comme causes de limitation ou de suspension du transit — d'être conçus dans un sens restrictif compte tenu de la flexibilité de ces notions.²⁵⁹ Leur caractère extensif est en effet de nature à conférer un pouvoir assez exorbitant à l'Etat de transit dans le cadre de la préservation de ces impératifs ou plus précisément de ces « intérêts légitimes » : non seulement ce dernier est seul juge de l'appréciation de la gravité des événements qui peuvent survenir sur son territoire, mais encore il est seul juge de la définition des critères de sécurité qui peuvent conduire à la limitation ou à la suspension.²⁶⁰

²⁵⁸ Article 5 *in fine* de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996.

²⁵⁹ Le concept de sécurité par exemple est une notion dynamique dont l'élargissement des critères de définition va aujourd'hui au-delà de l'approche classique et réaliste de la sécurité. Pour une idée sur ce concept, voir les analyses de Barry Buzan reprises in J.J. ROCHES, *op. cit.*, pp.116 et 117.

²⁶⁰ Contrairement au « silence » de la Convention du 10 décembre 1982 qu'évoque Tiyanjana Maluwa quant à la question de savoir qui doit déterminer et sur quelles bases l'existence des intérêts légitimes (« Southern African Land-locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea » in The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 10, N°4, 1995, p 538), nous pensons, au regard des prérogatives reconnues à l'Etat de transit, qu'aucun doute n'est permis sur cette question. En matière de souveraineté, comme le faisaient remarquer A. KEREVER et G. VIATTE (in Les rouages de l'économie internationale, 3^{ème} éd., Paris, Les Editions ouvrières, 1977, p. 22), les Etats sont juges en dernier ressort sans avoir de compte à rendre à une Autorité supérieure.

Le droit de limiter ou de suspendre le transit et celui de « prendre toutes mesures » constituent ainsi des droits souverains qui attribuent à l'Etat de transit le pouvoir absolu d'agir comme il veut et d'imposer sa volonté.²⁶¹ C'est pour essayer de limiter les effets aliénables de ces prérogatives que Legros invitait à leur application « raisonnable ».²⁶² Mais « l'invitation au raisonnable » n'apporte pas elle-même un véritable changement ou du moins apporte un changement symphonique dans la dénomination, le résultat étant en tout état de cause le même.

Les droits souverains de l'Etat camerounais impliquent également la possibilité d'un retrait de l'Autorisation de Transport des hydrocarbures.

c) Le droit de suspension et de retrait de l'Autorisation de Transport des hydrocarbures

Cette prérogative est prévue par l'Article 4 (2) du Décret n°2000/305 du 17 octobre 2000 portant Autorisation de Transport par Pipeline d'hydrocarbures à la COTCO ; les Articles 9 et 22 du Décret n° 97/116 du 7 juillet 1997 fixant les conditions et modalités d'application de la loi n°96/14 du 5 août susmentionnée ; et l'Article 62 de la Convention d'établissement du 20 mars 1998.

Le non respect par le bénéficiaire de ses obligations, l'atteinte à la sécurité publique, l'exécution d'activités ou de travaux non autorisés ou entrepris en violation des règles de l'art, des normes techniques et de sécurité relatives à la protection de l'environnement ou des populations constituent, entre autres, quelques motifs qui peuvent justifier la suspension.

²⁶¹ Athos TSOUTSOS voyait en effet dans la souveraineté Athos TSOUTSOS voyait en effet dans la souveraineté « une notion absolue qui indique le pouvoir d'agir comme on veut et par conséquent d'imposer sa volonté sur les autres » in Politique et droit dans les relations internationales. Etudes sur l'évolution de l'ordre juridique international, Paris, L.G.D.J., 1967, p. 151.

²⁶² B. LEGROS, « L'invitation au raisonnable », in Revue régionale de droit, vol. 1, Namur – Luxembourg, 1976, p.6. Par « mesures raisonnables », l'auteur entend « la recherche de la solution juste, acceptable, admissible, emportant l'adhésion convaincante, la volonté constante de servir la justice ». Même en prenant en considération cette clarification, le « raisonnable » reste une notion très fluide pouvant donner lieu à des abus. En effet, dans la mesure où l'application des « mesures raisonnables » appartient à l'Etat de transit qui juge de l'opportunité de la mesure à prendre, une mise entre parenthèses de la légalité internationale, comparable aux effets inhérents à la mise en application des « mesures nécessaires », reste possible. Sur cette notion de « raisonnable », voir également Jean SALMON, « Le concept de raisonnable en Droit international public », in Paul Reuter (Mélanges offerts à), Le Droit international : unité et diversité, Paris, Pedone, 1981, pp. 453-462 ; O. CORTEN, L'utilisation du « raisonnable » par le juge international. Discours juridique, raison et contradiction, Bruxelles, Bruylant, 1997.

Si à l'expiration de la période de suspension, les manquements constatés n'ont pas été redressés, l'Autorisation de Transport est retirée. Tout retrait entraîne un arrêt d'exploitation du pipeline. L'Article 9 du Décret de 1997 susmentionné ajoute par ailleurs que « l'Autorisation peut être retirée avant son terme par le Ministre chargé des Mines sans dédommagement de la part de l'Etat » pour les motifs précédemment énumérés. Autant dire que l'Autorisation de Transport accordée fait l'objet d'un contrôle permanent.

d) Le droit de contrôle et de surveillance

Ce droit constitue une variante de la souveraineté. Il permet à l'Etat de passage d'avoir un regard sur les installations permanentes établies sur son territoire et sur les activités qui y sont entreprises. Il se traduit par des visites et les inspections des agents ou fonctionnaires mandatés par l'Etat camerounais sur les sites abritant le pipeline.

Au cours de ces missions de surveillance et de contrôle (prévues aux heures ouvrables) dont les frais relèvent du Transporteur, ce dernier qui ne peut s'y opposer est tenu de mettre à la disposition des inspecteurs camerounais tout document et information nécessaires au contrôle. Le procès-verbal établi à l'issue de ce contrôle, qui fait foi jusqu'à preuve contraire, peut donner lieu, en cas d'infraction constatée, à la mise en œuvre par l'Etat camerounais des prérogatives qui lui sont reconnues dans le cadre de ce pipeline pour protéger ses intérêts.

e - Les réserves

Aux termes de l'Article 2 (1) (d) de la Convention de Vienne sur le Droit des traités,

l'expression "réserve" s'entend d'une déclaration unilatérale, quel que soit son libellé ou sa désignation, faite par un Etat quand il signe, ratifie, accepte, ou approuve un traité ou y adhère, par laquelle il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet Etat.²⁶³

La réserve s'analyse donc comme une stipulation unilatérale qui a pour but de déroger à la réglementation conventionnelle ou d'atténuer les effets juridiques de celle-ci. On pourrait encore

²⁶³ Texte de cette Convention in P.-M. DUPUY, Les grands textes de Droit international public, 5^e édition, Paris, Dalloz, 2006, pp. 311-340 (Pour l'Article 2 (1) (d) cité, cf. p. 313).

y voir un engagement sélectif ou discriminatoire vis-à-vis de certaines dispositions de l'instrument conventionnel. Ces effets discriminatoires ou dérogatoires que comportent les réserves a conduit à leur admission dans une catégorie limitée d'accords.

Si elles sont d'une manière générale admises dans les instruments multilatéraux, la doctrine dans sa grande majorité en revanche s'accorde à reconnaître que leur formulation dans les instruments bilatéraux n'est pas une hypothèse viable, car en réalité, l'Etat qui formule une réserve à un accord bilatéral marque sa désapprobation sur tout ou partie de son contenu et invite à une réouverture des négociations. Cette exhortation à l'abandon des réserves dans les instruments bilatéraux n'empêche toutefois pas les Etats d'utiliser des formules qui, bien qu'évasives, n'ont pas moins valeur de réserves, l'intention pouvant en tout cas viser le même effet.

L'Accord bilatéral du 8 Février 1996 entre le Tchad et le Cameroun ne comporte pas véritablement de réserves dûment formulées, telles que définies précédemment. Toutefois, l'on peut y relever des dispositions qui ne s'y prêtent pas moins. L'on notera par exemple que l'engagement de la République du Cameroun à n'imposer aucune limite à la quantité des hydrocarbures produits en République du Tchad à transporter par le système de transport camerounais et à ne prendre aucune mesure qui puisse avoir pour effet, directement ou indirectement, de restreindre l'utilisation du pipeline s'est fait « sous réserve » de l'application d'une obligation internationale contraire.²⁶⁴

Si une telle formulation ne possède pas, d'emblée, une influence sur le texte de l'Accord, elle peut à terme produire un effet similaire. De fait, un Etat peut, connaissant ses obligations internationales dirimantes, s'engager dans un instrument juridique à lui favorable à un moment donné et, en cas de changement de circonstances, c'est-à-dire lorsque cet instrument cesse de produire un effet bénéfique en sa faveur, mais présente plutôt pour lui des inconvénients, alléguer ses autres contraintes ou engagements internationaux. Cette situation plausible, contraire au principe de bonne foi qui gouverne l'application des traités car de nature à les fragiliser, peut se compliquer, dans le cas du passage en transit, notamment dans l'hypothèse où celui-ci se révèle plus tard désavantageux pour l'Etat qui l'a concédé.

²⁶⁴ Article 10 de l'Accord bilatéral du 8 Février 1996.

2 - Les dérives du passage et la probable réaction de l'Etat camerounais, Etat de transit

Le passage des hydrocarbures tchadiens à travers le territoire camerounais pourrait comporter pour ce dernier des inconvénients (a) qui, avérés, sont susceptibles de déboucher sur une restriction, voire une remise en cause des engagements contractés (b).

a) Les « inconvénients » du passage des produits pétroliers tchadiens pour l'Etat camerounais

Ces inconvénients sont à rechercher sur un plan strictement économique. Les multiples expériences de transit dans le monde ont en effet de manière constante révélé la concurrence commerciale acharnée que livrent les produits en transit aux produits de l'Etat local, une concurrence qui peut être ruineuse à terme pour l'économie de l'Etat de transit.

