

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
SCIENCES HUMAINES, SOCIALES  
ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT D'HISTOIRE



*THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I*  
\*\*\*\*\*  
*POST GRADUATE SCHOOL FOR  
THE SOCIAL AND EDUCATIONAL  
SCIENCES*  
\*\*\*\*\*  
*DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR  
THE HUMAN AND SOCIAL  
SCIENCES*  
\*\*\*\*\*  
*DEPARTMENT OF HISTORY*

**TRANSPORT TERRESTRE ET COOPERATION  
TRANSFRONTALIERE EN AFRIQUE CENTRALE :  
CAS DU CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-  
GABON- GUINEE EQUATORIALE, 1960-2021**

Mémoire présenté en vue de l'obtention du Master en histoire

**Spécialité** : Histoire des Relations Internationales

Par :

Jovany MBOU'OU ABESSOLO  
Titulaire d'une Licence en Histoire



**Sous la direction de :**

Pr Achille Elvice BELLA  
Maître de conférences

Année académique 2023/2024

## SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	i
REMERCIEMENTS .....	iii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES.....	iv
ET SIGLES .....	iv
LISTE DES TABLEAUX.....	vii
LISTE DES GRAPHIQUES ET CARTES.....	viii
LISTES DES PHOTOS.....	ix
RESUME.....	x
<i>ABSTRACT</i> .....	xi
INTRODUCTION GENERALE.....	0
CHAPITRE I : ORIGINE ET EVOLUTION DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE CAMEROUN-GABON-GUINEE EQUATORIALE .....	25
CHAPITRE II : LE CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-GABON-GUINEE EQUATORIALE COMME GAGE DU RENFORCEMENT D'UNE COOPÉRATION TRIPARTITE FORTE .....	49
CHAPITRE III : LES ENJEUX DE LA MISE EN PLACE DU CORRIDOR CAMEROUN- GABON- GUINEE EQUATORIALE .....	74
CHAPITRE IV : LES LIMITES DES POLITIQUES MISES EN ŒUVRE AUTOUR DU CORRIDOR TRINATIONAL (CAMEROUN, GABON, GUINÉE EQUATORIALE) ET LA NECESSITE D'UN RENFORCEMENT DE COOPERATION ENTRE PAYS DE LA ZONE CEMAC.....	103
CONCLUSION GENERALE.....	130
BIBLIOGRAPHIE .....	134
TABLE DES MATIÈRES .....	146
ANNEXES .....	150

*A mon feu père, ABESOLO ZEH Jean et ma très chère mère, NGO BATOUMBI Rebecca*

## REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, aucun qualificatif ne saurait traduire notre profonde gratitude à l'endroit du professeur Achille Elvice BELLA, qui a accepté de diriger cette recherche malgré ses nombreuses occupations. Nous le remercions pour sa disponibilité, son soutien et surtout pour la rigueur du travail qu'il a exigé. Il a non seulement été pour nous un guide scientifique, mais aussi un personnage doué d'humanisme.

Une pensée profonde va à l'ensemble du corps enseignant du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I.

Nous tenons également à adresser nos remerciements les plus chaleureux aux Docteurs : Stéphane Frantz ABOUDI ENYEGUE et Fabrice ANABA pour leur disponibilité, leurs orientations, leurs conseils, leurs lectures et leurs encouragements.

Une reconnaissance va également à l'endroit des autorités de la ville d'Ambam, de Kye-ossi et d'Abang Minko'o pour leurs disponibilités et les informations qu'elles nous ont livré.

Un remerciement profond aux commerçants, mototaximens, cultivateurs, chauffeurs et bayamsellams des villes d'Ambam, Kye-ossi, Abang Minko'o qui ont accepté de nous donner plusieurs informations pour la réalisation de ce travail. Ils ont été non seulement des personnes ressources importantes mais aussi des personnes ouvertes et disponibles.

Une profonde reconnaissance à ma famille ainsi que tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Nous témoignons en fin notre gratitude à messieurs, NNOMO ZANGA, ZOMO ASSOM Jean Robert, Jean-Pierre NDONGO ZANGA et à Sa Majesté EVOUNG René pour leur soutien financier et leurs conseils.

# LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

## 1- Abréviations

CER : Communauté Economique Régionale

CERs: Communautés Economiques Régionales

MINADER : Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural

MINAT : Ministère de l'Administration Territoriale

MINCOMMERCE : Ministère du Commerce

MINDEF : Ministère de la Défense

MINEDUB : Ministère de l'Education de Base

MINEPAT : Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire

MINFI : Ministère des Finances

MINPME : Ministère des Petites et Moyennes Entreprises

MINREX : Ministère des Relations Extérieures

MINSANTE : Ministère de la Santé Publique

MINSEC : Ministère des Enseignements Secondaires

MINTRANS : Ministères des Transports

## 2- Acronymes

ALENA :	Accord de Libre-Echange Nord-américain
ASEAN :	Association des Nations de l'Asie du Sud-Est
BAD :	Banque Africaine de Développement
BIRD :	Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement
CEEAC :	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
CEDEAO :	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC :	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CNUCED :	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et Développement
FRANC CFA :	Franc de Coopération France-Afrique
IRIC :	Institut des Relations Internationales du Cameroun
GATT:	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
NEPAD :	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
OMC :	Organisation Mondiale du Commerce
PIDA :	Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique
TIR :	Transit International Routier
UDEAC :	Union Douanière des Etats de l'Afrique Centrale
UA :	Union Africaine
UE :	Union Européenne
UEMOA :	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
URSS :	Union des Républiques Socialistes et Soviétiques
ZLECAf :	Zone de Libre-Echange Continentale Africain

### 3- Sigles

AEF :	Afrique Equatoriale Française
ACP :	Afrique-Caraïbes-Pacifique
AFD :	Agence Française de Développement
BDEAC :	Banque de Développement des Etats de l’Afrique Centrale
BID :	Banque Islamique de Développement
CEA :	Commission Economique pour l’Afrique
CEE :	Communauté Economique Européenne
DTS :	Droits de Tirage Spéciaux
FED :	Fonds Européen de Développement
FMI :	Fonds Monétaire International
GIZ :	<i>Deutsche Gesellschaft fur Internationale Zusammenarbeit</i>
OCDE :	Organisation de Coopération pour le Développement Economique
OMD :	Objectifs du Millénaire pour le Développement
OUA :	Organisation de l’Unité Africaine
PIB :	Produit Intérieur Brut
PDCT-AC :	Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale
PDIZTF :	Programme de Développement Intégré de la Zone des Trois Frontières

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Coûts estimatifs des tronçons routiers bitumés du corridor Yaoundé-Libreville.....	59
Tableau 2: Les exportations des produits du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979.....	81
Tableau 3: Les exportations du Cameroun vers le Gabon sur l'axe routier Yaoundé- Libreville en 2020-2021.....	83
Tableau 4: Les importations des produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980.	85
Tableau 5: Les importations du Cameroun en provenance du Gabon en 2020-2021 .....	87
Tableau 6: Exportation Camerounaises en tonnes vers la Guinée Equatoriale par Kye-Ossi de 2011 à 2015 .....	88
Tableau 7: Les importations camerounaises en provenance de la Guinée Equatoriale de 2010 à 2012 (en tonnes) .....	89
Tableau 8 : Les exportations des produits alimentaires du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA).....	151
Tableau 9: Les exportations des produits d'habillement du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA).....	151
Tableau 10: Les exportations des produits d'aluminium du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA).....	151
Tableau 11: Les exportations des produits industriels et chimiques du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA) .....	152
Tableau 12: Les importations des produits pétroliers et dérivés du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980 .....	152
Tableau 13: Les importations des autres produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980.....	153



## LISTE DES GRAPHIQUES ET CARTES

Graphique 1: Les exportations des produits du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979.....	82
Graphique 2: Les importations des produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980.....	86
Graphique 3: Flux de personnes sur la frontière Cameroun-Gabon 1970-2021 .....	100
Graphique 4: Flux des biens et des personnes sur la frontière Cameroun-Guinée Equatoriale (1968- 2021).....	101
Carte 1: La zone transfrontière Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale.....	11
Carte 2: Itinéraire du corridor Yaoundé-Libreville.....	150
Carte 3: La route secondaire Medjimi- Mbamessaombam-Abang Minko'o pendant la saison des pluies .....	160

## LISTES DES PHOTOS

Photo 1: Vue du pont sur le fleuve Ntem (frontière Cameroun-Gabon).....	57
Photo 2: Vue latérale du pont sur le fleuve Ntem (frontière Cameroun-Gabon). .....	58
Photo 3 : Ahmadou Ahidjo président du Cameroun, 1960-1982.....	68
Photo 4: Paul Biya président du Cameroun (1982 et à l'heure actuelle ) .....	70
Photo 5: Léon Mba (président du Gabon 1961-1967) et Omar Bongo (président de 1967 à 2009)	71
Photo 6: Ali Bongo, president du Gabon de 2009-2024 .....	72
Photo 7: Salutation fraternelle entre le président Paul Biya et le président Ali Bongo .....	72
Photo 8: Président Teodoro Obiang Nguéma.....	73
Photo 9: Vues du marché frontalier d'Abang Minko'o.....	92
Photo 10: Une vue de la route Meka'a marché frontalier d'Abang Minko'o .....	113

## RESUME

Le transport occupe une place importante dans la coopération transfrontalière et le développement des Etats. Il est la condition préalable aux échanges et au développement du commerce. Notre étude intitulée, « Transport terrestre et coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 », questionne l'apport du transport terrestre en général, et ce transit en particulier, dans la dynamique de coopération transfrontalière en zone CEMAC. Pour mener à bien cette étude, l'on a procédé à la recherche documentaire dans les bibliothèques et effectué des descentes sur le terrain. L'explication et l'analyse des données collectées sont basées sur la théorie de l'interdépendance complexe et de l'intergouvernementalisme originel. Ce package théorique et méthodologique a permis de parvenir aux conclusions suivantes : l'axe routier Yaoundé-Libreville-Bata a non seulement permis la diversification, la densification du commerce intra-communautaire et des acteurs, mais aussi, la multiplication considérable des échanges transfrontaliers entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. Ce corridor routier est un véritable facteur de la coopération transfrontalière, de l'intégration et du développement en zone CEMAC. Cependant, les usagers du transport routier de l'Afrique centrale en général, et ceux de ce corridor en particulier, font encore face à quelques difficultés structurelles qui peuvent être surmontées par l'application des normes communautaires, la multiplication des investissements dans le domaine du transport terrestre et l'adoption des nouvelles stratégies de financement tenant compte des réalités du terrain. De même, il convient aux Etats et aux CERs de veiller à l'application des normes et règlements communautaires notamment en matière de libre circulation des biens et des personnes pour que le transport joue efficacement son rôle. Avec les mutations économiques internationales actuelles et la création de la ZLECAf, les Etats d'Afrique Centrale en collaboration avec leurs partenaires au développement devraient multiplier leurs efforts, afin de doter la sous-région une infrastructure de transport adéquate, gage d'une coopération transfrontalière réussie et une intégration sous-régionale effective.

**Mots clés : Transport, Corridor Routier, coopération transfrontalière.**

## **ABSTRACT**

*Transport occupies an important place in cross-border cooperation and the development of states. It is the prerequisite for exchanges and the development of commerce. Our study entitled, “land transport and cross-border cooperation in central Africa: case of the Cameroon-Gabon-Equatorial Guinea road corridor, 1960-2021”, questions the contribution of road transport in general and this transit in particular, in the dynamic of cross-border cooperation in CEMAC zone. To carry out this study, documentary research was carried out in libraries and field visits were carried out. The explanation and analysis of the collected data is based on the theory of complex interdependence and intergovernmentalism. This theoretical and methodological package made it possible to reach the following conclusions: The Yaoundé-Libreville-Bata Road axis has not only allowed the diversification, the densification on intra-community trade and actors, but also the considerable multiplication of cross-border trade between Cameroon, Gabon and Equatorial Guinea. This road corridor is a real factor of integration in the CEMAC zone. However, road transport users in Central Africa in general, and those of this transit in particular, still face some difficulties which can be overcome by the application of community standards, the multiplication of investments in the field of land transport and adoption of new financing strategies taking into account the reality on the ground. Likewise, it is appropriate for states and CERs to assure the application of community standards and regulations, particularly in terms of the free movement of goods and peoples so that transport effectively plays its role. With current international economic changes and the creation of the African Continental Free Trade Area, the States of Central Africa in collaboration with their development partners should increase effort to provide the sub-region with adequate infrastructure, guarantee successful cross-border cooperation and effective integration.*

**Keywords: Transport, Road corridor, Cross-border Cooperation.**

# **INTRODUCTION GENERALE**

## I- CONTEXTE GENERAL DU SUJET

Le monde bouge, les intérêts s'en déplacent et les idées circulent pour donner un sens à la mobilité. En effet, la mobilité fait partie des besoins fondamentaux des hommes. Cette envie d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on se retrouve dans toutes les sociétés et d'échanger, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin. De l'antiquité à nos jours, le transport a toujours favorisé les mouvements des personnes d'un milieu à l'autre<sup>1</sup>.

De l'antériorité précoloniale, à la résurgence contemporaine, les entités territoriales africaines entretenaient des relations commerciales, politiques et culturelles avec les autres territoires africains et non africains notamment la Rome antique, l'empire Ottomane, ainsi qu'avec les commerçants arabes venant du moyen orient grâce à des routes et des pistes plus ou moins aménagées. Le commerce transsaharien par exemple, qui était le point d'aboutissement des échanges internationaux démontre que, l'Afrique était ouverte au monde et que les échanges entre les grands empires africains et l'extérieur<sup>2</sup> étaient très intenses grâce à des pistes transsahariennes et des ouvertures maritimes. Pour reprendre les propos J. Ki-zerbo, « *les trafics sahariens ont constitué les premières liaisons de l'Afrique avec le reste du monde* »<sup>3</sup>.

En Afrique centrale, plus précisément en zone équatoriale habitée par les Fang, Beti, Bulu qui sont aujourd'hui des populations transfrontalières, il existait une forte mobilité des personnes et des marchandises. Cette mobilité est marquée par des mouvements de migration de part et d'autre de cette région et une interpénétration culturelle. Par des pistes, ces populations se sont installées en communautés et entretenaient des relations politiques, économiques et commerciales avec d'autres. Historiquement, il existait une interaction entre les populations de cette région motivée par des pistes qui ont également favorisé la pénétration des occidentaux<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> M. Didier et R. Prud'homme, *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Paris, La documentation française, 2007, p.9.

<sup>2</sup> Les empires et royaume africains comme le Kanem Bornou, l'empire de Mali, l'empire de Ghana, le royaume de Ouadaï etc. entretenaient des relations avec des pays asiatiques notamment, les arabes et les européens à l'instar de la Rome antique, l'Espagne, les territoires de l'Europe centrale.

<sup>3</sup> J. Ki-zerbo, cité par V. Zoma, dans, « Transport et intégration dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso », Thèse de Doctorat en Géographie, Université Ouaga 1 Pr Joseph Ki-zerbo, mars 2019 p. 61.

<sup>4</sup> V. Fouda, *Le peuple Ekang : ou comment être Bèti ?* Presse Université de Québec, Septembre 2007, p. 3.

De façon précise le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale entretiennent des relations qui puisent leur origine dans l'histoire, la culture, la tradition et le partage des liens familiaux entre des populations. La généalogie qui décline est celle qui a été avancée dans une légende, *Dulu Bon Be Afiri Kara*, écrite par Ondua Engute en 1387. Sa publication aurait amplifié son inscription dans la mémoire collective. Selon la légende, *Afiri Kara* serait le père de toutes les composantes du groupe Pahouin, les Ntumu, les Ewondo, les Bulu. Ce qui revient à dire que, les Ekang du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale ont un ancêtre commun. Ce groupe partage à cet effet, les mêmes valeurs culturelles. Avec la colonisation, des barrières politiques vont être établies, séparant des familles et limitant la mobilité des personnes<sup>5</sup>.

A partir de 1884<sup>6</sup>, date de la deuxième conférence de Berlin, on assiste au partage arbitraire de l'Afrique sans les africains. Les populations africaines en général vont perdre leurs pouvoirs de décision au plan politique, économique et socio-culturel. La libre circulation des personnes et des biens sera suspendue au profit de l'autorité coloniale. Il existe dès lors, des nouvelles frontières politiques et les africains sont désormais interdits de migrer d'une colonie à l'autre. Ces nouvelles frontières vont conduire à la balkanisation du continent.

En Afrique centrale, les Ekang qui étaient un peuple homogène se sont retrouvés respectivement dans le protectorat allemand au *Kamerun*, la colonie française au Gabon et la colonie espagnole en Guinée Equatoriale. Ce changement a considérablement influencé l'organisation politique, économique et socio-culturelle des populations transfrontalières, car il devenait difficile, dans bien des cas impossibles de circuler d'une colonie à l'autre. A ce sujet Edem Kodjo atteste que :

Berlin en effet, a désintégré les peuples africains repartis entre des Etats ayant des mentalités différentes, dépourvus de visions, de perspectives identiques... C'est ainsi que les Sara se répartissent entre le Tchad, Centrafrique et le Cameroun ; les peuples Fang se retrouvent au Cameroun mais aussi en Guinée Equatoriale, au Gabon et au Congo ; les Bakongo sont divisés entre le Congo Zaïre et l'Angola ... Chaque Etat africain est une mosaïque de peuple et d'ethnies, un conglomérat de populations qui manque d'unité pour fonder une véritable nation<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> V. Fouda, « Le peuple *Ekang*, ... », p. 20.

<sup>6</sup> 1884 marque la date de la deuxième conférence de Berlin et le partage de l'Afrique (15 novembre 1884 au 26 février 1885).

<sup>7</sup> Edem Kodjo, *Et demain l'Afrique ?* Paris Stock, 1986, p.246.

Cependant, même si ces populations ont perdu la liberté de mobilité pendant cette période intermédiaire, le désir de se trouver et d'échanger n'a pas été balayé de leur esprit. Car, ces peuples n'ont jamais vécu dans l'isolement. C'est ainsi qu'après les indépendances, on assiste à une volonté de retour de ce qui fut pendant la période précoloniale à travers la création des cadres institutionnels et la mise en place des infrastructures de transport pour promouvoir les activités économiques, la coopération bilatérale et multilatérale<sup>8</sup>.

En effet, après les indépendances des territoires africains, les jeunes Etats vont faire face aux problèmes politiques, économiques et socio-culturels qui ont fait l'objet d'une abondante littérature. Les questions de développement et d'intégration du continent apparaissent ainsi, comme des thématiques phares du moment. A la question du développement de l'Afrique, R. Dumont par exemple pensait que : « *l'Afrique noire est mal partie* »<sup>9</sup>. Car l'Afrique noire ne possède pas des structures politiques, économiques et culturelles fortes. Autrement dit, il n'existe ici, ni des moyens de transport, ni industries de transformation. C'est le fief de la famine, des instabilités politiques, de l'endettement, du néocolonialisme et d'aliénation culturelle. Le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale ne sont pas en marge de cette réalité.

Avec la venue de la mondialisation et de libéralisation des échanges, ces questions réapparaissent avec insistance. La nécessité de traiter les problèmes de développement en général, et la mise en place d'une infrastructure de transport adéquate en particulier apparaissent comme un moyen efficace pouvant permettre à ces pays d'accélérer le processus d'intégration régionale et assurer les relations de bon voisinage. Un système de transport adéquat va également favoriser l'inter connexion et l'unification des forces pour un développement mutuel, l'interdépendance économique et socio-culturelle au niveau bilatéral et régional. Pour la plupart des économistes, les transports engendrent une certaine régionalisation qui permet aux Etats proches géographiquement de promouvoir des relations économiques privilégiées, allant de la mise en œuvre de la zone de libre-échange, à l'union économique et monétaire, en passant par l'union douanière, le marché commun et l'union économique<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> V. Fouda, « Le peuple *Ekan*... », p.10.

<sup>9</sup> R. Dumont, *L'Afrique noire est mal partie*, Paris Edition Seuil, 1962.

<sup>10</sup> B. Balassa, cité par M. Moutassé, et al, dans *Comprendre la Mondialisation*, 1, Rome, édition Bréal, 2006, p.86.



Sans revenir sur l'histoire du panafricanisme et le débat controversé sur cette question, entre les progressistes (partisans d'une intégration par étape ou par région) ou le groupe de Monrovia<sup>11</sup>, et les radicaux ou le groupe de Casablanca<sup>12</sup> (favorable à la création immédiate des Etats-Unis d'Afrique), on remarque que, l'intégration régionale africaine a été une grande préoccupation de la plupart des leaders politiques africains qui se sont succédés depuis l'avènement des indépendances. Cette volonté de créer une Afrique forte économiquement et politiquement, unie dans sa diversité et solidaire, s'est affirmée par la signature de la Charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) le 23 mai 1963 par presque tous les présidents des Etats africains indépendants. Tous « *Désireux de voir tous les Etats africains s'unir désormais pour assurer les liens entre nos Etats en créant les institutions communes et en les renforçant* »<sup>13</sup>, les Africains se sont engagés à promouvoir les relations entre leurs Etats qui, pour eux, constituent la base du développement économique du continent. Cependant, une question surgit : comment y parvenir sans infrastructures de transport ?

Conscient du fait que la coopération et l'intégration économique sont les stratégies favorables pour conduire l'Afrique au développement et à l'indépendance économique suite à la déclaration d'un Nouvel Ordre Economique International en mai 1974, les chefs d'Etats et de gouvernements africains vont adopter une vision et élaborer un plan de sortie de l'Afrique du sous-développement et de la marginalisation économique appelé : le Plan d'Action de Lagos, présenté par beaucoup comme « *la Bible du continent* »<sup>14</sup> qui abordera la question des transports avec beaucoup d'insistance.

Reconnaissant toutefois, les difficultés pour atteindre cet objectif, chaque leader africain engageait individuellement et collectivement son peuple, et toute l'Afrique, à promouvoir les relations de bon voisinage, la coopération transfrontalière et l'intégration régionale dont la condition

---

<sup>11</sup> Le groupe de Monrovia est un courant panafricaniste né en août 1959, lors de la deuxième conférence des Etats Africains indépendants. Ce groupe était favorable à une confédération souple d'Etats africains souverains et indépendants, qui favoriserait une participation et une coopération volontaire dans le domaine des échanges culturels et de l'interaction économique. Ses membres étaient flexibles sur la question de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de chaque Etat. Les leaders ici sont : Houphouët Boigny, Léopold Sédar Senghor, Ahmadou Ahidjo, etc.

<sup>12</sup> Le groupe de Casablanca est un courant idéologique panafricaniste né en 1958 après l'indépendance de quelques Etats africains. Ce groupe avait pour leaders : Nkrumah, Sékou Touré, Modibo Keita et Haïlé Sélassié. Il prônait une intégration politique, économique et militaire immédiate du continent par la création de l'« Union des Etats africains », car l'éparpillement politique que consacre la division du continent Africain le fragilise.

<sup>13</sup> La charte de l'Organisation de l'Unité Africaine, Addis-Abeba, 23 mai 1963, p. 3.

<sup>14</sup> F.N Ngaeto Zam, « Le Discours Economique de l'OUA depuis l'Avènement d'un Nouvel Ordre Economique International (N.O.E.I) », Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1991, p. 83.

préalable est l'aménagement et la mise en œuvre des moyens de transport moderne et efficace pour densifier les échanges économiques<sup>15</sup>. A ce plan, viendront s'ajouter d'autres programmes et projets à savoir : les deux décennies des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique, le Plan d'Action de Lagos de 1991, le Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique centrale et les différents projets de la Banque Africaine de Développement (BAD), pour ne citer que ceux-là.

La création de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) le 18 octobre 1983, à Libreville, au Gabon, puis de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) le 16 mars 1994, à Ndjamena, comme cadres institutionnels de l'intégration en Afrique centrale, devrait renforcer ces initiatives par l'adoption des textes portant réglementation des transports dans la sous-région.

Tirant les leçons des faiblesses de l'OUA, tout en s'adaptant à la nouvelle dynamique mondiale et :

Conscient du fait que le fléau des conflits en Afrique constitue un obstacle majeur au développement économique du continent, à la nécessité de promouvoir la paix, la sécurité, la solidarité, et la stabilité comme condition préalable à la mise en œuvre de notre agenda dans le domaine du développement et l'intégration.<sup>16</sup>

L'Union Africaine vit le jour. Cette nouvelle vision de l'intégration africaine s'accompagne de nouveaux programmes, dont celui de la création d'une Zone de Libre-Echange Continentale africaine (ZLECAf).

Cependant, le constat est que, malgré tous ces engagements, les échanges en Afrique centrale rencontrent encore plusieurs obstacles. Les pays de la sous-région font toujours face à des difficultés en matière de transport pour le développement des activités économiques et la circulation des biens et des personnes. Le manque de coordination, de modernisation et d'expansion des transports freine encore les échanges et augmente les coûts des transports. Au moment où l'on parle de mondialisation des échanges avec une forte implication des moyens de transport, l'Afrique Centrale reste en retard. Conçues comme primordial dans le processus d'intégration régionale, les

---

<sup>15</sup> Organisation de l'Unité Africaine, *Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique*, 1980-2000, p.6.

<sup>16</sup> Acte constitutif de l'Union Africaine, Lomé, 11 juillet 2000, p.3.

infrastructures de transport ont un impact non-négligeable dans la production, la distribution, la consommation, l'import-export, voire dans le processus d'industrialisation. D'où la nécessité de mettre en œuvre des moyens de transport efficace et durable<sup>17</sup>.

La sous-région Afrique centrale se caractérise par l'absence d'un système de transport aérien, terrestre, et maritime efficace. Bien que certains corridors soient bitumés, le manque d'infrastructures de transport moderne est un véritable obstacle aux échanges dans la zone CEMAC. Compte tenu de la situation économique des Etats de la sous-région,

L'avènement d'un système des transports efficaces serait alors capable de gommer progressivement les disparités régionales, en réduisant les coûts et favorisant les mouvements d'entreprises vers les zones défavorisées<sup>18</sup>.

Car, il réduit la distance entre les populations transfrontalières et facilite les importations et exportations.

Le projet de construction du transit transfrontalier pour relier Yaoundé-Libreville-Bata intervient à cet effet, dans un contexte social caractérisé par un indicateur élevé du niveau de pauvreté, de fortes inégalités sociales et un chômage élevé en particulier, chez les femmes et les jeunes. Le manque d'infrastructures de transport routier est ici perçu comme la cause principale de la pauvreté qui touche près de 60 % de la population de la zone transfrontalière pendant la période 1960-2014. Cette pauvreté se manifeste généralement par un faible accès des populations aux services sociaux de base (éducation et santé), une faible production agricole, la famine, l'accès limité et très difficile aux marchés, le manque d'emplois et d'opportunités économiques pour les femmes et les jeunes, la mauvaise répartition et l'accès limité aux terres et aux ressources naturelles<sup>19</sup>.

La construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata vient, à cet effet, renforcer la coopération multilatérale en Afrique Centrale en général et bilatérale entre le Cameroun, le Gabon et Guinée Equatoriale en particulier. C'est en raison de cette problématique infrastructurelle dans la sous-région, qu'il a paru intéressant d'engager cette recherche sur le : « Transport terrestre et

---

<sup>17</sup> E. Koulakoumouna, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC*, p.13-17.

<sup>18</sup> [www.cairn.info/reg.com](http://www.cairn.info/reg.com), consulté le 23-05-2021, 12h14.

<sup>19</sup> Banque Africaine de Développement, *Document de stratégie de l'intégration régionale en Afrique centrale 2019-2025*, version révisée, juin 2019, p.22.

coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 ».

## **II- LES RAISONS DU CHOIX DU SUJET**

Le choix de ce sujet n'est pas fait de façon hasardeuse. Il est motivé par plusieurs raisons d'ordre scientifiques, socio-économiques et académiques.

### **1. Raisons scientifiques**

Les transports ont été considérés par beaucoup d'historiens (Michel Didier, Remy Prud'homme, Roger Gustave, Dong M.) et d'analystes du développement (T. Zaroual, Ona ondo, R. Bidias) comme étant « le moteur de la croissance » et, partant, l'un des éléments-clés du processus de développement. Diverses études de cas effectuées tant en pays développés qu'en pays en voie de développement ont suffisamment mis en lumière le rôle et l'apport concrets des transports dans le processus de développement. L'un des critères du sous-développement est l'absence (ou l'inadéquation flagrante) des moyens de transport. L'espace CEMAC reste encore sous-développé parce que, entre autres, ses secteurs de transport sont inadéquatement développés. D'où, la nécessité de mener une étude scientifique susceptible d'amener les Etats de l'Afrique centrale et leurs partenaires à promouvoir le développement des infrastructures de transport, gage de la croissance économique et du développement inclusif.

### **2. Raisons socio-économiques**

Constatant que, le manque des infrastructures de transport constitue un obstacle au commerce et à la coopération, et soucieux de redynamiser les changes, le Cameroun, le Gabon et Guinée-Equatoriale vont mettre sur pied une stratégie de sortie de cette situation. Conscient du fait que dans le contexte actuel de mondialisation et de libéralisation des échanges, la coopération sud-sud est un moyen efficace pouvant permettre aux pays en développement de promouvoir le développement économique et assurer les échanges intracommunautaires, ces pays vont exprimer leur volonté politique par la connexion de leurs capitales politiques. Le but ici étant d'intensifier les échanges, l'interdépendance économique, et socio-culturelle. En d'autres termes, le transit routier international Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est la matérialisation d'une coopération bilatérale et multilatérale réalisée.

A cet effet, cette étude part d'une observation et d'un constat. Et dans tous les cas, la situation actuelle de la sous-région nous permet de dire que, si rien n'est fait, le manque d'infrastructures de transport augmentera le taux de pauvreté, la dépendance économique généralisée et contribuera à la fragilisation du processus d'intégration sous-régionale et la coopération transfrontalière. Puisqu'au fond, le transport est la condition préalable au bon déroulement des échanges et au développement économique. Le choix de sujet permet à cet effet, de comprendre le rôle capital du transport dans le processus développement et surtout dans la coopération politique, économique et socio-culturel entre les Etats situés dans un même espace géographique.

## **2. Les raisons académiques**

Les mutations internationales et la transformation de l'UDEAC en CEMAC ont motivé la réorientation de la coopération Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. En effet, on assiste à l'apparition des nouvelles dynamiques internes. En ce sens, mettre en place une bonne infrastructure de transport terrestre est à la base de tous les efforts entrepris pour enrayer la pauvreté. Le commerce, moteur de la croissance économique, nécessite pour prospérer des infrastructures de transports fiables et performantes dans la mesure où elles facilitent la production et les échanges, permettent aux agriculteurs de produire et d'apporter leurs récoltes sur les marchés et favorisent les investissements privés. Des infrastructures de transport en mauvais état entravent la coopération transfrontalière et constituent un facteur de pauvreté.

Dans cette perspective, la vision de ces pays frères est d'instaurer une nouvelle culture en matière de développement des infrastructures de transport dans la sous-région. Pour ce faire, les pouvoirs publics optent pour la construction de l'axe Yaoundé-Libreville-Bata qui est comme condition indispensable à l'apport massif de capitaux privés, qui font cruellement défaut entre ces pays. D'où la nécessité de mener une étude relative sur le : « Transport terrestre et coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 ».

## II- DELIMITATION SPATIO-TEMPORELLE DU SUJET

« Opérer la délimitation du sujet, c'est déterminer quelles devraient être la conception générale du sujet et ses principales caractéristiques ». <sup>20</sup> La présente étude s'inscrit dans une double dimension : spatiale et temporelle.

### A- Délimitation spatiale

La délimitation territoriale de l'Afrique centrale varie en fonction des auteurs. Pour certains, il s'agit du grand espace CEEAC<sup>21</sup>, et pour d'autres, c'est la zone CEMAC<sup>22</sup>. Il convient de noter que dans le cadre de notre étude, nous abordons l'Afrique centrale dans le cadre restreint, c'est-à-dire, dans sa dimension CEMAC, et plus précisément dans la zone des trois frontières Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. La CEMAC<sup>23</sup> couvre les pays suivants : le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale, le Tchad, le Congo et la République Centrafricaine.

La zone transfrontière qui est au centre de notre étude, est généralement appelée la zone des trois frontières Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. Elle est composée de la région du Sud-Cameroun, le Nord du Gabon et la partie continentale de la Guinée Equatoriale. Au Gabon, il s'agit précisément du département du Ntem situé à l'extrême nord-ouest de la province septentrionale du

---

<sup>20</sup> Cabanis et al, « Méthodologie de la recherche en droit international, géopolitique et relations internationales », Master et Doctorat, *Idea Design Print Editura*, 2010, p. 73.

<sup>21</sup> Traité de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale du 18 octobre 1983, p.1.

<sup>22</sup> CEMAC, Traité révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 16 mars 1994, révisé le 25 juin 2008, p.1.

<sup>23</sup> La CEMAC est créée le 16 mars 1994, à Ndjamena en remplacement de l'Union Douanière des Etats de l'Afrique Centrale (UDEAC). Son siège est à Bangui. Son article premier rappelle les objectifs visés par celle-ci : « *la mission essentielle de la Communauté est de promouvoir un développement harmonieux des Etats membres dans le cadre de l'institution de deux Unions : une Union économique et une Union monétaire. Dans chacun des deux domaines, les Etats membres entendent passer d'une situation de coopération, qui existe déjà entre eux, à une situation d'union susceptible de parachever le processus d'intégration économique et monétaire* »<sup>23</sup>. Elle doit aussi, promouvoir la production, la compétitivité, la libre circulation des biens, des services, des capitaux, des marchandises et des personnes. Autrement dit, la CEMAC a pour but de supprimer les obstacles liés aux échanges économiques, sociaux, culturels et la création d'un marché commun. Pour arriver à ces fins et atteindre ces buts, les pays membres doivent mettre en œuvre des moyens de transports fiables afin de coordonner les activités de la sous-région. A cet effet, les parties signataires ont créé quatre institutions rattachées à la Communauté : l'Union économique de l'Afrique centrale (UEAC), l'Union monétaire de l'Afrique centrale (UMAC), le parlement communautaire et la cour de justice communautaire. La communauté dispose également quatre organes de décision qui sont : la conférence des d'Etats et de gouvernement, le conseil des ministres de l'UEAC, le comité ministériel de l'UMAC et la commission de la CEMAC. Cette institution communautaire s'étend sur une superficie de 3 020 144 km<sup>2</sup>, pour une population d'environ 55 854 7181 d'habitants en 2019 (26 048 854 pour le Cameroun, 16 070 253 pour le Tchad, 5 415 677 pour le Congo, 4 764 681 pour la RCA, 2 187 010 pour le Gabon et 1 368 219 pour la Guinée Equatoriale). Le taux de croissance démographique est de 2,9 % et le taux de croissance économique est d'environ 2,8%<sup>23</sup>. Les langues officielles sont le français, l'Anglais, l'espagnol et l'arabe fruit de l'héritage colonial.

Gabon (Woleu-Ntem). Cette localité partage sa frontière avec le Cameroun et sa limite occidentale avec la Guinée Equatoriale. Le chef-lieu dudit département est Bitam<sup>24</sup>.

Au Cameroun, cette zone est centrée sur le département de la Vallée du Ntem dont le chef-lieu est Ambam autrement appelé, ville des trois frontières. Les principales villes commerciales concernées sont : Ambam, Kye-Ossi et Abang Miko'o. Cet espace est limité au sud par le Gabon à travers le fleuve Ntem et à l'intersection de la frontière Cameroun-Guinée Equatoriale<sup>25</sup>.

Quant à la Guinée Equatoriale, cet espace est constitué précisément d'Ebebiyin, chef-lieu du district de Kye-Ntem. Cette ville, située à la frontière Cameroun-Guinée Equatoriale est proche de de 200 mètres de la ville de Kye-Ossi et d'environ 20 km de Bitam.

La population ici est généralement constituée des *Fangs localisés* de part et d'autre des frontières témoignant le fruit de la balkanisation de la sous-région pendant la période coloniale. La zone des trois frontières est constituée d'un même groupe ethnique que les frontières juridiquement définies ne peuvent constituer des facteurs de séparation. La structure sociologique ici est constituée au sommet du grand groupe ethnique Fang qui se divise en sous-groupe (*Ayong*) : Ntoumou, Boulou, Mvae, Eton, Essandone, Esseng. Tous ces sous-groupes se trouvent au Cameroun, en Guinée Equatoriale et au Gabon et présentent des liens divers (parentés, mariages, alliances)<sup>26</sup>. La carte ci-dessous permet de mieux déterminer l'espace de notre étude.