Dans le cas plus précis qui nous concerne, cette concurrence n'est pas à écarter, vu les réserves vertigineuses des bassins de la Zone du Permis H évaluées au moins à 900 millions de barils (étant entendu que des explorations se poursuivent dans les régions voisines) et vu la durée d'exploitation (environ 30 ans). Au cas où celle-ci était établie, les répercussions sur les marchés étrangers comme sur le marché camerounais s'en ressentiraient.

Par marchés étrangers ici, il faut entendre le marché de l'Etat enclavé (marché tchadien) et les marchés d'accueil des hydrocarbures tchadiens.

Sur le marché tchadien, ces répercussions impliquent que les produits pétroliers camerounais cessent d'être compétitifs. Il convient en effet de souligner que bien avant la mise en exploitation de cet oléoduc, le Cameroun a toujours constitué pour le Tchad une des sources d'approvisionnement en produits pétroliers.²⁶⁵ Cette canalisation lui offre désormais la possibilité d'être exportateur et non plus seulement importateur de pétrole.

Sur les marchés d'accueil, le pétrole tchadien pourrait, à qualité meilleure ou égale à celui camerounais et devant des importateurs identiques, être préféré à celui de son voisin côtier.

²⁶⁵ Voir Procès-verbal établi à l'issue des Travaux de la XXI^{ème} session de la Grande Commission Mixte Tchad-Cameroun.

Sur le marché interne camerounais, au-delà du fait que les exportations des produits pétroliers camerounais diminuent ou cessent de prendre la direction du Tchad, il n'est pas exclu que des hydrocarbures normalement destinés au transit fassent l'objet d'un prélèvement, soit à partir des stations de pompage, soit à partir du terminal flottant de stockage et de déchargement et soient par la suite reversés sur le marché local, soumettant ainsi durement les produits pétroliers camerounais à une concurrence déplorable. Il est possible en effet que des prélèvements puissent être effectués à partir de ces installations. Le terminal flottant de stockage et de déchargement (d'une capacité de stockage de 3 millions de barils) amarré dans la mer territoriale camerounaise (à 11 km de la côte), les deux stations de pompage installées dans les arrondissements de Touboro (Département de Mayo - Rey, province du Nord) et de Belabo (Département du Lom et Djerem, province de l'Est) comportent bien des bacs de décharge et de stockage de carburant, des systèmes de traitement pour la séparation et l'élimination des mélanges huile/eau. A travers ce dispositif, il se dégage manifestement que les hydrocarbures tchadiens font d'abord l'objet d'un traitement minimal sur le territoire camerounais avant d'être acheminés vers leurs marchés de destination. Le développement autour de cette opération d'un réseau de trafiquants spécialisés dans la vente des hydrocarbures ou des déchets extraits à partir des unités de traitement peut à terme mettre à rude épreuve la vente des produits camerounais, provoquant ainsi de sérieux manques à gagner à l'Etat camerounais.

Devant les inconvénients qui découlent de cette « mafiaisation »²⁶⁶ ou cette « criminalisation » de l'économie nationale, la réaction de l'Etat camerounais peut se traduire par une mise en application relative des engagements contractés.

b) La réaction consécutive de l'Etat camerounais face aux inconvénients du passage : la probabilité d'une remise en cause totale ou partielle de ses engagements

En fonction de la nature et de la gravité des inconvénients que peut présenter pour l'Etat camerounais le passage qu'il accorde, son action revêtira également plusieurs formes.

²⁶⁶ Le terme « mafiaisation » employé ici est emprunté à J.J. ROCHE, *op. cit.*, 1^{ère} édition, 1999, p. 245. L'auteur utilise ce terme pour qualifier les marchés parallèles qui se développent dans le monde et qui échappent ou contournent la législation internationale.

A côté du procédé extrême que constitue la révision des instruments contractés dans le cadre de cet oléoduc, diverses autres options sont possibles. C'est le cas de la voie qui lui est ouverte dans le cadre de son droit de prendre toute mesure apte à protéger ses intérêts légitimes. Il peut ainsi procéder à des contingentements en limitant de manière quantitative les hydrocarbures destinés à l'exportation et en imposant un certain quota.

Au surplus, la technique très fine des taxations aveugles qui consistent à créer sur le passage de petites taxes qui, sans que l'on s'en rende compte à première vue, ne s'analysent pas moins en de véritables taxes, participe également des stratégies qui peuvent être déployées pour contourner les effets néfastes issus du transit. Il en est de même des pratiques tel le dumping mises en œuvre par certains Etats pour protéger ou avantager leurs produits face à la concurrence désastreuse que leur livrent ceux d'autres nations.

Le recours par l'Etat camerounais à ces actions, proscrites du reste en matière de commerce international et particulièrement en matière de commerce de transit (à l'exception de la première option et relativement de la seconde) parce que remettant fondamentalement en cause le caractère « libre » du transit et les principes mêmes pour lesquels il est accordé, relève à ce jour du théorique contrairement à l'influence réelle qu'exercent certains acteurs transnationaux dans ce processus.

B. L'influence des acteurs transnationaux

Le processus de transit des hydrocarbures tchadiens en territoire camerounais reste largement tributaire de l'influence des compagnies pétrolières et de la Banque Mondiale. Les pressions financières récentes exercées par cette dernière sur la République du Tchad (2) comme la possibilité pour la COTCO de renoncer aux opérations de transport du brut tchadien le démontrent à suffisance (1).

1 – Le droit de renoncer aux opérations de transport

La renonciation à l'exploitation du pipeline ou à l'Autorisation de Transport des hydrocarbures procède du droit plus général de propriété dont jouit COTCO sur cette

canalisation. L'éventualité de la mise en œuvre de cette prérogative comporte de réels dangers pour les opérations d'exportation de ce pétrole.

Si d'un point de vue de la théorie économique, cette hypothèse reste difficilement envisageable,²⁶⁷ étant donné les moyens mis en jeu pour la réalisation de cet investissement, elle n'est cependant pas à exclure au regard des considérations géostratégiques dans la sous-région. Ces considérations font du droit de renoncer aux opérations de transport un instrument puissant de chantage politique entre les mains de la COTCO. William Engdahl le démontre à suffisance dans un article consacré à « la nouvelle guerre froide entre la Chine et les USA autour de l'or noir africain ».

Sa lecture géostratégique de la sous-région révèle que « la réalisation du pipeline US financé par la Banque Mondiale, du Tchad à la côte camerounaise était conçue dans le cadre d'un plan plus vaste de contrôle des richesses pétrolières de l'Afrique Centrale, depuis le Soudan jusqu'au golfe de Guinée dans sa totalité ». Or, l'avancée des discussions entre le Tchad – « mécontent de la faible part qui lui revient des profits pétroliers contrôlés par les US et qui a menacé d'expulser l'américaine Chevron au mois d'août 2006 » - et la Chine qui s'intéresse à l'exploitation du pétrole tchadien, mais également aux mêmes zones pétrolières visées par les Américains n'est pas vue d'un bon œil à Washington et au QG de Chevron, d'autant plus que ce « partenariat » avec la Chine est qualifié par N'djaména de « beaucoup plus égalitaire que ceux auxquels le Tchad est habitué ».²⁶⁸

Au regard de ces considérations, la menace de renonciation à l'exploitation du pipeline comme arme de dissuasion ou de chantage politique peut sérieusement influencer le processus de transport du pétrole tchadien.

2 – Les pressions financières de la Banque Mondiale sur le Tchad et la gestion des revenus issus de la vente du pétrole

²⁶⁷ Sauf le cas naturel d'épuisement des réserves d'hydrocarbures.

²⁶⁸ Allusion est certainement faite ici au partenariat avec les firmes américaines. Sur cette analyse géopétrolière de W. Engdahl, voir « Le Darfour ? C'est une affaire de pétrole, idiot...Chine et USA engagés dans une nouvelle guerre froide pour l'or noir africain » disponible dans <http://www.michelcollon.info/articles.php?dateaccess=2007-06-08%2017:54:38&log=invites>

La décision de suspension des opérations de financement de la Banque Mondiale au Tchad du fait de ce qu'elle qualifia de « violation matérielle des accords initiaux » à la suite des amendements apportés par le pouvoir de N'djaména à la loi portant gestion des revenus pétroliers est la traduction concrète de la capacité d'influence dont dispose cette mastodonte de la finance mondiale sur le processus de mise en valeur du pétrole tchadien.

L'acte de suspension notifié aux autorités tchadiennes le 6 janvier 2006 impliquait, entre autres, la suspension de nouveaux crédits ou dons à allouer au Tchad, la suspension des décaissements des fonds IDA, soit 124 millions de dollar US pour les projets en cours d'exécution au Tchad, l'accélération des prêts accordés au Tchad.

Afin de s'assurer de l'efficacité de ces mesures de pression,²⁶⁹ M. Wolfowitz, président de la BM, avait, bien avant leur adoption, fait entendre qu'il était en consultation avec les autres partenaires du Tchad en vue des suites appropriées à donner au comportement déviant du Gouvernement tchadien. Des propos qui mettent en évidence le réseau opérationnel constitué autour de ce pétrole entre la Banque Mondiale et les partenaires susévoqués.

Nonobstant toutes raisons avancées pour justifier une telle décision,²⁷⁰ il est visible que la marge de manœuvres du Tchad dans ces opérations pétrolières reste considérablement restreinte.

C – La question environnementale : une épée de Damoclès sur le transit des hydrocarbures tchadiens

La problématique environnementale restera l'une des questions névralgiques qui ont donné lieu à une grande mobilisation dès l'annonce du projet de construction et d'exploitation de l'oléoduc Tchad-Cameroun. Avec sa mise en fonction, elle est devenue l'arme de bataille des ONG de défense de l'environnement qui justifient leur ingérence écologique dans ce dossier par

²⁶⁹ Ces mesures ont d'ailleurs contraint le Gouvernement tchadien à revenir sur la table de négociations. Voir à cet effet le Communiqué n°2006/383/AFR de la Banque Mondiale en date du 26 avril 2006 relatif à la conclusion entre la BM et le Tchad d'un Accord intérimaire sur la reprise des financements et la gestion des revenus pétroliers, disponible dans <http://go.worldbank.org/085HPOUELO>

²⁷⁰ La BM explique sa décision par le fait que les amendements à la loi sur la gestion des revenus pétroliers adoptés par l'Assemblée Nationale tchadienne et promulgués par le Président Deby – qui visent à inclure dans les secteurs prioritaires de la loi les questions de sécurité – sont de nature à détourner en substance ladite loi de ses objectifs initiaux, à savoir la réduction de la pauvreté.

ce qu'elles considèrent comme une « affaire non résolue ». Les mesures prises tant aussi bien au niveau gouvernemental que du côté de la COTCO n'ont pas été jugées satisfaisantes au regard des risques potentiels que comporte cette canalisation pour les populations mais également pour l'environnement marin camerounais. Parmi les griefs notamment avancés, la menace permanente d'un déversement d'hydrocarbures sur le littoral camerounais (1) apparaît comme un leitmotiv à côté des hypothèses de sabotage (2).

1 – Le littoral camerounais et la pollution par les hydrocarbures

Sur la base des critiques sans cesse exprimées par la société civile sur ce volet du dossier pipeline Tchad-Cameroun²⁷¹ et partant de l'hypothèse que les risques²⁷² d'un déversement accidentel des hydrocarbures tchadiens sur le littoral camerounais ne sont pas nuls, le Gouvernement camerounais avait adopté au lendemain de l'Accord-Cadre de 1995 susmentionné une Loi-cadre sur la gestion de l'environnement (Loi n°96/12 du 05 août 1996). Comme le note en effet le Prof. Maurice Kamto,

*S'agissant d'une pollution résultant d'activités menées dans les espaces soumis à la juridiction nationale de l'Etat côtier, celui-ci paraît plus apte à réglementer lesdites activités. Non seulement, il est l'auteur des permis d'exploration et d'exploitation, mais encore il est la première victime potentielle en cas d'accident écologique.*²⁷³

En outre, le Gouvernement a entrepris, dans le cadre du Projet de Renforcement des Capacités de Gestion Environnementale du Secteur Pétrolier au Cameroun (Projet CAPECE), l'élaboration, à travers l'expertise d'une consultation internationale, d'un Plan National de Lutte contre les Déversements Accidentels d'Hydrocarbures dont le rapport final a été remis il y a quelques mois au CPSP.

²⁷¹ La mobilisation et l'intervention des ONG ont été jugées salutaires par bien d'observateurs. L'on estime en effet qu'elles ont permis d'améliorer certains aspects du dossier, telles les conditions d'indemnisation des populations. A travers elles aussi, le tracé du pipeline a pu être réajusté, conduisant ainsi à une regression de la déforestation engagée au début des travaux. Elles ont également permis de rallonger le budget de 800.000 dollars US initialement prévus par le consortium en cas de déversement d'hydrocarbures en mer ou à terre.

²⁷² Pour une analyse sur les risques du pipeline Tchad-Cameroun, voir S. Nguiffo, « Le projet pétrolier Tchad-Cameroun : entre risques et retombées » in *Enjeux*, n°12, juil.-sept. 2002, pp. 9-10. Dans le même sens, voir Reinout Post, « The Chad-Cameroon oil and pipeline project and its environmental risks » in S.A.BRONKHORST, *op. cit.*, pp. 11-16.

²⁷³ M. KAMTO, *Droit de l'environnement en Afrique*, Edicef, 1996, p. 265. Ce pouvoir de réglementation de l'environnement marin par l'Etat côtier est bien reconnu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, cf. les Articles 194 et 207.

De son examen, ce Plan se veut au plan sous-régional une plate-forme de coopération avec les Etats côtiers voisins pour la gestion des déversements d'hydrocarbures, étant donné l'impact que peut provoquer une pollution produite dans une zone spécifique du golfe de Guinée sur l'ensemble des pays côtiers de cette région.

Par ailleurs, de nombreux programmes de formation²⁷⁴ sont régulièrement organisés pour renforcer les compétences en matière de gestion des risques liés au transport des hydrocarbures par pipeline.

Pour sa part, le Plan Spécifique de Lutte de la COTCO contre les Déversements d'Hydrocarbures a subi un réexamen au lendemain de l'étude réalisée par la Commission indépendante d'experts néerlandais mandatée pour évaluer l'impact environnemental de la construction de cette canalisation. Cette Commission avait alors relevé le caractère léger des mesures de lutte préconisées. Considérant le budget de 0,8 million de dollar US avancé par le consortium pour faire face à d'éventuels accidents, elle avait estimé ce montant faible et proposé le chiffre de 29 millions de dollars US, non compris les coûts d'entretien évalués à 4,5 millions de dollars US par an.²⁷⁵

L'actualité du 15 janvier 2007 dans la mer territoriale camerounaise où est installé le terminal flottant de stockage d'hydrocarbures tchadiens laisse à l'appréciation commune le degré d'efficacité des mesures et plans de lutte arrêtés. A la suite du déversement « accidentel » d'hydrocarbures qui s'est produit à la date susindiquée à 11 km de la côte kribienne,²⁷⁶ il a été

²⁷⁴ Sur l'importance des programmes de formation dans la réponse qu'il propose, entre autres, au déversement des hydrocarbures, voir J.W.DOERFFER, *Oil spill response in the marine environment*, Pergamon Press, Oxford, New York, Seoul, Tokyo, 1992, pp. 306-310. Parmi les Programmes déjà organisés, on citera les sessions de formation de juillet-août 2006 sur « le suivi environnemental et les risques industriels » tenues à l'Institut Français du Pétrole (IFP) ; le Séminaire sous-régional sur la gestion des zones côtières organisé du 11 au 15 avril 2005 à Kribi par l'ONUDI ; le Séminaire sur le contentieux environnemental lié à la pollution marine par les hydrocarbures organisé du 24 janv. au 04 fév. 2005 à l'Environmental Law Institute, Washington D.C (Etats-Unis).

²⁷⁵ Sur cette information, voir S. NGUIFFO, « Promesses bafouées. Exploitation pétrolière et oléoduc Tchad-Cameroun, qui payera la facture ? » in http://www.ciel.org/Publications/chadcam_broken_promises.PDF

²⁷⁶ La région côtière de Kribi devrait normalement être considérée et faire partie intégrante des zones que la Convention Internationale sur la Prévention contre la Pollution par les Navires (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) ou MARPOL 73/78 consacre « zones spéciales ». En effet, comme le font observer le Prof. Wolfrum Rüdiger et bien d'autres auteurs, il s'agit des régions « si vulnérables à la pollution par les hydrocarbures que les déversements de ces derniers y sont totalement interdits ». Parmi ces « zones spéciales », la Convention susmentionnée en dénombre cinq : la Mer Méditerranée, la Mer Noire, la Mer Baltique, la Mer Rouge et les régions de golfe. Voir R.WOLFRUM, V. RÖBEN et F. MORRISON, « Preservation of the marine environment », in Fred L. MORRISON et Rüdiger WOLFRUM (edited by), *International, Regional and National Environmental*

donné de constater « la mise à exécution apparemment tardive du Plan de Lutte contre les Déversements accidentels d'Hydrocarbures spécifique au site de Kribi (Area Specific Oil Response Plan/ASOARP) ». ²⁷⁷

Par ailleurs, le contraste singulier entre l'intervention de la COTCO ²⁷⁸ dont la mise à exécution du Plan Spécial « a permis de contenir la fuite et de neutraliser le pétrole brut déversé » et les explications faisant d'autre part état de « la dispersion des résidus en haute mer » ²⁷⁹ mérite d'être souligné.

De l'analyse, la terminologie usitée ici revêt quelque ambivalence. Comment comprendre en effet les termes « neutralisation » et « dispersion » dans la stratégie mise à contribution pour faire face au cas de pollution déclaré en date du 15 janvier 2007 au large de Kribi ? Les explications avancées ne donnent pas entièrement satisfaction, mais ouvrent la voie plusieurs interprétations : ou bien les mesures déployées pour résoudre cette pollution ont consisté à la déplacer vers d'autres régions de la mer (C'est le cas de la haute mer qui est expressément mentionné) ou vers les régions côtières des Etats voisins. Ce qui constituerait une violation grave au principe environnemental de bon voisinage qui interdit, intentionnellement ou non, la pollution transfrontalière. ²⁸⁰ Ou alors, les mesures de neutralisation prises se sont révélées soit inadéquates, soit inefficaces. Ce qui justifierait l'échappement du pétrole des barrières de confinement dressées autour du bateau pour traiter la zone polluée.

Law, The Hague, London, Boston, Kluwer Law International, 2000, p. 260. Le Cameroun n'est cependant pas partie à cette Convention et à son Protocole.

²⁷⁷ Voir la mise à jour en date du 30 janv. 2007 « Déversement accidentel d'hydrocarbures au large de Kribi (Cameroun) » in <http://go.worldbank.org/4LDIG8SFK0>

²⁷⁸ Cette intervention a consisté, selon le Directeur de la COTCO M. Jacky Lesage, à « dresser des barrières de confinement à la surface de l'eau autour du bateau et autour de la zone atteinte pour la circonscrire et la traiter. L'opération a nécessité l'usage de dispersants, un produit non nocif admis dans la plupart des pays pour dégrader le brut déversé qui avait commencé à dériver vers l'Ouest, s'éloignant des côtes qui n'ont pas été touchées » in Cameroon Tribune n°8771/4970 du 19 janv. 2007, p. 5.

²⁷⁹ Mise à jour en date du 30 janv. 2007 susmentionnée : « Déversement accidentel d'hydrocarbures au large de Kribi (Cameroun) » in *ibid.*

²⁸⁰ Sur le principe de bon voisinage en matière d'environnement marin, voir R. Wolfrum, « International environmental law : purposes, principles and means of ensuring compliance » in F. MORRISON et R. WOLFRUM, *op. cit.*, p. 7.