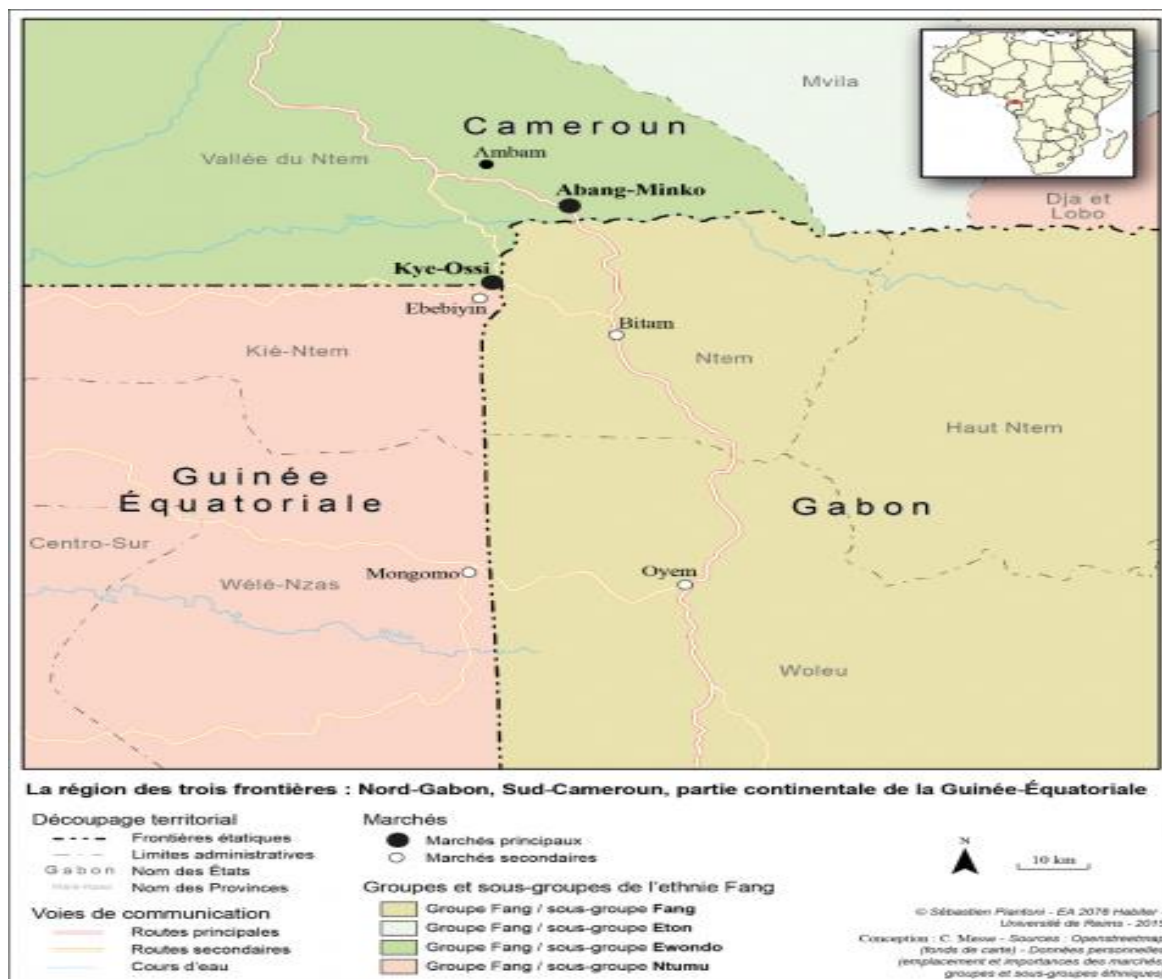
---

<sup>24</sup> C. Y. Messe Mbega, « Régions transfrontalières : un exemple d'intégration socio spatiale de la population en Afrique centrale ? », Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale, vol.17, N°1/2015.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> C. Y. Messe Mbega, « Région transfrontalières : un exemple... », p.3.

**Carte 1: La zone transfrontière Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale**



Source : C. Messe Mbega « Régions transfrontalières : un exemple ... », p.6.

La carte ci-dessus présente le découpage territorial de la zone des trois frontières, c'est-à-dire, les frontières étatiques, les limites administratives, les noms des Etats et provinces ; les marchés principaux et les marchés secondaires ; le grand groupe ethnique Fang ainsi que ses sous-groupes et les voies de communication notamment les routes principales (les corridors), les routes secondaires et les cours d'eau. Cette carte nous permet non seulement d'avoir une idée générale du milieu d'étude, mais aussi de bien comprendre les enjeux de ce corridor et les routes secondaires mises en place pour favoriser les échanges transfrontaliers.



## **B- Délimitation temporelle**

Ce travail s'étale sur une période de soixante-un (61) années allant de 1960 à 2021. L'année 1960 marque l'indépendance du Cameroun (1<sup>er</sup> janvier 1960) et du Gabon (17 août). Quant à la Guinée Equatoriale, il faudra attendre le 12 octobre 1968. A partir de ces dates, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale accèdent à la souveraineté nationale et internationale. Ce qui revient à dire qu'ils peuvent élaborer leurs politiques intérieures et extérieures en fonction de leurs histoires, leurs préoccupations intérieures et extérieures ainsi que leurs idéologies. C'est ainsi que le Cameroun et le Gabon ont signé le protocole de l'axe Yaoundé-Libreville à Franceville (Gabon) en 1974 et ratifié par le Cameroun en 1977. Ce protocole impactera également sur l'aménagement de la route Ambam-Kye-Ossi et sa liaison avec la Guinée Equatoriale. Les enjeux ici sont géopolitiques, géoéconomiques et socio-culturels.

La borne supérieure de 2021, quant à elle, marque l'analyse historique sur les politiques mises en place ces Etats, afin booster la coopération bilatérale et multilatérale et promouvoir la libre circulation des biens et des personnes. Aussi, cette date permet de mieux apprécier le caractère dynamique et déterminant du transport dans les échanges transfrontaliers, les limites des politiques mises en place sur ce corridor ainsi que l'impact du covid-19 sur la coopération trinationale entre ces trois pays. Cette analyse sera orientée sur la période d'avant et après la mise en œuvre des infrastructures de transport routier, pour mieux évaluer l'apport de cet axe routier dans les échanges bilatéraux et multilatéraux en Afrique centrale.

## **III- DEFINITIONS DES CONCEPTS**

Dans le cadre de cette étude, les concepts à clarifier sont : transport, coopération transfrontalière, et corridor routier.

### **➤ Transport**

Le terme transport vient du latin « *trans* » qui signifie *par là* ou *à travers* et de « *partare* » qui veut dire porter. Les transports constituent un moyen de déplacement de personnes, d'objets matériels, des marchandises et des messages d'un lieu à un autre. « *Il est créateur de continuité permettant les liaisons, les contacts, les complémentarités et les interactions sans lesquels aucun*

*« système spatio-social ne pourrait fonctionner »*<sup>27</sup>. C'est pour cela qu'on le considère comme un élément indispensable dans les échanges économiques, politiques et socio-culturels.

Chesnais conçoit l'expression transport comme : *« la solution sans cesse renouvelable, apportée au problème d'une société humaine vivant sur une surface différenciée »*<sup>28</sup>. Le transport offre donc à cet effet un ensemble de moyens qui permettent aux populations vivant dans une région définie un cadre référentiel pour assurer la mobilité de leurs biens.

Quant à L. Chapelon, il concède la notion de transport comme : *« expression couramment utilisée renvoie à plusieurs éléments qui rendent sa définition relativement complexe »*<sup>29</sup>, puis il rejoint la définition de Chesnais en précisant qu'*« un système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, donc la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transfert, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiquement distincts »*<sup>30</sup>. Ce qui revient à dire que le transport en général utilise les moyens terrestres, aériens et maritimes.

De façon générale, le transport est un moyen de déplacement d'une personne et d'un bien d'un milieu à l'autre. A cet effet, il existe trois modes de transports qui constituent le système de transport : le transport terrestre, le transport maritime et le transport aérien. Dans notre contexte, il renvoie à l'ensemble des politiques et des stratégies mises en place par les pays de la sous-région pour permettre la libre circulation des biens et des personnes pour le développement économique et socio-culturel. Les travaux de Baky assimilent la notion de corridor au transit international. Car, *l'« on parle de transit international lorsque le trajet d'une expédition emprunte les territoires de plusieurs pays et passe donc par plusieurs bureaux frontaliers »*<sup>31</sup>. Il permet, à partir d'un seul document, de préparer à l'avance une procédure globale au lieu de procéder à plusieurs formalités de transit national. Des conventions internationales précisent le cadre de ce régime selon les différents modes de transport : le TIR et le Transit International Ferroviaire. Les transits internationaux maritimes et aériens sont, quant à eux, libres de régime douanier. Le transit désigne, en général : *« le régime de franchise des droits de douane pour les marchandises qui traversent le*

---

<sup>27</sup> V. Zoma, « Transport et intégration dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso », Thèse de Doctorat en Géographie, Université Ouaga 1 Pr Joseph Ki-Zerbo, p. 37.

<sup>28</sup> Chesnais cité par Pascal Saint-Amand dans, « L'adéquation de système de transport aux systèmes territoriaux : pour une mobilité durable. Modélisation et aide à la décision », HAL Id: <https://tel.archive-ouvert.fr/tel-00565919>, p. 30.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> Baky cité par V. Zoma, dans, « Transport et intégration dans l'espace... », p. 38.

*territoire national sans s'y arrêter à la destination d'un pays étranger* »<sup>32</sup>. Le transit est donc un moyen de facilitation de la circulation des biens et des personnes d'un pays à l'autre par la suppression des tracasseries.

De façon précise, le corridor dans notre contexte désigne la route qui sert de transit des flux de marchandises et de personnes entre deux ou plusieurs pays. C'est une voie de transport régional qui promeut le développement social, économique et culturel des zones avoisinantes. Par son caractère dynamique, il favorise le libre-échange, la création du marché commun tout en garantissant une intégration régionale effective.

### ➤ **Coopération transfrontalière**

D'après la convention de l'Union Africaine sur la coopération transfrontalière (convention de Niamey), la coopération transfrontalière se définit comme :

Tout acte ou toute politique visant à promouvoir et à renforcer les relations de bon voisinage entre les communautés frontalières, collectivités et administrations territoriales ou autres acteurs concernés relevant de deux ou plusieurs Etats, y compris la conclusion des accords et arrangement utiles à cette fin <sup>33</sup>.

A cet effet, la coopération transfrontalière vise à mutualiser les efforts entre les pays voisins afin d'atteindre un objectif commun, faciliter le règlement pacifique des différends, assurer la gestion intégrée, efficiente et efficace des frontières, transformer les zones frontalières en éléments catalyseurs de la croissance, de l'intégration socio-économique et politico-culturelle. Par ailleurs, elle permet de promouvoir la paix et la stabilité à travers la prévention des conflits et l'approfondissement de l'unité et l'intégration sous-régionale. Ce qui revient à dire que, avec la coopération transfrontalière, les barrières politiques ne sont pas une limite mais des lieux d'échanges et d'opportunités divers<sup>34</sup>.

Les travaux effectués par E. Thorbecke et P. Cornelisse montrent que la coopération transfrontalière est l'élément fondamental du commerce international. La production, la diversification, la distribution et la consommation qui sont au centre des économies actuelles nous permet de dire avec certitude que, sans échange, l'on ne peut passer de niveau de subsistance. En

---

<sup>32</sup> V. Zoma, « Transport et intégration dans l'espace... », p. 38

<sup>33</sup> Article 1 de la Convention de l'Union Africaine sur la coopération transfrontalière (convention de Niamey), adoptée par la vingt-troisième session ordinaire de la conférence tenue à Malabo, Guinée Equatoriale, le 24 juin 2014.

<sup>34</sup> *Ibid.* article 2.

effet, les échanges transfrontaliers déterminent l'état et le rythme du développement socio-économique et de l'import-export de tous les pays actuels, c'est ce que la Banque Mondiale appelle : *Doing business*. Pour ces auteurs, cinq éléments nous permettent d'apprécier ces arguments :

Il permet la spécialisation et une plus grande division du travail ; l'exploitation des économies d'échelle ; la transmission des informations de la technologie et des innovations ; une grande répartition plus efficace des facteurs de productions et l'obtention des avantages liés aux transactions, ce qui stimule les acteurs économiques<sup>35</sup>.

Et pour cela, il faut au préalable une compatibilité de toutes les composantes spécifiques telles que le système de transport et des infrastructures adaptées pour favoriser le mouvement des marchandises, des facteurs de production et des personnes entre les Etats.

### ➤ **Corridor routier**

Le mot « corridor » vient de l'italien « *corridore* », qui signifie couloir. Il est généralement conçu comme un espace serré entre deux Etats, qui sert de transit de débouché à un autre pays<sup>36</sup>.

Selon les géographes J. Debrie et C. Comtois, une relecture de la littérature théorique dans des champs disciplinaires variés sur les corridors permet d'identifier trois types de critères principaux : le terme de corridor en tant que tel, ses limites géographiques et son caractère dynamique. Les corridors émanent généralement des recherches en analyse spatiale et en topologie<sup>37</sup>. Les études de ces auteurs abordent des questions liées à l'usage et à la diversification des axes de transport, au désenclavement des zones rurales, à la modernisation des moyens de transport pour faciliter la mobilité des biens et des personnes. C'est pourquoi ils déclarent que :

Plusieurs auteurs se sont également attardés à adopter différentes méthodes pour délimiter les frontières des corridors.... Les limites des axes sont fixées de façon arbitraire. Dans tous les cas, c'est la zone dont l'étendue dépend des indicateurs utilisés : conditions géographiques, densité de la population, critères culturels, sphères d'influence, structures institutionnelles, divisions politiques, etc. La façon la plus usuelle de procéder à l'analyse des corridors n'est pas d'examiner la périphérie mais plutôt son contenu. Le principe qui guide l'analyse concerne la cohésion du corridor, soit les facteurs centrifuges qui favorisent une concentration d'activité le long d'une ceinture axiale plus élevée que d'autres régions de taille similaire. Le corridor est enfin par nature même dynamique<sup>38</sup>.

Le PIDA, en définissant la notion de corridor fait d'abord la différence entre le corridor routier et le corridor lié aux autres modes de transport. Ainsi, le corridor routier renvoie à un espace

---

<sup>35</sup> E. Thorbecke et P. Cornelisse, « Echange et développement », revue d'Economie du développement, 2013, pp. 5-24.

<sup>36</sup> Petit Larousse, 2012.

<sup>37</sup> V. Zoma, « Transport et intégration dans l'espace... », p. 39.

<sup>38</sup> *Ibid.*, pp. 39-40.

qui comprend d'une part, l'emprise routière, ses infrastructures, et d'autre part, les terrains adjacents. Sa gestion consiste généralement à assurer une meilleure cohérence entre les politiques de gestion du corridor du réseau routier et les politiques d'aménagement du territoire. Pour le PIDA, un corridor routier ou corridor intelligent est un ensemble d'infrastructures logistiques de transport de qualité reliant au moins deux pays et assurant le transport des cargaisons intra-régionales et internationales et des passagers. Il a pour but de faciliter le commerce grâce à la simplification des processus administratifs de transport et de fournir des informations en temps réel aux acteurs clés du corridor afin de surveiller le dédouanement des cargaisons et la circulation<sup>39</sup>. Ses principaux attributs sont :

- assurer des mouvements de trafic à l'intérieur du corridor et fournir des informations en temps réel aux parties prenantes, afin de leur permettre de gérer leur processus logistique de facilitation du commerce et du transport ;
- assurer les procédures administratives et le dédouanement et processus logistiques informatisés pour le commerce ;
- veiller à l'utilisation des principaux outils de l'OMC/OMD et des CER en matière de facilitation du commerce et du transport, tels que les guichets uniques nationaux électroniques, les postes frontières uniques et les ponts bascules de pesage dynamique ;
- assurer le maintien de mesures d'amélioration de la sécurité et de la qualité des infrastructures des corridors de transport<sup>40</sup>.

De façon précise le corridor dans notre contexte désigne la route qui sert de transit des flux de marchandises et de personnes entre deux ou plusieurs pays. C'est une voie de transport régional qui promeut le développement social, économique et culturel des zones avoisinantes. Par son caractère dynamique, il favorise le libre-échange, la création du marché commun tout en garantissant une intégration régionale effective.

Quant au transport de transit, il se définit selon la convention de New York comme :

Le passage de marchandises, y compris les bagages non accompagnés, à travers le territoire d'un Etat contractant, entre un Etat sans littoral et la mer, à condition que ce

---

<sup>39</sup>[https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wd-samart\\_corridor\\_definition\\_and\\_characteristics\\_fr.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wd-samart_corridor_definition_and_characteristics_fr.pdf), consulté le 25 Août 2022, 13h21.

<sup>40</sup> *Ibid.*

passage soit fraction d'un trajet total commencé ou se terminant à l'intérieur du dit Etat sans littoral et comprenant un transport maritime qui précède ou suit le dit passage <sup>41</sup>

#### **IV- INTERET DU SUJET**

L'étude sur le « Transport terrestre et coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 », revêt un intérêt scientifique et socio-économique.

##### **➤ Intérêt scientifique**

L'intérêt scientifique de ce sujet part du manque considérable d'une documentation spécifique qui traite de manière technique la question des infrastructures terrestres et son apport sur le développement local, national et les échanges internationaux. Il s'agit à cet effet, d'apporter un regard scientifique sur les problèmes de transport en Afrique centrale et montrer son intérêt sur les échanges transfrontaliers.

Par ailleurs, cette étude vise à démontrer que, le transport terrestre, plus utilisé en Afrique centrale peut être un facteur de développement et de croissance économique. En aménageant les corridors, les routes secondaires et locales les pays de la sous-région peuvent atteindre leurs objectifs de développement inclusif et de coopération transfrontalière.

##### **➤ Intérêt socio-économique**

Au niveau socio-économique, cette étude vise à montrer qu'une bonne infrastructure de transport terrestre constitue un facteur de développement, de diversification des échanges et de l'amélioration du climat des affaires. Par ailleurs, elle permet d'accroître la production, la compétitivité, la distribution, le commerce, l'interdépendance économique, l'emploi, le rapprochement des populations et le bien-être social. En multipliant la construction des corridors et en désenclavant les grands bassins de production et les routes rurales, la sous-région pourra non seulement réduire les obstacles liés à la libre circulation des biens, des personnes et des capitaux, approfondir la coopération transfrontalière, mais aussi accroître les flux d'importation et d'exportation et s'affirmer dans le commerce intra-africain et mondial.

---

<sup>41</sup>[https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wd-samart\\_corridor\\_definition\\_and\\_characteristics\\_fr.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wd-samart_corridor_definition_and_characteristics_fr.pdf), consulté le 25 Août 2022, 13h21.

## V- REVUE DE LA LITTERATURE

Compte-tenu de son importance, la question liée à la mise en œuvre des moyens de transport et à la promotion des échanges transfrontaliers en Afrique centrale a été au centre de plusieurs études et débats. Même si chaque auteur a ses orientations, tous s'accordent sur la nécessité du libre-échange et le caractère déterminant du système des transports modernes et efficaces.

D. Abwa, en parlant de la coopération transfrontalière en Afrique centrale dans son ouvrage, remet en cause la géo institutionnalisation<sup>42</sup> des regroupements économiques régionaux, tels que pensées par les leaders politiques africains. Pour cet auteur, la mise en œuvre des organisations économiques régionales n'a pas atteint les objectifs voulus par le panafricanisme. Pourtant, « *l'intégration est conçue aujourd'hui comme une nécessité, la stratégie la mieux adaptée aux enjeux de la mondialisation* »<sup>43</sup>. Et que, l'intégration en Afrique centrale passe d'abord par la mise en œuvre des valeurs culturelles et un certain nombre de recommandations.

Cependant, l'auteur expose une vision culturelle. Bien qu'elle soit intéressante, elle se heurte aujourd'hui à un problème de diversité culturelle et du repli identitaire entre les différentes populations. A cet effet, cette approche peut devenir un véritable obstacle pour le développement économique.

Dans son mémoire de Master soutenu en 2012, M. Fankam Teumameu soulève la problématique des transports en Afrique centrale en insistant sur la technique juridique utilisée par le législateur communautaire en vue de mettre en œuvre la réglementation des transports<sup>44</sup>. Pour lui, les questions de transport devraient d'abord toucher le cadre de réglementation par la mise en application des textes et résolutions adoptés. Cette vision certes pertinente fait souvent face aux problèmes d'incompatibilité entre les normes communautaires et les réglementations nationales. De plus, elle ne permet pas d'apprécier le rôle du transport dans les échanges transfrontaliers.

En avril 2021, le rapport sur les opportunités économiques des corridors routiers d'Afrique centrale présenté par la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) a démontré que, le corridor

---

<sup>42</sup> G. Mvele et L. Zang, *Union Africaine quinze ans après*, Tome 1, Paris, L'Harmattan 2017. p. 23.

<sup>43</sup> D. Abwa et al, *Dynamique d'intégration en Afrique centrale*, Tome 2 presses universitaires de Yaoundé, Novembre 2001, p. 790.

<sup>44</sup> M. Fankam Teumameu, « La réglementation des transports en Afrique centrale », Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2010-2012, p. 15.

routier est un vecteur de transformations. Ce rapport inventorie les ressources naturelles de la région et les dynamiques socio-économiques et démographiques des populations dans le but de mettre en évidence les zones à potentiel économique susceptibles d'accueillir des investissements dans divers secteurs prioritaires. Pour la CEA, la mise en œuvre d'un transit routier s'accompagne généralement des changements dans plusieurs secteurs de production<sup>45</sup>. Cependant, il s'agit d'une analyse générale de l'impact des corridors de la sous-région qui ne tient pas compte des spécificités des corridors. Bien que le rapport identifie les différents secteurs, il fait une étude peu approfondie sur le rapport entre infrastructures de transport routier et l'amélioration du climat des affaires.

L'étude faite par P. M. Milong Mbiok, dans le cadre de son mémoire en Relations Internationales apporte un certain nombre d'informations sur le rôle corridor Yaoundé-Brazzaville dans la dynamique d'intégration en Afrique centrale. Bien que, les deux sujets se basent sur la question des transports sur un même espace géographique, son étude est bien déterminée et ciblée sur un axe routier bien précis. Bref, sa recherche vise à montrer l'incidence de l'axe routier Yaoundé-Brazzaville dans le processus d'intégration politique<sup>46</sup>.

Toujours dans le domaine des transports, les recherches effectuées par de A. Bang en 2021 montrent que, les Communautés Economiques Régionales et les Etats travaillent collectivement pour aboutir à la libre circulation des biens et des personnes au travers des infrastructures de transport<sup>47</sup>. Cependant, elle aborde la question de transport d'une manière générale, c'est-à-dire, son travail touche tout le système de transport, ce qui ne permet pas de bien cerner les critères d'évaluation de l'apport du transport dans les échanges en zone CEMAC. De même, ses recherches n'abordent pas la zone des trois frontières Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale de manière précise et spécifique.

Les études menées par R. Assako Assako en 2016 sur le corridor Yaoundé-Libreville démontrent que, la création de l'axe Yaoundé-Libreville est conçue comme une opportunité de développement au niveau bilatéral et multilatéral. La création de cet axe routier vise non seulement

---

<sup>45</sup> Nations Unies/ Commission Economique pour l'Afrique, *Opportunités économiques sur le long du corridor routier d'Afrique centrale*, préparé pour l'UNECA, Avril 2021, pp. 1-61.

<sup>46</sup> P. M. Milong Mbiok, « Axe routier Yaoundé-Brazzaville dans le processus d'intégration en zone CEMAC », Mémoire de Master II en Relation Internationales, IRIC, 2016, p. 16.

<sup>47</sup> A. Bang, « La gestion communautaire des infrastructures de transports en Afrique centrale et le processus d'intégration régionale », Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2021, p. 15.



à créer une zone de coprosperité entre le Cameroun et le Gabon mais aussi, la mise en place d'une voie de salut en zone CEMAC.<sup>48</sup> Bien qu'intéressant, cet auteur fait une analyse moins approfondie sur l'apport de cet axe routier sur la coopération politique, économique et socio-culturelle des populations transfrontalières.

En mars 2019, V. Zoma, en présentant les politiques régionales dans le domaine du transport routier dans l'espace UEMOA dans sa thèse de Doctorat unique en géographie, démontre que, Le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via Burkina Faso a considérablement facilité les échanges dans l'espace UEMOA. Pour cet auteur, une bonne infrastructure de transport routier peut contribuer à promouvoir la production interne, à densifier la circulation des marchandises et promouvoir le libre-échange dans un contexte régional marqué une dépendance économique généralisée<sup>49</sup>. Cependant, cet auteur fait une analyse sur un espace géographique précis et totalement différent de l'Afrique centrale. Ce qui revient à dire que les enjeux et les contraintes ne sont les mêmes.

La Commission Economique pour l'Afrique (CEA) dans son rapport de 2005 présente l'infrastructure de transport comme un moyen de développement économique. En faisant référence aux pays développés et en analysant la situation en Afrique, la CEA conclut que :

L'infrastructure est un élément clé du climat d'investissement, réduisant le coût des affaires et permettant aux gens d'avoir accès aux marchés. Elle est capitale pour faire progresser l'agriculture, joue un rôle majeur de facilitation du commerce et de l'intégration, est essentielle pour compenser les effets de la fragmentation géographique et du morcellement de la souveraineté, et est indispensable pour permettre à l'Afrique de percer sur les marchés mondiaux. Elle est en outre fondamentale pour le développement humain, y compris pour la prestation des services d'éducation et de la santé aux populations pauvres. L'investissement dans l'infrastructure représente également un énorme potentiel non exploité de création d'emplois productifs<sup>50</sup>.

Bien qu'intéressant, l'analyse de la CEA est faite de manière globale ce qui ne permet pas de mieux cerner les contours et les enjeux. Cependant, cette étude se focalise sur un espace précis et déterminé.

---

<sup>48</sup> R. Assako Assako, « Zone de coprosperité Gabon-Cameroun : préalable d'une voie de salut communautaire en Afrique centrale », article in *Syllabus*, Groupe de recherche sur les villes d'Afrique (GREVA), école normale supérieure de Yaoundé, Université de Yaoundé I Cameroun, January 2016, pp. 153-170.

<sup>49</sup> V. Zoma, « Transport et intégration dans l'espace... », p.vi.

<sup>50</sup> Commission Economique pour l'Afrique 2005 : chap.7, para.61, citations omises [traduction non officielle], cité par V. Cecilia Briceno-Garmendia, dans *Infrastructures Africaine : une Transformation Impérative*, Agence Française de Développement et Banque mondiale, 2010, p. 29.

Au regard de ces différents travaux, notre étude trouve son originalité. Car, elle diffère des études précédentes de par sa focalisation précise : « Transport terrestre et coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 ». Cette originalité et cette spécificité se trouvent également dans la problématique.

## **VI- PROBLEMATIQUE**

Conscient de la nécessité de redynamiser leur relation, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale vont instaurer une nouvelle culture en matière de développement des infrastructures des transports routiers, afin de promouvoir la coopération sud-sud, booster les échanges économiques et attirer les investisseurs. Pour ce faire, les pouvoirs publics optent pour la construction des infrastructures de transports fiables qui sont considérées comme conditions préalables indispensables à l'apport massif de capitaux privés, qui font cruellement défaut entre les trois pays et dans la sous-région. Fort de ce qui précède, il semble utile de déterminer l'enjeu de la valorisation du transport terrestre dans la coopération transfrontalière en zone CEMAC au regard du corridor trinational Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale.

## **VIII- CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

### **A. Cadre théorique**

La théorie se définit comme, un ensemble organisé de principes, de règles, de lois scientifiques visant à décrire et à expliquer un ensemble de faits<sup>51</sup>. Les théories mobilisées dans le cadre de ce travail sont : la théorie de l'interdépendance complexe et de l'intergouvernementalisme originel.

#### **1- La théorie de l'interdépendance complexe**

La théorie de l'interdépendance avait été fondée par Joseph Nye et Robert Keohane. Ces deux auteurs pensent que, l'interdépendance croissante des nations est la caractéristique principale des relations internationales après la Deuxième Guerre mondiale<sup>52</sup>. Avec les arrangements bilatéraux, multilatéraux, la mondialisation des échanges, cette interdépendance s'est accrue. Car, elle a non seulement réduit la distance entre les populations à l'échelle sous-régionale, régionale et mondiale, mais aussi, elle a favorisé la circulation des biens, des personnes, des services, des capitaux, des

---

<sup>51</sup> Dictionnaire de français Larousse, 2012, p. 334.

<sup>52</sup> R. Keohane et J. Nye, *Transnational Relations and World politics*, Harvard University Press, June 1972, p. 428.

informations à l'échelle internationale. Aujourd'hui, tous les Etats sont interdépendants. Cette perméabilité des frontières a créé un monde interconnecté et interdépendant.

La théorie de l'interdépendance complexe nous permet d'expliquer le phénomène de mondialisation et de libéralisation des échanges qui ont bouleversé les anciens repères et imposés les groupements régionaux au sein desquels des Etats nouent les relations privilégiées afin de supprimer les obstacles aux échanges. Cette théorie trouve également sa pertinence dans l'apport de ces axes routiers dans le processus d'intégration régionale en général, et en particulier, sur les import-imports entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale qui, aujourd'hui, permettent à ces pays d'entretenir des relations privilégiées dans le domaine politique, économique et socio-culturel. Ces routes drainent des flux de personnes et des biens importants qui favorisent une interdépendance stratégique et multidimensionnelle.

## 2- L'intergouvernementalisme originel

Cette théorie fut élaborée dans les années 1960 par S. Hofmann, proche de Raymond Aron qui étudia l'essor de la construction européenne dans la perspective réaliste. Alors que D. Mitrany avait postulé la nature non politique des besoins économiques et des décisions techniques en vue de résoudre des problèmes sans cesse croissant des populations, en affirmant que : « *la méthode fonctionnaliste traverse les décisions politiques, idéologiques, géographiques et raciales existantes, sans en créer de nouvelles* »<sup>53</sup>. S. Hofmann, le principal porteur de l'intergouvernementalisme originel pense que : « *La décision de traiter certaines questions comme des questions techniques est elle-même une décision politique* »<sup>54</sup>. Ce qui revient à dire que la question de promouvoir la coopération transfrontalière à travers la création des infrastructures de transport est d'abord une décision politique.

Cette théorie nous permet dans le cadre de ce travail de mieux analyser l'engagement des gouvernements camerounais, gabonais et équato-guinéen dans le domaine de transport pour faciliter les échanges transfrontaliers. Par ailleurs, la décision de désenclaver cette zone, de relier les capitales politiques de ces pays et de créer les marchés frontaliers pour résoudre les problèmes des

---

<sup>53</sup> S. Hofmann, cité par D. Nguefack Tsafack, dans, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon en Afrique centrale (1960-2012) : Histoire d'un petit Etat en quête d'émancipation et de puissance », Thèse de Doctorat de troisième cycle en Histoire des Relations Internationales, Université de Dschang, 29 mars 2018, p.28.

<sup>54</sup> *Ibid.* p. 29.

populations est également une volonté politique. Malgré quelques limites, les échanges entre ces trois pays sont en constante augmentation. Les acteurs se sont multipliés et les produits diversifiés.

Cette théorie vise dans le même sens à comprendre les mécanismes par lesquels les Etats sont appelés à s'associer pour le développement mutuel de leurs populations. Pour S. Hofmann, ce sont toujours les Etats ou plus exactement les autorités étatiques qui restent maîtres du processus de coopération transfrontalière dans un marchandage intergouvernemental<sup>55</sup>.

## **B- METHODOLOGIE**

La spécificité et la caractéristique du travail scientifique se trouvent sur sa méthode et la rigueur du raisonnement logique. La méthodologie occupe à cet effet une place importante dans la recherche scientifique dans la mesure où elle permet de bien analyser de façon structurée des faits. En ce sens, l'étude sur le « Transport terrestre et coopération transfrontalière en Afrique centrale : cas corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 », fait appel à une méthodologie scientifique basée sur la collecte des données (consultation d'ouvrages, mémoires et enquêtes de terrain). Pour mieux mener cette étude, le choix est porté sur les méthodes suivantes :

### **1- Les différentes sources exploitées**

Tenant compte de la nature du sujet de recherche, tout en faisant référence à la discipline, nous avons choisi pour la complémentarité des ressources pour plus de critique et de rigueur mais, surtout pour la recherche de l'objectivité. A cet effet, nous utiliseront les sources suivantes :

- la consultation d'ouvrages, articles, rapports, articles des historiens, des politologues, des géographes, des sociologues et autres auteurs qui abordent des questions de transport dans nos recherches dans les bibliothèques physiques et en ligne ;
- thèses de Doctorat, Mémoires dont le centre d'intérêt est de monter l'incidence du transport en général et le transport routier en particulier, dans les échanges transfrontaliers ;
- les textes juridiques, les conventions, les traités et accords régionaux et internationaux sur la réglementation du transport terrestre ;
- des documents issus des archives du ministère du commerce et ministère de l'économie de la planification et de l'aménagement du territoire ;

---

<sup>55</sup> D. Nguefack Tsafack, dans, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... », p. 30.

- des documents issus des institutions internationales qui traitent des questions de transport, coopération transfrontalière et l'intégration régionale comme, la BAD, le FMI, la Banque mondiale, la Commission économique pour l'Afrique, l'Union Africaine, l'Union Européenne, CEMAC, pour ne citer que celles-là.

## 2- Méthode de collecte des données

La méthode d'analyse des données dans le cadre de cette recherche est qualitative. Il s'agira d'une part de faire une observation directe et indirecte des faits dans les villes transfrontalières notamment Ambam, Abang Miko'o et Kye-Ossi, Bitam et Ebebiyin d'autre part, faire des entretiens avec toutes les couches sociales à travers un guide d'entretien afin de mieux évaluer l'apport de ce corridor routier au niveau bilatéral, multilatéral et sur les populations locales.

- **Observations**

En ce qui concerne les observations, elles seront directes et indirectes :

- **Observation directe** : il s'agira d'un constat direct des faits, la réalité sans le filtre médiateur. Cette observation est premièrement participante à cause de l'intégration du chercheur dans le milieu étudié, en raison de l'appartenance à la zone des trois frontières (Ambam), et la pratique des activités agricoles. Cette appartenance sociologique permettra d'avoir des connaissances pratiques sur le sujet traité.

Cette observation sera également directe, à travers les différentes descentes sur le terrain qu'on effectuera dans les villes transfrontalières. Ces descentes sur le terrain permettront d'observer de près la manière dont ces routes contribuent aux échanges entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale.

- **Observation indirecte** : Il s'agira, d'une part, de l'observation non participante, et des entretiens avec les personnes ressources.

- **Les entretiens**

Les entretiens seront généralement directifs, et effectués avec un guide d'entretien. Ils permettront de recueillir des informations auprès des différents acteurs des échanges et des usagers de ce corridor. Ces entretiens seront effectués non seulement avec des autorités et élites de la ville d'Ambam, Kye-Ossi, Abang Minko'o, Bitam, Ebebiyin mais aussi avec des commerçants, des acteurs privés, des chauffeurs, des *buyam-sellam*, des cultivateurs, les agriculteurs, des chefs de

village qui sont les principaux bénéficiaires de ces corridors. Les informations recueillies vont nous permettre de bien apprécier l'apport du transport routier sur les échanges transfrontaliers.

### **3. Méthode d'analyse des données**

Il s'agira de procéder à la confrontation des sources dont nous aurons en notre possession et l'analyse des discours, des observations et des entretiens. L'objectif étant de ressortir la vérité scientifique pour éviter au maximum des analyses subjectives et partielles. La méthode hypothéticodéductive sera notre boussole dans l'analyse des données.

## **IX- LES DIFFICULTES RENCONTREES**

Lors de nos investigations, on s'est confronté à un manque de la documentation sur des questions liées aux échanges transfrontaliers de 1960-2021. En effet, il nous été difficile de trouver des documents qui traitent de manière exhaustive la problématique des flux de personnes et biens sur le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. En dépit de quelques enregistrements qu'on a eu accès à la délégation départementale du commerce de la Vallée du Ntem, d'autres documents qui traitent de manière technique les questions des frontières sont classées top secret à cause de leur sensibilité.