Dans tous les cas, la nécessité d'un renforcement de la coopération sous-régionale à travers une coordination des Programmes camerounais de lutte contre les Déversements d'hydrocarbures et ceux des Etats côtiers voisins s'en est fortement ressentie.²⁸¹

Dans l'attente des résultats de l'enquête sur la détermination des causes précises de cet accident et de son impact réel²⁸² sur l'écosystème marin camerounais, le système de détection des fuites²⁸³ de ce pipeline suscite déjà des avis controversés.²⁸⁴

L'ingénieur pétrolier américain Lois Estein de l'ONG Defense Fund faisait observer avant l'implantation de cet oléoduc que « même avec les technologies de pointe, les fuites de pétrole ne peuvent être détectées avant qu'il n'y ait eu de graves dégâts sur l'environnement. La technologie la plus sophistiquée, poursuivait-il, a une capacité de détection de 0,002% de pétrole lourd qui passe dans l'oléoduc. [or], avec un volume évalué à 225 000 barils et dans les meilleures des conditions, pus de 7500 litres pourraient s'écouler par jour sans pouvoir être détectés ».²⁸⁵

L'on pourrait déplorer, si une telle opinion était justifiée, l'absence d'adhésion du Cameroun aux Conventions internationales pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et celle concernant l'état de préparation, la réponse et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 et du Protocole de 2000 portant sur la

²⁸¹ Certains observateurs proposent un Observatoire pour les régions côtières d'Afrique Centrale. Voir Jean-Bernard MOMBO, « L'Observatoire de la zone côtière de l'Afrique Centrale : un projet intégrateur pour le bassin du Congo ? » in Enjeux, n°26, janv.-Mars 2006, pp. 16-19.

²⁸² Lors du point d'information donné par le Directeur de la COTCO au lendemain de ce déversement, ce dernier a déclaré qu'il n'y a pas eu d'impact et qu'il n'y en aura pas sur l'environnement. Le manager du Département en charge de la gestion et de la protection de l'environnement dans la même Société, M. Jacky Gruat, a justifié les déclarations de son Directeur par le fait que l'épaisseur du brut tchadien, plus petite que le fuel lourd, noir et visqueux du bateau Erika se dissipe plus facilement.

M. Jacky Lesage lors du point d'information sur ce déversement a fait mention d'une « fuite survenue à partir d'un tuyau de décharge qui habituellement contient de l'eau.

²⁸³ M. Jacky Lesage, Directeur de la COTCO, lors de son point d'information sur ce déversement a fait mention d'une « fuite survenue à partir d'un tuyau de décharge qui habituellement contient de l'eau ». Cf. Cameroon Tribune n°8771/4970 du 19 janv. 2007, p. 5.

²⁸⁴ Voir à ce propos les inquiétudes du Maire de Kribi, M. Grégoire Mba Mba dans l'article de Faustin Kuediasala : « Le Cameroun subit le choc du pétrole tchadien » disponible dans http://www.lepotentiel.com/afficher_article.php?id_edition=&id_article=40385

²⁸⁵ L. Estein cité par S. WAFFO, « Impact écologique du pipeline Tchad/Cameroun », in ECOVOX, n°16, juil.-sept. 1998.

coopération en cas d'accidents majeurs ou menaces de pollution par des substances dangereuses et nocives²⁸⁶ qui prévoient des mécanismes d'accompagnement renforcés pour les Etats parties.

En tout état de cause, l'importance des dégâts causés par l'accident du 15 janvier 2007 pourrait prédire de l'avenir du transit des hydrocarbures tchadiens sur le territoire camerounais. Tout dépendra des rapports qui seront établis dans le cadre de l'enquête en cours et de l'éventualité ou de la fréquence d'autres cas, la possibilité de déversements du fait des sabotages ayant également été mise en évidence par le rapport de la Commission néerlandaise susmentionnée.

2 – Le risque de sabotage de l'oléoduc

En consacrant dans la Loi n°96/14 du 5 août 1996 une disposition spéciale sur « l'endommagement et la destruction intentionnels des pipelines ou des installations annexes », le législateur camerounais reconnaît explicitement les risques potentiels de sabotage dont cette canalisation peut être l'objet.

L'effet dissuasif que renferme alors l'Article 75 de la loi susmentionnée qui frappe de peines prévues à l'Article 316 (2) du Code Pénal camerounais tout auteur de tels actes apparaît de ce fait comme l'expression de la prise en compte réelle par le législateur de ce risque.

Selon les dispositions de l'Article 316 précédemment visées en effet,

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à dix (10) ans et d'une amende de dix mille (10.000) à cinq cent mille (500.000) francs ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui détruit même partiellement les édifices, ouvrages, navires ou installations.

²⁸⁶ Ces Conventions sont respectivement connues en anglais sous les termes *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973 et son Protocole de 1978 ; *International Convention on oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation*, 1990 et de *Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution by Hazardous and Noxious Substances to the International Convention on Oil Pollution, Preparedness, Response and Cooperation*, 2000 (*HNS-OPRC*). Pour quelques commentaires sur ces Conventions, voir Louise de La FAFETTE, « Protection of the marine environment », in *Environmental Policy and Law*, 31/6 (2001), pp. 144, 145 et 146.

Nonobstant les mesures répressives ainsi envisagées, la probabilité d'actes de sabotage²⁸⁷ n'est pas nulle et, considérant les effets tentaculaires de l'expérience nigériane voisine, le passage des hydrocarbures tchadiens sur le sol camerounais reste exposé à ce danger potentiel.

Au total l'examen du régime d'accès du Tchad par pipeline à la mer montre que ce dernier reste fortement parsemé de considérations économiques. Celles-ci déterminent le jeu d'influence des différents acteurs impliqués. Il en ressort que la survie des opérations d'exportation du brut tchadien dépendra de l'évolution des rapports entre le Tchad, Etat enclavé et les autres parties prenantes. C'est le défi qu'il faudra relever dans ce processus. La lecture des deux plus grands faits marquant survenus depuis la mise en exploitation de ce pipeline, à savoir la décision susévoquée de suspension des opérations de financement de la Banque Mondiale au Tchad et le déversement d'hydrocarbures sur le littoral camerounais le 15 janvier 2007, permet à ce sujet de penser que si les textes examinés reconnaissent à l'Etat camerounais le droit souverain de protection de ses intérêts légitimes, l'accès du Tchad à la mer à travers cette canalisation pourrait moins souffrir des effets de la souveraineté camerounaise que du pouvoir exercé par les acteurs non étatiques et de l'importance qui sera réservée à la question environnementale.

ELEMENTS DE CONCLUSION

En somme, le choix particulier de la côte camerounaise comme centre de gravité des produits de transit des deux Etats enclavés de la sous région d'Afrique Centrale justifie l'importance que ces derniers lui accordent pour leurs besoins de commerce outre-mer. Cet attrait pour le littoral camerounais s'est accru et renforcé au cours de la décennie qui s'achève par la création de nouvelles voies destinées à y accéder (oléoduc). Plusieurs raisons exposées dans l'analyse expliquent un tel intérêt. Du facteur géographique (proximité par rapport à la la mer) aux facteurs politiques (stabilité politique du Cameroun, bon voisinage avec les Etats enclavés), en passant par les réformes apportées, tout concourt à donner au droit d'accès reconnu au Tchad et à la Centrafrique une expression matérielle. La question d'accès semble ainsi prise à-bras-le corps. Certes des résultats plus tangibles, en rapport avec les objectifs fixés, restent attendus,

²⁸⁷ Ces actes peuvent être consécutifs à d'éternelles insatisfactions de certains individus suite aux opérations d'indemnisations ; à l'importance des dégâts créés par des pollutions et dont les compensations ne sont pas versées aux victimes ou sont insuffisantes. Les sabotages pourraient aussi s'analyser en des actes isolés.

mais l'on ne pourrait faire fi d'une évolution qui, quoique lente, permet d'entrevoir la pratique d'accès sur les corridors camerounais avec plus d'optimisme.

L'une des réponses avancées pour résoudre définitivement le problème d'accès, proposait Martin Ira Glassner, serait de supprimer les frontières entre Etats de transit et Etats enclavés et de transformer ces derniers en simples régions intérieures des Etats côtiers.²⁸⁸ Etant donné cependant le caractère trop idéaliste de cette solution dans une société internationale où la pérennité de l'idée de souveraineté demeure,²⁸⁹ malgré le mythe de l'« éclipse » de frontières et de village planétaire, il paraît plus judicieux de mener des actions spécifiques et de mobiliser des moyens supplémentaires dans les secteurs et facteurs qui retardent encore ou peuvent significativement contribuer à l'amélioration du processus. Le Comité de gestion des corridors nouvellement créé au plan sous-régional devrait déployer sa stratégie dans cette direction.

Des progrès qui seront réalisés et plus particulièrement des plus grandes facilités qui pourront en découler pour le transit des biens et des personnes, pourrait s'enclencher un processus offrant le flanc aux Etats enclavés concernés à poser, de manière plus courageuse, la question de leur accès, non plus seulement d'un point de vue transitaire, mais également en terme de maritimisation des droits que leur reconnaît le droit international, à l'instar de celui de disposer d'une flotte maritime battant leur propre pavillon. L'Etat camerounais devrait se préparer à ce développement futur en élaborant une politique ménageant les divers intérêts en présence. Ouverture ou nationalisme maritime? Quelle forme donnée à celle-ci? Il appartiendra au Gouvernement camerounais de choisir en tenant compte des prescriptions du droit international qui ont toujours constitué un primat incontestable de sa politique étrangère.

²⁸⁸ *In extenso* M. GLASSNER écrit ceci dans son article intitulé « Resolving the problems of land-lockedness »: *The problems of land-lockedness are unlikely to go away very soon. Clearly, the only way to solve these problems definitively is to eliminate the boundaries between the land-locked and transit States. That is, political integration between them would instantly convert the land-locked States into simply interior districts of coastal States*, in Geopolitics and international boundaries, vol. 2, Summer 1997, p.207.

²⁸⁹ Glassner le reconnaît lui-même d'ailleurs, idem.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I. OUVRAGES

A – Ouvrages généraux :

- 1-APPOLIS, Gilbert, *L'emprise maritime de l'Etat côtier*, Paris, A. Pedone, 1981.
- 2-ATIAS, Christian, *Epistémologie juridique*, Paris, P.U.F., 1985.
- 3-BENNAFLA, Karine, *Le commerce frontalier en Afrique Centrale*, Paris, Karthala, 2002.
- 4-BENNOUNA, Mohamed, *Droit international du développement. Tiers-monde et interpellation du droit international*, Paris, Berger-Levrault, 1983.
- 5-BRACHAY, P., *L'industrie du gaz*, Paris, P.U.F., 1970.
- 6-BRONKHORST, Serge, *Liability for environmental damage and the World Bank's Chad-Cameroon oil and pipeline project*, Amsterdam, Leuwenberg, 2000.
- 7-CORTEN, O., *L'utilisation du « raisonnable » par le juge international. Discours juridique, raison et contradiction*, Bruxelles, Bruylant, 1997.
- 8-COUTAU – BEGARIE, Hervé, *Géostratégie de l'océan indien*, Paris, Economica, 1993
- 9-DINH, Nguyen, PELLET, Alain et DAILLIER, Patrick, *Droit international public*, 7^{ème} édition, Paris, LGDJ, 2002.
- 10-DUPUY, Pierre-Marie, *Les grands textes de Droit international public*, 5^{ème} édition, Paris, Dalloz, 2000.

- 11-DUPUY, René-Jean et VIGNES, Daniel, *Traité du nouveau droit de la mer*, Bruxelles, Bruylant, 1989.
- 12-DOERFFER, J.W., *Oil spill response in the marine environment*, Pergamon Press, Oxford. New York. Seoul. Tokyo, 1992.
- 13-GUILLAUME, Gilbert, *Les grandes crises internationales et le droit*, Paris, Editions du Seuil, 1994.
- 14-HUNTZINGER, Jacques, *Introduction aux relations internationales*, Paris, Seuil, 1987.
- 15-KAMGA, Maurice, *Délimitation maritime sur la côte atlantique africaine*, Bruxelles, Editions Bruylant, 2006.
- 16-KAMTO, Maurice, *Droit de l'environnement en Afrique*, Edicef, 1996.
- 17-KASH, D. et WHITE, I., *Energy under the oceans. A technology assessment of outer continental shelf and gas operations*, Norman, Oklahoma, University Press, 1974.
- 18-KEREVER, A. et VIATTE, G., *Les rouages de l'économie internationale*, 3^e éd., Paris, Les Editions ouvrières, 1977.
- 19-LANGAVANT, E., *Droit de la mer. Cadre institutionnel et milieu marin (océanologie-pollution)*, Paris, Cujas, 1979.
- 20-LUCCHINI, Laurent et VOELCKEL, Michel, *Les Etats et la mer. Le nationalisme maritime*, Paris, la Documentation française, 1978.
- 21-LUCCHINI, Laurent et VOELCKEL, Michel, *Droit de la mer*, t.1 , Paris, Pedone, 1990.
- 22-MAGRIN, Géraud, *Le Sud du Tchad en mutation. Des champs de coton aux sirènes de l'or noir*, Paris, Sépia-CIRAD, 2001.

- 23-MORRISON, Fred
et WOLFRUM, Rüdiger, *International, Regional and National Environmental Law*, The Hague. London. Boston, Kluwer Law International, 2000.
- 24-NEBARDOUM, Derlemari, *Le labyrinthe de l'instabilité politique au Tchad*, Paris, l'Harmattan 1998.
- 25-NOUSCHI, André, *Pétrole et relations internationales depuis 1945*, Paris, Armand Colin, 1999.
- 26-POP, Iftene, *Voisinage et bon voisinage en Droit international*, Paris, Pedone, 1980.
- 27-REUTER, Paul,
(Mélanges offerts à), *Le Droit international : unité et diversité*, Paris, Pedone, 1981.
- 28-ROCHE, Jean-Jacques, *Relations internationales*, Paris, LGDJ, 2005.
- 29-ROELANDT, Marc, *La condition juridique des pipelines dans le droit de la mer*, Paris, P.U.F, 1990.
- 30-ROUSSEAU, Charles, *Droit international*, t.1, Paris, Sirey, 1970.
- 31-TSAFACK, Roger, *The Chad-Cameroon pipeline and employment: what lessons ?* Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2003.
- 32-VATTEL (de), E., *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des Nations et des Souverains*, Livre II, Paris, Janet & Cotelle, 1820.
- 33-VILLIEU, Patrick, *Macroéconomie : l'investissement*, Paris, La Découverte & Syros, 2000.
- 34-VISSCHER (de), Charles, *Le Droit international des communications*, Paris, Gand, 1923.
- 35-VISSCHER (de), Charles, *Problèmes d'interprétation judiciaire en Droit international public*, Paris, Pedone, 1963.
- 36-ZIBI, E., *Le transport maritime en Afrique de l'Ouest et du*

Centre à l'aube du 3^{ème} millénaire, Mark&Co-Zicom, 2003.

B – Ouvrages spécialisés :

- 1-ALI, Almeen, *Land-locked States and International Law*, New Dehli, South Asian Publishers, 1989.
- 2-HODDER, Dick, LLOYD, Sarah J. and MC LACHLAN, Keith, *Land-locked States of Africa and Asia*, Frank Cass Publishers, London. Portland, Oregon, 1998.
- 3- GLASSNER, M.I., *Access to the sea for developing land-locked states*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1970.
- 4-MERRYMAN, J.H et ACKERMAN, E.D., *International Law, Development and the transit trade of landlocked states : the case of Bolivia*, Hamburg, Institut für Auswärtige Politik in Hamburg, 1969.
- 4-NATIONS UNIES, *Droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de transit. Historique de la partie X articles 124 à 132 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer*, New York, Nations Unies, 1988
- 5-PRADHAN, G., *Transit of Land-locked countries and Nepal*, Jaipur, New Delhi, Nirala Publications, 1990.
- 6-SAVADOGO, LOUIS, *Essai sur une théorie générale des Etats sans littoral. L'expérience africaine*, Paris, L.G.D.J., 1997.
- 7-TABIBI, Hakim, *The right of transit of land-locked countries*, Kabul, Afghan Book Publishing House, 1970. Paris, E.S.F., 1994.
- 8-UPRETY, Kishor, *The transit regime for land-locked States*, The World Bank, 2006.
- 9- UPRETY, Kishor, *Land-locked States and access to the sea (Towards a universal Law)*, Kathmandu, Nepal Law Society, 1989.

10-VASCIANNIE, S.C.,

Land-locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, New York, Clarendon Press. Oxford, 1990.

II. ARTICLES DE REVUES

1-ALBONICO DIAZ, Rodrigo,
CAFFI INFANTE, Maria Teresa et
VICUNA ORREGO, Francisco,

« Les négociations entre le Chili et la Bolivie relatives à un accès souverain à la mer », *AFDI*, XXIII, 1977, pp. 343 - 356.

2 – ALLAH MAYE, H.,

« Le transport au Tchad : opportunités, contraintes et perspectives d'un désenclavement », *Enjeux*, n°10, Janvier – Mars 2002, pp. 20-21.

3 - ALLAH MAYE, H.,

« L'exploitation du pétrole tchadien : rentes naturelles et opportunité de développement », *Enjeux*, n°12, juillet – septembre 2002, pp.11 – 12.

4-ANDRASSY, J.,

« Les relations internationales de voisinage », *RCADI*, 1951, t. LXXIX, pp. 77 – 181.

5-CAFFLISCH, Lucius,

« Land-locked States and their access to and from the sea », *BYIL*, 1978, pp.71-100.

7-FAYETTE (de la), Louise,

« Protection of the marine environment », *Environmental Policy and Law*, 31/6 (2001).

10-GLASSNER, M.I.,

« Resolving the problems of land-lockedness », *Geopolitics and international boundaries*, vol. 2, Summer, 1997.

6-KAPPELER, Diétrich,

« La convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral du 08 juillet 1965 », *AFDI*, XIII, 1967, pp.673-685.

8-LEGROS, B.,

« L'invitation au raisonnable », *Revue Régionale de Droit*, vol.1, Namur-Luxembourg, 1976, pp.1-14.

9-MALUWA, Tiyanjana,

« Southern African Land-locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 10, N°4, 1995.

10-MOMBO, Jean-Bernard,

« L'Observatoire de la zone côtière de l'Afrique

Centrale : un projet intégrateur pour le bassin du Congo ? », *Enjeux*, n°26, janv.-Mars 2006, pp. 16-19.

- 11-MOZOULOYA, Dieudonné, « L'accès à la mer, un défi à variables multiples pour la Centrafrique », *Enjeux*, n°26.
- 12-NGUIFFO, Samuel, « Le projet pétrolier Tchad-Cameroun : entre risques et retombées », *Enjeux*, n°12, 2002, pp.8-10.
- 13-PALAZZOLI, Claude, « De quelques développements récents du droit des gens en matière d'accès à la mer des pays dépourvus de littoral », in *RGDIP*, juillet-septembre 1966, t. LXXVII, pp.667-735.
- 14-PULVENIS, Jean-François, « La notion d'Etat géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer », *AFDI*, 1976.
- 15-QUENEUDEC, Jean-Pierre, «Le nouveau droit de la mer est arrivé ! », *RGDIP*, 1994/4, pp.865-870.
- 16-SOUBEYROL, Jacques, « La condition juridique des pipe-lines en droit international », *AFDI*, 1958.
- 17-SOULAIMAN, M.A, « Free access : the problem of land-locked States and the 1982 United Nations Convention on the law of the sea », *S. Afr. Yrbk. Int'law* 145 (1984).
- 18-SYRIGOS, Angelos, « Landlocked States and access to the sea : the greek blockade of the former Yugoslav Republic of Macedonia », *Revue Hellénique de Droit international (RHDI)*, 49 (1996).
- 19-TAVERNIER, Paul, « Les nouveaux Etats sans littoral d'Europe et d'Asie et l'accès à la mer », *RGDIP*, 1993/3, t. 97, pp.727-744.
- 20-THIERRY, Hubert, « Les Etats privés de littoral maritime », *RGDIP*, 1958, pp.610-617.