## **X- PLAN DU MEMOIRE**

Le présent travail est divisé en quatre chapitres. Le premier chapitre analyse l'origines et évolution de la coopération transfrontalière Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. Le second chapitre est intitulé, le corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale comme gage du renforcement d'une coopération tripartite forte. Le troisième chapitre porte sur les enjeux de la mise en place du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. Quant au dernier chapitre, il porte sur les limites des politiques mises en œuvre autour corridor trinational (Cameroun-Gabon Guinée Equatoriale) et la nécessité d'un renforcement de la coopération transfrontalière entre les pays de la zone CEMAC.

**CHAPITRE I : ORIGINE ET EVOLUTION DE LA  
COOPERATION TRANSFRONTALIERE CAMEROUN-  
GABON-GUINEE EQUATORIALE**

La volonté de coopérer, de promouvoir solidarité et assistance mutuelle ont toujours été des grandes préoccupations des peuples africains. De l'antiquité aux temps contemporains en passant par le moyen âge, les temps modernes, les peuples africains de plein gré n'ont jamais vécu dans l'isolement. La tradition orale nous apprend que, pendant la période précoloniale, il existait une forte coopération et une interpénétration bien poussée dans les activités socio-culturelles et économiques entre les entités territoriales de la forêt équatoriale motivées par les moyens de transport plus ou adéquats. Bien que l'on ne pût pas déterminer de façon exhaustive les frontières entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale, ces entités se reconnaissaient par leur appartenance au grand groupe *Ekang*. Parler des origines et évolution de la coopération transfrontalière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale revient à cet effet à présenter l'histoire de cette coopération depuis la période précoloniale à nos jours. Autrement dit, ce chapitre analyse les liens historiques, culturels, géographiques, politiques et sociaux entre de Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale de la période précoloniale au jusqu'en 2021.

## **I- FONDEMENTS DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE**

La deuxième conférence de Berlin (18 novembre 1884, 15 février 1885), qui aboutit au partage arbitraire du continent africain a bouleversé l'organisation socio-politique, économique et culturelle des pays africains. Sans se référer aux appartenances culturelles, anthropologiques et sociologiques des peuples africains, cette conférence internationale a conduit non seulement à la balkanisation du continent mais aussi à la création des Etats aux mosaïques culturelles. C'est ainsi que les *Ekang* du Sud Cameroun, du Nord du Gabon et de Kye-Ntem (Rio Muni) ont été divisés entre les trois ces pays. Cette partie du travail fait une analyse des relations entre ces entités territoriales pendant de la période précoloniale à la période coloniale.

### **A- Relation trilatérale pendant la période précoloniale : une coopération basée sur le partage des valeurs culturelles communes**

Parler des relations entre le Cameroun, le Gabon et la guinée Equatoriale pendant la période précoloniale semble ambigu car, ces Etats n'existaient pas encore au sens propre du terme. Néanmoins, l'on va aborder ces relations au sens traditionnel en les adaptant aux découpages géopolitiques actuel. Historiquement, les relations entre ces trois pays sont liées au partage des



valeurs culturelles notamment, la langue, la tradition, les croyances, les mouvements de migration et le commerce.

### **1- Une relation basée sur le partage d'une même langue et les mouvements de migration**

L'homogénéité du grand groupe *Ekang* sur le plan historique, culturel et anthropologique traduit son unicité sociologique et linguistique<sup>56</sup>. Encore appelé « *Pahouins* »<sup>57</sup>, le grand groupe *Ekang* est composé de six ethnies et cent douze tribus couvrant une partie du Sud Cameroun (environ 450 000 habitants en 2014), du Woleu Ntem au Gabon (300 000 habitants en 2015), et la partie Est de la Guinée Equatoriale (environ 250 000 habitants en 2015)<sup>58</sup>.

De façon générale, on peut appréhender la notion de culture à deux (2) dimensions à savoir : au niveau individuel et au niveau collectif. Au premier niveau la culture renvoie à l'ensemble des connaissances apprises par un individu permettant à l'esprit de développer son sens critique, son jugement et ses perceptions<sup>59</sup>. Ce qui revient à dire que la culture au niveau individuel est indissociable aux facteurs cognitifs, le savoir ou la science. Au sens plus large c'est-à-dire au niveau collectif, elle renvoie à l'ensemble des normes, pratiques, croyances, habitudes, langue, pratiques et représentations propres à un groupe social donné<sup>60</sup>.

Pour E. Durkheim la culture se définit comme : « *Un ensemble de manières de penser, sentir et d'agir plus ou moins formalisés qui, étant apprises et partagées par une pluralité de personnes, servent, d'une manière à la fois objective et symbolique, à constituer ces personnes en une collectivité particulière et distincte* »<sup>61</sup>. La culture étant donc au centre de la vie en société, elle caractérise le mode de vie d'un peuple, sa conception du monde et ses relations avec les autres groupes.

---

<sup>56</sup> A. E. Bella, « L'inscription des Ekang dans la dynamique historiographique des peuples de l'Afrique subsaharienne », Université de Bruxelles-Belgique, 2022, p.5.

<sup>57</sup> J. P. Nguemegne, cité par D. Tsafack dans, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon en Afrique centrale (1960-2012) : Histoire d'un petit Etat en quête d'émancipation et de puissance », Thèse de Doctorat de troisième cycle en Histoire des Relations Internationales, Université de Dschang, 29 mars 2018, p.56.

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> Dictionnaire de l'académie française 8<sup>e</sup> Edition 1932, 2003-2022. P. 220.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> Durkheim cité par Tylor, « Alpha sociologie », <https://www.cairn.info/revue-idees>, consulté le 22 janvier 2023, 20h29.

La langue occupe une place importante dans les relations humaines, groupes sociaux et dans la culture. L'expression d'une même langue ou un même dialecte crée une affinité et traduit un attachement profond d'un individu à une société. Avant la colonisation, l'appartenance au groupe *Ekan* se matérialisait par l'expression et la compréhension de ses dialectes qui étaient généralement liés à une ethnie ou à une tribu. C'est à travers la langue que l'on pouvait distinguer l'autochtone de l'étranger. Cet élément culturel était un facteur de paix et de la cohésion sociale des peuples de la forêt<sup>62</sup>.

Dans ses recherches, G. Nutefe Kwadzo met en exergue la valeur de la langue dans la culture africaine. Pour lui, les langues africaines appelées « dialectes » étaient au centre du vivre ensemble et la cohésion sociale des peuples africains. Ainsi, toutes personnes partageant la même langue en Afrique se considèrent comme des frères. Ce qui revient à dire que, le partage d'une même langue permettait aux individus de développer des relations amicales et de confiance gage d'une coopération forte<sup>63</sup>.

De façon précise, pendant la période précoloniale, les entités territoriales transfrontalières du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale étaient rattachées premièrement par la langue dont les dialectes sont assez proches pour rester compréhensibles<sup>64</sup>. Elle rattachait l'individu à sa culture et son milieu de vie, facilitait les échanges commerciaux et les interactions sociales entre les peuples frontaliers. Par ailleurs, elle était un facteur important dans les liens de mariage et la consolidation des relations interpersonnelles, la diffusion des informations, la consolidation de la paix<sup>65</sup>.

Toutefois, ces dialectes exprimaient la civilisation d'un groupe, ils façonnaient l'esprit du peuple transfrontalier et l'âme de la communauté dans ce qu'elle a de plus spécifique. Traditionnellement, ces dialectes exprimaient le mode de pensée collective et individuelle, de représentativité et la manière de réfléchir. De même, les langues africaines cachent un certain nombre de valeurs à la fois spirituelles et traditionnelles. Les rites africains se font généralement dans les langues africaines ceci pour démontrer le caractère et l'attachement spirituel de ces

---

<sup>62</sup> Tylor, « Alpha sociologie... », p. 14.

<sup>63</sup> G. Nutefe Kwadzo, « La langue facteur d'intégration et d'insertion », Revue française de la linguistique appliquée, volume xix-2, édition de waret, Amsterdam, décembre 2007, p. 13.

<sup>64</sup> D. Nguefack Tsafack, « Guinée Equatoriale face ... », p. 57.

<sup>65</sup> J.C. Redjeme, Pour le plurilinguisme dynamique dans un contexte multilingue, p.134.

dernières, puis l'importance que les ancêtres accordaient aux dialectes<sup>66</sup>. L. Sédar Senghor parle à ce sujet qu'un dialecte est « *la symbiose des influences de la géographie et de l'histoire, de la race et de l'ethnie* »<sup>67</sup>.

La langue en tant qu'héritage anthropologique, une créativité divine et humaine reflétant à la fois les réalités spirituelles et symboliques, et des réalités tangibles et intangibles permet de connaître l'histoire et les spécificités d'un groupe social. La maîtrise des langues locales a permis resserrait les relations des populations transfrontalières dans la mesure où elle retraçait leur l'histoire de bouche à oreille de générations en génération et réveillait à chaque fois les liens culturels entre ces groupes situés de part et d'autre de la forêt équatoriale<sup>68</sup>. Il s'agit en effet d'« *un système de conception transmis de génération en génération et exprimé sous forme symbolique et institutionnalisé par biais duquel les hommes communiquent et normalisent leurs connaissances, hypothèses et attitudes dans un cadre de leur existence sociale* »<sup>69</sup>. Pour Cheick Anta Diop, « *même non écrite elle est considérée comme la cristallisation en énigmes plus ou moins difficile à déchiffrer de l'histoire d'un peuple ; elle porte nécessairement les traces de tout le passé du peuple qui la véhicule* »<sup>70</sup>.

Par ailleurs, les mouvements de migration et l'installation des groupes dans un milieu donné étaient favorables grâce à des affinités culturelles. Dans la région transfrontalière, on distingue deux vagues de migration. Le premier mouvement date de l'époque précoloniale plus précisément en 1819 et la deuxième vague date 1916-1947<sup>71</sup>.

La migration dans ce contexte, se comprend comme étant le déplacement extraordinaire d'un grand nombre de personnes et leur installation temporaire ou définitive sur de vastes étendues de terres<sup>72</sup>. Dans ses travaux de recherches sur les *Fang*, X. Cadet relève que, c'est exactement en 1819

<sup>66</sup> L. Kesteloot, *Anthropologie Négro-africaine, La littérature de 1918 à 1981*, Marabout Université, 1987, p. 12.

<sup>67</sup> L. Sédar Senghor cité par, Masmin Tchindjang, et A. Bopda, dans, *Langues et identités culturelles en Afrique*, 2008, pp.48-49.

<sup>68</sup> L. Kesteloot, « *Anthropologie Négro-africaine, La littérature...* », p.12.

<sup>69</sup> Organisation régionale africaine de la confédération syndicale internationale (csi-Afrique), forum de la rentrée, Kisumu, au Kenya du 23-27/01/2012.

<sup>70</sup> Diop Cheick Anta, *Antériorité des civilisations nègres. Mythe ou vérité historique ?* Présence Africaine, Paris, 1967, pp. 200-201 Cité par Daniel Abwa, Joseph-Marie Essomba, *Dynamique d'intégration régionale en Afrique centrale*, Presse universitaire de Yaoundé Novembre 2001 p.71

<sup>71</sup> D. Tsafack, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... », pp. 60-80.

<sup>72</sup> J.F. Ade. Ajayi, *Histoire générale de l'Afrique, VI. L'Afrique au XIXe siècle jusque vers les 1880*, Edition UNESCO, 1996, p. 26.

que, les *Ekang* sont arrivés dans leur foyer géographique actuel notamment au Cameroun, au Gabon et en Guinée Equatoriale. Les documents historiques le soutiennent car, ils affirment que la présence *Ekang* a été signalée pour la première fois en Afrique centrale, et notamment dans la région de l'Estuaire au Gabon, vers le début du 19e siècle à travers une grande et longue migration appelée « Obane »<sup>73</sup>. Ce partage de l'histoire est dans bien des cas le socle des interactions culturelles entre ces peuples frères qui, de temps en temps favorisait l'unité du grand groupe par la mise sur pied des alliances de non-agression, de protection mutuelle, de mariage, de visite mutuelle sur un fond purement culturel : l'alliance entre les Mvae et les Essadone, l'alliance entre les Ntoundou et Essakorane pour ne citer que celles-là. Ces alliances étaient respectées par tous les groupes qu'il soit au Cameroun, au Gabon ou en Guinée Equatoriale. En cas de manquement et du non-respect des clauses, le groupe ou l'individu était puni soit par la communauté soit par les ancêtres<sup>74</sup>.

La deuxième vague de migration part de l'idéologie « pan-fang » qui vise l'unité et la solidarité du peuple Fang est très ancienne. En 1947, les fils et filles Fang organisent un congrès au Gabon sous la présidence de Léon Mba. Le congrès est sanctionné par la publication de deux (2) documents qui vont réveiller l'esprit d'unité des affinités entre ces peuples : « *Nous tous Fang, Yaoundé (Ewondo), Okak, Mevu, Nden, Bulu, Ntumu, sommes d'un même père : Afri kara, de kara kuba-Ta Ta ma, Ma Ngo'o et nous faisons une seule partie de notre race nègre*<sup>75</sup> ». Dans « Dulu bon be Afri Kara », le pasteur Ondoua Akutu assigne en 1947 aux papouins, la mission de constituer un ensemble politique en écrivant : « *les Bulu, Fang, Beti sont l'espoir du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale ...* »<sup>76</sup>. Ces mouvements ont considérablement renforcé la solidarité transfrontalière à travers de nombreuses réunions et sensibilisations effectuées par certains leaders comme Léon Mba et Charles Assalé. Ces alliances et mouvements transfrontaliers ont motivé plusieurs vagues de migrations de 1916 à 1978.

---

<sup>73</sup> V.S. Fouda, *Le peuple Ekang : ou comment être Beti...*, p. 7.

<sup>74</sup> J.F. Ade. Ajayi, « *Histoire générale de l'Afrique...* », p.27.

<sup>75</sup> J.P. Ombolo, « Les Etons du Cameroun », Yaoundé, Septembre 1978, Multigraphié, p.53.

<sup>76</sup> P.G Nsah-Voundy, cité par J. Koufan, D. Abwa *Dynamique d'intégration en Afrique centrale*, Tome 1 presse universitaire Yaoundé, 2001, p. 220.

## 2- Le *Mvet*, les mariages interethniques et commerce comme facteur d'échanges entre le Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale à l'époque précoloniale

Par ces termes, il s'agit de montrer que le partage des valeurs ancestrales, les mariages interethniques et le commerce intercommunautaire étaient au centre des relations entre les populations transfrontalières.

Dans la zone transfrontalière, le *Mvet* est conçu comme le fondement de la croyance et de la spiritualité. Il est à la fois un instrument de musique et le socle de l'histoire et de la cohésion sociale du peuple *Eakang*. Il retrace l'histoire et met en valeur la culture du peuple. On ne saurait parler du peuple *Eakang* sans faire référence au *Mvet*. Dans sa dimension musicale, il retient l'attention de plusieurs personnes et l'on peut dire dans ce sillage que : « *la musique écrase toutes les frontières raciales, linguistiques, politiques, idéologiques, religieuses, dimensionnelles et temporelles* »<sup>77</sup>.

Le *Mvet* unit les hommes tout en les rattachant à leurs cultures et à leur histoire par la mise en action d'un certain nombre de personnage qui ont « vécu » dans les villages de la forêt équatoriale (Engong village, d'Akoma Mba, Ntoumou Nfoulou, Efoua Medang etc.). D'après *Mvet* respect des coutumes ancestrales est la condition pour être en bonne relation avec les dieux ainsi que les ancêtres. L. Marc Ropivia pense à ce sujet que : « *le Mvet est essentiellement un mode de transmission par lequel un peuple de la forêt sans écrire a pu, de bouche à oreille véhiculer son histoire intérieure depuis les millénaires et les sites les plus lointains jusqu'à nos jours* »<sup>78</sup>. Le *Mvet* est donc la transmission littéraire et musicale qui représente non seulement la dynamique culturelle du peuple *Eakang* mais aussi l'art qui renferme les grands mystères et les mythes.

A côté du *Mvet* se trouve *le Bwiti* qui est une religion traditionnelle du peuple *Fang*. Cette religion défend les valeurs culturelles et définit les relations entre l'être *Eakang* et les divins. C'est l'héritage spirituel du peuple car, « *à travers l'assimilation d'éléments du christianisme, il affirme l'identité Fang devant les influences occidentales en générale et chrétienne en particulier. Il*

<sup>77</sup> Tsira Ndong, *Ntoumou, L'homme, la mort, et l'immortalité*, Paris, harmattan, 1993.

<sup>78</sup> L. Marc Ropivia, Cité par Alain Didier Olinga et Joseph Owona Ntsama, « Les musiques de l'Afrique centrale : entre culture, marché et politique », Institut des Relations Internationales du Cameroun, 2004, p. 33.

*propose une communauté spirituelle des Fang du Gabon, Guinée Equatoriale et du Cameroun* »<sup>79</sup>. Le culte *Bwiti* se célèbre dans les temples dont l'entrée évoque une fente vulvaire qui est la représentation symbolique de la spiritualité et la naissance de la tribu. Cette religion est organisée de façon hiérarchique dont le chef supérieur est *Gnimi*. Aujourd'hui, on retrouve ses temples au Sud Cameroun, au Gabon et en Guinée Equatoriale.

Quant au mariage interethnique, il était le renforcement des liens amicaux et fraternels des communautés transfrontalières. Chez le peuple Bantu, le mariage dépasse l'union entre l'homme et la femme, réunit les communautés en passant par l'union des familles. En acceptant de se lier à une famille lointaine et en inculquant aux enfants issus de cette union dès le bas âge une éducation basée sur la tolérance, le partage, le rejet des préjugés, l'acceptation de la différence, les valeurs qui régulent la vie en société, les Ekgang ont renforcé leurs relations intertribales.

En outre, la pratique des échanges transfrontaliers à l'époque précoloniale était effectuée par les pistes qui liaient les villages et les communautés, et traversaient la forêt équatoriale. Avant la balkanisation de cette région, l'on distinguait le commerce intertribal et le commerce à longue distance ou intercommunautaire. À cette époque, les frontières d'une entité politique se limitaient là où l'autorité de son chef ne s'exerçait plus ou au niveau des relations lignagères qui sont basées sur les liens de parenté ou de famille. Les frontières étaient à cet effet, les lieux de contacts, d'échanges commerciaux, de mariages et dans certains cas de rivalité. Aussi, il est important de rappeler que, ces frontières étaient toujours en mouvement. C'est dans ce sens, Coquery-Vidrovitch relève que :

Le territoire dominé par un souverain se définissait par l'emprise de celui-ci sur ses dépendants, et non sur un espace intangible (du moins tant que les frontières n'en n'étaient pas officiellement révisées), plus ses sujets étaient plus nombreux plus l'espace s'élargissait ; plus ses troupes se réduisaient [...], moins son pouvoir était effectif au-delà du cercle des hommes qui le reconnaissaient pour un chef.<sup>80</sup>

L'étude des relations entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale à l'époque précoloniale montre que, les rapports interculturels étaient alimentés par de solides affinités ethnoculturelles. Ce système d'échange traditionnel animé par les pistes était moins structuré et basé

---

<sup>79</sup> D. Abwa, Jean Koufan, al, *Dynamiques d'intégration régionale en Afrique Centrale*, Tome 1, Presse universitaires de Yaoundé, Novembre 2001, p.220

<sup>80</sup> M. B. Medjo Medjo, « L'influence de l'ethnicité sur le commerce frontalier : le cas de la ville de Kye-Ossi au Sud Cameroun », thèse de Doctorat de troisième cycle, Stellenbosch University, mars 2021, p. 95.

sur le troc. Cette interdépendance observée entre les groupes montre que les relations entre ces trois pays sont plus anciennes malgré le bouleversement entamé en 1884-1885<sup>81</sup>.

## **B- Les relations Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale de la période coloniale aux indépendances**

Par ces termes, il s'agit de montrer que la colonisation a bouleversé l'organisation politique, économique, sociale, culturelle et les relations entre les entités territoriales transfrontalières. À travers ce phénomène nouveau, ces dernières devraient désormais abandonner le pouvoir décisionnel dans les affaires intérieures et extérieures au profit du pouvoir colonial.

### **1- La pénétration occidentale et le bouleversement des relations sociales**

La colonisation occidentale apparaît avec un phénomène nouveau, celui de la délimitation officielle des territoires et la mise en place des barrières politiques à l'intérieur s'exerce l'administration coloniale. L'établissement arbitraire de ces frontières s'accompagne des normes qui visent à protéger les colonies constituées. C'est ainsi que le code de l'indigénat adopté le 28 juin 1881 est mis en application dans toutes les colonies françaises assujettissait les autochtones, travailleurs et immigrants aux travaux forcés. De même, le code interdit toute circulation irrégulière d'une colonie à l'autre. En cas du non-respect de cette décision, le sujet était exposé aux réquisitions, aux impôts de capitation (taxes) sur les réserves et à un ensemble d'autres mesures tout aussi dégradantes. Il s'agissait d'un recueil de mesures discrétionnaires destinées à faire régner le « bon ordre colonial »<sup>82</sup>.

Faisant référence à cette dissolution et à ces nouvelles frontières, Asiwaju affirma à cet égard que :

Des frontières ont été tracées à travers des lignes de communication bien établies notamment dans chaque cas, un sentiment communautaire dormant ou actif, basé sur la tradition relative à l'origine ancestrale commune, les liens de parenté généralement solide, des institutions socio-politiques partagées et des ressources économiques communes, des coutumes et pratiques communes et quelques fois l'acceptation d'une autorité politique commune. Dans plusieurs cas, la frontière a séparé des fidèles de leurs lieux saints culturels très anciens<sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> M. B. Medjo Medjo, « L'influence de l'ethnicité sur. ... », p. 96.

<sup>82</sup> Le code de l'indigénat, disponible sur le site, [https://www.axl.cefan.ulaval.ca/afrique/indigenat\\_code.htm](https://www.axl.cefan.ulaval.ca/afrique/indigenat_code.htm), consulté le 1<sup>er</sup> Novembre 2022. 9h19

<sup>83</sup> Asiwaju, *L'Afrique partagée, les relations ethniques à travers les frontières internationales de l'Afrique 1884-1984*, London, c. Hurst / Co. Publisher, 1986, p. 3

La mise en pratique de ce code a séparé plusieurs familles, villages, communautés transfrontalières. Car l'acte général stipule dans les articles 6, 34, 35, portant à l'occupation d'un territoire que, la conquête d'un territoire doit être effective, matérialisée par la présence des puissances étrangères ; toutes puissances européennes installées sur la côte peuvent s'étendre vers l'intérieure jusqu'à rencontrer une sphère d'influence voisine. Mais le traité exclut le principe l'hinterland automatique qui permet l'annexion automatique de l'arrière-pays par Etat maîtrisant son littoral et toute occupation doit être notifiée par une autre puissance signataire de l'acte général de Berlin. Ce qui revient à dire que, la mise en place des frontières ici n'obéit ni à l'appartenance sociologique, ni même culturelle<sup>84</sup>.

En relevant le manque de crédibilité et de certitude sur la mise en place des frontières, un fonctionnaire britannique affirma au sujet de la frontière Cameroun-Nigeria, que :

A cette époque, nous avons tout juste pris un crayon et une règle et à partir de l'ancien Calabar, nous avons tracé une ligne bleue jusqu'à Yota [...] je me souviens avoir pensé, lors d'une audience avec l'Emir [Adamawa] entouré des membres de sa tribu, que c'était une très bonne chose de voir qu'il ne savait pas qu'avec l'aide d'un crayon j'avais tracé une ligne à travers son territoire.<sup>85</sup>

Dans le même sens, lors de la signature de la convention franco-anglaise sur la frontière entre le Cameroun et le Nigeria, le premier Ministre britannique Lord Salisbury déclare :

Nous (les britanniques et les français) nous sommes engagés dans le tracé des lignes sur la des cartes dont le sol n'a jamais été foulé par aucun d'homme blanc ; nous nous sommes mutuellement cédés des montagnes, des fleuves et des lacs, avec un petit handicap cependant, nous n'avons jamais su où se trouvaient exactement ces montagnes, les fleuves et lacs.<sup>86</sup>

Les peuples africains malgré leur désir d'unité et de solidarité étaient forcés à se plier à la colonisation et aux frontières établies. Edem Kodjo pense à ce sujet que :

Berlin en effet, a désintégré les peuples africains repartis entre des Etats ayant des mentalités différentes, dépourvus de vision de perspectives identiques... C'est ainsi que les Sara se répartissent entre le Tchad, Centrafrique et le Cameroun ; les peuples Fang se retrouvent au Cameroun mais aussi en Guinée Equatoriale, au Gabon et au Congo ; les Bakongo sont divisés entre le Congo Zaïre et l'Angola ... Chaque Etat africain est une mosaïque de peuple et d'ethnies, un conglomérat de population qui manque d'unité pour fonder une véritable nation<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Asiwaju, « *L'Afrique partagée, les relations ethniques ...* », p.4.

<sup>85</sup> Lord Salisbury citée par Muhammad B. Ahmad, al, dans *délimitation et Démarcation des Frontières en Afrique*, considération générales et études de cas P. 14, [www.peaceau.org](http://www.peaceau.org), consulté le 20 Avril 2022 à 19h 12.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p.13

<sup>87</sup> Edem Kodjo, *Et demain l'Afrique ?* Stock, paris, 1986, p.246.



Ce qui revient à dire que les Etats créent par la Berlin II obéissent à la volonté occidentale et à la logique de conquête de territoire.

Cependant, la mise en œuvre des infrastructures de transport n'est ni pour renforcer les relations transfrontalières des différentes colonies, ni pour permettre aux populations transfrontalières de multiplier leurs échanges, mais pour permettre à l'administration coloniale d'acheminer leurs produits d'exportation vers la mer<sup>88</sup>. Il faudra attendre 1916 pour voir encore un certain mouvement d'un territoire à l'autre.

## 2- Les mouvements de migrations entre les trois pays de 1916-1968

À la fin de la première guerre mondiale, on observe plusieurs mouvements migratoires dans la zone transfrontalière. Ces mouvements sont occasionnés d'une part, par la volonté inébranlable de ces groupes d'entretenir leurs anciens liens et la création des nouvelles pistes qui échappent au contrôle de l'administration coloniale et d'autre part, par la deuxième guerre mondiale qui a bouleversé le fonctionnement des colonies<sup>89</sup>. De manière précise, ce courant migratoire s'effectuait de façon triangulaire par le déplacement réciproque des camerounais, des gabonais et des Equato-guinéens vers le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale en fonction des avantages et des liens de parenté.

La première vague de migration date de 1916 à 1917. Cette migration s'inscrivait dans le cadre du commerce illicite et la recherche de la main d'œuvre. Après la première guerre mondiale, on observe une grande vague de migrations des camerounais et des gabonais vers la Guinée Equatoriale. On compte environ 65 000 camerounais (soldats et civils), ainsi que les allemands à la suite de la défaite de ces derniers<sup>90</sup>.

Dans la même veine, avec les conditions de vie d'après-guerre, les camerounais et gabonais sont contraints de se déplacer. Pour D. Nguéfac Tsafack, « *le recrutement intensif de la main d'œuvre forcée, la réclamation de prestation et l'impôt capitation vont également contraindre les*

---

<sup>88</sup> A. Adu Boahen, *Histoire générale de l'Afrique VII. L'Afrique sous la domination coloniale, 1880-1935*, Edition UNESCO, 1987, p. 1442.

<sup>89</sup> J. Koufan et C. Tchindjang, « Sur la voie de l'intégration sous-régionale : les facteurs d'adhésion de la Guinée Equatoriale à l'UDEAC ? », *Dynamique d'intégration régionale en Afrique centrale, actes du colloque de Yaoundé, 2000*, pp. 72-74.

<sup>90</sup>D. Nguéfac Tsafack, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... », p. 71.

*camerounais et gabonais à se réfugier en Guinée Espagnole où il n'existe pas selon eux ces tracasseries »<sup>91</sup>.*

Face à cette situation, l'administration coloniale française commença à durcir et à intensifier la surveillance des frontières. À travers le décret de 1935, un ordre est donné à la garde coloniale camerounaise d'empêcher l'infiltration clandestine des camerounais et gabonais en guinée espagnole. Cette décision et l'application des nouvelles sanctions, les relations entre les populations transfrontalières prennent une nouvelle tournure. Il faudra attendre les indépendances pour voir une coopération transfrontalière structurée et établie sur les bases juridiques<sup>92</sup>.

Cependant, la décolonisation de Guinée Equatoriale s'accompagne de plusieurs vagues de migrations hispano-guinéens vers le Cameroun et le Gabon fuyant les répercussions coloniales. De 1960 à 1963, le Cameroun a accueilli plus 800 Guinéens et de 1963 à 1978 le nombre avait été multiplié par 50. Les pressions coloniales, la dictature de F. Macias Nguema et les affinités culturelles ont poussé les Equato-guinéens à migrer vers le Cameroun et le Gabon<sup>93</sup>.

## **II- EVOLUTION DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE LE CAMEROUN, LE GABON ET LA GUINÉE EQUATORIALE**

Par ces termes, il est question de montrer que, les relations transfrontalières entre le Cameroun, le Gabon et la guinée Equatoriale ont connu une amélioration après l'accession de ces pays à l'indépendance. Et que, la mise sur pied des institutions communautaires a permis de renforcer leur coopération à travers la construction des moyens de transport.

### **A- Avènement des indépendances et mise en place des nouvelles orientations politiques**

L'accession à l'indépendance des pays de la sous-région se caractérise dans notre contexte par la mise en place d'une politique étrangère et la signature des accords bilatéraux et multilatéraux entre eux afin de coopérer respectivement dans les normes du droit international. De même, l'autre phénomène marquant ici est celui de l'héritage des frontières issues de la colonisation et leur légitimation ou sacralisation par l'OUA à travers la résolution signée en juillet 1964 au Caire qui impose aux Etats membres de « *respecter les frontières existantes au moment où les Etats ont accédé*

---

<sup>91</sup> D. Nguéack Tsafack, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... ». p. 72.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 72.

<sup>93</sup> *Ibid.* p. 73.

à l'indépendance nationale et internationale »<sup>94</sup>. Le Cameroun accède à l'indépendance le 1<sup>er</sup> Janvier 1960, le Gabon le 17 août 1960 et la Guinée Equatoriale le 12 octobre 1968.

### **1- La coopération transfrontalière : une priorité pour les nouveaux Etats**

Bâtir une politique étrangère en fonction des réalités internes et en s'adaptant aux réalités du grand monde a été l'un des plus grands défis que devaient relever les nouveaux Etats indépendants de l'Afrique centrale. Elaborer une diplomatie en fonction de son histoire, de ses préoccupations ou de ses intérêts nationaux et des idéologies pour s'affirmer dans les relations internationales dans un monde en constante mutation amène ces Etats à mettre certains principes communs dans leur politique étrangère.

La proximité géographique, la situation socio-politique et économique amènent ces pays à adopter le principe bon voisinage qui leur permet de développer des relations basées sur les échanges cartographiques et des informations géographiques, y compris la topographie, le développement socio-économique, et en ce qui concerne le transport, les communications, le commerce, les activités agropastorales, l'artisanat, les ressources énergétiques, l'industrie. Dans le domaine social, ce principe promeut l'amélioration de la santé, l'assainissement, l'approvisionnement en eau potable, l'éducation et la protection de l'environnement. Ce principe permet également aux populations transfrontalières de promouvoir les activités culturelles et sportives, la sécurité, notamment la lutte contre la criminalité transfrontalière, le terrorisme, la piraterie et d'autres formes de criminalité, le déminage des zones transfrontalières. Par ailleurs, il permet aux pays limitrophes de mettre en place un cadre institutionnel dans plusieurs domaines d'activités, y compris l'identification, la formulation et l'exécution des projets et des programmes, et tout autre domaine convenu par les Etats<sup>95</sup>.

Cependant, le principe de la solidarité sous-régionale, régionale et africaine est fixé par rapport au contexte géopolitique africain des années 1960 dominé par le grand débat sur l'unité africaine. Toutefois, conscients du fait que l'intégration de la sous-région constitue un moyen de sortie du sous-développement et marginalisation internationale, les Etats de la sous-région vont

---

<sup>94</sup> Organisation de l'Unité Africaine (OUA), résolution du Caire relation aux frontières africaines, juillet 1964, disponible sur le site, [https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964\\_ahg\\_res\\_1-24\\_i\\_f.pdf](https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964_ahg_res_1-24_i_f.pdf), consulté le 1<sup>er</sup> Novembre 2022, 20h 40.

<sup>95</sup> Convention de l'Union Africaine sur la coopération transfrontière, article 3, Malabo (Guinée Equatoriale), 27 juillet 2014.

mettre en place l'UDEAC et plus tard la CEMAC. Le président Paul Biya déclare à ce sujet que : « *le Cameroun doit déployer toute l'énergie dont il est capable pour contribuer au renforcement de l'unité africaine au niveau continental, régional et sous-régionale.* »<sup>96</sup>

Dans la même perspective, le président de la Guinée Equatoriale T. Obiang Nguema Mbasogo reconnaissant l'importance d'une coopération efficace déclare :

Compte tenu de notre situation géographique qui nous impose un voisinage commun, nous avons décidé de développer la coopération et les échanges avec les Etats de la sous-région, en dépit des obstacles artificiels ou factice, conscient qu'un déséquilibre dans notre sous-région nous affecterait.<sup>97</sup>

Pour le président Obiang Nguéma, la coopération, les échanges transfrontaliers et la mise en place d'une infrastructure fiable sont des conditions préalables au décollage économique de la sous-région.

A partir de ces principes, les chefs d'Etats et de Gouvernements de la sous-région devraient mettre en place un système de transport adéquat gage d'une coopération transfrontalière effective et d'une intégration physique efficace. Pour Stanley Hoffmann : « *c'est la volonté des Etats et le jeu interétatique qui prime sur la logique intégrationniste dans les domaines de la high politics que sont la politique étrangère et la défense* ». <sup>98</sup> Aussi « *la décision de traiter certaines questions comme des questions techniques est même d'abord une décision politique* »<sup>99</sup>. La coopération transfrontalière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale découle donc de la volonté politique des Etats<sup>100</sup>.

En somme, les principes susmentionnés visent à structurer la coopération transfrontalière entre les pays de la sous-région. Ils définissent la ligne de conduite des Etats dans leurs relations avec les pays proches. Par ces principes le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale s'accordent

---

<sup>96</sup> P. Biya, *Pour le libéralisme Communautaire*, Pierre Marcel Favre, 1986, p.147.

<sup>97</sup> T. Obiang Nguema Mbasogo, *Guinea Ecuatorial : un Pais joven*, Malabo ; Edition *Guinea*, 1985, p.321 cité par D. Abwa, J. Koufan, al, « Dynamiques d'intégration en Afrique centrale... », p. 230.

<sup>98</sup> S. Hoffmann, « *The European sisyphus, Essays on Europe, 1964-1994* », En ligne sur le site, [URL:http://doi.org/10.4000/ei.5597](http://doi.org/10.4000/ei.5597), consulté le 2 Novembre 2022, 14h20.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> S. Hoffmann, « *The European sisyphus, Essays on Europe, 1964-1994* », En ligne sur le site, [URL:http://doi.org/10.4000/ei.5597](http://doi.org/10.4000/ei.5597). Consulté le 2 Novembre 2022, 22h 12.

sur les relations fondées sur le principe de bon voisinage, la solidarité, l'amitié et la création des conditions favorables au bon déroulement des échanges.

## **2- Les accords bilatéraux**

Approfondir les relations bilatérales sur la base des accords entre les pays voisins fut l'une des premières préoccupations de ces pays dès leur accession aux indépendances. C'est dans ce cadre que le Cameroun a signé les accords bilatéraux entre le Gabon et la Guinée Equatoriale. Il s'agit des accords diplomatiques, consulaires et la mise en place des infrastructures de transport comme condition préalable à la coopération.

En ce qui concerne les relations Cameroun-Gabon, on peut dire que cette coopération a connu une évolution significative malgré quelques malentendus. Le couple Cameroun-Gabon se distingue par son caractère dynamique qui se matérialise par une interdépendance presque effective, des échanges économiques et socio-culturels appréciables, la multiplication des accords de coopération, des relations personnelles et visites régulières des personnalités de l'Etat<sup>101</sup>.

De manière générale, après l'indépendance du Gabon, on remarque une immigration significative des camerounais au Gabon à la recherche du travail. Cette main d'œuvre est reçue de manière favorable par le président Léon Mba qui leur accorde des postes stratégiques dans le domaine des postes et télécommunications, la santé, l'éducation nationale, et l'administration territoriale. Cependant, cet état de choses va secréter un sentiment de frustration et d'humiliation chez certains jeunes gabonais, sur la base d'une certaine arrogance de certains camerounais au Gabon<sup>102</sup>.

Cependant, l'avènement du président Omar Bongo (Bongo père) le 28 novembre 1967 s'accompagne d'une certaine classe des jeunes et d'élites avec pour but de nationaliser tous les secteurs gabonais. C'est ainsi qu'on va observer certains slogans comme « Gabon d'abord », « Gabon au Gabonais » avec pour but de critiquer la présence camerounaise dans la gestion des affaires de l'Etat. Ce sentiment Anti-camerounais s'accompagne d'un certain nombre d'événements : l'arraisonnement de chalutiers camerounais sur les eaux territoriales gabonaises à la

---

<sup>101</sup> C. D. Awoumou, « Le couple Cameroun-Gabon : moteur de l'intégration en Afrique centrale ? », FPAE, n°17 Octobre- Décembre 2003, p.7.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 4.

suite de leur extension de février 1971, l'incident frontalier de 1974 et ses suites, l'expulsion massive des camerounais en 1981. La situation s'aggrave en 1990 suite aux incendies du 20 mai 1991, qui ont conduit à l'incendie de l'ambassade du Cameroun à Libreville, la fermeture des consulats généraux dans les deux pays, la rupture des relations diplomatiques avec pour conséquence, l'abandon du projet de mise en œuvre du corridor routier Yaoundé-Libreville et celui de la création du marché frontalier d'Abang Minko'o. Il a fallu attendre les années 1994 avec la mise en place de la CEMAC et la réorientation des politiques nationales et régionales<sup>103</sup>.

De manière précise, l'acte de mariage qui a consacré la coopération Cameroun-Gabon est le communiqué conjoint de Ngaoundéré du 23 mars 1968 portant sur la création d'une commission mixte Cameroun-Gabon. L'importance de cette commission est la mise en place d'un cadre institutionnel privilégié d'évaluation et de promotion de la coopération bilatérale, l'élaboration des nouvelles stratégies de coopération et d'intégration dans la sous-région<sup>104</sup>.

Par ailleurs, le protocole de mise en place de l'axe routier Yaoundé-Libreville avait été signé le 09 Août 1974, à Franceville (Gabon), entre le Cameroun et la république du Gabon. Il fut ratifié par le Cameroun par décret de mai 1977 du président de la République du Cameroun<sup>105</sup>. Cet accord avait pour but de renforcer les relations de bon voisinage, intensifier les relations économiques et commerciales, le tourisme. Dans la même veine, il fallait mettre fin aux tracasseries routières et promouvoir l'intégration dans l'espace de l'UDEAC<sup>106</sup>.

Quant à la coopération Cameroun-Guinée Equatoriale, bien qu'elle trouve ses fondements dans l'histoire culturelle, comme on l'a démontré plus haut, on remarque que les relations entre ces deux pays ont connu certaines tensions dès l'accès au pouvoir de Mécia Mguema. Ces tensions sont dues d'une part à son caractère dictatorial et un manque d'ouverture aux autres, d'autre part il s'agit de son attachement à l'URSS<sup>107</sup>.

Cependant, avec l'accession du président Obiang Mguema M. on a observé une certaine ouverture de la Guinée Equatoriale à ses voisins notamment le Cameroun et le Gabon. Cette volonté

---

<sup>103</sup> C. D. Awoumou, « Le couple Cameroun-Gabon : moteur... », p. 5.

<sup>104</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>105</sup> R. Owona Etende, « Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales », IRIC, 1989, p.105.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p.106.

<sup>107</sup> D. Nguéfack Tsafack, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... », p. 190.

d'ouverture du président s'observe de manière pratique par la réactualisation des accords de coopération technique et culturelle signé en 1969. Il s'agit entre autres des accords de pêche, d'élevage et des traités de bon voisinage<sup>108</sup>.

Par ailleurs, la nouvelle politique équato-guinéenne se caractérise par la mise en place des accords diplomatiques et consulaires et les visites régulières des personnalités de l'Etat. Même si ces relations ne sont pas toujours bonnes, on remarque une certaine ouverture entre plus ou moins considérable entre les deux pays<sup>109</sup>.

A partir de 1970, on constate une volonté réelle des trois pays à coopérer. En ce qui concerne les relations Camerouno-équato-guinéenne, on assiste à la mise en place des commissions mixtes et la signature des accords de coopération économique, technique, commercial, maritime et l'accord aérien. Ces accords visent à accroître les échanges entre les deux pays, réorganiser la pêche et établir un nouveau tableau de routes entre les deux pays. De même, la commission mixte pour accélérer la coopération entre les deux pays élabore une nouvelle feuille de route qui s'appuie sur les points suivants : l'accélération de la coopération transfrontalière et les échanges transfrontaliers par la construction de la route internationale Kribi-Bata et celle de Yaoundé-Bata en passant par Kye-Ossi, la coopération en matière de santé et la coopération culturelle. En matière de coopération culturelle, la partie Guinéenne voulait obtenir des informations et la formation de ses cadres à l'IRIC, ainsi que les échanges d'expérience dans le domaine portuaire.<sup>110</sup>

### **3- Le Programme de développement intégré de la zone des trois frontières (Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale)**

Le Programme de Développement Intégré de la Zone des Trois Frontières est un projet conçu par le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale, afin de promouvoir le développement économique, social et culturel collectif. Cette nouvelle approche qui vise le développement participatif et inclusif de toutes les couches sociales et leurs participations à la coopération transfrontalière, offre également à la zone, des infrastructures de transport adéquates. Ce programme a été créé par l'arrêté n°2013/8885/CAB/PM du 13 novembre 2013, et placé sous

---

<sup>108</sup> D. Nguefack Tsafack, « Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon ... », p. 188

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 189.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 197.

l'autorité du ministère camerounais en charge de l'intégration régionale (MINEPAT). Les missions principales de ce programme sont :

- promouvoir le développement agricole dans la zone des trois frontières ;
- favoriser le développement des infrastructures de transport et son extension vers les zones rurales, afin de renforcer la productivité locale et impliquer activement les populations aux échanges transfrontaliers ;
- supprimer les obstacles liés aux échanges notamment la fraude et la contrebande douanières et la multiplication des barrières d'arnaque aux usagers ;
- rendre la zone attractive et attrayante aux investisseurs étrangers et aux touristes<sup>111</sup>.

Compte tenu des flux de biens et des personnes qu'ils drainent, le programme met un accent particulier sur la promotion des transports conçus comme un véritable levier de développement des populations transfrontaliers. Le corridor Yaoundé-Libreville-Bata, est à cet effet, considéré comme un axe phare de ce projet car, il constitue l'un des principaux couloirs de transit des échanges entre ces trois pays. Ainsi, les activités de ce projet visent à :

- assurer la planification, la programmation et l'exécution des activités de réalisation des infrastructures du programme en synergie avec les ministères sectoriels, les institutions publiques et privées concernées ;
- élaborer les devis quantitatifs et estimatifs, ainsi que les dossiers d'appels d'offres ;
- veiller à la prise en compte des aspects relatifs à l'impact environnemental des activités du programme dans la préparation des documents techniques ;
- suivre l'exécution des cahiers de charge avec les partenaires ;
- appuyer les structures opérationnelles dans l'identification, formulation et la sélection des travaux à réaliser dans le cadre du programme ;
- organiser la réception des travaux d'infrastructures routier ;
- assurer le contrôle technique des travaux<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> *Programme de Développement de la Zone des Trois Frontières* (Cameroun, Gabon, Guinée Equatoriale), Novembre 2013.

<sup>112</sup> *Ibid.*



Par ailleurs, le programme doit veiller à l'entretien régulier et à l'aménagement périodique du corridor et des routes rurales pour accélérer les interactions des activités transfrontalières. Cette initiative est pilotée par un comité de pilotage et une unité de gestion du programme. Chaque pays devrait mettre en place dans une ville proche de la frontière, une institution chargée de la gestion du programme.

Au Cameroun, le siège du programme est situé à Ambam et est composé comme suit :

- **Le comité de pilotage** : il est composé des représentants des administrations suivantes : MINEPAT, MINREX, MINFI, MINAT, MINTRANS, MINCOMMERCE, MINADER, MINEDUB, MINSEC, MINSANTE, MINPME, MINDEF, Mairie d'Ambam, de Kye-Ossi, de Ma'an et d'Olamze.
- **L'unité de gestion du programme (UGP)** : son siège est fixé à Ambam dans le département de la vallée du Ntem, région du sud. Il comporte quatre composantes : infrastructures, développement rural, commerce, écotourisme, foresteries et environnement<sup>113</sup>.

Ce programme est la manifestation de la volonté politique de faire de cette zone, un pôle sécurisé de développement économique et de croissance doté d'une infrastructure adéquate bénéfique aux populations qui y vivent.

## **B- De l'UDEAC à la CEMAC**

L'accession à l'indépendance des pays de l'Afrique centrale s'accompagne de la mise en place des institutions communautaires qui sont considérées comme un fora de discussion des problèmes collectifs et de promotion de la solidarité et de la coopération transfrontalière. Il s'agit ici de montrer que, les engagements pris par le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale ont participé au renforcement de leur coopération transfrontalière et impacter la construction du transit Yaoundé-Libreville-Bata.

---

<sup>113</sup> « Programme de Développement de la Zone des Trois Frontières... »

## 1- Aux origines de l'UDEAC

L'idée d'intégration des pays de l'Afrique centrale part de la période coloniale. Jusqu'en 1959, le Cameroun, le Gabon, la république centrafricaine et le Tchad étaient sous l'administration française connue sous l'appellation de l'Afrique Equatoriale française (AEF). Ces territoires étaient généralement dirigés par des mêmes institutions politico-économiques. Bien que la circulation des biens et des personnes fût limitée, l'utilisation d'une même monnaie avait créé une entité économique fortement intégrée entre ces quatre territoires<sup>114</sup>.

Devenus les Etats indépendants, les quatre Etats ont pensé très tôt sur la nécessité de d'approfondir leur relation par la création d'une Union Douanière Equatoriale (UDE) le 29 juin 1959 avec l'adhésion du Cameroun en 1961. La compréhension de ces quatre a permis d'élargir le niveau de coopération par la création de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC) le 08 décembre 1964. Cette dernière a les objectifs un peu plus larges que la précédente. En plus de promouvoir le tarif douanier extérieur commun, la libre circulation des marchandises, des capitaux et des prestations de services à l'extérieur de la communauté, l'UDEAC apporte des nouveaux éléments tels que : le fonds de solidarité, l'harmonisation des codes des investissements et la création d'une taxe à la production sur les produits industriels locaux<sup>115</sup>. Cependant le manque d'infrastructures de transport reste un véritable obstacle à la matérialisation des objectifs de l'UDEAC, bien que la volonté politique soit visible.

Convaincu qu'une bonne infrastructure de transport est une nécessité pour l'intégration physique, il revenait à ces pays d'adopter une nouvelle politique dans ce domaine au niveau bilatéral et multilatéral. Car, l'état des infrastructures de transport terrestre soulève de graves difficultés à toute politique de développement et de coopération transfrontalière. Pour la communauté économique européenne :

L'image du marché potentiel de certains produits que l'on retire des statistiques d'importation, dissimule en effet fréquemment le fait qu'il ne s'agit ici, sur le plan de la géographie des transports, que d'un certain nombre de marchés partiels que l'on ne pourrait unifier qu'au prix de de transport élevés<sup>116</sup>.

---

<sup>114</sup> Communauté Economique Européenne- Commission, Possibilités d'industrialisation des Etats Africains et malgache associés, Etude sur la possibilité d'industrialisation de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique centrale, décembre 1966, p. 1.

<sup>115</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>116</sup> Commission Economique pour l'Afrique, « *Opportunités économiques sur le long du corridor routier...* », p. 90.

De manière précise, l'adhésion de ces pays à l'UDEAC traduit la volonté politique, l'attachement à l'idéologie panafricaniste et à la mise en place du marché commun qui entre en droite ligne aux objectifs de l'UDEAC le stipule son préambule : « *résolus à participer par la constitution d'un tel regroupement économique sous-régionale, à la création d'un marché africain, décidant la création d'une Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale* »<sup>117</sup>. Par l'UDEAC, les chefs d'Etat de la sous-région s'engagent à créer un cadre favorable aux échanges et un cadre institutionnel qui encadre les réglementations en vigueur.

## **2- La création de la CEMAC et la CEEAC**

Tenant compte des limites de l'UDEAC, conscients des avantages que les États proches géographiquement tirent de leur appartenance à la même communauté monétaire, soucieux d'élargir le niveau de coopération, tout en réduisant le l'état de l'enclavement des corridors et de l'insularité de certains États membres, les Etats de l'Afrique centrale ont pensé à une nouvelle dynamique visant à faire de la sous-région un pôle économique<sup>118</sup>.

En effet, le passage de l'UDEAC à la CAMAC apparaît comme une nécessité car, il s'agit de renforcer la dynamique d'intégration physique et les relations entre les Etats de la sous-région en favorisant un développement économique harmonieux et en unifiant les marchés intérieurs des Etats. Aussi, la nouvelle institution devrait permettre aux Etats de s'insérer dans l'économie mondiale par l'adoption des règles du commerce international et la création d'un milieu attrayant aux investisseurs<sup>119</sup>. A cet effet, l'aménagement des infrastructures de transports routiers et la création des marchés frontaliers devient une nécessité, car ces derniers sont considérés comme des carrefours du commerce transfrontalier et renforcement des liens entre les Etats.

La création de CEMAC intervient dans un contexte international marqué par la concurrence généralisée, la mondialisation des échanges et des mutations internationales qui imposent aux Etats proches géographiquement de promouvoir les relations de bon voisinage, l'intégration régionale pour faciliter les échanges. Pour CEMAC, le développement de la sous-région passe par l'intégration régionale qui suppose au préalable la mise en œuvre des infrastructures de transport.

---

<sup>117</sup> UDEAC, Acte N°6/94-UDEAC-UDEAC-CD-56, portant adoption du certificat de circulation, 19 décembre 1994, p. 1.

<sup>118</sup> *Ibid.*

<sup>119</sup> *Ibid.*

Ainsi, avec la CEMAC, la question de construction des corridors, l'aménagement des routes secondaires et l'interconnexion entre les capitales sous-régionale intervient avec insistance.

La CEMAC, malgré les difficultés qu'elle rencontre, est devenu un véritable facteur d'intégration et de coopération des Etats de l'Afrique centrale. Elle offre à ses Etats membres un cadre référentiel et propice de discussion des problèmes économiques, politiques, sociaux, culturels, diplomatiques. Pour J. Nyerere :

Ensemble ou même en groupe, nous sommes beaucoup moins faibles. Nous avons les moyens de nous aider réciproquement de bien des façons et chacun peut tirer profit de cette entraide. En outre en tant que groupe, les rapports avec les pays riches se situent dans une optique très différente car si économiquement, ils n'ont peut-être d'aucun d'entre nous en particulier, ils ne peuvent se couper de nous tous<sup>120</sup>.

Dans le cadre de la CEEAC, c'est la manifestation de l'intégration et de la coopération dans un cadre plus large telle que voulue par l'union africaine dans sa répartition régionale en 2007. Cette division géographique reconnaît cinq (5) régions naturelles : Afrique Ouest, Afrique Est, Afrique Sud, Afrique Centrale, Afrique Nord<sup>121</sup>.

Avec la CEEAC, la coopération est économique, politique, sociale et culturelle. Signé par le président de la république populaire d'Angola, le président de la république du Burundi, le président de la république du Cameroun, le président de la république populaire du Congo, le président de la république centrafricaine, le président de la république gabonaise, le président de la république de la Guinée Equatoriale, le président de la république rwandaise, le président de la république démocratique de Sao Tomé et Príncipe, le président de la république du Tchad, le président de la république Zaïre dans la nécessité de promouvoir le développement économique et social et améliorer le niveau de vie de leurs peuples, les objectifs de la CEEAC sont énoncés par la charte l'Organisation de l'unité africaine sur l'article 2 paragraphe 1, b et paragraphe 2 ; repris par l'article 4, 1 de l'acte constitutif de la CEEAC.

Par ailleurs, les Etats membres s'engagent à créer les conditions favorables au développement de la communauté et à la réalisation de ces objectifs, ainsi qu'à l'harmonisation de leurs politiques pour la concrétisation desdits objectifs à travers les institutions de la communauté. Ils s'abstiennent de prendre toute mesure unilatérale susceptible d'en compromettre la réalisation.

---

<sup>120</sup> J. Nyerere, cité par S.K.B. Asante, *Afrique depuis 1935*, p.768.

<sup>121</sup> Issaka Souaré, *Regard critique sur l'intégration en Afrique*, juin 2007 p.2.

Par ailleurs, chaque Etat membre s'engage à prendre toutes les dispositions conformément à ces procédures constitutionnelles pour assurer la l'adoption des textes législatifs nécessaires à l'exécution du présent traité<sup>122</sup>.

Toutes ces conventions démontrent le caractère dynamique et institutionnel de la coopération en Afrique centrale. L'engagement de chaque Etat dans ce projet est d'une importance capitale compte tenu de la conjoncture économique régionale, sa position dans l'économie internationale et sa participation dans le commerce international. Pour le président P. Biya, « *l'avènement d'un nouvel ordre suppose, pour nous comme les autres pays en voie de développement, la préservation de l'indépendance économique par une meilleure maîtrise de l'économie nationale et des échanges internationaux* »<sup>123</sup>. Cela suppose ainsi, une multiplication de la production et l'aménagement des infrastructures de transport pour booster le commerce transfrontalier, la concurrence sous-régionale, l'élargissement du marché de distribution et de consommation. L'approfondissement et la maîtrise de ces échanges est la condition préalable de l'insertion de l'économie sous-régionale à l'économie mondiale, sa croissance économique et sa participation effective aux échanges internationaux.

### **3- Le Franc CFA comme outil du renforcement de la coopération transfrontalière Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale**

Dans la zone CEMAC, bien que le commerce intra-régionale soit baisse, le Franc CFA limite les obstacles monétaires aux échanges transfrontaliers. L'utilisation d'une même monnaie facilite les transactions, les achats et le commerce. Pour certains économistes, deux facteurs principaux expliquent cette tendance à la baisse du commerce inter-régional. Le premier a trait à la nature des économies de la sous-région et le second à leurs structures.

La plupart des économies des pays de la zone CEMAC sont tournées vers l'exportation de matières premières vers l'Europe, l'Amérique du Nord et, désormais, l'Asie. En Afrique centrale, les échanges inter-régionaux s'organisent autour de la seule économie relativement diversifiée, le Cameroun qui exporte des cultures vivrières et quelques produits transformés à travers quelques

---

<sup>122</sup> Communauté Economique Des Etats de l'Afrique Centrale (C.E.E.A.C), TRAITE instituant la communauté économique des Etats de l'Afrique centrale, Libreville, 18 /10/1983. Article 4 et 5

<sup>123</sup> P. BIYA, « *Pour le libéralisme communautaire...* », p.24-25

corridors. Il faut aussi tenir compte du poids du géant nigérian en Afrique de l'Ouest, qui approvisionne les pays de la CEMAC en pétrole brut et est souvent le destinataire de leurs exportations agricoles et minières. Le second facteur concerne la difficulté de la mise en œuvre de zone de libre-échange effectif. Depuis la proclamation de ce dernier, de nombreux obstacles non tarifaires demeurent cependant. Ce sont notamment les obstacles non seulement administratifs, mais aussi politiques. En effet, les lois des différents pays ne sont souvent pas mises en conformité avec les accords de libre-échange signés. Il s'ensuit une confusion qui freine une circulation des biens, des personnes et des services déjà entravée par des infrastructures de transport peu développées. Il en résulte une application inégale des accords signés selon les pays et selon les régions. De plus, les tensions politiques entre gouvernements de la même zone contribuent à miner les échanges commerciaux entre les pays<sup>124</sup>.

La coordination des politiques budgétaires comme base d'une nouvelle intégration depuis la dévaluation de 1994, la coordination des politiques budgétaires via des mécanismes de surveillance multilatérale est devenue une priorité pour les gouvernements. Les objectifs de cette démarche sont, à terme :

Le renforcement de l'intégration économique, la coopération transfrontalière [...], de la cohérence entre les variables de la politique monétaire et celles de la politique budgétaire afin de créer un environnement macro-économique sain, nécessaire pour une croissance économique durable et créatrice d'emplois <sup>125</sup>.

C'est à cette fin que la sous-région a défini des critères de convergence sur la base d'indicateurs macro-économiques.

De toute évidence, l'utilisation d'une même monnaie apparaît comme un facteur de facilitation des échanges transfrontaliers. En Afrique centrale, l'unité monétaire est le socle de la coopération et de l'intégration. Du sommet à la base, elle permet une interaction des personnes dans leurs activités. Actuellement, la situation de l'intégration régionale en Afrique centrale amène à mettre l'unité monétaire comme un facteur qui booste de l'intégration sous-régionale et le commerce transfrontalier.

---

<sup>124</sup> Yann Bedzigui, *Zone franc : reliquat d'avenir, annuaire français de relations internationales* - vol. xiii – 2012, p. 544.

<sup>125</sup> *Ibid.*, p.545.

L'étude des fondements de la coopération entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale présente une population transfrontalière homogène que la colonisation a disloqué. Ces populations situées de part et d'autre des frontières entre le Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale partagent des mêmes traditions, des mêmes croyances, la même langue, les mêmes ancêtres, bref les mêmes valeurs culturelles. Du point de vue sociologique, ces populations ont des mêmes comportements, les mêmes habitudes alimentaires. Soucieux de transformer cet atout en un élément catalyseur de la prospérité économique et de stabilité, ces pays ont pensé très tôt à la ratification des accords et à la mise en place des institutions communautaires.

**CHAPITRE II : LE CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-  
GABON-GUINEE EQUATORIALE COMME GAGE DU  
RENFORCEMENT D'UNE COOPÉRATION TRIPARTITE  
FORTE**



La coopération transfrontalière en zone CEMAC a connu une formidable évolution au cours des décennies précédentes. La nécessité de la mise en place d'un système de transport moderne et efficace pour promouvoir les relations de bon voisinage, accélérer le processus d'intégration sous-région et améliorer les échanges, apparaît pour le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale comme un objectif impératif. Cet engagement collectif de ces Etats s'accompagne par l'implication des partenaires au développement. Pour la convention de l'Union Africaine sur la coopération transfrontalière (convention de Niamey), le transport constitue la première étape de la coopération car, il permet l'interconnexion des Etats et transforme les zones frontalières en éléments catalyseurs de la croissance, ainsi que de l'intégration socio-économique et politique de sous-région. Dans ce chapitre, il est question de présenter le processus politique et juridique de mise en place du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale.

## **I- PROCESSUS POLITIQUE DE CRÉATION DU CORRIDOR CAMEROUN-GABON-GUINÉE EQUATORIALE**

La réalisation du corridor Yaoundé-Libreville-Bata découle d'une part de la vision des pays de l'Afrique centrale à travers le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC), d'autre part des engagements des Etats.

### **A- Du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) à la construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata**

Par ces termes, il s'agit de montrer que la construction de ce corridor est la matérialisation de la volonté politique communautaire.

#### **1- Présentation générale du PDCT-AC**

Le déficit des infrastructures de transport en Afrique centrale demeure un obstacle au développement et à l'accès aux services sociaux de base. Le manque d'inter connectivité empêche les pays de se rejoindre et de bénéficier des opportunités nationales, régionales et mondiales. Pour pallier ce grand problème, les Etats de l'Afrique centrale ont adopté le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale, afin d'élaborer un système des transports durables qui soit plus sûrs et respectueux de l'environnement, et assurer une meilleure gouvernance du secteur des transports.

Le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale s'inscrit dans un contexte où les Etats de la sous-région connaissent un déficit des ressources financières susceptibles d'entretenir, moderniser et construire des nouvelles infrastructures de transports. Alors que le phénomène de régionalisation s'intensifie dans toutes les régions du monde, les échanges intercommunautaires entre les sous-régions africaines restent encore très faibles. La plupart des accords bilatéraux orientés dans le développement se soldent par un échec. Par conséquent, les flux de transport à l'origine et à destination des pays sont déséquilibrés, ce qui ne facilite pas la rentabilisation de l'offre de transport entre les pays frontaliers<sup>126</sup>.

Le PDCT-AC est, à cet effet, la manifestation de la volonté des chefs d'Etat et de gouvernement d'Afrique centrale, de réaliser l'intégration physique des pays de la sous-région. Adopté au sommet de la CEEAC le 23 Janvier 2004 à Brazzaville (Congo), le PDCT-AC repose sur un mécanisme novateur devant impulser une dynamique nouvelle au développement des infrastructures de transport en Afrique centrale. Dans la même veine, le Plan devrait apporter un système de transport (tous les modes de transport) fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux. Ce projet a une vision à court et à long terme. A court terme, le projet devait pouvoir connecter toutes les capitales des pays de la sous-région par une route bitumée d'ici 2010, et à long terme désenclaver les bassins de production des Etats membres<sup>127</sup>. Son plan d'action détaillé en Annexe n°4 détermine les stratégies et les principes.

Ces orientations devraient permettre d'harmoniser et de relier le système de transport des pays de la sous-région pour une coopération basée sur la modernisation des infrastructures de transport terrestre. Par ailleurs, le Plan vise à doter à long terme, l'Afrique centrale d'un système de transport (tous modes de transport) fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes et des biens et qui soit en mesure d'appuyer le développement des échanges entre les pays et donc l'intégration économique<sup>128</sup>.

De façon générale, cette institution devrait assurer 14 liaisons inter-capitales d'une longueur d'environ 14240 km, donc 6008 km sont déjà bitumées, et 1169 en cours de bitumage, d'où un taux

---

<sup>126</sup> Communauté Economique Européenne- Commission, « Possibilités d'industrialisation des Etats Africains... », p.56.

<sup>127</sup> B. A. Abega Obolo, « Infrastructures de transport routier et intégration sous-régionale en Afrique centrale », Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2015, p.47.

<sup>128</sup> CEA, « Possibilités d'industrialisation des Etats Africains... », p.51.

de bitumage total 51% en 2015<sup>129</sup>. C'est dans la vision du PDCT-AC que le projet de mise en place du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est réalisé.

## **2- Contexte de création du corridor Yaoundé-Libreville-Bata**

Le projet de mise en œuvre du corridor Yaoundé-Libreville-Bata intervient dans un contexte social caractérisé par une persistance de la pauvreté, de fortes inégalités et un chômage élevé, en particulier chez les femmes et les jeunes. En effet, le manque d'infrastructures routières dans la zone transfrontalière conçue comme la cause principale de la pauvreté qui touchait près de 60 % de la zone transfrontalière pendant la période 1990-2014. Ces inégalités et cette pauvreté se manifestaient généralement par un faible accès des populations aux services sociaux de base (éducation et santé), le manque d'emplois et d'opportunités économiques pour les femmes et les jeunes, la mauvaise répartition et l'accès limité aux terres et aux ressources naturelles<sup>130</sup>.

En revanche, la plupart des routes de la sous-région restent peu bitumées (4,1 %) de routes revêtues sur un linéaire total de 186 415 km en 2006) et la densité routière afférente (3,5 km/100 km<sup>2</sup>) est l'une des plus faibles du continent. La plupart des routes rurales qui assurent l'alimentation des grandes villes commerciales ainsi que des marchés ne sont pas en bon état. Et la conséquence qui en découle est la faible participation des populations aux échanges transfrontaliers<sup>131</sup>.

De même, les routes de la sous-région se caractérisent par les embouteillages aggravés dans les zones urbaines du fait d'un manque des échangeurs et des autoroutes. Les corridors et les routes transfrontalières qui sont généralement au centre de toutes les transactions régionales ne sont pas entretenus et par conséquent, on assiste ici à un taux d'accident très élevé et des pertes abondantes des produits agricoles. Cette situation rend difficile le déplacement des personnes, des marchandises et l'accès aux services de base. L'accès aux infrastructures routières de qualité reste un véritable défi pour le développement dans la sous-région<sup>132</sup>.

Par ailleurs, les routes rurales qui assurent l'approvisionnement des zones urbaines et des pôles commerciaux sont en très mauvais état. Pendant la saison des pluies, ces routes sont impraticables

---

<sup>129</sup> CEA, « Possibilités d'industrialisation des Etats Africains... », p.52.

<sup>130</sup> Banque Africaine de Développement, « Document de stratégie de l'intégration ... », p. 22.

<sup>131</sup> CEA, « Opportunités économiques sur le long du corridor routier... », p.26.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 26.

et presque coupées. La plupart de ces routes ne sont pas goudronnées et entretenues. Cet état rend très chère les coûts de transports, compliquent la distribution et la consommation des produits agricoles de la sous-région.

### **3- Les objectifs du projet de construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata**

Les objectifs du projet de construction du corridor Yaoundé- Libreville-Bata sont nombreux. On distingue l'objectif global et les objectifs spécifiques.

L'objectif principal de ce projet est de « *contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations transfrontalières, contribué à l'intégration régionale et à la coopération transfrontalière* »<sup>133</sup>. Cette route permet une intégration inclusive des populations transfrontalières dans leurs activités socio-culturelles, économiques et politiques.

S'agissant des objectifs spécifiques, Il va :

- « *améliorer le niveau de service des infrastructures socio-économiques dans la zone du projet, par la mise en place d'une liaison permanente entre Ambam- Eking et Ambam Kye-Ossi* »<sup>134</sup>. Cette liaison va non seulement favoriser la mobilité des marchandises et des personnes entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale mais aussi, promouvoir la cohésion sociale entre les peuples transfrontaliers ;
- « *réaliser l'aménagement et l'action au projet des populations riveraines à la route* »<sup>135</sup>. Cette route va permettre à toutes les couches sociales de bénéficier des avantages de la coopération entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale ;
- renforcer les capacités des transports entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale.

La construction de cette route entre donc dans les politiques nationales et communautaires de développement des trois pays et de la sous-région. Comme l'explique la Banque mondiale :

Les transports sont en quelque sorte les systèmes nerveux centraux des sociétés complexes chargés de transporter des biens et des personnes d'un endroit à l'autre. Sans l'existence de ces moyens, bien des rouages qui assurent la vie des communautés liées les unes les autres, en

---

<sup>133</sup> Groupe de la Banque Africaine de Développement, république du Cameroun : rapport d'Achèvement projet d'aménagement de la route Ambam-Eking, département infrastructures (OINF), 2007, p.2.

<sup>134</sup> BAD, République du Cameroun, « Rapport d'Achèvement projet d'aménagement de la route Ambam-Eking... », p.2.

<sup>135</sup> *Ibid.*, p.3.

particulier les services de l'administration publique et les activités économiques ne fonctionneraient pas efficacement<sup>136</sup>.

Aujourd'hui, aucun pays moderne ne peut rester en marge des enjeux qu'offrent les transports dans presque tous les domaines de la vie courante.

## **B- Les acteurs de financement du corridor routier Yaoundé-Libreville-Bata**

Pour réaliser ce projet, les pays de la sous-région comptent sur les ressources internes et le financement des partenaires extérieurs.

### **1- Le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale comme une réalisation tripartie**

L'Etat étant l'acteur principal de toute action politique internationale, joue un rôle de premier plan dans la coopération transfrontalière à travers les financements qu'il apporte. Il revient à l'Etat de mettre les projets de construction des routes dans l'agenda politique, de trouver les partenaires financiers et de ratifier des accords de financement du transport routier avec ces derniers.

Dans la même veine, les Etats mobilisent leurs ressources internes soit par le vote d'un budget de financement, soit par les prêts. De manière précise, la participation de l'Etat dans tous les projets de développement est déterminante. Car, c'est lui qui définit des priorités, des orientations politiques, économiques et socio-culturelles à l'intérieur et l'extérieur de l'Etat.

Au Cameroun par exemple, il revient au Ministère des Relations Extérieures, au Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire<sup>137</sup>, au Ministère du commerce<sup>138</sup> et au Ministère du transport<sup>139</sup> d'appliquer la politique du chef de l'Etat dans le financement des infrastructures régionales et la coopération transfrontalière. Le décret n°2013/112 du 22 avril 2013 portant l'organisation du Ministère des Relations Extérieures par exemple stipule dans son article 18 que, cette institution est chargée des relations bilatérales entre le Cameroun et les pays de la sous-région, du suivi des activités des organisations sous-régionale et du processus d'intégration sous-régionale en Afrique notamment les projets de partenariat à caractère intégrateur

---

<sup>136</sup> Banque Mondiale cité par A. Malekama dans, « La promotion de la coopération interafricaine en matière de télécommunications », mémoire de master II en Relations Internationales, IRIC, 1982, p. 2.

<sup>137</sup> Décret n°2008/220 du 4 juillet 2008 portant organisation du ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire, art. 75.

<sup>138</sup> Décret N°2012/513 du 12 novembre 2012 portant l'organisation du Ministère du Commerce, Article 37.

<sup>139</sup> Décret N°98/152 du 14 juillet 1998 portant l'organisation du Ministère des Transports, Article 66.

(CEMAC, CEEAC, CBLT, etc.). De même, ce ministère veille à la mise en application des engagements et obligations de l'Etat vis-à-vis de ses partenaires bilatéraux et multilatéraux de l'Afrique centrale.<sup>140</sup>

## **2- Les partenaires au développement**

Plusieurs institutions internationales interviennent au côté des Etats pour promouvoir le développement des infrastructures de transport dans la zone CEMAC. Ces institutions ont également apporté les moyens techniques et financiers pour la construction du corridor transnational Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale.

### **2-1- La Banque Africaine de développement**

La BAD est un partenaire important dans les projets de planification et d'aménagement du territoire des Etats de l'Afrique centrale. Sa politique en matière de transport date de 1993. Si la plupart des principes qui y sont énoncés restent valables, il est important d'actualiser cette politique pour prendre en compte les nouveaux défis auxquels le secteur des transports est confronté en matière de développement de la sous-région. C'est dans ce contexte que la banque a élaboré une nouvelle politique des transports, à laquelle s'ajoute une nouvelle stratégie en la matière, qui s'appuiera sur la stratégie décennale.

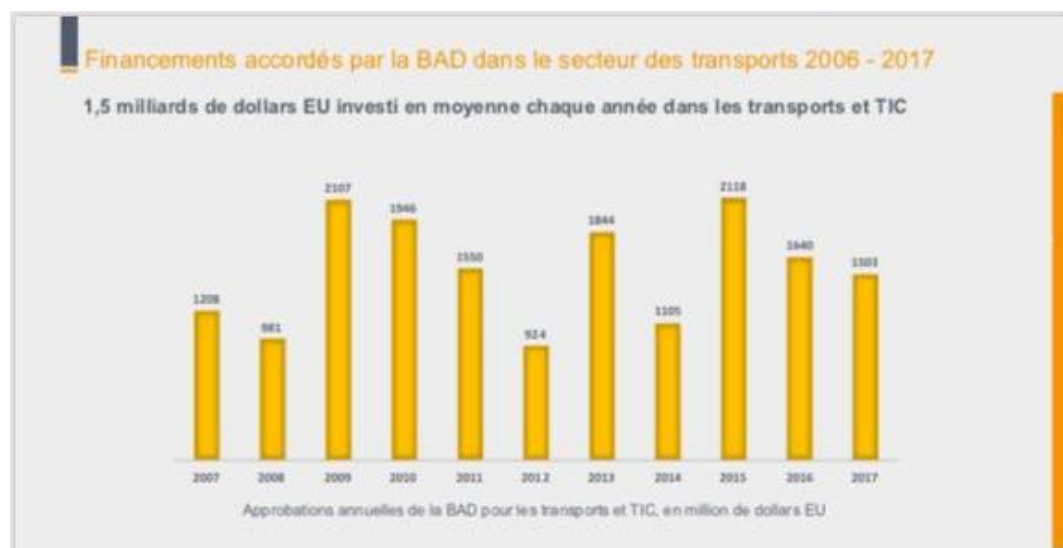
Depuis quelques années, la BAD a renouvelé et multiplié ses investissements dans le domaine des transports par la mise en œuvre du Document de Stratégie d'Intégration Régionale pour l'Afrique centrale (DSIR-AC) de 2011-2017 et de 2019 à 2025<sup>141</sup>. La BAD participe au financement de la plupart des projets de construction des corridors en Afrique centrale. Ses actions dans la promotion de l'intégration se manifestent à travers ses interventions dans construction de des axes routiers Mbalmayo- Ebolawa, Ambam-Eking, dans plusieurs tronçons du côté du Gabon (Bitam-Bifoum-Ndjolé-Mitzic-Oyem-Libreville) et de la Guinée Equatoriale. De façon générale, la BAD intervient dans presque tous les projets de construction et d'aménagement des réseaux routiers dans la sous-région, comme le démontre le diagramme ci-après.