III. DICTIONNAIRES

- 1-BASDEVANT, Jules, *Dictionnaire de la terminologie du Droit, international public*, Paris, Sirey, 1960.

V. RAPPORTS, ACTES ET TRAVAUX DE SEMINAIRES, CONFERENCES, COLLOQUES

1-Aide-Mémoire du Ministre d'Etat camerounais chargé de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, Chef de la Délégation camerounaise à la III^{ème} Session de la Commission Mixte de Sécurité Cameroun/Tchad (Maroua, 17-20 octobre 2005).

2-CABANIUS, Philippe, « Amélioration du transport de transit dans la région d'Afrique Centrale », Document présenté lors de la Première Session du Comité Intergouvernemental préparatoire de la Conférence Ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit, New York, 23-24 juin 2003.

3-CNUCED, Aperçu des infrastructures de transport pour le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale. Contribution du Secrétariat de la CNUCED à l'examen à mi-parcours du Programme d'Almaty. UNCTAD/LDC/2007/1, 12 avril 2007.

4-Commission Economique pour l'Afrique (CEA), « cadre pour une politique de développement et de mise en place des accords de transit en Afrique », Rapport de la Réunion sous-régionale sur la facilitation le long des couloirs de transit et sur les indicateurs de performance du secteur des transports, Yaoundé (Cameroun), 16-18 Décembre 1998, ECA/RCID/64/98.

5-Nations Unies, Doc.A/Conf.62/C.2/L. 29. Vol. III.

6-PROCES-VERBAL des travaux de le XXIème session de la Grande Commission Mixte Tchad-Cameroun. N'Djamena, le 18 Novembre 1998.

7-Rapport mondial sur le développement humain, 2006.

8-RAVIGNAN (de), Antoine, « Tchad-Cameroun : pour qui le pétrole coulera t-il ? », hors-série, n° 295, juillet 2000.

9-Secrétariat de l'ONU, « Mémoire relatif à la question du libre accès à la mer des pays sans littoral », A/CONF. 13/29, Document préparatoire n°23, paragraphe 23, janvier 1958.

VI. COURS

1-CHAUMONT, Charles, « Cours général de droit international public », *RCADI*, 1970- I, pp. 343-527.

VII. TEXTES, RECUEIL DE TEXTES, DOCUMENTS OFFICIELS ET AUTRES

A- Documents internationaux :

1. Instruments multilatéraux :

- Convention de New York du 08 juillet 1965 relative au commerce en transit des Etats sans littoral.
- Convention de Vienne du 23 Mai 1969 sur le Droit des traités.
- Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la haute mer
- Convention des Nations Unies du 10 Décembre 1982 sur le Droit de la mer.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and the 1978 Protocole
- International Convention on oil Pollution Preparedness Response and Cooperation, 1990.
- Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution by Hazardous and Noxious Substances to the International convention on Oil Pollution, Preparedness, Response and Cooperation, 2000 (HNS-OPRC).
- Statut et Convention du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes

2. Instruments sous-régionaux et plurilatéraux :

- *Instruments sous-régionaux :*
 - Acte n°12/74-UDEAC-180 du 07 Décembre 1974 portant révision du Traité instituant une Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale.
 - Acte n°15/84-UDEAC-146 du 19 Décembre 1984 portant adoption de la convention réglementant les transports routiers en UDEAC.

- Acte n°15-84-UDEAC-146 du 19 décembre 1984 portant adoption de la Convention réglementant les transports terrestres en UDEAC.
- Acte n° 3-96-UDEAC-574-CE-31 du 5 juillet 1996 portant adoption du cadre juridique d'exploitation des transports routiers de marchandises diverses dénommé « Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses ».
- Acte n° 5/96-UDEAC-612-CE-31 du 5 juillet 1996 fixant les conditions de l'exercice de la profession de transporteur routier Inter-Etats de marchandises diverses.
- Convention entre du 7 septembre 1985 entre la République du Cameroun, la République du Tchad et la République de Centrafrique relative à la création et à l'exploitation d'une zone d'entreposage longue durée sous douane au port de Douala.
- Décision N°12/06-UEAC-160-CM-14 du 11 mars 2006 portant création d'un Comité de Coordination et de Suivi de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit en zone CEMAC.
- Règlement N°9/00/CEMAC-067-CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du réseau routier intégrateur et prioritaire de la CEMAC.
- Règlement N°114/06 – UEAC – 160 – CM – 14 du 11 Mars – 2006 portant adoption du Programme Régional de Facilitation des Transports et de Transit en zone CEMAC.

- *Instruments plurilatéraux :*

- Accord-Cadre du 31 Janvier 1995 entre la République du Cameroun, la République du Tchad et le Consortium.
- Lettre d'intention du 30 juillet 1992 entre le consortium, la République du Tchad et la République du Cameroun.

3. Instruments bilatéraux :

- *Instruments sous-régionaux :*

- Accord d'assistance administrative du 28 Avril 2005 entre les douanes camerounaises et centrafricaines.

- Accord bilatéral du 08 février 1996 entre le Gouvernement de la République du Cameroun et le Gouvernement de la République du Tchad relatif à la construction et à l'exploitation d'un Système de Transport des hydrocarbures par pipeline.
- Convention du 13 Avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun.
- Convention du 22 décembre 1999 en matière de transports terrestres de marchandises entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine.
- Convention de Yaoundé du 25 Août 1989 en matière de transport terrestre de marchandises entre la République Centrafricaine et la République du Cameroun.
- Convention de Recherches, d'exploitation et de transport des hydrocarbures entre le consortium et la République du Tchad de 1988.
- Convention d'établissement du 20 Mars 1998 entre la République du Cameroun et Cameroon Oil Transportation Company SA.
- Convention du 13 Avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun.
- Décision du 12 Avril 1975 entre la République du Tchad et la République du Cameroun relative au fret routier.
- The Loan Agreement (Petroleum Development and Pipeline Project) between Republic of Cameroon and International Bank for Reconstruction and Development, dated March 29, 2001.
- Traité de paix et d'Amitié du 20 Octobre 1904 entre la Bolivie et le Chili.

B- Documents internes :

Cameroun :

- Loi n°96/13 du 05 Août 1996 portant ratification de l'Accord signé le 08 février 1996 entre la République du Cameroun et la République du Tchad relatif à la construction et à l'exploitation d'un Système de Transport des hydrocarbures par pipeline.
- Loi n°96/14 du 05 Août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers.
- Décret n°97/116 du 07 juillet 1997 fixant les conditions et modalités d'application de la loi n°96/14 du 05 Août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers.

- Décret n°2000/305 du 17 Octobre 2000 portant Autorisation de Transport par pipeline d'hydrocarbures à la Société Cameroon Oil Transportation Company SA
- Décision N° 001107/MINT/DT du 26 Août 1993 portant organisation du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) camerounais.
- Décision du Ministre camerounais des Transports n°001107/MINT/DT du 26 Août 1993 portant Organisation du Bureau de Gestion du Fret Terrestre.

C- Documents jurisprudentiels:

- Affaires des droits des ressortissants des Etats-Unis d'Amérique au Maroc, *Recueil des arrêts de la CIJ*, 1952, pp. 196-197.
- Deuxième phase de l'Affaire du Sud-Ouest africain, *Recueil des arrêts de la CIJ*, 1966.
- Exceptions préliminaires sur l'Affaire du Sud-Ouest africain, *Recueil des arrêts de la CIJ*, 1962, pp. 330-331.

VIII. JOURNAUX ET MAGAZINES.

1-BUBINGA,	n° 24, juillet 1999.
2-CAMEROON TRIBUNE,	Edition spéciale du 20 Octobre 2000. n°7678/3967 du 10 Septembre 2002. n°8771/4970 du 19 janv. 2007.
3-CHAD-CAMEROON PIPELINE,	n° 2002-01/February 2002.
4-DIPLOMAT INVESTISSEMENT,	Mars-Avril 2006
5-ECOVOX ,	Juil.-Sept. 1998. Oct.-Déc. 1998.
6-JEUNE AFRIQUE ECONOMIE,	n°265, 1 ^{er} - 14 Juin 1998.
7-JEUNE AFRIQUE L'INTELLIGENT,	n°2076-2077, 24 Oct.-6 Nov. 2000. n°2137-2138, 25 Déc. 2001 - 7 Janv. 2002.
8-LA CITE,	Edition spéciale, Juillet 2000.
9-LA LETTRE DU CPSP,	n°10, Juin 2005

n°11, janvier 2006.

n°12, Mai 2006.

10-*LE MONDE DIPLOMATIQUE*,

n°531, Juin 1998.

11-*LE NOUVEAU DIPLOMATE*,

n°001, Janv. 2002.

IX. SITES SELECTIFS

1-Agence France Presse, « L'actualité de la Centrafrique », disponible dans http://www.izf.net/affiche_oscar.php?num_page=3181

2-BAMBOU, François, « Pipeline Tchad-Cameroun: enquête sur l'argent du pétrole », disponible dans http://www.cameroon-info.net/cmi_show_news.php?id=21276&cid=1

3-Banque Mondiale : Communiqué n°2006/383/AFR relatif à la conclusion entre la BM et le Tchad d'un Accord intérimaire sur la reprise des financements et la gestion des revenus pétroliers, disponible dans <http://go.worldbank.org/085HPOUELO>

Aperçu général du Projet Tchad-Cameroun d'exploitation pétrolière et d'oléoduc, disponible dans <http://go.worldbank.org/QDK8UWX1BO>

4-CIA, The world factbook, 2004, disponible dans <http://www.umsl.edu/serices/govdocs/wofact2004/geos/ct.html>

5-Délégation de la Commission Européenne au Cameroun, « Coopération Cameroun-Union Européenne / Secteur Infrastructures », disponible dans http://www.delcmr.ec.europa.eu/fr/eu_and_cmr/infras_trans.htm-24k

6-ENGDAHL, William, « Le Darfour ? C'est une affaire de pétrole, idiot...Chine et USA engagés dans une nouvelle guerre froide pour l'or noir africain » disponible dans <http://www.michelcollon.info/articles.php?dateaccess=2007-06-08%2017:54:38&log=invites>

7-GROUPE LOGISTIQUE Conseil: « Les ports du Cameroun », <http://www.logistiqueconseil.org>
« Organisation des transports terrestres (routier et ferroviaire) » <http://www.logisqueconseil.org>
<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Convention-TR-marchandises-diverses.htm>

8-KOULAKOUMOUNA, Etienne, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable du Congo », disponible dans http://www.codesria.org/Links/conferences/general_assembly11/papers/koulakoumouna.pdf

9-KUEDIASALA, Faustin : « Le Cameroun subit le choc du pétrole tchadien » disponible dans http://www.lepotentiel.com/afficher_article.php?id_edition=&id_article=40385

10-NGUIFFO, S., « Promesses bafouées. Exploitation pétrolière et oléoduc Tchad-Cameroun, qui payera la facture ? », http://www.ciel.org/Publications/chadcam_broken_promises.PDF

11-NGUIMBI, Zéphirin, « L'expérience congolaise en matière de transport multimodal en transit sous-régional », disponible dans <http://www.marineafric.com/french/transittransportfr/transittransport-conregfr.htm>

12-POURTIER, Roland et MAGRIN, Géraud, « L'exploitation pétrolière en Afrique entre réseaux et territoires », disponible dans http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/pourtier/article.htm

13-Secrétariat de l'OMC, « Examen des politiques commerciales. République Centrafricaine », disponible dans www.wto.org/french/tratop_f/tpr_f/s183-00_f.doc

14-Tracé définitif du pipeline, disponible dans <http://www.gcnet.cm/cite/Pipeline/trace.htm>

15-Tracé du Transcamerounais, disponible dans <http://galerie.logistiqueconseil.org/index.cgi?mode=image&album=/Trains&image=Le%20transcamerounais.jpg>

16-« Tchad : étude diagnostique sur l'intégration commerciale », disponible dans http://www.integratedframework.org/files/Chad_DTIS.pdf

17-UNITED NATIONS, « Programme d'Action en faveur des Pays les Moins avancés pour la Décennie 2001-2010. Rapport d'évaluation », disponible dans <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/Idc/MTR/Chad.pdf>

Table des matières

Pages

Avertissement	<i>i</i>
Résumé /Abstract	<i>iii</i>
Dédicace	<i>iv</i>
Remerciements.	<i>v</i>
Liste des sigles et abréviations	<i>vii</i>
Liste des cartes	<i>viii</i>
Liste des tableaux	<i>ix</i>
Liste des annexes	<i>x</i>
Sommaire	<i>xi</i>
INTRODUCTION GENERALE.....	<i>i</i>
Ière Partie :	<i>9</i>
LES CORRIDORS CAMEROUNAIS ET LE DESENCLAVEMENT DES ETATS SANS LITTORAL D'AFRIQUE CENRALE	<i>9</i>
Chapitre 1	<i>11</i>
Le cadre juridique de transit des Etats de Centrafrique et du Tchad sur les corridors camerounais.....	<i>11</i>
Section 1 : Les sources du droit d'accès du Tchad et de la Centrafrique à la côte portuaire du Cameroun.....	<i>11</i>
Paragraphe 1 : Les instruments de portée universelle et régionale	<i>11</i>
A. La Convention du 08 Juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral	<i>11</i>
B. Les Actes sous-régionaux	<i>16</i>
Paragraphe 2 : Les instruments bilatéraux	<i>17</i>
A. La Convention en matière de transports terrestres de marchandises entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine du 22 Décembre 1999	<i>18</i>
B. La Convention du 13 avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun	<i>19</i>
Section 2 : L'exercice du droit d'accès : le processus de transit.....	<i>20</i>
Paragraphe 1: Les conditions techniques	<i>20</i>
A. L'identification des voies et moyens de transport	<i>21</i>
B. L'identification des corridors et la détermination des itinéraires de transit.....	<i>22</i>
1 - Le corridor Douala-N'Djamena	<i>22</i>
2 - Le Corridor Douala-Bangui	<i>25</i>
C. L'aménagement à Douala de zones portuaires au profit des Etats tchadien et centrafricain.....	<i>28</i>
Paragraphe.....	<i>30</i>
A. La facilitation du trafic : les structures de régulation et la documentation employée	<i>30</i>
1- Les institutions de gestion.....	<i>30</i>
2- Les instruments de facilitation du transport en transit	<i>33</i>

B. Le procédé de transit proprement dit et le contrôle des opérations	35
Paragraphe 3 : Les mécanismes de règlement des différends	37
A. Le rôle des Commissions Mixtes	37
B. Les autres procédés de règlement	38
Chapitre 2	41
Evaluation du système de transit sur les corridors camerounais	41
Section 1 : Des avancées significatives sur le plan textuel : expression d'une volonté politique remarquable des autorités de transit	41
Paragraphe 1 : La visibilité des mesures prises au plan national	41
A. Le bien-fondé de la réforme institutionnelle apportée dans le secteur portuaire : la minimisation des coûts et la célérité dans le traitement des dossiers d'import/export...41	
B. La levée des écueils à la circulation libre et rapide des marchandises: la prohibition des pratiques « à retardement » et la spécification des zones de contrôle.....44	
Paragraphe 2 : L'évolution opérée par les Conventions bilatérales de 1999.....44	
A. La consécration et l'effet du sauf-conduit international dans l'acheminement du trafic en transit.....45	
B. L'effacement des mesures restrictives des conventions antérieures	45
Section 2 : La survivance de freins à l'acheminement du trafic en transit.....46	
Paragraphe 1 : Un régime d'accès limité.....46	
A. Les limites dérivées de la Convention du 8 juillet 1965	46
1 - Le droit de prendre toutes mesures nécessaires et efficaces	46
2 - Des Accords empreints de réciprocité.....47	
B. Les lacunes propres au régime d'écoulement des produits de transit établi entre le Cameroun et ses voisins enclavés	48
1 - Le régime de circulation depuis ou en direction de Douala des produits destinés ou en provenance du Tchad et de la Centrafrique: entre spécificité et assimilation au régime général de transport des marchandises non destinés au transit	49
2 - Le traitement incomplet et superficiel de la question de transit dans les instruments de 1999	50
3- Les Commissions Techniques Mixtes : des mécanismes structurels limités	51
Paragraphe 2 : Les grands défis de la mise en œuvre des avancées obtenues sur le plan textuel	52
A. Le problème infrastructurel	52
B. Les défaillances dans l'harmonisation du système.....63	
C. Les dérives de la pratique	63
II ^{ème} Partie :	66
LE REGIME SPECIFIQUE DE TRANSIT PAR VOIE DE PIPELINE EN TERRITOIRE CAMEROUNAIS.....66	
Chapitre 1	68
La reconnaissance à la République du Tchad d'un droit d'accès par pipeline à la côte camerounaise.....68	
Section 1 : Fondements juridiques et garanties au droit tchadien d'accès à la mer par oléoduc	68
Paragraphe 1 : Les fondements	68
A. L'Accord-cadre du 31 janvier 1995, instrument de portée générale attaché au pipeline Tchad-Cameroun	68
B. L'Accord bilatéral du 08 février 1996, instrument fondamental reconnaissant au Tchad un droit d'accès à la mer par voie de pipeline	71

1 – Une double consécration	72
2 – Les implications inhérentes au droit d'accès reconnu au Tchad	74
Paragraphe 2 : Les garanties au droit d'accès du Tchad à la côte camerounaise	76
A. Au plan conventionnel	76
1 – L'équilibre entre les droits tchadiens et les intérêts camerounais	76
2 - L'intangibilité des droits des parties pendant la durée de vie du pipeline	77
B. Au plan institutionnel	78
1 - La mise en place d'une Commission chargée de l'application de l'Accord	79
2 - Le règlement des différends	79
Section 2 : Le déroulement des opérations de transit	81
Paragraphe 1 : Les conditions techniques et financières	81
A. Le volet technique	81
1 - La coopération en matière de construction et d'exploitation du pipeline	81
2 - Les questions relatives à la sécurité du pipeline et à la protection de l'environnement	83
3 – La coopération et les facilités nécessaires en matière administrative	85
B. Les conditions financières : les modalités fiscalo-douanières	87
Paragraphe 2 : La présence effective du Tchad aux opérations d'exportation de ses hydrocarbures	89
A. Le droit de participation et de contrôle du déroulement des opérations relatives à l'exportation des hydrocarbures en territoire camerounais	89
B. Le contrôle des clauses de non restriction des quantités à transporter	90
Chapitre 2:	92
La portée du droit tchadien d'accéder par pipeline à la côte camerounaise	92
Section 1: Affairisme et déséquilibre des intérêts autour de l'oléoduc: le transit empreint du sceau du réalisme	94
Paragraphe 1 - Le pipeline, une source d'enrichissement pour les multinationales	94
Paragraphe 2 : La conception du pipeline Tchad-Cameroun dans le discours camerounais	98
A. Le pipeline comme instrument de prospérité	99
1 - Les retombées directes	100
2 - Les retombées indirectes	101
B. L'aménagement juridique des intérêts de la partie camerounaise	102
1 – La transcription normative des intérêts camerounais	102
2 – La création de structures chargées de veiller sur les intérêts camerounais : le rôle du CPSP et du SIP	104
Section 2 : L'incohérence normative dans le régime d'accès par pipeline à la mer et les limites au droit d'accès tchadien	105
Paragraphe 1: Un régime quelque peu contrasté	105
A. Les droits de transit et la question de la réciprocité dans le régime d'accès par pipeline à la mer	105
1 – La réciprocité, une exigence en contradiction avec le caractère spécial du droit d'accès	106
2 – La perception des droits de transit sur l'exportation des hydrocarbures tchadiens : légitimité ou contrepartie au passage ?	107
B. L'ambiguïté de la loi n° 96/14 du 5 août 1996 portant régime de transport par pipeline des hydrocarbures en provenance des pays tiers ou la difficile conciliation entre régime de transit et régime d'exploitation de l'oléoduc	109

Paragraphe 2 : Le contrôle et les limitations au droit d'accès par pipeline à la mer.....	110
A. L'irréductible souveraineté de l'Etat camerounais, Etat de transit	110
1 – L'étendue des prérogatives de l'Etat camerounais	111
2 - Les dérives du passage et la probable réaction de l'Etat camerounais, Etat de transit.....	116
B. L'influence des acteurs transnationaux	118
1 – Le droit de renoncer aux opérations de transport.....	118
2 – Les pressions financières de la Banque Mondiale sur le Tchad et la gestion des revenus issus de la vente du pétrole	119
C – La question environnementale : une épée de Damoclès sur le transit des hydrocarbures tchadiens	120
1 – Le littoral camerounais et la pollution par les hydrocarbures	121
2 – Le risque de sabotage de l'oléoduc	125
ELEMENTS DE CONCLUSION.....	126
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	128
ANNEXE	14541

ANNEXE N°1
RESEAU ROUTIER INTEGRATEUR ET PRIORITAIRE DE LA CEMAC

CAMEROUN-RCA

1- DOUALA - YAOUNDE - BONIS - BERTOUA - GAROUA - BOULAÏ - BANGUI

Deux variantes entre Douala - Bonis:

- Douala-Yaoundé-Belabo par chemin de fer et Belabo-Bonis par route ;

- Douala-Yaoundé-Ayos-Bonis par route.