---

<sup>140</sup> Décret N°2013/112 du 22 avril 2013 portant organigramme du Ministère des Relations Extérieures, Article 18.

<sup>141</sup> BAD, *Document de Stratégie d'Intégration Régionale en Afrique centrale, 2011-2017*, p. 12.

**Graphique 1: Financements de la BAD dans le secteur des transports 2006-2017**



Source : Banque Africaine de Développement (2018).

## 2.1- L'Union Européenne

La coopération entre ACP-CEE était basée sur plusieurs piliers à savoir : la promotion de l'intégration régionale à travers le financement de nombreux projets, l'accélération du développement économique, culturel, social, ainsi que la promotion des échanges entre les pays ACP et la CEE. Dans cette optique, la CEE s'est montrée comme un partenaire décisif par ses nombreux investissements dans l'espace CEMAC<sup>142</sup>.

Pour la CEE, la construction des moyens de transport constitue une condition préalable au développement économique et à l'intégration régionale. C'est pourquoi la convention de Lomé III a reconnu et affirmé ce rôle moteur des transports et communication dans le développement des Etats ACP, en y consacrant son titre v<sup>143</sup>. Ainsi, dans le but de compléter les actions de Lomé III dans ce secteur, les actions de Lomé IV (dans le cadre de la coopération ACP-CEE/UE) étaient particulièrement axées sur le développement des services avec un accent particulier sur les transports et les communications.

<sup>142</sup> Académie Royale des Sciences d'outre-mer, *Transport et communication en Afrique*, symposium de Bruxelles, 27-29 novembre 1992, P. 41.

<sup>143</sup> *Ibid.*, p.41.

L'assemblée générale ACP-CEE, en faisant une étude approfondie sur « les services, un nouvel axe de développement » à la dernière session de cette institution conjointe à Amsterdam, le 10 septembre 1991, a adopté une résolution qui met en évidence l'importance du secteur de transports et des communications, dans le développement économique et socio-culturel des Etats ACP, et la nécessité d'assurer une expansion rapide de ce secteur de production<sup>144</sup>.

Dans le cadre des travaux préparatoires de cette assemblée, un groupe d'experts avaient séjourné en février 1991, à Kampala, dans le but de mener les réflexions préalables sur « les transports dans le cadre de la coopération ACP-CEE »<sup>145</sup>.

De façon générale, cette institution est un partenaire de longue date de la sous-région dans l'aménagement des infrastructures de transport. Dans le cadre de ce corridor Yaoundé-Libreville, c'est à l'UE que revenait la charge de la construction du pont sur le fleuve Ntem pour assurer la liaison entre le Cameroun et le Gabon afin de renforcer la mobilité des biens et des personnes pour une intégration effective<sup>146</sup>.

**Photo 1: Vue du pont sur le fleuve Ntem (frontière Cameroun-Gabon)**



**Source :** cliché de J. Mbou'ou Abessolo le 22 mars 2021.

---

<sup>144</sup> Académie Royale des Sciences d'outre-mer, « *Transport et communication...* », p.42.

<sup>145</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>146</sup> *Ibid.*, p.2.



**Photo 2: Vue latérale du pont sur le fleuve Ntem (frontière Cameroun-Gabon).**



*Source* : cliché de J. Mbou'ou Abessolo le 22 mars 2021.

De manière précise, les investissements de l'UE pour le transport en Afrique centrale se résument au 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement dans le Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique centrale. Ledit programme s'appuie essentiellement sur le domaine des transports à hauteur 42,5%. L'appui à la gouvernance des infrastructures de transport d'intérêt régional couvre tous les sous-secteurs concernés : routes, chemin de fer, transport fluvial, et aérien, dans une perspective multimodale<sup>147</sup>.

Les coûts de construction de l'axe routier Yaoundé-Libreville sont définis par la cellule infrastructure de l'UE en Afrique centrale, basée à Yaoundé, faisant partie intégrante de l'ensemble du réseau routier intégrateur et prioritaire de la communauté, adopté par le règlement n°9/00/CEMAC-AC 067-CM604 du 21 juillet 2000 du conseil des Ministres de la CEMAC, tel que présenté dans le tableau suivant.

<sup>147</sup>Union Européenne, *Document relatif à l'action pour le programme d'appui à la gouvernance des infrastructures régionales et nationales*, 2015, p. 3.

**Tableau 1: Coûts estimatifs des tronçons routiers bitumés du corridor Yaoundé-Libreville**

Tronçon	Travaux	Kilométrage	Coûts estimatifs en milliards de Franc CFA
Mbalmayo-Ebolowa	Bitumage	109, 5	<b>71,77</b>
Ebolowa-Ambam	Bitumage	80	<b>16,4</b>
Ambam-Eking	Bitumage	27	<b>8,90</b>
Evinayong-Acurenam	Bitumage	75	<b>15</b>
Acurenam-Madouneau	Bitumage	12	<b>2,5</b>
Madouneau-Kougoulou	Bitumage	163	<b>32,6</b>

Source : rapport de l'UE (2000) et de la CEA (2005)

## 2.2- Les autres partenaires

A ces partenaires susmentionnés, s'ajoutent les autres partenaires :

- l'AFD : comme les prédécesseurs, elle a joué un rôle déterminant dans la construction de ce corridor par l'aménagement de la route Ebolowa-Ambam ;
- le Fonds Africain de Développement : en 2001, il a été l'une des sources de financement du projet de route Ambam-Eking pour la liaison du corridor Yaoundé-Libreville (8,90 millions de dollars de prêt)<sup>148</sup> ;
- la BDEAC : cette institution apparait aujourd'hui comme l'un des principaux acteurs dans la promotion des projets, et une source de financement dans la construction des routes dans la sous-région ;
- la Chine : ce pays est l'un des nouveaux partenaires des pays de la sous-région qui rivalise les pays de l'UE en termes de développement des infrastructures de transport. Le grand projet chinois « une ceinture, une route » pour l'Afrique est une initiative économique, politique et sécuritaire qui lie l'Afrique et Pékin. Lancé en 2004, ce grand projet incarne la vision de la Chine sur ses nouveaux partenaires. Ce projet a pour but « *de construire un nouveau système mondial d'interdépendances économiques, politiques et sécuritaires*

<sup>148</sup> Groupe de la Banque Africaine de Développement, république du Cameroun « Rapport d'Achèvement projet ... », p.1.

*alternatifs au centre duquel se trouve la Chine* ». Ce projet est financé par les acteurs appelés « préteurs politiques » en raison de l'influence des préférences présidentielles et géostratégiques sur les décisions de prêts. Les principaux financiers de ce projet sont : la Banque de développement de Chine et la Banque d'exportation et d'importation de Chine (1 milliard de dollars), le Fonds de la route de la soie et le fonds d'investissement (40 milliards) supervisé par la Banque centrale de la Chine ; la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures d'un financement (100 milliards) et d'autres ressources proviennent des réserves de change et des fonds souverains de la Chine qui s'élèvent respectivement à 7 billions et 220 milliards. C'est dans ce grand projet que s'inscrivent les investissements de Chine dans le secteur des transports en Afrique centrale<sup>149</sup>.

- Les autres partenaires qui aident la sous-région à désenclaver des bassins de production comme : la Banque Mondiale, le Japon, la BIRD, la BID, l'Allemagne, le PIDA, les CERs et les Etats bénéficiaires. Le Cameroun, le Gabon et Guinée Equatoriale, en collaboration avec ces partenaires susmentionnés, ont travaillé conjointement dans la construction de ce corridor qui est devenu aujourd'hui un véritable atout de l'intégration régionale et le développement. Cette route est un véritable axe pour la circulation des biens et des personnes dans la sous-région, car elle assure la liaison entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale<sup>150</sup>.

Il en découle que, le projet de construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata est le résultat des efforts entrepris par le Cameroun, le Gabon, les institutions communautaires de la sous-région et les partenaires au développement. La réalisation de ce projet tient également compte, des objectifs nationaux, et sous-régionaux notamment la création d'un marché commun et la multiplication des marchés frontaliers.

Constatant l'état des routes en Afrique centrale et soucieux de promouvoir le bien être socio-économique et culturel des populations, ces pays ont pensé à la nécessité de mettre en place ce corridor pour relier toutes les capitales politiques et d'accélérer les échanges frontaliers. Le projet

---

<sup>149</sup> P. Nantulya, les enjeux du projet Chinois « *une ceinture, une route* », *centre d'étude stratégiques de l'Afrique*, 3 avril 2019, article disponible sur <http://africacenter.org>, consulté, le 12 mai 2022. 12h11.

<sup>150</sup> <http://www.ameroun-Info.net/article/yaounde-ambam-la-route-de-tous-espoirs-81162.html>, consultés le 24 Février 2022, 21h 50.

de transit routier international Yaoundé-Libreville-Bata s'inscrit dans l'optique de créer un environnement propice aux affaires et l'amélioration de la situation des transports et des conditions de vie des populations transfrontalières. Compte tenu de ses multiples avantages, les transports offrent un cadre de référence pour la promotion du développement, de la compétitivité, de la production et de la circulation des biens, des personnes et des services pour une intégration effective en zone CEMAC.

## **II- LES INSTRUMENTS JURIDIQUES DU TRANSPORT ROUTIER ET LES GRANDES FIGURES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE CAMEROUN-GABON-GUINNEE EQUATORIALE**

Par ces termes, il est question de montrer qu'en Afrique centrale, les échanges transfrontaliers sont réglementés par les normes internationales et communautaires.

### **A- Cadre juridique international du transport routier et des échanges transfrontaliers en zone CEMAC**

Le transport routier a été au centre de plusieurs traités internationaux des décennies récentes qui sont une source d'inspiration des pays de la sous-région. Plusieurs accords et conventions adoptés au niveau international, ratifiés par les pays de la CEMAC, encadrent respectivement la libre circulation des marchandises et des personnes. Il s'agit à cet effet de relever les normes, les conventions des Nations Unies relatives à la réglementation du transport routier et les autres accords et traités internationaux dont l'impact est d'une importance significative dans les échanges de la sous-région.

#### **1- Les conventions des Nations Unies**

En tant qu'institution universelle, les Nations Unies ont adopté des normes, des conventions afin de réduire des obstacles liés à l'efficacité du transport routier dans le monde. Il s'agit de :

- la convention de Genève relative aux commerces internationaux de marchandises signée le 19 mai 1956 : encore appelée convention sur le Contrat de Marchandises par Route, elle est un ensemble de réglementations établies entre plusieurs pays en vue de déterminer les droits et obligations de chacun des acteurs impliqués dans la réalisation d'un contrat de transport routier. Cette convention s'applique tout transport de

marchandises (animaux vivants y compris) effectué par route, au moyen de véhicule et à titre onéreux, dans deux pays différents dont, un au moins est contractant. Cette convention est d'une importance capitale dans le commerce international car, elle s'impose à la communauté internationale et régionale. Par ailleurs, elle est une inspiration dans la mise en œuvre de la plupart des conventions et actes régionales portant sur le contrat inter-Etats de transport de marchandises par route<sup>151</sup>.

- la convention des Nations Unies sur le transport multimodal international<sup>152</sup> de marchandises, adoptée en mai 1998<sup>153</sup>. Cette convention est d'une importance référentielle car, elle s'applique à tous transport multimodal entre des lieux situés dans deux Etats si le lieu de prise en charge de l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant ou si le lieu de livraison des marchandises de l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans la contrat de transport multimodal, est situé dans un pays contractant<sup>154</sup>. Par ailleurs, cette convention définit les termes de négociation du contrat dans le cadre du transport multimodal, la responsabilité de l'entrepreneur et de l'expéditeur respectivement dans la troisième et la quatrième partie de la convention<sup>155</sup>.
- la convention des Nations Unies sur la Responsabilité des Exploitants de Terminaux de Transport dans le Commerce International signée en 1994 : cette convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international<sup>156</sup>. De même, cette convention détermine la responsabilité des exploitants, les règles spéciales concernant les marchandises dangereuses.<sup>157</sup>

---

<sup>151</sup> CEA, *Les transports et intégration en Afrique*, Servedit, 2004, p. 80.

<sup>152</sup> Le transport multimodal des marchandises désigne le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au siège désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérateurs de message et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérés comme un transport multimodal

<sup>153</sup> Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, article 1<sup>ER</sup>, 1, Nations Unies 1980.

<sup>154</sup> *Ibid.*, article 2.

<sup>155</sup> « Convention des Nations Unies sur le transport multimodal... »

<sup>156</sup> Article 2 de la convention des Nation Unies sur la responsabilité des exploitants du de terminaux de transport dans le commerce international.

<sup>157</sup> *Ibid.*

Les instruments juridiques du transport routier sont étroitement liés sur les questions du droit international du commerce. Dans le contexte économique actuel de mondialisation, aucun pays ou acteur du commerce international ne peut nier l'importance de mise en œuvre d'une bonne infrastructure de transport et de l'application du droit du commerce international dans les échanges.

## 2- Les autres conventions internationales

A ces conventions des Nations Unies s'ajoutent d'autres accords internationaux et conventions lesquels encadrent la circulation des biens et des personnes en zone CEMAC. Parmi ceux, l'on peut citer :

- accord général sur les tarifs douaniers et le commerce : signé en 1947, cet accord a servi de base au développement du libre-échange et la réduction systématique des mesures protectionnistes. Il conduit à la création du GATT en 1947 puis à sa transformation à l'OMC le 14 avril 1994. De façon précise, il s'agit d'ouvrir largement le commerce international et, en particulier d'abaisser ou supprimer les barrières douanières et des restrictions administratives au commerce et d'étendre l'application de la clause de la nation la plus favorisée, tout en prévoyant certaines dérogations et mesures de protection nécessaire<sup>158</sup>.
- la convention relative au commerce en transit des Etats sans littoral (New York, 1956) : cette convention apporte une certaine réglementation sur le droit d'accès à la mer reconnu aux Etat sans littoral. Les Etats avec des ouvertures maritimes sont ainsi appelés à accorder aux pays enclavés le libre transit sur leur territoire. Par ailleurs, les Etats de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires en vue d'assurer que les droits et facilités octroyés aux Etats sans façade maritime ne porte aucune atteinte à leur légitimité et leur intégrité national. De même, cette convention apporte également une réglementation sur le droit de douane et taxes spéciales de transit, le règlement des conflits, les obligations attachées à la convention et aux droits et devoirs de membre de l'ONU<sup>159</sup>.
- convention douanière de Genève de 1975 relative au transport international de marchandise sous le couvert carnet TIR : Cette convention a pour but d'améliorer les opérations de transport, de simplifier et d'harmoniser les administratives dans le domaine des transports

---

<sup>158</sup> J. Grosdidier de Matons, *Les instruments juridiques de facilitation du transport et du commerce en Afrique*, deuxième Edition, SSATP programme de politique de transport en Afrique, 2014, p. 16.

<sup>159</sup> Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral, 08 juillet 1965.

internationaux de marchandises, en particulier aux frontières. Elle vise fondamentalement à faciliter le commerce transfrontalier des marchandises<sup>160</sup>.

- convention douanière de New York de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules privés<sup>161</sup>.
- la convention douanière de Genève de 1926 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, conclu à Genève le 18 mai 1956<sup>162</sup>.
- la convention de New York de 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite « Règle de Rotterdam »<sup>163</sup>.
- règles applicables aux documents de transport multimodal de 1975 et 1992 de la Chambre de Commerce International<sup>164</sup>.

Comme les normes mises en place par les Nations Unies, ces conventions internationales sont le socle juridique du transport international de marchandises par route et du commerce international.

## **B- Les instruments communautaires**

Au niveau sous régional, plusieurs décisions et accords ont permis aux pays d'Afrique centrale de mettre sur pied un statut juridique du transport multimodal international.

### **1- Les instruments juridiques de la CEMAC**

En s'inspirant des conventions internationales, notamment celle des Nations Unies du 24 mai 1980, sur le transport multimodal international des marchandises, des pays de la sous-région ont adopté le 5 juillet 1996, la convention Inter-Etat de Transport Multimodal de Marchandises Diverses dans le cadre de l'UDEAC. Cette convention a été appuyée par plusieurs actes de l'UDEAC et de la CEMAC notamment :

- l'acte N°09/93-UDEAC-556-CD-SEI du 21 juin 1993, approuvant les itinéraires structurants du transit pour la mise en place de la procédure du transit Inter-Etats des pays d'Afrique

---

<sup>160</sup> « Convention relative au commerce de transit des Etats... », p. 65.

<sup>161</sup> *Ibid*; p. 67.

<sup>162</sup> *Ibid*; p. 68.

<sup>163</sup> *Ibid*; p. 74.

<sup>164</sup> J. Grosdidier de Matons, « *Les instruments juridiques de facilitation du transport...* », p. 76.

centrale. Cet acte définit cinq (5) principaux axes de transit, à savoir : axe Cameroun-Tchad, axe Cameroun-RCA, axe Trans-équatorial, l'itinéraire d'échange entre le Gabon-Guinée équatoriale-Cameroun et l'itinéraire Cameroun-Congo-Gabon ;

- l'acte N°3/966UDEAC-574-31 portant adoption d'un cadre juridique d'exploitation des transports routiers Inter-Etats de marchandises diverses, dénommé « *Convention Inter-Etats des Transports Routiers de marchandises diverses (CITRMD)* »<sup>165</sup>.
- réglementation des conditions d'exercices des professions maritimes et professions auxiliaires des transports dans la CEMAC (acte n° 3/89-UDEAC-648-CE-33 du 5 juin 1998) ;
- code de la route de la communauté (acte n°7/89-UDEAC-495 du 13 décembre 1989). Il est publié à Bangui sous forme de règlement sous la référence 04/01 UEAC 089-CM-06, publié le 02 août 2001. Il est applicable dans tous les pays membres de la CEMAC et remplace tous les textes antérieurs, en particulier le code susmentionné. Les règlements s'appuient respectivement sur : les permis de conduire, le poids, les dimensions et autres caractéristiques des véhicules, la circulation et la signalisation.
- réglementation du transport des marchandises dangereuses par route dans la CEMAC (règlement n°2/99/UDEAC-CM-654 du 15 juin 1999)<sup>166</sup>.
- L'acte n°05/96 UDEAC-612-CE-31 portant réglementation des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-Etats de marchandises diverses. Cet acte stipule dans son article 1<sup>er</sup> que :

Toutes personne physique ou morale résidant dans l'un des Etats de l'union, dument autorisée à exercer par le ministre chargé des transports dudit Etat comme transporteur routier national et exécutée après agrément de l'union douanière et économique de l'Afrique centrale pour son propre compte ou pour le compte d'autrui moyennant rémunération, une opération de déplacement d'un Etat à un autre, des marchandises dont elle demeure garante et possède l'entière maîtrise technique et commerciale <sup>167</sup>.

Par ailleurs, le code communautaire de la Route CEMAC constitue un instrument juridique important qui s'applique sur les véhicules et les engins. À cet effet, le code dispose que :

---

<sup>165</sup> CEA, « *Les transports et intégration ...* », p.159.

<sup>166</sup> *Ibid.*, p. 161.

<sup>167</sup> Article 1<sup>er</sup> de l'acte n°05/96 UDEAC-612-CE-31 de l'UDEAC, cité par N. M. Fankam Teumameu, dans la « *Réglementation des transports en Afrique centrale* », Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2012, p. 34.



Tout véhicule à moteur, engin de travaux publics ou manutention, tracteur agricole, toute remorque ou autre remorque légère, toute semi-remorque, doit être immatriculée par une autorité compétente chargée des transports<sup>168</sup>. Un récépissé de déclaration de mise en circulation dénommé « carte grise » indiquant le numéro d'immatriculation attribué au véhicule, est remis au propriétaire<sup>169</sup>.

Tous ces engagements internationaux et sous-régionaux démontrent l'intérêt sans cesse croissant et des besoins de la sous-région à créer un cadre des transports réglementés. La problématique du transport multimodal est à cet effet abordée avec insistance en Afrique centrale, que dans d'autres groupes régionaux en Afrique.

De même, les pays de la CEMAC ont signé des accords ou mémorandums pour régulariser le transport de marchandise dans la sous-région. Parmi ces accords on cite celui du Congo et du Gabon pour la route Brazzaville-Libreville, celui du Congo et du Cameroun pour la route Brazzaville-Yaoundé, le Cameroun et le Gabon pour le corridor Yaoundé-Libreville, entre le Cameroun et le Tchad pour le transit Douala-Ndjamena, Cameroun-Centrafrrique pour le transit Douala-Bangui pour le citer que ceux-là. Tous ces accords sont l'ensemble des efforts entrepris par les Etats de la CEMAC pour unifier le droit commercial et le droit des transports.

Par ailleurs, les pays de la CEMAC ont ratifié d'autres nouveaux accords depuis 2004 en vue de densifier le commerce entre les pays membres (voir l'annexe). Ces accords ont considérablement impacté sur le développement des infrastructures de transport et la coopération transfrontalière par la création des marchés frontaliers au Cameroun, au Gabon et en Guinée Equatoriale.

## **2- Les instruments à caractère régional et continental**

Les Etats de l'Afrique centrale dans le cadre de leurs coopérations multilatérales (CEEAC, UA et autres traités) ont mis sur pied des dispositions en vue de créer un espace favorable aux échanges et à la circulation des biens et des personnes.

---

<sup>168</sup> Les indications portées sur la carte grise ainsi que les conditions de délivrance, de retrait temporaire et d'annulation sont fixées par la décision de l'autorité compétente chargée des transports. Par ailleurs, tout véhicule immatriculé CEMAC doit être muni d'une plaque d'immatriculation réfléchissante, comportant à l'avant et à l'arrière le logo de la communauté et les signes suivants inscrits en noir : véhicules immatriculés en République du Cameroun CMR, Centrafrique RCA, Congo RC, Gabon RG, Guinée équatoriale GE, Tchad TCH.

<sup>169</sup> Article 75 du code, cité par N. M. Fankam Teumameu, « Réglementation des transports... », p. 42.

Dans le cadre de la CEEAC créée le 18 octobre 1983 à Libreville (Gabon), la convention traite de façon considérable des questions liées à la libéralisation des échanges (chapitre IV-V), des infrastructures et Transports IX<sup>170</sup>. Le Traité de la CEEAC compte neuf Protocoles, inclus en annexes, qui font partie intégrante du Traité. L'annexe I détermine les règles d'origine des produits qui seront échangés entre les États membres. L'annexe II aborde les questions d'obstacles non tarifaires au commerce, l'annexe III aborde les questions liées à l'exportation de marchandises à l'intérieur de la Communauté et l'annexe IV évoque la question de transit et facilités de transit. La cinquième annexe énonce les principes de coopération douanière à l'intérieur de la Communauté et l'annexe VI traite des questions liées aux fonds de compensation pour perte de recettes. Quant à l'Annexe VII et IX, elles gèrent les problèmes liés à la libre circulation et de la coopération dans le domaine du développement agricole<sup>171</sup>.

Quant à l'Union Africaine, l'on se réfère respectivement sur :

- la charte de l'Union Africaine ;
- La convention de l'UA sur coopération transfrontalière adoptée le 27 juin 2014 ;
- l'accord portant la création de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf) signé à Kigali le 21 mars 2018 ;
- la déclaration de Monrovia de 1979 ;
- le plan d'action de Lagos de 1980 ;
- la charte africaine sur la sécurité routière adoptée le 31 janvier 2016 à Addis-Abeba ;
- la communauté économique africaine créée par le traité d'Abuja en 1991 ;
- le traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires, signé à Port-Louis le 17 octobre 1993 ;
- le traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats africains, signé à Yaoundé le 10 juillet 1992 et ;
- le protocole de l'UA sur la libre circulation des personnes<sup>172</sup>.

La CEEAC et L'UA ont mis sur pied des textes juridiques pour promouvoir non seulement le développement du transport routier et du commerce mais aussi veiller à l'application

---

<sup>170</sup> Traité de création de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), Libreville, 18 octobre 1983.

<sup>171</sup> « Traité de de la CEEAC... ».

<sup>172</sup> <https://www.google.com/rearch?q=convention+de+l%E2%80%union+africaine+sur+le+transport+routier+&client,> consulté, 23 mars 2022, 14h 22.

du libre-échange des biens, des services et des capitaux. Cette vision se matérialise par la création des institutions intergouvernementales et l'implication des Etats.

### **C- Les grandes figures de la coopération transfrontalière et de la création du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale**

Par ces termes, il est question de monter les actions des personnalités, leurs engagements et leur volonté inébranlable à promouvoir les échanges transfrontaliers dans la zone des trois frontières Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale. De manière précise, il s'agit de présenter des personnalités qui ont contribué de façon concrète à la création des infrastructures de transport, à la signature des accords et la stabilisation de cette zone.

#### **1- Les grandes figures camerounaises**

L'histoire de la coopération transfrontalière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale nous amène à relever quelques personnages d'une importance référentielle. Parmi ces personnages figurent en premier S. E Ahmadou Ahidjo, le premier président du Cameroun.

#### **Photo 3 : Ahmadou Ahidjo président du Cameroun, 1960-1982**



Source : <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-premier-president> consulté le 02 mai 2023, 19h23.

Du 05 mai 1960 au 06 novembre 1982, le président Ahmadou Ahidjo a marqué considérablement l'Afrique Centrale en matière de politique de bon voisinage, de l'intégration régionale et la coopération transfrontalière. Par la ratification des accords bilatéraux et

multilatéraux, le premier président camerounais apparaît comme une référence et un leader de la politique sous-régionale.

Dès son accession à la magistrature suprême, Ahidjo a pensé très vite à l'établissement des relations de bon voisinage. Cette idée a abouti à la mise en place de la Grande commission mixte Cameroun-Gabon en mars 1968 qui vise à promouvoir les échanges transfrontaliers. Les deux Etats ont scellé leur lien dans la même veine par la signature des accords dans le cadre de coopération bilatérale. Aux titres de ces accords de partenariat signés entre le Gabon et le Cameroun dès l'établissement des relations diplomatiques, nous avons particulièrement l'accord de main d'œuvre et de réalisation de l'axe routier lourd de Libreville -Yaoundé signé le 09 août 1974, ratifié en 1978<sup>173</sup>. À travers cet accord, président Ahmadou Ahidjo a posé les bases d'une coopération transfrontalière entre le Cameroun et le Gabon<sup>174</sup>.

Le 06 novembre 1982, le président P. Biya prend le pouvoir. Ce changement de personne à la tête de l'Etat s'accompagne également à des nouvelles orientations politiques et la mise en place des nouveaux agendas au niveau national et sous-régionale. Avec le nouveau président, il ne s'agit pas de la remise en cause des accords signés par son prédécesseur, mais de la redynamisation, la réorientation et de la concrétisation. Dans la même veine, il est nécessaire d'établir les nouveaux accords pour s'adapter au contexte de la mondialisation et la globalisation des échanges. A cet effet, le président Paul Biya se montre dynamique en matière de politique étrangère et de la coopération transfrontalière. L'image ci-dessous nous permet d'identifier sa personne<sup>175</sup>.

---

<sup>173</sup> Fiche technique Cameroun- Gabon, Etat des relations commerciales, Ministère du commerce, des petites et Moyennes entreprises, de l'Artisanat et du développement des services, Gabon, 2013, p.1

<sup>174</sup> R. Owona Etende, « Les relations Camerouno-Gabonaises ... », p. 105.

<sup>175</sup> Présidence de la république du Cameroun, <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-premier-president> consulté le 02 mai 2023, 11h21.

**Photo 4: Paul Biya président du Cameroun (1982 et à l'heure actuelle)**



**Source :** <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-deuxieme-president>, consulté le 02 mai 2023, 20h30.

Dès son apparition à la tête de l'Etat, S.E. Paul Biya va multiplier les accords et actions visant à rendre plus effective l'intégration régionale et la coopération transfrontalière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale.

Le 18 Octobre 1983, il participe à la mise en place de la CEEAC, la CEMAC le 16 mars 1994, la construction de la route nationale N°2 en 2005 pour assurer la connexion entre Yaoundé-Libreville et Yaoundé-Bata. Dans la même veine, on assiste à la construction des marchés frontaliers notamment celui d'Abang Minko'o, de Kye-Ossi, de Meguikom. La ratification du protocole de libre circulation des biens et des personnes et celui de la mise en place du passeport CEMAC. Par le président Paul Biya, la coopération transfrontalière est plutôt effective malgré quelques limites<sup>176</sup>.

## **2- Les grandes figures gabonaises**

L'histoire politique du Gabon nous permet d'identifier des personnalités qui ont posé des bases et orienté la politique du pays en matière de coopération transfrontalière. Parmi celles-ci, y figurent le premier président Léon Mba et le deuxième Omar Bongo. Leurs actions dans le renforcement de la coopération entre le Gabon et Cameroun et le Gabon et la Guinée Equatoriale restent indélébiles. L'image suivante permet de connaître le président Léon Mba et Omar Bongo.

---

<sup>176</sup> BAD, République du Cameroun, « Rapport d'achèvement du... », p. 2.

**Photo 5: Léon Mba (président du Gabon 1961-1967) et Omar Bongo (président de 1967 à 2009)**



source:<https://lhistgeobox.blogspot.com/2009/06/170-gerard-la-viny-albert-bongo.html?m=1>, consulté le 02 mai 2023, 22h21.

Léon Mba et Omar Bongo sont les deux grandes figures qui ont posé les bases de la politique de bon voisinage, de l'intégration et de la coopération transfrontalière entre le Gabon et ses voisins. Dès son accession au pouvoir, le président Léon Mba a pensé très tôt à la nécessité d'entretenir des bonnes relations avec le Cameroun (le grand voisin du Nord) et la Guinée Equatoriale. C'est ainsi qu'en 1960 le Gabon et le Cameroun signèrent leur accord diplomatique. Cet accord permet à ces deux pays de promouvoir les relations basées sur des valeurs juridiques et d'accélérer les échanges transfrontaliers dans un contexte marqué par la pauvreté généralisée et de rupture internationale<sup>177</sup>.

Dans la continuité de cette politique, le président Omar Bongo dès son accession au pouvoir en 1967 va multiplier les accords avec le Cameroun et la Guinée Equatoriale dans l'optique de promouvoir l'intégration sous-régionale et la coopération transfrontalière. Considéré pour beaucoup comme le doyen politique en Afrique centrale, le président Omar Bongo de 1967 à 1985 signe plusieurs accords avec le Cameroun et la Guinée Equatoriale dans le domaine de transport, postes et télécommunication, politiques, économiques, culturels, diplomatiques, sécuritaires. C'est une figure qui a marqué la sous-région en matière de coopération transfrontalière. Il est substitué par son fils Ali Bongo le 16 octobre 2009<sup>178</sup>.

<sup>177</sup> C. Awoumou, « Le couple Cameroun-Gabon : moteur ... », p.6.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p.7.

**Photo 6: Ali Bongo, président du Gabon de 2009-2024**



Source: [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Ali\\_Bongo](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Ali_Bongo), consulté le 02 mai 2023, 22h30.

Le président Ali Bongo, sans remettre en cause les accords de ces prédécesseurs va plutôt les approfondir et les renforcer à travers une politique plus ouverte dans tous les domaines. Depuis son accession au pouvoir, on remarque une certaine stabilité transfrontalière, une multiplication des échanges commerciaux, une ouverture presque totale des frontières et un quasi effectif de la libre circulation des biens et des personnes. De manière précise, le pouvoir d'Ali Bongo se caractérise par l'application relative des normes communautaires, les relations transfrontalières apaisées. Cette politique favorise le renforcement des relations amicales, historiques, fraternelles et diplomatiques toutes les parties prenantes. L'image suivante nous permet d'affirmer que les relations entre le Cameroun et le Gabon sont plus poussées.

**Photo 7: Salutation fraternelle entre le président Paul Biya et le président Ali Bongo**



Source : <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-deuxieme-president>, consulté le 02 mai 2023, 22h34.

La politique du président Ali Bongo en matière de politique de coopération transfrontalière est plus pragmatique. Cette image prise lors du sommet de la CEMAC en 2023 au Cameroun montre que la politique d'ouverture est garant des relations de fraternité. Par le corridor transfrontalier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, les relations entre ces pays sont à un niveau appréciable malgré quelques obstacles.

### 3- La grande figure équato-guinéenne

En Guinée Equatoriale, la politique d'ouverture, de bon voisinage et de coopération transfrontalière commence dès l'accession du président Obiang Mguéma au pouvoir. Ce dernier a apporté des grands changements au niveau national et régional. À travers les infrastructures transports et des marchés frontaliers mis en place et accords signés, la Guinée Equatoriale s'est réellement ouverte à ses voisins et elle a multiplié des échanges avec eux. La photo ci-dessous présente le personnage qui a transformé la politique équato-guinéenne.

**Photo 8: Président Teodoro Obiang Nguéma**



**Source:**[https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Teodoro\\_Obiang\\_Nguema\\_Mbazosogo](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Teodoro_Obiang_Nguema_Mbazosogo), consulté le 02 mai 2023, 22h50.

À la différence de son prédécesseur, la montée d'Obiang Nguéma au pouvoir en Guinée Equatoriale s'accompagne de grandes mutations et des changements en matière de politique de bon voisinage. C'est ainsi que le 24 janvier 1980, le nouveau président équato-guinéen fit une visite au Cameroun. En retour, le 24 novembre 1981, le président Ahidjo effectua une visite officielle à Malabo. Les mêmes visites d'amitié, de fraternité et diplomatique s'effectuent également avec le



Gabon et s'accompagnent de plusieurs accords notamment, l'accord de coopération sur le transport aérien le 3 juillet 1980, l'accord de coopération culturelle signé en même temps que celui des postes télécommunications le 7 octobre 1981 et l'accord commercial signé le 22 novembre 1984<sup>179</sup>.

Dans la même perspective, les accords bilatéraux se multiplient avec le Cameroun à l'instar de l'accord de pêche du 26 mai 1981 entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale, l'adhésion à l'accord de libre circulation des biens et des personnes et le droit d'établissement du 22 septembre 1972. Entre le 06 novembre 1980 et le 26 novembre 1981, plusieurs accords bilatéraux furent signés entre la Guinée Equatoriale et ses deux voisins dans le domaine politique, économique, culturel, piscicole, agricole, forestier et pastoral. Par ailleurs, c'est grâce à Obiang Nguéma que le projet de construction du transit international liant Bata-Yaoundé et Bata-Libreville fut réalisé ainsi que la mise en place des marchés frontaliers. À travers cette politique d'ouverture et de bon voisinage, les populations transfrontalières ont multiplié leurs échanges et amélioré leurs conditions de vie<sup>180</sup>.

La construction du transit trinationale Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est le fruit d'une volonté politique de ces trois pays et leurs partenaires au développement. Régit par les normes, nationale, sous-régionale, continentales et internationale, la réalisation de ce grand projet vise non seulement à résoudre les problèmes économiques des populations de ces trois pays, mais aussi à matérialiser la coopération et l'intégration physique. Très cosmopolite ce transit trinationale assure la diffusion des marchandises entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. En dépit, des barrières politiques cette route est un facteur de développement des capacités pour la gouvernance des frontières, la prévention, la résolution des conflits, la prévention de l'insécurité et la mobilité des personnes et des marchandises.

---

<sup>179</sup> D. Tsafack, « La Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon en Afrique centrale (1960-2012) : Histoire d'un petit Etat en quête d'émancipation et de puissance », Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire des Relations Internationales, Université de Dschang (Cameroun), 2018, pp. 188-192.

<sup>180</sup> *Ibid.*, p. 190.

**CHAPITRE III : LES ENJEUX DE LA MISE EN PLACE DU  
CORRIDOR CAMEROUN-GABON- GUINEE EQUATORIALE**

En 2005, la Commission Economique pour l'Afrique a attiré l'attention des pays de la sous-région sur la nécessité de mettre sur pied les infrastructures de transport pour accélérer le développement, la croissance économique et le processus d'intégration du continent. Car, il assure la mobilité des personnes, des biens, des échanges, des services et des capitaux, et l'amélioration du climat des affaires. Dans un contexte, caractérisé par la mondialisation des échanges et la création de la ZLECAf, les enjeux liés à la mise sur pied d'un système de transport efficace pour une coopération transfrontalière revêtent une importance capitale. Le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale soucieux de renforcer la mobilité en zone CEMAC et conscients du fait que l'infrastructure de transport est la base de la croissance économique, vont réaliser ce transit international afin de créer des nouvelles opportunités économiques au niveau national et sous régional. Cependant, il est question, dans ce chapitre, de montrer l'apport ce corridor dans coopération transfrontalière en zone des trois frontières Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale et dans l'espace CEMAC.

## **I- CORRIDOR CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE : UN VECTEUR FAVORABLE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS POLITICO-ÉCONOMIQUES DANS L'ESPACE CEMAC ET LA ZONE DES TROIS FRONTIÈRES**

Par ces termes, il s'agit de montrer que l'axe routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale contribue non seulement à la promotion de la coopération bilatérale et à l'intégration sous-régionale mais aussi à la croissance économique.

### **A- Le transport comme facteur de renforcement de la coopération Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale et une voie de connectivité dans l'espace CEMAC**

La plupart des économistes s'accordent du fait que le développement des moyens de transport constitue un enjeu économique et politique dans le monde actuel. Pour Jean Louis Lacombe, « *dans la bataille commerciale qui s'annonce, les vainqueurs seront les pays qui disposent à la fois de ports performants, de routes en bon état dépourvues de barrages, de lignes de chemin de fer fonctionnelles et de frontières réduisant au minimum les formalités administratives* »<sup>181</sup>. Ce qui

---

<sup>181</sup> J. Louis Lacombe, « Transport terrestre en Afrique... », p.11.

revient à dire que la construction d'un transit international a une incidence directe sur les échanges bilatéraux et communautaires.

### **1- L'impact de l'aménagement des moyens de transport sur la coopération politique en zone des trois frontières**

L'aménagement des moyens de transport routier a redynamisé les relations dans la zone des trois frontières. En effet, la réalisation de ce projet a non seulement resserré les liens d'amitié et historiques qui existent entre les peuples, mais aussi, apporter une nouvelle orientation dans la coopération entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. Ainsi, les relations ne se limitent plus au niveau diplomatique et consulaire. Cet axe routier permet désormais aux populations transfrontalières de se déplacer librement et de multiplier les visites officielles entre les autorités des villes transfrontalières<sup>182</sup>.

A travers ce corridor, il existe aujourd'hui, ce que l'on peut appeler « une diplomatie des trois frontières » qui permet aux autorités des villes transfrontalières de s'inviter les unes les autres pendant les cérémonies officielles depuis 2010. Lors des festivités ou des cérémonies officielles notamment du 20 mai et du 11 février, les autorités gabonaises de Bitam et d'Ebebiyin sont invités à Ambam et réciproquement. Ce partage des moments de bonheur et de souvenir vise à renforcer les liens amicaux être ces pays<sup>183</sup>.

Par ailleurs, ce corridor a permis une coopération décentralisée renforcée entre la commune d'Ambam et la commune de Bitam dans le domaine d'exploitation des ressources halieutiques notamment le sable du fleuve Ntem. Et une coopération transfrontalière décentralisée dans le domaine de la culture qui constitue à la mise en place d'un centre culturelle dans la ville d'Ambam. Ce projet en cours inclut la commune d'Ambam (Cameroun), de Bitam (Gabon) et d'Ebebiyin (Guinée Equatoriale). De même, ces trois pays ont mis en œuvre un programme de développement de la zone des trois frontières donc la GIZ apportera un soutien technique et financier<sup>184</sup>.

---

<sup>182</sup> J. Louis Lacombe, « Transport terrestre en Afrique... », p.108.

<sup>183</sup> L'auteur se réfère sur des événements vécus et sur les informations recueillies lors de l'enquête de terrain.

<sup>184</sup> Entretien avec le monsieur le Maire d'Ambam, 22mars 2022

## 2- Une voie de connectivité et de coprosperité en Zone CEMAC

Dans son discours du 19 mai 2010 à l'occasion de la conférence internationale de Yaoundé, Africa 21 sur le thème, « L'Afrique, une chance pour le monde : réalité et défis », le président gabonais S.E. Ali Bongo avait plaidé pour la construction d'une « zone de coprosperité »<sup>185</sup> entre le Cameroun et le Gabon tout en incluant la Guinée Equatoriale. Cette zone de coprosperité aurait pour but créer un climat favorable aux échanges économiques et d'accélérer le processus d'intégration sous-régionale. Pour R. J. Assako Assako, la réalisation de ce projet a pour préalable la construction des moyens de transport, conçue par comme « *la voie du salut communautaire en Afrique centrale* »<sup>186</sup>. Ce qui revient à dire que :

La zone de coprosperité créée procède et relève de la mise en pratique d'une volonté politique forte, portée par les Etats ayant décidé de se mettre ensemble pour forger un destin mutuellement bénéfique. Elle est d'une si grande complexité qu'elle nécessite des moyens (financiers et matériels), une expertise et une orchestration holistique qui ne peut être du ressort des communautés respectives des Etats, qu'elles soient prises individuellement ou collectivement. La construction de la coprosperité suppose d'ailleurs un degré de lobbying international forcément supra-communautaire<sup>187</sup>.

Autrement dit, cet auteur assimile l'aménagement des moyens de transport comme une voie de coprosperité et le corridor Yaoundé-Libreville-Bata comme une route de tout espoir et de développement pour la communauté.

La coordination des moyens de transport a permis une croissance économique et encourager les importations et exportations dans la sous-région. Ce qui revient à dire que la mise en place d'une bonne infrastructure de transport s'accompagne d'une certaine autonomie financière et une capacité de production. À ce sujet, L. Zang pense que : « *L'Afrique devrait donc s'atteler à construire et à*

---

<sup>185</sup> R. J. Assako Assako dans son article, « Zone de coprosperité Gabon-Cameroun : préalable d'une voie de salut communautaire en Afrique centrale », définit la coprosperité comme l'état de prospérité commun à plusieurs régions ou pays. Cette idée de coprosperité remonte aux années 1940, lorsque le Japon a eu pour ambition de constituer une sphère de coprosperité de la grande Asie orientale, n'ayant aucun contact avec le monde occidental. Il s'agissait alors, essentiellement, de créer un conglomérat d'Etats asiatiques, dans une sphère économique qui assurerait le leadership de l'empire nippon. Tout en gardant ses fondements que sont la mise en commun des moyens de production, le partage des contraintes et de la jouissance commune, mais différentielle des fruits de la croissance y induite, le concept de coprosperité a depuis largement évolué. S'agissant de l'Afrique centrale, elle vise quatre objectifs selon le président Ali Bongo : (1) déblayer le concept de coprosperité et justifier l'opportunité de la construction du tandem Cameroun-Gabon comme voie du salut communautaire ; (2) examiner le modèle d'association devant sous-tendre le couple Cameroun-Gabon ; (3) analyser le continuum territorial Gabon-Cameroun pour justifier la prédisposition des deux pays à s'associer ; (4) identifier et examiner les conditions préalables en vue de transformer ce souhait en réalités visibles.

<sup>186</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p.13.

*consolider son intégration. Elle lui permettra d'être un interlocuteur autonome sur la table de la mondialisation »*<sup>188</sup>.

En outre, ce corridor a établi les bases d'une intégration solide et efficace sur la volonté des populations qui, sans contraintes décident librement de coopérer. C'est ce que G. Mvele<sup>189</sup> appelle : « *l'intégration par le bas* », c'est-à-dire, l'intégration par les peuples. Aujourd'hui, une fermeture des frontières entre ces trois pays aurait un impact direct sur la vie des populations. Car, même si les normes ne sont pas totalement appliquées, on est en voie d'une intégration effective.

### **3- Le corridor comme un facteur de paix et de la stabilité transfrontalière**

Le concept de stabilité n'est pas nouveau dans les relations internationales. Il intervient surtout dans le contexte du vivre ensemble et la promotion de la paix entre les populations vivant dans une même aire géographique. Parler de la stabilité suppose le respect d'un certain nombre de valeurs notamment la justice, l'équité, le respect des droits de chacun, la tolérance et l'acceptation de la différence.

Dans la tradition africaine la paix et la stabilité sont des concepts indispensables dans une perspective d'une promotion d'une coopération transfrontalière effective. Pour la plupart des auteurs, la paix est un processus et une condition, et non pas un objet figé que l'on obtiendrait ou perdait de manière périodique. C'est une situation mutuellement partagée de confiance, d'harmonie et d'objectif qui favorise la coordination des activités permettant aux femmes et hommes libres de vivre une vie descente où la guerre est rejetée de manière affirmative, grâce à une création dynamique et délibérée d'un ordre social et humain entre les peuples du monde et où les encouragements à la guerre sont neutralisés par les progrès humains et spirituels réalisés. Ce qui revient à dire qu'un projet de coopération transfrontalière ne peut se réaliser que dans la paix et la stabilité qui sont des conditions indispensables à tout développement économique.

La mise en place d'une paix durable et collective reste pour la plupart des Etats africains, un grand défi. Dans la zone des trois frontières, la construction des moyens de transport routier a fait

---

<sup>188</sup> G. Mvele et L. Zang, *Union Africaine quinze ans après*, Tome 1, Paris, L'Harmattan 2017. p. 22.

<sup>189</sup> *Ibid.*,

de la culture et le respect du principe de l'intangibilité des territoires issus de la colonisation, les socles dynamiques de la paix et de la stabilité transfrontalière.

Malgré l'histoire coloniale et la mise en place des barrières politiques, la culture notamment Ekang reste un véritable facteur de promotion de la paix. A travers cette culture les populations situées de part et d'autre des frontières n'ont jamais cessé leurs interactions et la mise en place d'une bonne infrastructure de transport routier a rendu plus opérationnel et plus dynamique ces différentes relations en multipliant leurs interactions. En réalité, il s'agit d'un seul peuple qui a subi la balkanisation pendant la période coloniale par le traçage des barrières politiques arbitraires qui ont divisé plusieurs familles.

En outre, le corridor a créé une agglomération et l'intégration de plusieurs groupes ethniques dans les villes transfrontalières à travers les flux de personnes qu'il draine. Ambam, Kye-Ossi, Abang Minko'o, Bitam et Ebebiyin sont aujourd'hui des villes où l'on retrouve en plus des populations autochtones, une grande partie des étrangers venant des autres régions du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, du Nigeria, du Mali, les Burkina Faso, du Tchad, et de la RCA. De manière précise, la plupart des personnes en provenance de l'Afrique de l'Ouest et Centrale en destination de la Guinée Equatoriale en du Gabon empruntant la voie terrestre passent par ce corridor et séjournent d'abord dans les villes d'Ambam, Abang Minko'o et Kye-Ossi en attendant trouver les moyens de traverser les frontières. Cette route a donc permis aux autorités transfrontalières d'avoir une maîtrise de cet espace, c'est-à-dire avoir le contrôle des flux des biens et des personnes qui y circulent.

Quant au principe de l'intangibilité des frontières, ce dernier fut imposé par l'OUA dans la résolution signée au Caire en juillet 1964, de « *respecter les frontières existant au moment où les Etats ont accédé à l'indépendance nationale* »<sup>190</sup>. Ainsi érigé en dogme, le principe de l'intangibilité des territoires issus de la colonisation n'a guère été contesté par le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. De plus ce principe fut adopté comme l'un des principes directeurs de leur politique étrangère.

---

<sup>190</sup> Union Africaine, Déclaration sur le programme frontière de l'Union Africaine et les modalités de sa mise en œuvre telle qu'adopté par la conférence des ministres africains chargés des questions de frontière, Addis-Abeba, 7 juin 2007.

En s'appuyant à ce principe, ces pays ont décidé de promouvoir les relations de bons voisinages au niveaux bilatéral, sous-régionale et local, le règlement pacifique des différends et la négociation des différends frontaliers et éventuellement à la gestion conjointe des ressources transfrontalières. Dans la même veine, ces Etats doivent promouvoir la politique de multiplication et de dissémination des projets transfrontaliers à travers des initiatives conjointes notamment dans les domaines tels que le stockage des produits agricoles, sécurité alimentaire, la création des centres de formations professionnelles pour les jeunes, la lutte contre le chômage, la mise en place des infrastructures de service de base<sup>191</sup>.

Par ailleurs, la légitimation et la sacralisation des frontières interpellent ces Etats à la création des commissions nationales, et bilatérales des frontières, la gestion conjointe dans les domaines de sécurité, le développement économique transfrontalier, la douane, le commerce, la migration dans le but de promouvoir une coopération effective et un développement inclusif. Ces initiatives ne peuvent être crédibles que par la création au préalable des infrastructures de transport qui facilitera la circulation des Hommes et leurs biens<sup>192</sup>.

## **B- Le transport routier comme facteur de densification des échanges entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale**

La particularité du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est qu'il permet le transit des personnes et des marchandises camerounaises, tchadiennes et nigérianes en destination du Gabon et de la Guinée Equatoriale. C'est-à-dire que, cette route est la voie principale qui draine les flux de biens et des personnes du Cameroun vers le Gabon et la Guinée Equatoriale et réciproquement. Il apparait donc comme un enjeu pour les exportations et importations des produits entre le Cameroun, le Gabon et Guinée Equatoriale.

### **1- L'axe routier Yaoundé-Libreville et la multiplication des exportations des produits camerounais vers le Gabon**

Le but principal de la construction d'une route étant de réduire les obstacles entravant la mobilité des biens et des personnes, le projet de création du transit routier Yaoundé-Libreville repose sur un certain nombre de préalables qui constituent des enjeux importants. Le transport

---

<sup>191</sup> « Union Africaine, Déclaration sur le programme frontière... »

<sup>192</sup> *Ibid.*



terrestre (route et chemin de fer) qui constitue le premier moyen de déplacement des êtres humains a longtemps assuré les interactions entre les populations venant d'horizons divers. Avec la montée de la mondialisation, du libre-échange et la coopération transfrontalière, son importance a pris une ampleur considérable.

S'agissant du Corridor routier Yaoundé-Libreville, les recherches menées ont montré que ce transit routier international a non seulement accéléré les échanges transfrontaliers en faisant des marchés d'Ambam, Abang Minko'o et Bitam des grands pôles commerciaux, mais aussi, il a diversifié les partenaires et les produits. Les tableaux ci-dessous permettent de comparer l'état des exportations du Cameroun avant et après l'opérationnalisation de l'axe Yaoundé-Libreville.

**Tableau 2: Les exportations des produits du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979**

Produits	Valeur en milliers de FCFA
Bières	4 315. 5
Taureaux et bœufs	818.8
Article de voyage en cuir	1 088
Tissu de coton	1 185. 8
Vêtements	3 585. 6
Chaussures	1 404. 6
Tôles	3 257. 3
Planche	1 296. 3
Article de ménage	1 063. 5
Parfums et produits de parfumerie	1 614. 1
Préparation pour lessive	839. 2

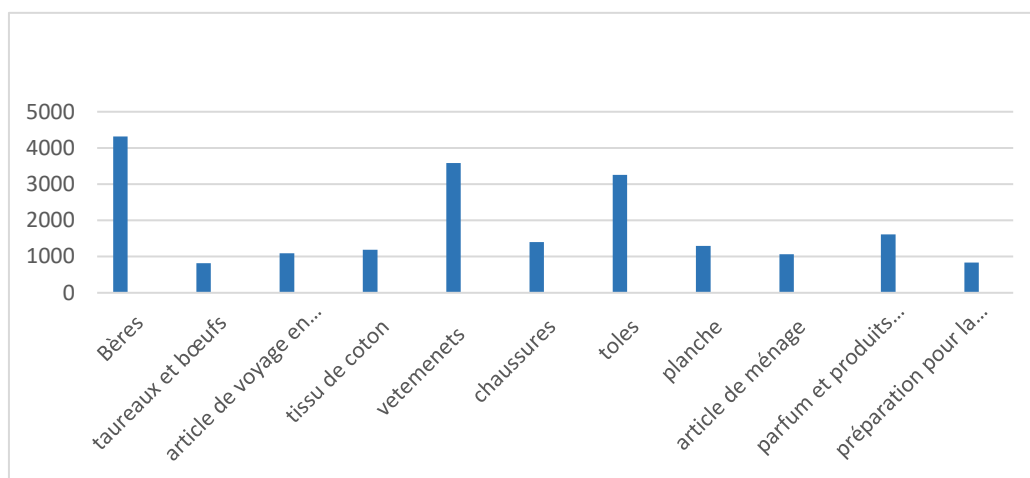
*Source* : J. Mbou'ou Abessolo

Dans le tableau ci-dessus, représentant les exportations du Cameroun vers le Gabon de 1970 à 1979, il en ressort que, les échanges étaient globalement en constante augmentation<sup>193</sup>. On observe également que, ces échanges sont centrés sur les produits les produits alimentaires (la bière et les taureaux de bœufs), les produits d'habillement (les articles de voyage en cuir, les tissus de coton, les vêtements et les chaussures), les produits d'aluminium (tôles, planche et articles de ménages) et les produits industriels (parfums, les produits de parfumerie et de préparation pour la lessive). Ceci

<sup>193</sup> Les quantités annuelles des produits exportés figurent en annexe n°2.

en raison, non seulement des besoins du marché gabonais, mais aussi du mauvais état de la route transfrontalière, qui ne permettait pas la circulation des denrées périssables. Le graphique suivant permet de connaître les produits dominants.

**Graphique 1: Les exportations des produits du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979**



*Source* : J. Mbou'ou Abessolo (à partir des données du tableau précédent)

Cependant, le temps du voyage étant long (environ 4 à 5 jours), ne permettait pas à certains produits alimentaires d'arriver au marché en bon état. Ce commerce, basé pour la plupart, sur les produits importés était sélectif, et les revenus étaient en constante évolution. La plupart des acteurs ici sont des grands commerçants du Nord et de l'Ouest Cameroun. La venue de la route a non seulement mis un grand coup d'accélérateur et de densification ces exportations, mais aussi diversifié les produits et inclure toutes les couches sociales, comme le montre le tableau suivant.

**Tableau 3: Les exportations du Cameroun vers le Gabon sur l'axe routier Yaoundé-Libreville en 2020-2021**

Produits/groupe de produits	Quantité en kg ou L (2020)	Valeur en milliers de FCFA (2020)	Quantité en kg ou L (2021)	Valeur en milliers de FCFA (2021)
Fruits	175 745 kg	45 662 000	28 650 kg	31 857 075
Ovins, bovins et caprins	38 206 têtes	533 400 000	9 241	490 000 000
Manioc et produits dérivés	254 700 kg	75 715 000	66775	466 041 890
Huile de palme/	4000 kg	2 480 000	100 L	75 000
Macabo/ Gnetum (okok, eru)	500 kg	4 000 000	850	1 020 000
Amande de mango/ Pistache	5 000 kg	750 000	1850	725 000
Arachide (graine ou pate)	152 105 kg	180 295 000	62068	87 323 000
Tourteaux de coton	51 150 kg	235 510 000	42 400	170 440 700
Plantain/banane	4 686 848 kg	1 499 050 000	1 818 963	485 324 900
Ignames/ patates	103 125 kg	51 650 000	25 150	13 200 000
Avocat/	682 750 kg	156 350 000	14 550	6 550 000
Oignons	823 235 kg	375 570 000	1 669 340	352 006 850
Pommes de terre	307 850 kg	123 706 000	110 459	104 786 000
Autres vivres frais	2 070 795 kg	552 114 000	277 579	72 167 000
Vivres secs	628 667 kg	308 317 000	945 782	220 470 000
Tomate/choux	158 480 kg	132 330 000	189 770	36 695 000
Maïs/ Patate douce			21 646 604	670 048 465
Gingembre/ Légume	11 250 kg	6 600 000	510	258 600
Chococam	539 359 kg	932 892 636	410 500	427 422 000
Soc	867 799 962 kg	101 632 532	39 466	23 258 341
Produits brasseries	49 000 kg	18 818 000		
Produits colgates	459 265 kg	175 540 059		
Produits Kinders Joy	3000 kg	45 261 033		
Autres produits	1400	200 000	205	281 171 110
<b>TOTAL</b>	<b>877 804 066 Kg</b>	<b>5 425 313 364</b>	<b>27 612 257</b>	<b>4 067 001 501</b>

*Source* : Délégation départementale du commerce de la Vallée du Ntem- Bureau de suivi des activités commerciales (Ambam)<sup>194</sup>

<sup>194</sup> Ministère du commerce, délégation régionale du Sud, délégation départementale de la Vallée du Ntem, bureau de suivi des activités commerciales, fiche de suivi des flux commerciaux aux frontières, Ambam, 2022.

L'analyse comparative des tableaux de 1970-1979 et 2020-2021 montre l'importance capitale d'une bonne infrastructure routière dans le commerce et l'intégration régionale. L'axe Yaoundé-Libreville a intensifié considérablement les exportations du Cameroun vers le Gabon et diversifié les produits. Parmi les nouveaux produits qui se sont ajoutés il y a : les fruits, les ovins et bovins, le Manioc et produits dérivés, caprins, huile de palme, macabo, café, gnetum africain (okok, eru), amande de mango, pistache, arachide (graine ou pate), tourteaux de coton, plantain, banane, igname, patates, avocat, oignons, pommes de terre, autres vivres frais, vivres secs, patate douce, tomate, choux, maïs, gingembre, légumes, chococam, soc, produits Kinders Joy. L'entrée en scène de ces dernières denrées périssables est liée à la construction du corridor Yaoundé-Libreville. Celui-ci a eu pour effet de diminuer le temps de voyage et accroître les quantités de marchandises qui circulent.

Cependant, si certains produits ont disparu dans les exportations, c'est d'abord à cause de la mobilité des flux des personnes. Avec la mise en place de cette route, les produits d'habillement, de ménages et de parfumeries qui se déplaçaient en stock sont désormais payés surplace et en détail sur le marché frontalier d'Abang Minko'o, de Kye-Ossi et celui d'Ambam, qui sont désormais des grands points de vente de ces produits et des produits vivriers. En plus, avec l'aménagement des ports gabonais, certaines marchandises peuvent désormais être livrées sur le lieu de production.

Par ailleurs, la diversification des produits et l'intervention des nouveaux acteurs en provenance du Tchad et du Nigeria ont provoqué une forte croissance du commerce. Aussi, faudrait-il ajouter que toutes les régions du Cameroun bénéficient des avantages offerts par ce corridor. Pendant la période de Covid-19, on a remarqué une forte inflation dans les marchés camerounais à cause de la fermeture de la frontière Cameroun-Gabon et Cameroun-Guinée Equatoriale. L'étude faite sur la période 2020-2021 montre que, ce corridor draine des flux des marchandises importantes en provenance non seulement du Cameroun, mais aussi, du Nigeria, du Tchad en destination du Gabon et de la Guinée Equatoriale.

## **2- L'Apport du corridor Yaoundé-Libreville sur les importations des produits gabonais vers le Cameroun**

Les importations du Cameroun en provenance du Gabon se sont considérablement accrues et diversifiées après l'aménagement des transits. Le tableau ci-dessous, qui contient les moyennes des produits importés de 1970 à 1980, illustre bien cette réalité.

**Tableau 4: Les importations des produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980**

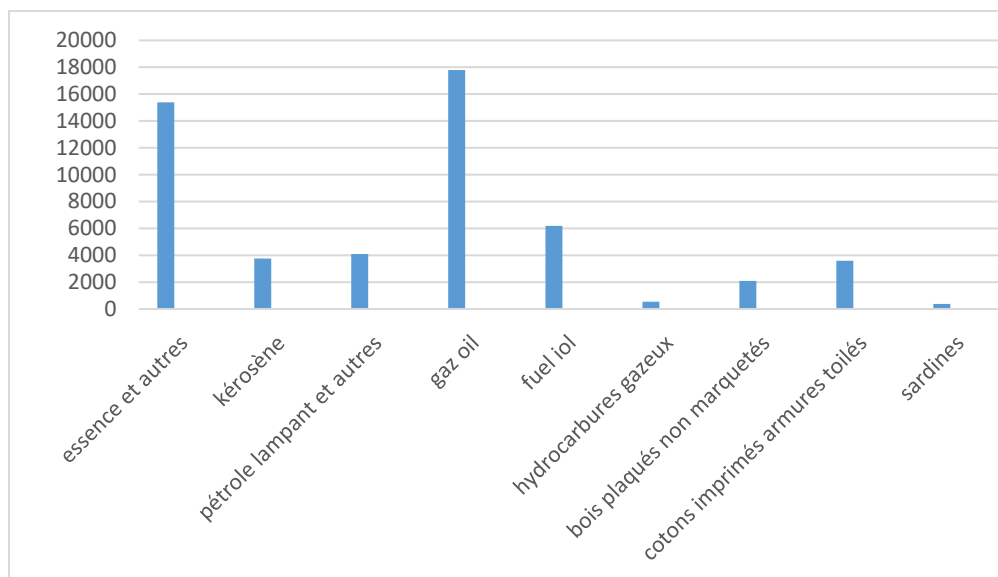
<b>Produits</b>	<b>Valeur en milliers de FCFA</b>
Super carburant	16 812. 1
Essence et autres	15 391. 8
Kérosène	3 763. 3
Pétrole lampant et autres	4 107. 4
Gaz oil	17 801
Fuel oil	6 184. 1
Hydrocarbures gazeux	542. 5
Bois plaqués non marquetés	2 094. 1
Cotons imprimés armures toilés	3 589. 4
Sardines	380. 5
Minerais de manganèse	455. 2

**Source** : J. Mbou'ou Abessolo<sup>195</sup>

L'étude faite des importations du Cameroun en provenance du Gabon avant la mise en place du transit Yaoundé-Libreville montre également des importations ciblées sur les produits pétroliers et ses dérivés, notamment, le super carburant, l'essence, le kérosène, le pétrole lampant, le gaz oil, le fuel oil, les hydrocarbures et les autres produits tels que : les bois plaqués non marquetés, les produits du cotons imprimés armures toilés, les sardines et les minerais de manganèses. La sélection de ces produits tient compte de l'état des routes, la capacité de ces produits à supporter une certaine durée de conservation et la résistance aux tracasseries. Cependant, il en découle que, bien qu'en constante augmentation, ces importations étaient globalement faibles. L'état de route ne permettait pas la circulation des marchandises en grande quantité. En plus, la traversée du fleuve Ntem n'était pas aisée. Le graphique ci-après permet de déterminer les produits dominants.

<sup>195</sup> J. Mbou'ou Abessolo s'appuie sur la Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales de Raphael Owona Etende, « Les relations Camerouno-Gabonaises... », p.168.

**Graphique 2: Les importations des produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980**



*Source : J. Mbou'ou Abessolo (à partir des données du tableau ci-dessus)*

A partir de ce graphique, l'on note une prépondérance des produits pétroliers et leurs dérivés, ceci peut s'expliquer par le fait que l'économie gabonaise est essentiellement basée sur le secteur primaire notamment sur les hydrocarbures. Par la mise en place de ce corridor, les gabonais peuvent désormais écouler leurs marchandises librement en grande quantité, comme le présente le tableau suivant.

**Tableau 5: Les importations du Cameroun en provenance du Gabon en 2020-2021**

Produits/groupe de produits	Qualité en kg ou L (2020)	Valeur en milliers de FCFA (2020)	Qualité en kg ou L (2021)	Valeur en milliers de FCFA (2021)
Bières et malt	3 338 554	1 975 843 582	1 545 996	882 923 653
Autres boissons alcoolisées	12 100	10 045 000		
Produits laitiers	385 000	219 620 000	163 900	146 350 000
Produits de la transformation et de la conservation du poisson et des produits de la pêche	1 010 830	8 850 000	1 155 206	1 173 798 252
Pâtes alimentaires	1800	1 045 000	1025	910 000
Jambon			5 000	3 000 000
Produits d'hévéa			194 650	221 275 500
Boisson non alcoolisée et eau minérale	11 200	8 850 000	960	308 000
<b>Total</b>	<b>4 759 484</b>	<b>2 314 658 582</b>	<b>3 066 737</b>	<b>2 428 562 405</b>

**Source** : Délégation départementale du commerce de la Vallée du Ntem- Bureau de suivi des activités commerciales<sup>196</sup>, données classées par J. Mbou'ou Abessolo.

L'analyse des importations du Cameroun en provenance du Gabon pendant la période 2020-2021, montre qu'avec la construction de ce corridor, le commerce s'est véritablement intensifié avec l'arrivée des produits tels que : les bières et malts, les boissons alcoolisées, les produits laitiers, les produits de transformation et de conservation du poisson et des produits de pêche, les pâtes alimentaires, les jambons, les produits d'hévéa, les boissons non alcoolisées et eau minérale. L'on remarque que, la construction du corridor Yaoundé-Libreville a non seulement facilité l'accès au marché, mais aussi permis aux entreprises d'accroître leurs productions, ce qui justifie les importations des produits alimentaires en grande quantité.

Le tableau ci-dessus montre l'évolution des importations du Cameroun en provenance du Gabon avant et après la construction de l'axe routier Yaoundé-Libreville. Les chiffres démontrent

<sup>196</sup> Ministère du commerce, « Fiche de suivi des flux commerciaux... ».

clairement l'impact de cet axe routier dans le transit des biens et le commerce entre ces deux pays. En effet, si certains produits ont disparu comme les produits pétroliers et autres, c'est à cause de la création de plusieurs stations-services et d'autres services de productions industrielles au Cameroun. Etant donné que la production gabonaise n'est pas massive, la plupart des produits actuellement livrés sont consommés au Cameroun. En plus, la création du corridor a permis aux Gabonais de développer d'autres activités de production.

### 3- Le corridor et la multiplication des échanges entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale

Les échanges entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale ont considérablement augmenté après l'aménagement des moyens de transport. De même, la mise en place des marchés transfrontaliers a facilité le commerce entre les deux pays et intégré plusieurs acteurs. Le tableau suivant montre clairement la diversification des produits commerciaux et la densification du commerce.

**Tableau 6: Exportation Camerounaises en tonnes vers la Guinée Equatoriale par Kye-Ossi de 2011 à 2015**

Produits	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Vivriers et maraichers	277,91	1720,96	2947,85	5096,25	1257,05	11300,02
Fruits	89,9	135,21	298,06	737,53	257,65	1518,35
Manufacturés	336,91	306,91	261,91	452,06	123,63	1481,09
Divers et autres	1,79	11,28	235,49	13,61	7,3	269,47
<b>Total</b>	<b>706,36</b>	<b>2174,36</b>	<b>3743,11</b>	<b>6299,45</b>	<b>1645,65</b>	<b>14568,93</b>

Source : M. B. Medjo Medjo, « L'influence de l'ethnicité sur... », p. 130

Le tableau ci-dessus montre que, les importations du Cameroun vers la Guinée Equatoriale sont en constance augmentation. Les produits dominants sont les vivriers maraichers, les fruits, les produits manufacturés, les produits frais et diverses autres marchandises. D'après les informations recueillies sur le terrain, dans ces échanges on y trouve aussi, le macabo, la tomate, les avocats, les choux, patates, les produits bovins et ovins, socs, arachides et oignons. A cette liste s'ajoute les diverses marchandises qui transgressent les frontières par les populations transfrontalières.



Par ailleurs, la plupart des produits importés par le Cameroun sont des produits agricoles. Ceci, à cause des nouvelles techniques de développement agricole mises en place par le gouvernement et surtout par le financement des projets agricoles. L'agriculture de précision effectuée par le Cameroun a densifié la production et multiplié les importations dans la sous-région en général et singulièrement la Guinée Equatoriale. Entre Cameroun et la Guinée Equatoriale, les échanges sont à bénéfice réciproque. Ainsi, la Guinée Equatoriale peut également se contenter de ses exportations vers le Cameroun comme le témoigne le tableau ci-après.

**Tableau 7: Les importations camerounaises en provenance de la Guinée Equatoriale de 2010 à 2012 (en tonnes)**

Produits	2010	2011	2012	Total
Bières	1001,58	38,63	421,27	1460,27
Biscuits	20,98	0,47	0,73	4,18
Noix de coco	0,75	0,73	848,82	850,29
Fruits de citron	11,015	0,42	6,45	17,885
Jus de fruits	634,02	202,26	8,19	844,47
Huile végétales	58,66	3,5	168,59	230,75
Sucre raffiné	68 ?3	4 ?5	50	72,5
Vin de table	2959,81	875,22	0,18	3835,21
Whisky	6	4,89	0,95	11,84
<b>Total</b>	<b>4743,115</b>	<b>1463,63</b>	<b>1455,18</b>	<b>7327,395</b>

Source : M. B. Medjo medjo, « L'influence de l'ethnicité sur ... », p. 133.

Par ce tableau, on constate que la Guinée Equatoriale a également multiplié des exportations vers le Cameroun. En plus des produits agricoles notamment noix de coco, fruits de citron, huile végétale et sucre raffiné, elle exporte également des produits manufacturés qui sont soit fabriqués au pays soit importés de l'extérieur, ces produits sont entre autres le vin de table, le whisky, biscuits et bières.

La Guinée Equatoriale tout comme le Gabon ne partage pas assez des frontières avec plusieurs pays de la sous-région. Le Cameroun étant leur principal partenaire en matière de ravitaillement en

produits agricoles et la main d'œuvre, ces deux pays sont appelés à développer une politique de bon voisinage afin de faciliter les échanges entre les populations voisines.

## **II- LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER À L'ÉMANCIPATION SOCIO- CULTURELLE DES POPULATIONS TRANSFRONTALIÈRES**

*L'International Chamber of Commerce* avait souligné l'importance capitale des infrastructures et des services de transports dans le développement économique et socio-culturel en ces termes : « *il est essentiel, pour atteindre les objectifs et de mettre en œuvre les principes communs de l'agenda 21, de donner la priorité au transport commercial et d'investir dans le développement des infrastructures* »<sup>197</sup> car, les infrastructures de transports conditionnent véritablement le développement économique, social et culturel des populations. Cependant, pour mieux comprendre l'apport du transport routier sur le quotidien des populations transfrontalières, il nous revient de montrer son effet direct sur le plan social et culturel.

### **A- L'incidence du corridor sur les activités sociales**

Les recherches effectuées par la plupart des économistes et historiens affirment de manière tout à fait crédible que, plus on s'approche d'une bonne infrastructure de transport, plus on approche du développement et des opportunités économiques. En d'autres termes l'amélioration de la qualité de l'infrastructure de transport s'accompagne de la multiplication des opportunités économiques.

#### **1- L'Impact des transits transfrontaliers au niveau socio-économique**

Présenté comme moyen de transport le plus utilisé en Afrique centrale et le plus ancien, les routes ont un impact positif sur les activités de production et la croissance économique. Plusieurs études ont démontré la relation étroite qui existe entre la mise en œuvre d'une infrastructure routière de qualité et la croissance économique<sup>198</sup>.

---

<sup>197</sup> *International Chamber of Commerce, Transport et développement durable*, Forum de coordination des Frets, 17 juin 1999, p.2.

<sup>198</sup> La croissance économique désigne une élévation du revenu par tête et du Produit National Brut, (valeur de tous les produits et services générée par l'économie d'un pays en un an) divisé par la population. Sans être le développement, c'est un indicateur de développement d'un pays.

Les recherches effectuées sur le terrain relèvent que, le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est un véritable moteur de la mobilité des biens, des personnes et de l'intégration entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. Ce corridor couvre environ 90% des échanges transfrontaliers et assure le transport des produits agricoles et manufacturés en provenance du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale. De même, la mise en place de cette route a favorisé l'émergence des nouveaux marchés frontaliers. Ces derniers ont permis le développement des activités économiques et attiré les commerçants camerounais, gabonais et équato-guinéens. Par ailleurs, ils sont des véritables facteurs de socialisation des populations transfrontalières. Dans son célèbre rapport intitulé, *Notre Intérêt commun (our common interest)*, la commission a assimilé l'infrastructure de transport comme la clé de voûte du développement en ces termes :

L'infrastructure est un élément clé du climat d'investissement, réduisant le coût des affaires et permettant aux gens d'avoir l'accès aux marchés. Elle est capitale pour faire progresser l'agriculture, joue un rôle majeur de facilitation du commerce et de l'intégration, est essentielle pour compenser les effets de la fragmentation géographique et du morcellement de la souveraineté, et est indispensable pour permettre à l'Afrique de percer sur les marchés mondiaux. Elle est en outre fondamentale pour le développement humain, y compris pour la prestation des services d'éducation et de la santé aux populations pauvres. L'investissement dans l'infrastructure représente également un énorme potentiel non exploité de création d'emplois productifs<sup>199</sup>.