2 - KRIBI - EBOLOWA - YAOUNDE - BERTOUA - YOKADOUMA - NOLA - YAMANDO - MBAIKI -BANGUI

CAMEROUN - TCHAD

1 - DOUALA - NGAOUNDERE - TOUBORO - MOUNDOU

Deux variantes entre Douala-Ngaoundéré :

- Douala -Yaoundé - Belabo - Ngaoundéré (par chemin de fer) ;

- Douala -Yaoundé - Ayos - Bertoua - Garoua Boulai -Ngaoundéré (par route).

2 - DOUALA - NGAOUNDERE - GAROUA - MAROUA - N'DJAMENA

Deux variantes entre Douala-Ngaoundéré :

- Douala - Yaoundé - Belabo - Ngaoundéré (par chemin de fer) ;

- Douala - Yaoundé - Ayos - Bertoua - Garoua Boulai - Ngaoundéré (par route).

3 - KRIBI - EBOLOWA - YAOUNDE - BONIS - BERTOUA - GAROUA BOULAÏ - GADJIBIAN - MBERE - DOBA - MOUNDOU

CAMEROUN-GUINEE EQUATORIALE

YAOUNDE - EBOLOWA - AMBAM - KYE OSSI - EBEBIYIN - NIEFANG - BATA ;

CAMEROUN-GABON

YAOUNDE - EBOLOWA - AMBAM - ABANG - MINKO - EBORO - BITAM - OYEM - MITZIG - NJOLE - BIFOUN - LIBREVILLE

GUINEE EQUATORIALE -GABON

BATA - NIEFANG - EVINAYONG - AKURENAM - MEDOUNEU - LIBREVILLE

GABON-CONGO

1- LIBREVILLE-BRAZZAVILLE

Libreville-Bifoun-Lambaréné-Fougamou-Mouila-Ndende (Doussala)-Nianga-Kibangou-Dolisie-Loudima-Madingo-Mindouli-Kinkala-Brazzaville par voie routière.

2- LIBREVILLE - FRANCEVILLE - LECONI - LEKETI - OKOYO - BOUNDJI - OBOUYA - BRAZZAVILLE

Deux variantes à partir de Lékéti :

- Lékéti - Okoyo - Boundji - Mossala, vers Brazzaville (par voie fluviale).

- Lékéti - Okoyo - Boundji - Obouya, vers Brazzaville (par route).

3. MINTZIC-OUESSO

Mintzic - Lalara - Ouan - Mékambo (Gabon) - Mbomo (Congo) Etoumbi - Makoua - Ouesso

RCA-CONGO

1 - BANGUI - BRAZZAVILLE - POINTE-NOIRE (voie fluviale par la Transéquatoriale) ;

Brazzaville - Pointe-Noire :

a) Brazzaville-Pointe-Noire (par chemin de fer)

b) Brazzaville-Pointe-Noire (par route)

2 - BANGUI - M'BAÏKI - ENYELLE - DONGOU - IMPFONDO - NDJOUNDOU par route et vers BRAZZAVILLE par voie fluviale

RCA-TCHAD

1- BANGUI - DAMARA - SIBUT - KAGABANDORO - SIDO - SARH

2- BANGUI - BOSSANGO - GORE (TCHAD)

CONGO-CAMEROUN

OUESSO - SEMBE - SOUANKE - NTAM - DJOUM - SANGMELIMA - YAOUNDE

LIAISONS VERS LES RÉGIONS ENVIRONNANTES

1. CAMEROUN vers le NIGERIA : Douala-Tiko-Kumba-Mamfe-frontière Nigéria

Deux variantes entre Mamfe-Frontière Nigéria :

- Mamfe-Ekok- Nigéria

- Mamfe-Eyumojock-Otu- Nigéria

2. TCHAD - CAMEROUN - NIGERIA :N'Djaména-Kousseri-Maltam-Fotokol- frontière Nigéria

3. TCHAD-SOUDAN : N'Djaména-Abéché-Adré-Nyala (Soudan)

4. TCHAD-LIBYE : N'Djaména-Moussoro-Faya Largeau-Koufra (Libye)

5. TCHAD - NIGER : Massakory-Bol-Nguigmi (Niger)

6. CONGO-RDC et Pays des Grands Lacs : pont route/rail sur le fleuve Congo à Brazzaville

7. RCA-RDC : Deux liaisons :

- Bangui-Zongo (frontière RDC) dans le prolongement de l'axe Douala-Bangui

- Bangui - Bambari - Mobaye - Gbadolité (RDC)

8. RCA-SOUDAN : Deux liaisons :

- Bangui-Bambari-Birao-Am-Dafok-Nyala (Soudan)

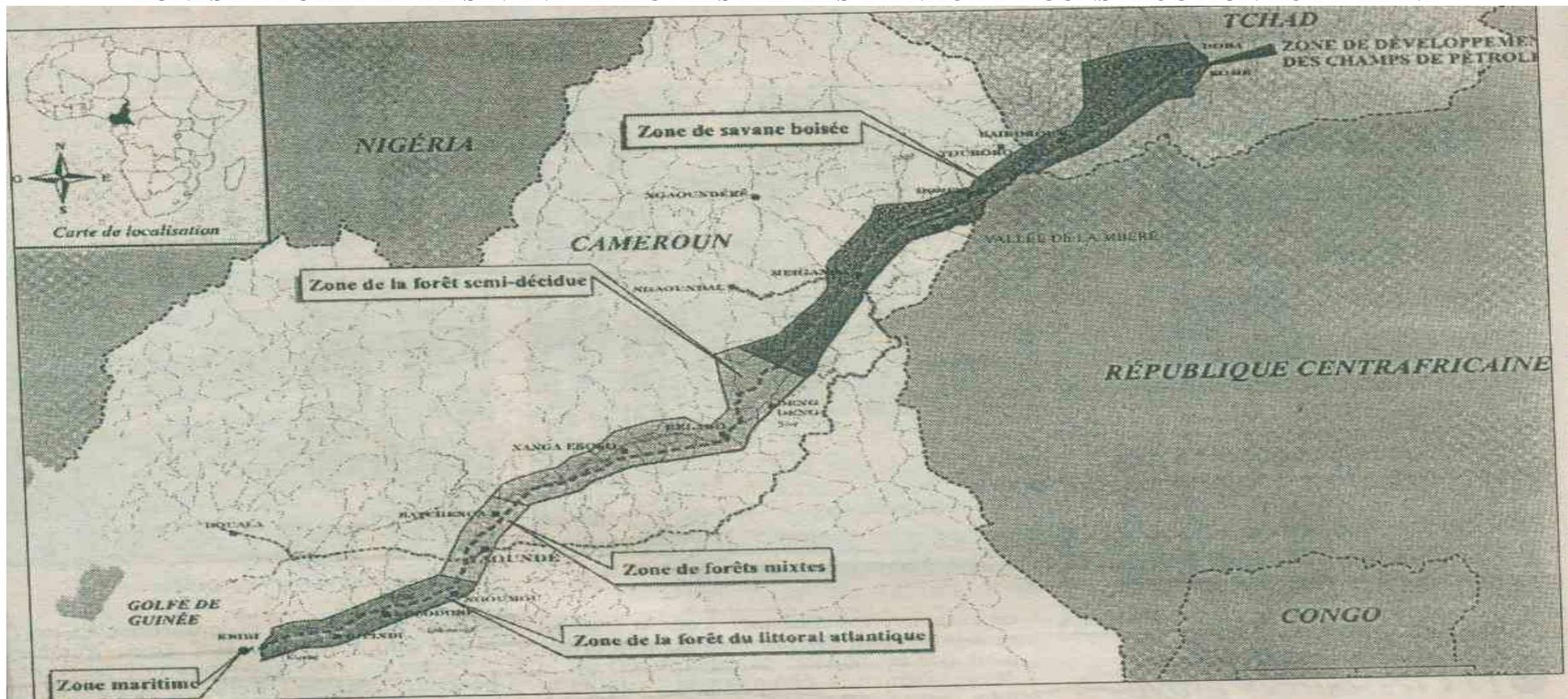
- Bangui-Bambari-Bangassou-Obo-Bambouti (frontière Soudan)

9. GABON-CONGO vers l'Angola :

Ndendé - Tchibanga - Mayoumba - Nzambi - Madingo - Kayes - Pointe Noire - Landana -Cabinda

Source: Règlement n° 9/00/CEMAC-067-CM-0

ANNEXE N°2
ZONES DE FORET ET DE SAVANE AFFECTEES PAR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU PIPELINE



Source : Cameroon Tribune du 20 Oct. 2000, p. 8.

ANNEXE 3
COULOIR DU PIPELINE DANS UNE FORET CAMEROUNAISE



\

ANNEXE N°4
TERMINAL FLOTTANT DE STOCKAGE AU LARGE DE KRIBI