En effet, Avant la construction de ces axes routiers, la plupart des commerçants des marchés frontaliers étaient des locaux et des petits commerçants des produits d'habillement. Aujourd'hui, on remarque une multitude d'hommes d'affaires et de grands commerçants en provenance de tous les quatre coins du Cameroun, et même des étrangers (nigériens, maliens etc.), tout ceci à cause des facilités et la rapidité des moyens de transport. Pour Ondo Samuel :

Il existe actuellement deux types de commerce : le grand commerce effectué par les grands hommes d'affaires qui exportent des marchandises en grande quantité ou le marché de gros et le petit commerce, c'est-à-dire, commerce des populations riveraines. Le marché de gros se fait en stock (les canters ou camion d'oignons, de choux, de tomates, etc.) et le petit commerce des buyam-sellam, les populations riveraines qui se fait en détail (plantains, macabo etc.).<sup>200</sup>.

Comme le montre les photos ci-dessous, les activités commerciales sont diversifiées.

<sup>199</sup> Commission Economique pour l'Afrique 2005 : chap.7, para.61, citations omises [traduction non officielle], cité par Vivien Cecilia Briceno-Garmendia, dans *Infrastructures Africaine : une Transformation Impérative*, Agence Française de Développement et Banque mondiale, 2010, p. 29.

<sup>200</sup>S. Ondo, Délégué départemental du commerce (vallée du Ntem), entretien effectué Ambam, le 22 mars 2022.

**Photo 9: Vues du marché frontalier d'Abang Minko'o**



**Source :** Clichés de J. Mbou'ou Abessolo, du 22 mars 2021

D'après les informations recueillies sur place, le bitumage de ces routes a aussi mis fin aux multiples tracasseries routières. Avant, il fallait quatre jours de voyage pour Eboro-Libreville ou bien Kye-Ossi- Bata car l'état de la route n'était pas bon et la traversée du fleuve Ntem n'était pas aisée. Le mauvais état des routes causait non seulement des accidents, la perte de temps et de l'énergie, mais aussi, la perte de plusieurs marchandises donc la plupart étaient des produits vivriers. À ce sujet, J. R. Zomo affirme que :

Avant la bonne route, le commerce était au ralenti, aucune activité transfrontalière n'était adéquate. Je n'oublierai jamais mon camion de plantain tombé dans le bourbier d'Eboro qui m'a fait perdre une grande partie de ma marchandise. Actuellement la circulation des marchandises et des personnes se fait avec une facilité et une rapidité appréciable<sup>201</sup>.

De même, cette route a réduit le temps de voyage et prolongé le nombre de jour de marché qu'auparavant. En effet, avant la construction de cette route, il fallait s'apprêter et prévoir des jours

<sup>201</sup> J. R. Zomo, Ingénieurs agronome et homme politique, entretien effectué à Ambam, le 23 mars 2023, 10h.

de voyage pour le marché et on avait seulement deux jours de marché (vendredi et samedi). Avec la venue du corridor, le commerce a triplé et les échanges se font de façon permanente et rapide. La durée du voyage a été réduite ainsi que les coûts de transports. En plus, les vendeurs peuvent écouler leurs marchandises surplace, sur le marché d'Abang Minko'o, Ambam, Kye-Ossi et les nouveaux marchés mentionnés plus haut, à temps voulu.

L'étude faite sur les échanges transfrontaliers à travers le marché d'Abangminko'o et Kye-Ossi démontre que ce corridor offre un cadre aisé pour une intégration globale et offre une gamme de produits très importants et variés<sup>202</sup>. Par ailleurs, ce corridor a permis l'essor de plusieurs activités économiques. Avant la mise en place de cette route et la construction des ponts sur le Ntem, les personnes avaient du mal à circuler à cause de la peur de l'eau et des tracasseries susmentionnées. Actuellement, on peut parler d'une véritable coopération à travers le flux de personnes et des interactions abondantes. Ces flux ont favorisé l'essor des activités diverses : le tourisme, le transport interurbain, les chargeurs de camions, de canters et de petits véhicules, les mototaxis, les vendeurs du Ndomba, l'hôtellerie, les buyam-sellam et le grand commerce des produits vivriers et manufacturés.

En revanche, les études effectuées par la Banque Mondiale démontrent que, une augmentation de 1% des équipements collectifs du transport routier s'accompagne d'une hausse de 1% du PIB. Car, ces infrastructures sont les lieux de passage des biens, des personnes et des services. En raison du mauvais état des routes, les échanges peuvent devenir difficiles et la production limitée. Autrement dit, pour qu'il y ait croissance économique, il faut une production abondante et une distribution considérable et favorable<sup>203</sup>. A cet effet, le développement des activités agricoles et l'interaction entre les zones rurales et urbaines dépendent de l'état des routes et de leur capacité à demeurer abondantes et adéquates. Plus les routes sont en mauvais état, plus la production agricole est en baisse. Par conséquent, réduit vraisemblablement les revenus des paysans, accentue la marginalisation et accroît la pauvreté<sup>204</sup>.

---

<sup>202</sup> Les camions en provenance des grands bassins du Cameroun viennent généralement du grand Nord qui ravitaille le marché en oignons, arachide, etc., les autres Canters viennent aussi de Boumiyebel, de Pouma et d'autres grandes régions de production de plantain et des produits vivriers au Cameroun. Ces camions chargés arrivés au marché, déchargent une fois dans les camions en direction du Gabon et d'autres partent directement.

<sup>203</sup>E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC », 2012/4 n° 309, p. 73.

<sup>204</sup>E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité... », p.74.

Le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale est aujourd'hui un levier pour le développement des populations non seulement dans les zones rurales mais, aussi dans les zones urbaines. Car, il a permis l'accès facile aux marchés et a élargi le marché de consommation. A ce sujet, Etienne Koulakoumouna pense que :

Les routes représentent un déterminant majeur du développement agricole et de l'épanouissement du milieu rural. Dans la plupart des pays de la communauté, le transport routier constitue le principal moyen d'évacuation des produits agricoles. Ainsi, un réseau routier intégré et viable ouvre des possibilités d'élargissement de marchés, permet l'évacuation de la production et par conséquent l'accroissement de la productivité et des revenus agricoles<sup>205</sup>.

## **2- Les corridors transfrontaliers comme facteurs du bien-être social et de réduction de la pauvreté**

Si les infrastructures de transport routier permettent aux populations de promouvoir leurs activités socio-économiques, d'avoir accès facile aux marchés et d'écouler leurs produits, alors, on peut déduire que, le transport est un facteur de réduction de la pauvreté. A cet effet, le premier Objectif du Développement du Millénaire (ODM) vise à éradiquer la pauvreté et la faim en développant les moyens de transports<sup>206</sup>.

La création de ces transits s'est accompagnée avec le développement des activités diverses. Les tableaux des importations et exportations ci-dessus, démontrent que, ce corridor international a densifié considérablement la circulation des biens et des personnes, et favorisé la croissance économique au niveau national et sous-régional. La facilité d'accès aux marchés a permis aux populations de multiplier leurs productions car, la demande a augmenté et l'accès au marché est devenu facile. A ce sujet, M. Brocard pense que :

Quand on parle de développement, on s'intéresse essentiellement à l'humain et au qualificatif, même si l'on tente de le mesurer aussi. Il n'y a pas de développement si l'être humain n'est pas replacé au centre des préoccupations, avant celles qui relèvent de la performance économique<sup>207</sup>.

Pour les populations environnantes, cette route est un cadeau du fait des multiples facilités qu'elle offre. Elle a non seulement permis aux populations de profiter des bienfaits de l'intégration régionale et de la coopération Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, mais aussi, elle a favorisé

---

<sup>205</sup> I E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité... », p.74.

<sup>206</sup> Union Africaine, Commission Economique pour l'Afrique, *le transport et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique*, Février 2005, p. 13.

<sup>207</sup> M. Bocard cité par V. Zoma dans, « Transport et intégration régionale... », p. 213.

l'émancipation des populations des zones rurales. Dans la vallée du Ntem en général, cette route a un effet positif sur le développement de chaque village.

Pour l'ancien maire d'Ambam, Alo'o Ntossui : « *c'est une route de tous les espoirs* » car, elle met fin aux tracasseries routières et projette les populations dans les lendemains meilleurs. L'ancien premier ministre P. Mafany Musonge abondait dans le même sens lorsqu'il reconnaissait que cette route est un facteur véritable de développement socio-économique et un moteur de l'intégration régionale en zone CEMAC car, elle va assurer la liaison Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale et intensifier les activités commerciales. De même, ce corridor a fait d'Ambam, Abang Minko'o et Kye-Ossi des véritables centres commerciaux<sup>208</sup>. François Plassard souligne à cet effet que, « *cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toute société, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui permettent d'aller plus vite et donc plus loin* »<sup>209</sup>.

Les routes constituent aussi un facteur déterminant du bien-être social<sup>210</sup> dans la mesure où elles facilitent l'accès aux services de base, intensifient les échanges et permettent la coordination des activités économiques régionales. Ce qui revient à dire que, dans le cadre d'une politique régionale concertée, la construction d'itinéraires de transport routier permet de réduire les obstacles au commerce pour faciliter la libre-circulation capable d'accélérer une dynamique de progrès social et économique<sup>211</sup>.

De même, le corridor Yaoundé-Libreville-Bata a permis de désenclaver certaines zones les plus reculées de l'arrière-pays de la sous-région. Ce désenclavement de certains bassins de production a élargi les débouchés commerciaux, facilité l'accès aux biens et services de base et favorisé l'accroissement des revenus. Par conséquent, les conditions de vie des populations se sont améliorées. A ce sujet, Ndoutoumou A. Fabien déclare : « *grâce au marché frontalier d'Abang*

---

<sup>208</sup> N. Amayena, « Yaoundé-Ambam : la route de tous les espoirs », *Cameroun tribune*, 04-feb-2003, article disponible sur <http://www.cameroun-info.net/article/ambam-la-route-de-tous-les-espoirs-81162.html>, consulté le 22 avril 2022, 18h 20.

<sup>209</sup> F. Plassard cité par Michel Didier et R. Prud'homme dans, *Rapport Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, la Documentaire française, Paris, 2007, p.9.

<sup>210</sup> Le bien-être social : il renvoie à une situation économique et collective relativement satisfaisante d'un pays, un groupe de personnes ou d'une personne. Il désigne également l'état d'amélioration du niveau et des conditions de vie d'une population par rapport aux normes sociales et économiques d'un pays.

<sup>211</sup> E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale... », p.74.

*Minko'o, j'ai pu construire une bonne maison et acheter une voiture de seconde main par la vente du plantain* »<sup>212</sup>. Les affirmations allant dans le même sens sont nombreuses.

Par ailleurs, la construction de ce corridor a favorisé l'esprit de créativité et de l'entrepreneuriat<sup>213</sup>. Car, la mise en place d'une infrastructure routière s'accompagne généralement des grands travaux à haute intensité qui nécessitent une main-d'œuvre abondante. Aussi, une route adéquate favorise la création des compagnies de transports interurbains, inter-Etats et interrégionaux multiples<sup>214</sup> qui favorisent les interactions des personnes et des biens à l'échelle nationale et sous-régionale. Les axes routiers nationaux ou sous régionaux constituent à cet effet, des foyers de développement de l'entrepreneuriat et des activités diverses et donc des véritables pôles de développement<sup>215</sup>. Cet axe a également permis une grande mobilité de la main d'œuvre. C'est ainsi que certains natifs des localités gabonaises et équato-guinéennes n'hésitent pas à venir chercher la main d'œuvre au Cameroun pour la construction de leurs maisons, la plomberie, l'électricité domestique etc. Dans le même sens, quelques sociétés gabonaises comme le SIAT et des compagnies forestières bénéficient de l'expertise technique des camerounais. Cet échange d'expériences est également observable dans le domaine de la santé, de l'éducation etc.

L'expérience de ce corridor permet de dire aussi que les routes constituent un enjeu de facilitation de l'industrialisation, dans la mesure où, elles permettent de développer un ensemble d'activités économiques ayant pour objet l'exploitation et la transformation des matières premières en produits manufacturés. Comme on l'a démontré plus haut, les routes étant le moyen de transport le plus utilisé en Afrique centrale, elles assurent la circulation de tous les produits en provenance de la région que ce soit les produits agricoles (industrie agroalimentaire), des produits forestiers (industrie forestière) ou des produits miniers (industrie minière). L'investissement dans les

---

<sup>212</sup> F. Ndoutoumou A., commerçant et entrepreneur, entretien effectué à Abang Minko'o, le 24 avril 2023.

<sup>213</sup> L'entrepreneuriat du point de vue économique désigne la réalisation d'une activité économique formelle ou informelle par une personne ou un groupe de personnes.

<sup>214</sup> Les compagnies de transports sur ce corridor sont : Mvila voyage, Emergence voyage, Galaxie voyage, Elégance voyage pour Yaoundé-Ambam-Abang Minko'o- Kye-Ossi et l'Agence Major, Agence Ndong Sima, l'Agence transporteur pour Bitam-Libreville. Le transport interurbain de personnes entre Abang Minko'o-Bitam et Kye-Ossi-Bitam est assuré par les petits véhicules de taxis.

<sup>215</sup> E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale... », p.75.



infrastructures de transport routier peut donc favoriser un mouvement d'industrialisation dans divers secteurs<sup>216</sup>.

De façon précise, l'importance de la route se résume en une seule phrase : « là où la route passe le développement suit ». Car l'infrastructure routière de qualité est un facteur de développement économique et social. Par les biens, les services et les capitaux qu'elle draine, la route participe à la promotion de l'intégration régionale et de coopération transfrontalière en élargissant le marché, réduit les coûts de transports, accroît la production, la distribution et la consommation, accélère et approfondit les interactions entre des populations d'une communauté et réduit la pauvreté en créant les activités diverses<sup>217</sup>. Aussi faudrait-il ajouter que les routes favorisent l'accès aux services de base (hôpital, école, énergie, communication, etc.). Et à la coexistence pacifique des groupes de cultures et d'ethnies différentes dans une communauté politique, à l'acceptation de la différence et à la mobilité de la main d'œuvre.

## **B- Le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale et l'émancipation culturelle**

La culture occupe une place importante dans la vie de l'Homme. On ne pourra parler de l'homme et de son émancipation sans faire référence à son milieu de vie, à ses représentations, à sa conception de la vie et ses relations avec ses congénères.

### **1- Le rôle du corridor dans le processus d'intégration culturelle**

Après leurs indépendances, le Cameroun, le Gabon a pensé très tôt à la nécessité de coordonner leurs activités culturelles afin de renforcer les liens amicaux entre les deux peuples, ce projet a séduit S. E. Obiang Nguema dès son accession au pouvoir en 1979. Mais compte tenu de l'état des moyens de transport, cette initiative n'a pas connu assez de succès. L'accord bilatéral signé le 29 janvier 1972 à Libreville entre le Cameroun et le Gabon, portant sur la coopération culturelle avait pour but d'assurer un niveau de vie décent en accordant une priorité à l'enseignement et à la culture qui, constituent sans doute un facteur important au développement socio-culturel. Il s'agissait aussi de mutualiser les efforts afin de coordonner les activités éducatives et promouvoir

---

<sup>216</sup> E. Koulakoumouna, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale... », p.75.

<sup>217</sup> *Ibid.* p. 76.

le vivre ensemble entre les jeunes camerounais et gabonais. Le protocole de mise en application de cet accord avait été signé à Yaoundé le 14 avril 1978<sup>218</sup>.

En effet, cet accord venait renforcer les relations amicales, culturelles et de bon voisinage entre les deux Etats dans la perspective de l'accord de Ngaoundéré du 23 mars 1968, qui mettait déjà un accent sur ce sujet. La nécessité de promouvoir les échanges culturels en général, et particulièrement dans l'enseignement secondaire et supérieur, apparaissait comme une urgence pour les deux pays<sup>219</sup>.

Par ailleurs, l'accord de 1972 stipulait, dans son article 1<sup>er</sup>, que les échanges de jeunes pendant les grandes vacances pour les séjours éducatifs et chantiers de jeunesse. En matière de sport, l'accord prévoit la mise en place d'un calendrier de rencontres sportives et multidisciplinaires soit au niveau des équipes nationales, soit au niveau des clubs et des équipes sportives qu'elles soient civiles, scolaires, universitaires ou militaires. En outre, l'accord prévoit également les échanges d'informations et d'expériences dans le domaine culturel, sportif, scientifique et technique. Aussi faudrait-il ajouter que l'accord avait également réfléchi sur l'harmonisation des conditions d'admission de leurs ressortissants dans les établissements respectifs<sup>220</sup>.

Cependant, la situation des infrastructures de transport avait rendu cette initiative non effective. Le manque d'infrastructures de transport routier, aérien, maritime et ferroviaire rendait difficile la circulation des personnes. Avec la construction de ces axes routiers et surtout la construction du pont sur le Ntem, l'on assiste à un renversement de tendance. A partir de 2007, un grand nombre d'élèves et étudiants gabonais et Equato-guinéens ont commencé à migrer dans les établissements scolaires, universitaires, des instituts et grandes écoles du Cameroun. Dans les lycées d'Ambam et d'Abang Minko'o, on compte un nombre important d'élèves en provenance du Gabon et de la Guinée Equatoriale. La situation est similaire dans les universités et instituts de Yaoundé et d'Ebolowa. Le collège saint Charles Lwanga d'Ambam abrite un grand internat qui regroupe environ plus de 500 élèves ressortissants de ces pays. Ces axes routiers ont véritablement facilité la circulation des personnes, des échanges de connaissance et l'organisation de plusieurs cérémonies

---

<sup>218</sup> R. Owona Etende, « Les relations Camerouno-Gabonaises... », p. 104.

<sup>219</sup> *Ibid.*, p. 104.

<sup>220</sup> *Ibid.*, p. 105.

culturelles et officielles dans la ville d'Ambam, à l'instar du grand festival Ekang de 2018, le 20 mai et le 11 février.

D'après les informations recueillies, ces routes ont renforcé l'unité et la solidarité des populations transfrontalières. Les contacts fréquents engendrés par l'amélioration du transport routier ont permis le brassage interethnique et renforcer la formation d'une communauté culturelle entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. Dans la même veine, les relations amicales, de mariages qui se multiplient, constituent aujourd'hui le socle dynamique de la construction d'une société intégrée. La zone des trois frontières se caractérise par une interpénétration culturelle qui se matérialise par la multiplication des unions entre gabonais, camerounais et guinéens<sup>221</sup>.

Par ailleurs, ce corridor a rendu facile le grand festival culturel du Mvet<sup>222</sup> qui est devenu aujourd'hui un grand événement qui réunit un grand nombre des Ekang du Cameroun, du Gabon, de la Guinée équatoriale et du Congo dans la ville d'Ambam pour discuter des questions de développement, de paix, de solidarité et de promotion des valeurs culturelles. « *Ce corridor a donc fait d'Ambam un grand centre culturel des peuples Ekang* »<sup>223</sup>.

Aussi faudrait-il ajouter que, la multiplication des transits routiers internationaux s'accompagne des vagues migratoires des personnes, ainsi que leurs cultures et ces axes routiers ne sont pas en marge de cette réalité. Ce corridor est le passage terrestre incontournable des ressortissants de l'Afrique de l'Ouest et Centrale à destination du Gabon et de la Guinée Equatoriale.

---

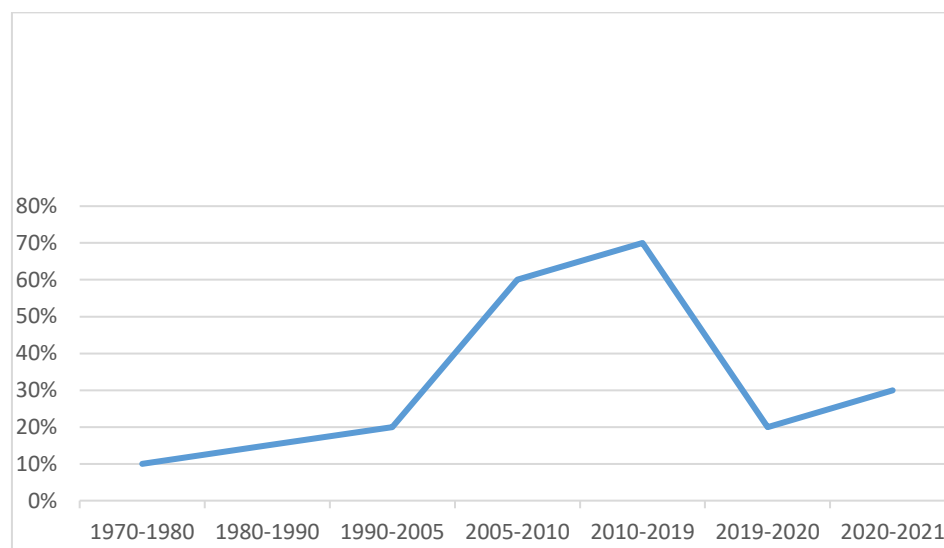
<sup>221</sup> En Afrique noire, le mariage dépasse l'union entre l'homme et la femme, allant à l'union entre des communautés en passant par l'union des familles. En acceptant de se lier à une famille lointaine se trouvant hors de son pays et en inculquant aux enfants issus cette union dès le bas âge une éducation basée sur la tolérance, le partage, le rejet des préjugés, l'acceptation de la différence, les valeurs qui régulent la vie en société, les populations transfrontalières ont pu consolider la paix dans cette région en construisant une société de frères, de beaux-frères, oncles etc. Les informations recueillies dans la zone des trois frontières montrent qu'il n'y a pas un village dans cette zone qui n'a pas des liens divers avec des populations soit du Gabon ou la Guinée Equatoriale.

<sup>222</sup> Le Mvet est à la fois un instrument de musique et le socle de l'histoire et de la cohésion du peuple *Ekang*. Il retrace l'histoire de ce peuple et met en valeur l'ensemble des valeurs culturelles. Il est également le centre spirituel des peuples *Ekang*. Dans sa dimension musicale et spirituelle, le *Mvet* unit les hommes tout en les rattachant à leur culture et à leur histoire par la mise en action d'un certain nombre de personnages qui ont bravé dans les villages de la forêt équatoriale (Engong village, Akoma Mba, Ntougou Nfoulou etc.).

<sup>223</sup> Mba Mbo, Ancien Maire de la commune d'Ambam, dans son interview en 2019, pendant le Grand festival *Mvet Oyeng*.

De manière précise, le graphique ci-après représente les variations de la mobilité des personnes entre le Cameroun, le Gabon avant et après l'amélioration des moyens de transport.

**Graphique 3: Flux de personnes sur la frontière Cameroun-Gabon 1970-2021**



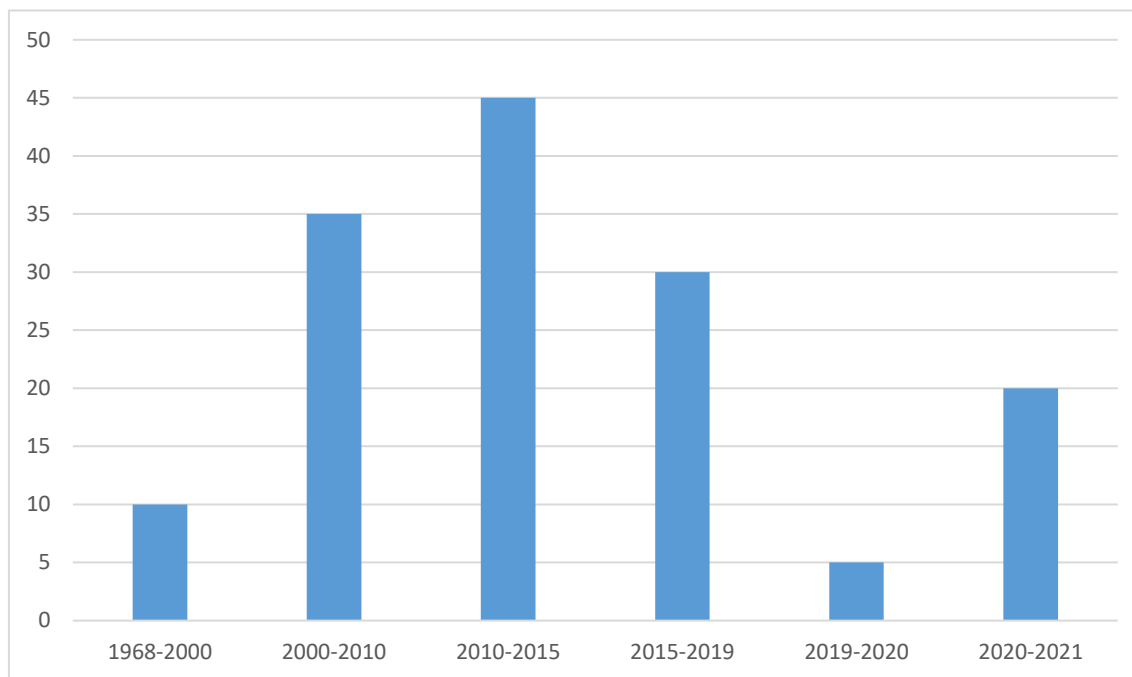
**Source :** J. Mbou'ou Abessolo<sup>224</sup>

Ce graphique, montre que, de 1970 à 2005, les personnes se déplaçaient en situation d'urgence et la circulation était limitée. La plupart des visites étaient familiales et ciblées (recherche d'emplois). Le déplacement des personnes n'était pas abondant à cause des obstacles mentionnés plus haut. Avec la création des routes transfrontalières, les personnes se déplacent librement sans trop de tracasseries. Mais cette tendance s'est arrêtée en 2019, avec la pandémie Covid-19. Actuellement, le trafic recommence petit à petit. Il est également important de rappeler que, l'on ne peut pas déterminer de façon exhaustive les flux de personnes sur ces frontières. Car, certains flux transgressent illégalement les frontières.

Par ailleurs, les échanges sur la frontière Cameroun-Guinée Equatoriale ont également augmenté après l'aménagement de cette route comme le présente le graphique suivant :

<sup>224</sup> L'auteur se base sur les données recueillies sur le terrain (police de migration d'Abang Minko'o et Kye-Ossi), 29 mars 2022.

Graphique 4: Flux des biens et des personnes sur la frontière Cameroun-Guinée Equatoriale (1968- 2021)



**Source :** J. Mbou'ou Abessolo (à partir des données du terrain)

Le graphique ci-dessus présente le rythme des échanges frontaliers entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale avant et après l'aménagement du corridor. D'après les données recueillies, il en ressort que, les échanges entre ces deux pays de 1968 à 2000 étaient moins denses. Il n'existait presque que pas les échanges de marchandises. Les relations étaient basées sur le déplacement des personnes notamment, les guinéens qui cherchaient refuge chez leurs parentés du Cameroun pendant la dictature de Macias Nguema et quelques camerounais en visite de leurs familles. De 2000 à 2010, ces échanges vont connaître une augmentation à cause de l'aménagement des infrastructures de transport mais aussi à cause de la manne pétrolière de la Guinée Equatoriale. Pendant cette période, les camerounais vont massivement migrer vers ce pays à la recherche du travail. En même temps, les expatriés cherchent à retourner dans leurs pays et on remarquait déjà un commerce transfrontalier qui se développait.

Dans cette constante évolution, la période 2010-2015 fut considérée comme celle de fluidité des échanges. Même si la Guinée Equatoriale ferme ses frontières régulièrement, les importations et les exportations réciproques se multiplient. Les flux de personnes et de biens

sont denses grâce à la création des nouveaux marchés frontaliers notamment celui de Meguikom et celui d’Ebégone.

Cependant, ces mouvements vont ralentir à cause des vellétés protectionnistes, la multiplication des barrières douanières de part et d’autre des frontières, l’expulsion et la condamnation régulière des camerounais en Guinée Equatoriale. Et de 2019 à 2020, les frontières sont fermées à cause du Covid-19 et l’application des mesures barrières. En 2021 ce commerce reprend petit à petit malgré la fermeture régulière des frontières guinéennes.

## **2- L’aménagement des moyens de transports comme facteur de la transnationalité ethnique et l’émergence des marchés frontaliers**

L’histoire du commerce international nous apprend que, le développement des marchés et les interactions entre les populations transfrontalières sont étroitement liés au développement des infrastructures de transport car, ces derniers facilitent l’accès aux marchés, encourage la production, la distribution et la consommation. A ce sujet, John Igue, en montrant l’importance des transports dans le développement des marchés frontaliers et à la construction d’une transnationalité ethnique déclare que :

Une exceptionnelle solidarité ethnique des populations victimes du partage colonial, qui concurrencent fortement le développement d’une conscience nationale, si cette dernière parvient tout de même à se concrétiser, elle se double alors d’une conscience ethnique plus concrète, qui fonde l’existence des réseaux marchands dynamiques capables de résoudre toute difficulté liée à une transaction par-delà la frontière<sup>225</sup>.

Pour l’auteur, les similitudes socioculturelles des peuples qui chevauchent les périphéries nationales influencent fortement les échanges commerciaux parfois au mépris même de la réglementation établie<sup>226</sup>.

La création des marchés frontaliers notamment, celui de Kye-Ossi, d’Abang Minko’o, d’Ebégone et de Meguikom trouve leur fondement d’une part dans la politique d’intégration régionale et d’autre part sur la cohésion ethnique du peuple transfrontalier (Fang) qui, en dépit du partage de son territoire entre les puissances coloniales continue de maintenir son condominium

---

<sup>225</sup> J. Igu cité par R. Assako Assako, « Zone de coprosperité... », p. 12.

<sup>226</sup> M. B. Medjo Medjo, « L’influence de l’ethnicité sur le commerce ... », p. 173.

ethnique par des échanges commerciaux. Sur la base des liens ethniques, les réseaux se créent entre les vendeurs et les acheteurs.

Le déni des frontières étatiques dans la région est d'autant plus remarquable qu'il est fréquent de voir la fluidité des mouvements transfrontaliers entre les commerçants de part et d'autre au travers des affinités ethniques. Ainsi, il est aisé pour les acteurs commerciaux de nouer des relations de confiance basées sur la solidarité ethnique. Cette confiance permet l'extension des réseaux de partenariat contribuant au rayonnement des échanges commerciaux à distance. En effet, sur la base de la filiation familiale, les commerçants assurent en toute sérénité leur « business »<sup>227</sup>.

L'essor du transport est la condition préalable à la mobilité des biens et des personnes tant au niveau national que dans le contexte sous-régional. Il est à la base du développement socio-économique de la plupart des pays du monde. En tant que facteur d'intégration et de coopération transfrontalière, l'apport du transport routier en Afrique en général s'est accru car, il constitue le principal moyen de déplacement des personnes et des marchandises à l'intérieur du continent. À cet effet, parler des enjeux des transports dans un contexte de coopération transfrontalière revient à définir son rôle dans la croissance économique, la concurrence, la mobilité des biens et des personnes et la productivité<sup>228</sup>.

---

<sup>227</sup> M. B. Medjo Medjo, « L'influence de l'ethnicité sur le commerce ... », p. 174.

<sup>228</sup> OCDE, *Les TIC et la croissance économique*, Paris cedex 16, France, 2003, p.3.

**CHAPITRE IV : LES LIMITES DES POLITIQUES MISES  
EN ŒUVRE AUTOUR DU CORRIDOR TRINATIONAL  
(CAMEROUN, GABON, GUINÉE EQUATORIALE) ET LA  
NECESSITE D'UN RENFORCEMENT DE  
COOPERATION ENTRE PAYS DE LA ZONE CEMAC**



La zone des CEMAC fait face à de nombreuses contraintes qu'elle devra nécessairement surmonter pour asseoir les bases solides d'une coopération réussie. Parmi ces défis, figurent principalement la diversification des infrastructures de transport. Car, l'amélioration des transports permettra d'une part, l'opérationnalisation de la zone de libre-échange continentale, la diversification économique et le développement des capacités productives et, d'autre part, l'amélioration du climat des affaires et l'intégration physique. La problématique des transports revêt une importance capitale dans un contexte de développement des pays de la CEMAC. Dans ce chapitre, il est question d'aborder les contraintes et quelques solutions pour une participation efficace du transport routier dans coopération transfrontalière et le développement en zone CEMAC.

## **I- LES CONTRAINTES DU DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-GABON-GUINÉE EQUATORIALE**

La situation politique et économique des Etats de la sous-région n'offre pas un cadre propice à l'émergence des transports. Malgré ses nombreux enjeux, l'état des infrastructures de transport en Afrique centrale reste le plus médiocre de toutes les sous-régions africaines.

### **A- Les contraintes politiques**

L'inefficacité des politiques communautaires et nationales en matière de développement des moyens de transport reste un véritable défi dans la sous-région. Malgré les textes adoptés à cet effet, les pays de l'Afrique centrale n'arrivent pas toujours à mettre en application et à respecter les résolutions prises et à mettre sur pied une institution forte pour veiller à l'essor des interactions des biens, des personnes et à la promotion des transports.

#### **1- Les contraintes de mise en application des réglementations et décisions politiques en matière des transports et du libre échange**

Au niveau politique, les chefs d'Etats et de Gouvernements de l'Afrique centrale ont pris certains engagements visant à créer un espace communautaire intégré doté des infrastructures de transports modernes. Ces engagements se traduisent par l'existence d'une vision commune, l'élaboration collective des projets, l'adoption des textes, et la tenue régulière des sommets et conférences relatives à la création d'une zone intégrée dans tous les domaines. C'est dans ce sens que le Cameroun et le Gabon avait signé le protocole relatif à la construction l'axe routier Yaoundé-Libreville le 09 août 1974, à Franceville (Gabon). Cependant, ce projet ne s'est réalisé qu'en 2005,

à cause du manque de volonté politique qui s'est matérialisé par la lenteur dans l'exécution du projet et l'absence d'un engagement fort sur les projets communautaires.

De même, le manque de volonté politique se traduit également par le choix de ces gouvernements à financer certains projets nationaux, au détriment des projets communautaires à haute portée économique. L'incapacité du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale à faire un budget commun et à trouver des partenaires techniques et financiers temps pour la construction de ce corridor traduit la négligence de ces Etats sur les problèmes techniques de la sous-région.

De manière générale, cette situation ne fait pas l'unanimité. La plupart des décisions communautaires relatives à la réalisation d'une intégration physique n'ont pas toujours d'effet concret en Afrique centrale. La majorité des engagements, décisions et projets de la sous-région sont restés dans les discours. Le projet Air-CEMAC et celui de mise en place d'une fibre optique sous régionale, pour ne citer que ceux-là, en sont la parfaite illustration. Chantal Mfoula avait relevé à cet effet, le manque de détermination des pays d'Afrique centrale à mettre en œuvre des décisions prises dans ledit domaine. Depuis les indépendances, la situation des routes, des rails, ports et aéroports n'a pas connu un essor véritable<sup>229</sup>.

Les politiques de transport en Afrique centrale souffrent le plus souvent d'un manque de stratégie et en grande partie d'une lenteur dans la ratification, l'approbation et l'exécution des projets. Le projet de construction du pont sur le fleuve Ntem dans l'axe routier Kribi-Campo-Bata, reliant le Cameroun et la Guinée Equatoriale souffre aujourd'hui de ces dérives<sup>230</sup>.

Au plan juridique, il est donné de constater que, les Etats membres de la CEMAC ont élaboré et adopté des multiples codes, règlements et conventions visant à créer un cadre normatif et réglementaire dans le domaine des échanges transfrontaliers. Mais la plupart de ces textes ne sont pas effectivement appliqués. A cet égard, Fankam Tammameu pense que : « *Pour élaborer les textes, on est très bien ; mais pour les mettre en application, c'est une autre paire de manche* »<sup>231</sup>.

---

<sup>229</sup> C. Mfoula, Secrétaire générale de la CEEAC, Déclaration disponible sur le site, [www.adb.org](http://www.adb.org) consulté le 12/07/2021.

<sup>230</sup> Banque Africaine de Développement- Facilitation des projets d'Infrastructures du NEPAD (EPPI-NEPAD), assistance à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) : vue la réalisation des études détaillées du projet de construction du pont sur le fleuve Ntem dans l'axe de la route multinationale Kribi-Campo-Bata reliant le Cameroun et la Guinée Equatoriale, septembre 2016, p.5.

<sup>231</sup> N. M. Fankam Teumameu, « La réglementation des transports en ... », p.91.

Aujourd'hui, malgré la construction du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale et la signature du texte de libre-circulation des biens et des personnes, il n'existe pas une libre circulation réelle. Des camerounais sont régulièrement expulsés voire rapatriés en Guinée Equatoriale, sans rien apporter et d'autres sont emprisonnés de façon arbitraire. D'autres se font maltraiter et dans le pire des cas certains trouvent même la mort. Ici les frontières sont régulièrement fermées. Le projet guinéen pour la construction d'un mur sur sa frontière avec le Cameroun montre clairement le manque d'application des normes communautaires et les limites d'une coopération transfrontalière effective<sup>232</sup>.

De même, la diversité des pôles d'allégeance est un véritable obstacle à la mise en œuvre des projets communautaires. On entend par diversité des pôles d'allégeance, l'appartenance et l'adhésion à plusieurs CERs, et à de multiples regroupements d'Etats. Ces multiples engagements des Etats de la sous-région compliquent davantage la situation économique des Etats et la réalisation des projets des transports<sup>233</sup>. Pendant que l'UA a mis sur pied la zone de libre-échange continentale (ZLECAf), les Etats de la CEMAC sont encore dans la confusion entre l'intégration régionale et l'unité monétaire. Dans bien des cas, certains pays comme la Guinée Equatoriale, ferme volontairement ses frontières avec ou sans incidents. Ce qui revient à dire que l'infrastructure de transport n'est pas le seul obstacle. Il existe également une absence de volonté politique caractérisée par des velléités protectionnistes. Et à partir de là, on peut dire que ce qui unit la plupart des Etats de l'Afrique centrale, c'est l'utilisation d'une même monnaie, et non la volonté de promouvoir un développement mutuel.

En Afrique centrale, l'attachement à la souveraineté et à l'intérêt national constituent également un véritable frein à la circulation des biens, des personnes et des services. Pour Elie Germain Moukali :

Les Etats engagés dans le processus d'intégration régionale restent encore des entités souveraines ayant une compétence exclusive sur leur territoire en matière de législation et de réglementation sur les mouvements de personnes et des biens. Cette velléité d'affirmation des souverainetés nationales se caractérise par un repli identitaire des populations et des

---

<sup>232</sup> Source anonyme.

<sup>233</sup> Issaka Souaré, « Regard critique sur l'Intégration Africaine : comment relever les Défis », *Institut for studies Security, paper 140*, juin 2007, p.4.

gouvernements les plus fragiles de la CEMAC du fait de leur poids démographique sur l'échiquier communautaire<sup>234</sup>.

En outre, on note également la fragilité de la plupart des Etats de la sous-région. Presque chaque pays de la sous-région regroupe un certain nombre de problèmes spécifiques internes qui impactent sur ses engagements communautaires. Autrement dit, leur agenda et exigences internes sont souvent incompatibles avec les politiques communautaires : le Cameroun avec l'insécurité interne, le Gabon avec la fragilité politique, le Tchad et la problématique de la transition, et les problèmes d'insécurité intérieure dans le sahel, la Guinée Equatoriale et la peur des pays voisins, le Congo avec les problèmes de gouvernances et les pressions extérieurs. Cet état de chose ne peut que rendre la dynamique de coopération transfrontalière difficile<sup>235</sup>.

## **2- Les problèmes institutionnels**

En tant que corridor important pour l'intégration régionale et les échanges entre le Cameroun et le Gabon et la Guinée Equatoriale, ce transit souffre d'une déficience institutionnelle pour veiller à l'application des normes communautaires et former le personnel. Le manque de ressources humaines qualifiées est souvent la cause des échecs de certains projets communautaires et tripartis. La Commission Economique pour l'Afrique (CEA) avait pensé que :

La mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel sont parmi les préalables au développement du secteur et sa participation au processus de mondialisation. Cependant, dans la plupart des pays africains, le secteur de l'infrastructure ne dispose pas des ressources humaines et de la capacité institutionnelle nécessaire et n'a pas d'efficacité technique requise pour produire, créer et fournir des services des transports à la communauté africaine<sup>236</sup>.

Ce qui signifie que, le renforcement institutionnel pourrait permettre ces pays de veiller à l'application véritable des normes communautaires en ce qui concerne la libre circulation des biens et des personnes.

Par ailleurs, la sous-exploitation des technologies de l'information et de communication dans le domaine des transports continue également à entraver les échanges transfrontaliers. Dans un

---

<sup>234</sup> E. G. Moukali, « La libre circulation des biens et des personnes dans le processus d'intégration en zone CEMAC », Rapport de stage, IRIC, 2017, p.33.

<sup>235</sup> A. Ntumba Luaba, « L'intégration africaine face à la mondialisation : Etats des lieux, défis et perspectives », Contribution au forum panafricain de haut niveau sur « cultures, diplomatie et intégration régionale », Secrétariat exécutif conférence internationale sur la région des grands lacs Rabat-Maroc, 8-10 Avril 2013, P.4.

<sup>236</sup> Commission Economique pour l'Afrique, *Les transports et l'intégration régionale en Afrique centrale*, Servedit, 2014, p. 218.

contexte de mondialisation marqué par une forte implication du numérique, les TIC constituent aujourd'hui un secteur incontournable dans tous les domaines de développement. A cet effet, la CEA avait affirmé que :

La technologie de l'information a révolutionné les affaires et s'est relevé un instrument puissant pour l'expansion du commerce, sous forme électronique. Ces opportunités ne sont pas pleinement exploitées en Afrique. L'utilisation appropriée des TIC, la formation et l'acquisition des connaissances seront les actions nécessaires à entreprendre au cours des années à venir.<sup>237</sup>

Il s'agit, de coordonner les transports et la communication, afin de promouvoir une coopération plus moderne et efficace.

A ces problèmes s'ajoutent les contraintes d'ordre technique liées à l'absence d'un partage clair des responsabilités entre les institutions communautaires et nationales avec de nombreux chevauchements ayant pour résultat des études non coordonnées et l'absence d'harmonisation dans les décisions politiques entre les États au sein d'une communauté économique régionale (CER) et entre les CERs dans le domaine des transports. De même, la plupart des programmes de développement des infrastructures de transport routier sont préparés à l'aide de différentes méthodes et approches qui reflètent un niveau très différent d'analyse et de propositions pour de nouveaux projets. Il en résulte des plans directeurs hétérogènes pour le développement et la coordination du système de transport<sup>238</sup>.

Par ailleurs, l'absence d'harmonisation des lois entraînent les abus de pouvoir et la corruption transfrontalière. A cet effet, il faut une harmonisation des législations des trois pays en matière du commerce transfrontalier et la circulation des personnes<sup>239</sup>. Les gouvernements devraient être rigoureux sur le plan institutionnel afin de renforcer leurs capacités et promouvoir la transparence dans la gestion des corridors.

---

<sup>237</sup> Commission Economique pour l'Afrique, « *Les transports et l'intégration régionale ...* », p. 219.

<sup>238</sup> Fonds européen de développement (FED) pour le Groupe des États ACP, « Titre du marché : mise en œuvre... », P.47.

<sup>239</sup> J. V. Ntunda Ebodé, La gestion coopérative des ressources transfrontalières en Afrique centrale : Quelques leçons pour l'intégration régionale, *Friedrich Ebert stiftung*, 2012, p. 168.

### 3- Un système de transport moins dense et peu connecté

La situation des transports en Afrique centrale interpelle tous les acteurs économiques, politiques et sociaux compte tenu de la conjoncture actuelle et sa place dans le commerce international. Malgré les programmes mis en place, la sous-région rencontre toujours des difficultés dans tous les domaines de transport inquiétant son avenir dans le domaine du développement, du commerce international et des échanges transfrontaliers.

Le secteur du transport routier qui occupe près de 80 % à 90 % des mouvements de marchandises, et près de 99 % des déplacements des personnes se caractérise par des routes peu bitumées, les embouteillages dans les zones urbaines et grands axes, les routes rurales enclavées. Cette situation rend par conséquent difficile le déplacement des personnes, des marchandises et l'accès aux services de base. Malgré les efforts entrepris par la BAD, les pays de la CEMAC, ainsi que leurs partenaires au développement, l'accès aux infrastructures routières de qualité reste un véritable défi et le prix du transport reste très élevé<sup>240</sup>.

Dans le secteur du transport ferroviaire, on remarque un ensemble de réseaux ferroviaire moins connecté et rare. Selon les estimations, le réseau ferroviaire africain s'étend sur 89 380 kilomètres, avec une densité de 2,96 kilomètres pour 1 000 kilomètres carrés. Les interconnexions des réseaux ferroviaires entre les pays d'une région sont insuffisantes, tout particulièrement en Afrique centrale, et la disponibilité du matériel roulant demeure particulièrement faible par rapport à d'autres régions du monde<sup>241</sup>.

Le bassin du Congo couvre un réseau ferroviaire d'environ 7579 km. Ici, le Cameroun et la RDC sont quand même mieux lotis comparativement à d'autres pays. Mais dans l'ensemble, les réseaux ferroviaires en Afrique Centrale restent sous-développés. Les lignes de chemin qui relie généralement les ports et l'arrière-pays connaissent un potentiel d'intégration très limité<sup>242</sup>.

L'Afrique centrale souffre d'un déficit énorme de moyen de transport ferroviaire. La plupart des réseaux ferroviaires des pays de cet espace géographique sont un héritage colonial. Les problèmes

---

<sup>240</sup> H. Bibang, Homme politique et secrétaire à la Mairie d'Ambam, Entretien effectué à Ambam, 24 mars 2022.

<sup>241</sup> CEA, *État de l'intégration régionale en Afrique*, Addis-Abeba Ethiopie, 2004, p. 147.

<sup>242</sup> Megavand Carole, al, *Dynamique de déforestation dans le bassin du Congo*, Public Disclosure Authorized, 2013, p.17.

liés à la mise en œuvre des infrastructures modernes et de qualité, à l'équipement, l'entretien et au vieillissement du matériel roulant continuent à ralentir le commerce. La plupart des projets entrepris par les Etats d'Afrique centrale dans le but de promouvoir ce sous-secteur ont connu un résultat non satisfaisant à cause du manque de financement et d'expertise technique adaptée. Par conséquent, les coûts de transport ferroviaire sont particulièrement élevés en raison notamment, du linéaire des corridors routiers, d'une réglementation défavorable, des structures de marchés tant officiels qu'officieux, des incertitudes dans les délais de transit de marchandises et des barrières non tarifaires<sup>243</sup>.

Dans les dix dernières années, la BAD, ainsi que les partenaires extérieurs au développement ont multiplié leur portefeuille en matière de financement du réseau ferroviaire africain, afin d'atteindre les objectifs du millénaire pour le développement. Mais ces mesures n'ont eu qu'un effet limité. Il demeure nécessaire que tous les réseaux ferroviaires d'Afrique centrale, y compris les réseaux interconnectés fassent l'objet d'une harmonisation de leurs règles d'exploitation et de leurs normes techniques<sup>244</sup>.

De même, le transport maritime qui assure 92 à 97% des échanges internationaux est en panne dans la plupart des pays. Le tonnage transporté par la flotte marchande africaine a diminué, dans ces dernières décennies passant de 7,3 millions de tonnes de port en lourd en 1990 (1,1% du total mondial) à 6,1 millions de tonnes en 1999 (0,8% du total mondial). Au cours de la même période, le tonnage transporté par la flotte marchande mondiale a augmenté, passant de 618,4 à 799 millions de tonnes de port en lourd. La diminution a touché toutes les catégories de navires africains, exception faite des navires porte-conteneurs, dont la part a augmenté depuis 1995, atteignant son point le plus élevé en 1997, avec 15% du tonnage total transporté<sup>245</sup>.

En 2000, l'âge moyen de la flotte marchande africaine était de 19 ans, alors que la moyenne mondiale était de 14 ans. Toutefois, l'âge moyen de la flotte africaine de porte-conteneurs, qui s'élève à 11 ans, est beaucoup plus proche de la moyenne mondiale qui est de 10 ans<sup>246</sup>. L'Afrique compte environ 80 grands ports dotés d'installations pouvant recevoir des cargaisons

---

<sup>243</sup> La Banque Africaine de Développement, « Document de Stratégie d'Intégration Régionale... », p.27

<sup>244</sup> *Ibid.*, p. 148.

<sup>245</sup> CEA, « *État de l'intégration régionale en Afrique...* », p. 147.

<sup>246</sup> *Ibid.*, p. 147.

conventionnelles, des conteneurs, des huiles blanches, du pétrole brut et des cargaisons en vrac. En 1999, les ports africains ont chargé 9,8% et déchargé 4% des 5,2 milliards de tonnes de cargaison manipulées à l'échelle mondiale. Les transports mondiaux par conteneurs sont en augmentation de 6,7% depuis 1997, les pays en développement représentant 1,6%. Seulement neuf pays d'Afrique ont enregistré une croissance à deux chiffres en termes de transport par conteneurs<sup>247</sup>. Le bassin du Congo dispose d'un réseau navigable de 12000 km, couvrant près de 4 millions de km<sup>2</sup> dans neuf pays. Toutefois, ce grand réseau maritime souffre de problème de coordination entre les pays de la sous-région. En effet, certains pays comme le Cameroun, l'Angola, et dans le moindre des cas le Gabon et le Congo, s'en sortent mieux dans le domaine<sup>248</sup>.

Dans le sous-secteur du transport aérien, l'on constate que depuis la déclaration Yamoussoukro de 1999, relative à la mise en œuvre des infrastructures modernes et à sa libéralisation, certains pays africains ont connu un succès plus ou moins favorable<sup>249</sup>. La sous-région est l'une des zones les moins connectées dans le sous-secteur de transports aérien. En 2010, les pays membres de la CEMAC ont ratifié le protocole relatif à la création d'une compagnie aérienne Air CEMAC afin de faciliter mobilité des biens et des personnes. Mais, cette compagnie n'a pas encore vu le jour. Que ce soit au niveau national ou régional, les problèmes sont nombreux. Les problèmes d'équipement (aéroports, avions) viennent s'ajouter celui des ressources financières et techniques en passant par le manque de volonté politique. De plus, les politiques protectionnistes ont largement freiné le processus de développement d'interconnexions aériennes dans la sous-région. La plupart des vols des pays sous-région sont en direction de l'Europe occidentale, Amérique, et l'Asie. Jusqu'aujourd'hui la CEMAC ne dispose pas une compagnie aérienne susceptible d'assurer les vols directs à travers les pays de la sous-région.<sup>250</sup>

En Afrique centrale, le transport aérien se caractérise par l'hétérogénéité d'un pays à un autre et parfois dans le même pays, ne permet pas de réaliser des économies d'échelle par la banalisation de la flotte et de l'équipage, une flotte morcelée, l'absence de compagnie majeure, un facteur de coût d'exploitation élevé et un risque d'accident très élevé.

---

<sup>247</sup> CEA, « *État de l'intégration régionale en Afrique...* », p. 147.

<sup>248</sup> Megavand Carole, all, « *Dynamique de déforestation dans le bassin...* », p.16.

<sup>249</sup> *Ibid.*, P.16.

<sup>250</sup> *Ibid.*, p.148



Ces problèmes, qui ne sont pas spécifiques en zone CEMAC, impactent directement la mise en œuvre de la ZLECAf. Pour la plupart des experts, cette dernière est conçue comme la plus vaste zone de libre-échange depuis la création de l'OMC et marquera un tournant décisif pour l'intensification du commerce et l'industrialisation du continent. Par ailleurs, elle offre au continent des facilités de s'affirmer comme acteur économique de premier plan à l'échelle mondiale<sup>251</sup>.

## **B- Les contraintes financières**

Les besoins de la sous-région en matière de financement des infrastructures de transport sont véritables et variés. Selon les estimations issues des recherches effectuées par pays dans le cadre du Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD), sous la direction de la Banque mondiale, les besoins du continent pour moderniser et construire les infrastructures prioritaires de transport dépasseront 20 milliards d'USD par an, soit près de 1,5 % du PIB total de l'Afrique<sup>252</sup>. L'insuffisance des ressources financières des Etats de l'Afrique centrale est considérée comme l'un des principaux problèmes qui aggravent le mauvais état du système des transports de la zone CEMAC. Surchargés par leur dette extérieure très lourde et engagés dans plusieurs organisations internationales et régionales, les pays africains en général, et ceux de l'Afrique centrale en particulier, n'arrivent pas à mobiliser des ressources financières importantes pour l'entretien et l'expansion leurs infrastructures de transport. Ce qui rend chères les coûts de transport.

### **1- Manque de moyens financiers pour l'entretien et le développement des infrastructures de transport**

Le défi financier constitue l'un des plus grands problèmes de la sous-région dans la réalisation des projets. Dans le cas spécifique du corridor Cameroun-Gabon-Guinée-Equatoriale, le projet a connu une véritable lenteur à cause du manque de moyens financiers. Par ailleurs, la problématique liée à l'entretien régulier, à la durabilité et la construction des nouvelles infrastructures continue d'isoler certaines régions de ce transit international. Pour développer leurs infrastructures, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale font souvent recours à des prêts multiples parfois difficiles à rembourser. Le problème de la mobilisation des fonds pour le

---

<sup>251</sup> Nations Unies/ Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), *Développement économique en Afrique, Made in Africa*, Nations Unies, rapport 2019, p. 18.

<sup>252</sup> Infrastructures africaines, Banque mondiale, 2010, V. Foster et C. Briceno-Garmendia, voir les explications plus détaillées dans le Programme de connaissance de l'infrastructure (AIKP).

renouvellement, la modernisation et le désenclavement des bassins de production apparaît comme une véritable difficulté, compte tenu de la situation économique de ces Etats<sup>253</sup>.

Les difficultés liées au développement des moyens de transport dans les zones rurales et à l'entretien régulier des routes urbaines continuent à inquiéter l'avenir de la coopération transfrontalière entre ces trois pays. De même, cette zone se caractérise par une infrastructure rurale presque impraticable, le manque d'autoroute, des échangeurs qui sont la cause des embouteillages, des accidents et des affaissements des routes. La majorité des routes rurales ici ne sont pas bitumées et entretenues. Ces routes sont presque coupées pendant les saisons des pluies malgré une production abondante des populations rurales. Selon le rapport de la CEA, le réseau routier principal de la CEMAC est long de 57 858 km, dont 12% seulement sont bitumés et la densité routière pour l'ensemble du réseau est de 1,9 km /100 km<sup>2</sup>, donc 0,24 km<sup>2</sup>/100km<sup>2</sup> pour les routes bitumées<sup>254</sup>. La plupart des routes secondaires se présentent comme les photos suivantes.

**Photo 10: Une vue de la route Meka'a marché frontalier d'Abang Minko'o**



**Source :** cliché de J. Mbou'ou Abessolo, 24 avril 2021

Même s'il est le moyen de transport le plus utilisé, le transport routier en Afrique centrale reste véritablement très faible comparativement à d'autres régions du continent ou du monde. Les indications précédemment mentionnées démontrent que la densité routière en Afrique centrale est largement inférieure à celle de l'UE, de l'Amérique latine (12 kilomètres par 100 kilomètres carrés)

<sup>253</sup> CEA, « *État de l'intégration régionale en Afrique...* », p. 217.

<sup>254</sup> BAD, « *Document de Stratégie d'Intégration Régionale...* », p.26

et de l'Asie (18 kilomètres par 100 kilomètres carrés). De plus, la distribution du réseau routier africain est faible, représentant seulement 2,71 kilomètres pour 10 000 habitants.<sup>255</sup>

La plupart des routes des grands bassins de production qui assurent l'approvisionnement des grands pôles commerciaux ne sont pas en bon état. Et la conséquence qui en découle est la faible participation des populations à la dynamique des échanges transfrontaliers, la réduction de la production locale (plantain, huile de palmier etc.), la pauvreté, l'extraversion de la production et de consommation<sup>256</sup>.

En effet, la plupart des projets de transport en Afrique centrale sont inachevés et d'autre étouffés dans l'œuf à cause du financement. Ce déficit des moyens de transports et de ressources financières est souvent dû, soit aux détournements des deniers publics, soit à la corruption, soit aux financements ciblés et imposés sur certains secteurs par des bailleurs de fonds extérieurs, soit à l'absence du financement proprement dit, soit au manque de volonté politique.

Le même problème produit les mêmes effets au niveau de l'Union Africaine et des institutions communautaires. Pour certains auteurs comme Issaka Souaré, il s'agit, soit d'un manque de volonté politique qui se traduit par le refus presque systématique de certains Etats à payer leurs cotisations pour le bien collectif, soit l'incapacité de certains. Depuis 2006, la plupart des projets de l'UA, par exemple, sont financés à 75% par l'Egypte, le Nigeria, l'Afrique du sud, l'Algérie et la Libye (la période de Kadhafi). Avec la mort de Kadhafi, l'Union Africaine et la plupart de ses projets sont dans l'impasse. La majorité des institutions communautaires sont actuellement à la merci des partenaires extérieures qui financent leurs projets et le fonctionnement institutionnel<sup>257</sup>.

Certains projets routiers ne sont pas également financés à cause du manque de partenariat entre le public et le privé et le manque de confiance des industries locales de construction des transports. La plupart des grands projets sont exécutés par les entreprises étrangères y compris même l'entretien. Or, la promotion d'une industrie locale revêt d'une importance capitale en termes des coûts, d'entretien, d'expertise locale, et d'appropriation du secteur<sup>258</sup>.

---

<sup>255</sup> BAD, « Document de Stratégie d'Intégration Régionale... », p.26.

<sup>256</sup> *Ibid.* p. 26.

<sup>257</sup> I. K. Souaré, « Regard critique sur l'Intégration Africaine... », p.8

<sup>258</sup> BAD, Transports en Afrique : interventions de la BAD et résultats de la dernière décennie, rapport de synthèse décembre 2014, p. 32.

Les problèmes des transports en Afrique centrale impactent véritablement sur la participation active de ces pays dans les échanges infrarégionaux, inter-régionaux, continentaux, et international. D'après le rapport de la CNUCED :

L'Afrique est un acteur marginal du commerce mondial des marchandises. Pendant la période 2015-2017, la valeur moyenne de ses échanges commerciaux avec le reste du monde en prix courant s'est élevée à 760 463 millions de dollars, contre 481 081 millions de dollars pour l'Océanie, 4 109 131 millions de dollars pour l'Europe, 5 139 649 millions de dollars pour l'Amérique et 6 801 474 millions de dollars pour l'Asie <sup>259</sup>.

Le taux de participation de l'Afrique au commerce international reste faible et la plupart des produits qu'elle exporte sont généralement des matières premières. A l'heure de la mondialisation, l'Afrique devrait diversifier ses exportations et transformer ses matières premières surplace.

## 2- Les coûts des transports très élevés

Malgré les efforts entrepris, l'accès aux infrastructures routières de qualité reste un véritable défi pour atteindre les objectifs du développement du millénaire dans la sous-région<sup>260</sup>. Le manque d'entretien du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, associé à l'état enclavé des routes d'approvisionnement compliquent davantage le déplacement des personnes et les marchandises. Pour la CEA, « *les coûts de l'infrastructure et de services des transports et de communications en Afrique sont les plus élevés du monde* »<sup>261</sup>. Et cette situation est liée étroitement avec l'état des routes et les services des transports. Certaines études faites dans les années 1990 indiquaient déjà que, les coûts du transport en Afrique centrale étaient cinq (05) à six (06) fois plus élevés que dans les pays d'Asie du Sud. Les études effectuées par la CNUCED en juillet 2001 ont confirmé que, les coûts des transports en Afrique en valeur des exportations pourraient atteindre 55,5% pour les pays sans littoral<sup>262</sup>.

Le mauvais état des routes a entraîné une hausse des prix de transport dans la mesure où il accroît la consommation du carburant, les coûts d'entretien et diminue la durée de vie des véhicules. A ce problème, s'ajoute celui de la complexité des cadres réglementaires qui a ouvert la voie aux tracasseries nombreuses. Par conséquent, le prix d'un produit diffère totalement d'un pays à l'autre.

<sup>259</sup> Nations Unies/CNUCED, « *Développement économique en Afrique...* », p. 21-22.

<sup>260</sup> BAD, « *Document de Stratégie d'Intégration Régionale...* », p.26.

<sup>261</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>262</sup> CEA, « *État de l'intégration régionale en Afrique...* », p. 219.

Le prix d'un régime de plantain acheté au marché frontalier d'Abang Minko'o par exemple double à son arrivé à Libreville<sup>263</sup>.

Selon les études de la Banque mondiale, le mauvais état des routes entraîne la hausse des prix du transport car :

Elle diminue le rendement énergétique, dégradent les véhicules, générant ainsi des coûts d'entretien et d'exploitation plus important, réduisent la durée de vie des pneus diminuent la capacité d'utilisation des véhicules qui circulent à une vitesse basse et réduisent la durée de vie des camions<sup>264</sup>.

### 3 - Les contraintes sociales et conjoncturelles (Covid-19)

Les contraintes sociales sont généralement liées aux tracasseries routières, à la corruption transfrontalière, au manque de diversification et l'interconnexion des moyens de transport qui ralentissent la circulation des marchandises et les personnes dans la sous-région en général, et le corridor Yaoundé-Libreville-Bata, en particulier. Selon les chercheurs Jérôme Lombard et Olivier Ninot « *le transport routier pose réellement problème et soulève quelques craintes. On peut noter plusieurs conséquences affectant autant les professionnels que les usagers des transports* »<sup>265</sup>.

Bien qu'elle soit un fléau universel, la corruption est un véritable frein à la coopération transfrontalière dans la zone des trois frontières. Ici, elle tend à être conçu comme une norme et revêt plusieurs formes : la connivence entre fournisseurs et agents publics dans le cadre des chaînes d'approvisionnement international, le blanchissement d'argent, le versement des pots de vin lors des transactions commerciales, la pratique des activités illicites et criminelles (la vente de la drogue, du poulet congelé, etc.). Ce qui revient à dire que, les commerçants et certains policiers, gendarmes, douaniers et administrateurs de la zone frontalière violent les réglementations en vigueur, en créant des relations illégales afin de développer des trafics pour leur enrichissement personnel.

De manière précise, au Cameroun, il existe une réglementation qui régit les importations et les exportations de certains produits au niveau communautaire, continental et international. Le décret n°75/527 du 16 juillet 1975, portant réglementation des établissements d'exploitation en

---

<sup>263</sup> Megevand Carole, et al, *Dynamiques de déforestation dans le Bassin du Congo : réconcilier la croissance économique et la protection de la forêt*, Document de travail n°3, Transport, Avril 2013, p.20.

<sup>264</sup> Supee teravainnithorn et Gael Raballand, « Le prix et coût de transport en Afrique », *Etude des principaux corridors*, Banque mondiale, direction pour le développement des Infrastructures, Washington DC, p. 83-84.

<sup>265</sup>J. Lombard et O. Ninot cité par V. ZOMA dans, *Transport et intégration régionale...*, p. 243.

matière d'élevage et des industries animales par exemple, apporte des restrictions sur certaines importations relatives aux produits de l'élevage. Ce décret est complété par la décision du gouvernement interdisant l'importation des « découpes », « abats », et « morceaux » de poulet et autres volailles sur toute l'étendue du territoire national afin de consolider le tissu de production national efficient<sup>266</sup>. Cependant, l'on observe ces produits dans certains marchés frontaliers notamment Ambam, Kye-Ossi, Abang Minko'o, Ebolowa. Aussi faudrait-il ajouter la circulation des marchandises frelatées, contrefaites et interdites à travers le système de monnayage.

La corruption transfrontalière dans cet axe routier se caractérise également par la multiplication des barrières tarifaires. Malgré les descentes sur le terrain, les instructions données par le gouverneur et certaines élites locales, les barrières ne font que se multiplier, limitant ainsi la circulation des marchandises et des personnes. Ici, chaque agent (gendarmerie, police, douane et administration) cherche à se faire de l'argent de toute façon. D'Ambam jusqu'à la frontière Ntem, en passant par Abang Minko'o, on compte sept (07) barrières pour une distance de 27 km<sup>267</sup>, du côté de Kye-Ossi on compte cinq (05) pour une distance de 18 km. La situation est encore pire du côté de la Guinée Equatoriale. Ces barrières sont tous tarifaires de fait, alors qu'officiellement, seulement deux seraient tarifaires et d'autres n'existeraient pas. D'après les informations recueillies sur le terrain, cette situation a considérablement réduit les imports et exports des produits manufacturés et agricoles, et limité la circulation des personnes qui souhaitaient faire des petits achats sur les marchés frontaliers.

Cette corruption impacte toutes les populations transfrontalières, car certaines petites activités transfrontalières telles que : la vente de la nourriture, les garagistes, la ventes les ustensiles de cuisine, des téléphones, des appareils pour ne citer qu'elles, ont ralenties et d'autres arrêtées. Actuellement, le flux de personnes a beaucoup diminué. L'activité phare des marchés est devenue la vente des produits vivriers. D'après Ovono (enseignant gabonais) :

Avant, on partait à Abang Minko'o, Kye-Ossi et Ambam pour découvrir, faire des petits achats, manger et boire. Aujourd'hui, on ne peut plus à cause des barrières, car ça serait irraisonnable de payer peut-être quatre à cinq barrières pour aller manger pour dix mille ou bien de faire les petits achats de quinze mille<sup>268</sup>.

---

<sup>266</sup> A. Bopda, B. Njonga, *L'importation massive de poulet congelé au Cameroun (état des lieux, enjeux et alternatives)*, Yaoundé, 2005, p. 83.

<sup>267</sup> L'auteur s'appuie sur les observations du terrain.

<sup>268</sup> G. Ovono, Enseignant gabonais, entretien effectué le 24 mars 2022 à Ambam.

Pour la CEA, ce phénomène se définit comme, « *l'abus d'une charge publique à des fins d'enrichissement personnel* »<sup>269</sup>. Mais, cette définition ne fait pas l'unanimité compte tenu de la complexité du mot. La corruption transfrontalière, effectuée sur les zones frontalières par les autorités publiques chargées de veiller à la libre circulation des biens, des personnes, et à l'application des normes communautaires, constitue aujourd'hui un véritable frein à l'intégration régionale. Elle est un grand danger du fait :

Qu'elle peut interagir avec la corruption nationale, ce qui a souvent pour effet d'intensifier les deux et rendre toute réforme plus ardue. Tant du point de vue de ses causes que de ses conséquences, la corruption nationale ; de plus qui connaissent de graves problèmes de corruption sur le plan interne, seront sans doute particulièrement vulnérables à la corruption transnationale »<sup>270</sup>.

Quant aux tracasseries, elles sont aussi des véritables freins à la libre circulation des biens et des personnes. Elles sont la matérialisation du non-respect et du non application des normes communautaires en matière de facilitation du transport régional. D'après les investigations effectuées, ces tracasseries se matérialisent par la multiplication des barrières de contrôle de sécurité de police, de gendarmerie, de douane, des agents du ministère du commerce, du phytosanitaire, de la zootechnique, ce qui empêchent les marchandises de circuler librement. Dans bien des cas, des chauffeurs sont obligés de payer, qu'ils soient en règle ou pas. Dans son mot de bienvenue au préfet d'Ambam, le maire Mba Mbo (2014) avait attiré l'attention des autorités locales en général, du nouveau préfet et du Gouverneur en particulier, sur la nécessité de mettre place des stratégies pour limiter la corruption et les tracasseries transfrontalières dans la zone des trois frontières.

Quant à la conjoncture, il s'agit du covid-19. Ce dernier a bouleversé l'ordre économique régional et international. Dans la sous-région, même si l'intégration régionale s'est poursuivie par la tenue des conférences par visio-conférence, la circulation de certaines marchandises, on remarque, à contrario, une chute du taux de production et de commerce. La circulation des biens et des personnes a complètement diminué à cause des mesures de restriction, de confinement et de distanciation sociale. Cette conjoncture économique a amené les pays la sous-région en général, ces

---

<sup>269</sup> CEA, Rapport sur la gouvernance en Afrique IV, « *Mesurer la corruption en Afrique : prendre en compte la dimension internationale* », 2016, p, xii

<sup>270</sup> *Ibid.*, p. xii

trois pays en particulier à adopter des stratégies de relance économique post covid-19 par le soutien de certains domaines dévastés par la pandémie<sup>271</sup>.

De même, la fermeture des frontières a provoqué une diminution des interactions entre les personnes. Même si les activités reprennent peu à peu, la pandémie Covid-19 a laissé des tâches encore visibles dans toutes les activités de production au niveau national et de la sous-région. Pour Hervé Bibang :

Avant le covid-19, le flux de personnes sur le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale pouvait s'évaluer à des milliers par semaine. Avec la venue du covid-19 et la mise en application des mesures de restriction, la mobilité des personnes a diminué, actuellement les interactions entre les populations cherchent à reprendre<sup>272</sup>.

Au niveau sous-régional, cette pandémie a replongé les Etats d'Afrique centrale dans un endettement exacerbé. Les premiers programmes étant quasiment achevés, le covid-19 a provoqué la relance de nouvelles négociations des programmes entre les pays membres de la CEMAC et le FMI. Le Cameroun, par exemple, vient de conclure un nouveau programme économique post-Covid-19, pour sa relance économique et la lutte contre l'expansion de la pandémie, pour un montant de 483 millions de Droit de Tirage Spéciaux (DTS), soit environ 375 milliards de FCFA. A l'instar du Cameroun, le Gabon a aussi conclu avec le FMI, un nouveau programme économique, financier triennal d'un montant de 219 milliards de FCFA<sup>273</sup>.

Le Covid-19 a touché presque toutes les activités économiques de la zone transfrontalière. Les mesures de restriction imposées ont causé une forte baisse des échanges, et la chute des prix de certains produits. Que l'on soit commerçant, producteur, transporteur, consommateur, chaque acteur de vie sociale a subi l'impact néfaste du Covid-19. Le président Paul BIYA avait relevé que :

La pandémie COVID-19 a engendré une récession mondiale en 2020. Après un quart de siècle de croissance, l'Afrique Subsaharienne a connu une forte détérioration de ses indicateurs macro-économiques et sociaux. La baisse drastique des activités économiques a entraîné de fortes pressions sur les budgets des Etats. Ce qui a donné lieu à des mesures de relance post pandémie. C'est dans cette dynamique que les pays membres de la CEMAC, réunis à Brazzaville en mars 2020, dans le cadre de la troisième session extraordinaire du comité de

---

<sup>271</sup> République du Cameroun- Présidence de la République- Cabinet Civil, Sommet extraordinaire des Chefs d'Etat de la CEMAC (en Visio-conférence), thème : « Evaluation de la situation macroéconomique de la Zone CEMAC en contexte de pandémie du Covid-19 et analyse des mesures de redressements », Yaoundé, le 18 Aout 2021, P.10.

<sup>272</sup> Entretien avec H. Bibang, Secrétaire général de la Mairie d'Ambam, le 23 mars 2022.

<sup>273</sup> République du Cameroun- Présidence de la République- Cabinet Civil, « Sommet extraordinaire... », P. 12.



pilotage du programme de réformes Economiques et Financières (PREF- CEMAC), ont adopté un plan communautaire de relance économique post-Covid couvrant la période 2021-2025<sup>274</sup>.

L'étude faite sur l'évaluation des performances des infrastructures de transport routier sur la coopération transfrontalière fait ressortir un grand nombre de problèmes en ce qui concerne la mise en application des textes adoptés, la mobilisation des ressources financières, la suppression effective des barrières routières et les défis d'ordre conjoncturel. L'analyse des données disponibles montre que l'Afrique centrale enregistre un très faible pourcentage en matière d'infrastructures de transport, comparés à ceux de certaines régions d'Afrique et des pays développés, ce qui freine les échanges frontaliers. A cet égard, les Etats devraient trouver des alternatives pour promouvoir un système de transport efficace.

## **II- ESQUISSE DE SOLUTIONS EN VUE D'UNE AMÉLIORATION DE LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET LE PROCESSUS D'INTÉGRATION EN ZONE CEMAC**

Les autorités de la sous-région doivent créer des conditions favorables pour permettre à leurs populations de mener une vie descente et paisible. Après les indépendances, René Dumont avait déclaré que : « *L'Afrique noire est mal partie* »<sup>275</sup>, pour amener les pays africains à prendre conscience de la grande responsabilité qui leur incombe. Cependant, soixante ans après, le continent reste coincé dans les problèmes de développement. Les retards observés dans certains domaines comme les transports impactent négativement sur les projets de mise en place d'un marché commun, la lutte contre la pauvreté et le développement collectif. D'où la nécessité de promouvoir une politique d'ouverture et de bon voisinage. Pour le président Paul BIYA, l'intégration régionale et la coopération transfrontalière sont des impératifs. C'est pourquoi dans son ouvrage intitulé, *Pour le libéralisme Communautaire*, le président s'inscrit dans une approche panafricaniste car, l'intégration et la coopération transfrontalière sont des moyens qui vont permettre aux pays de la sous-région de résoudre leurs problèmes domestiques et d'accroître leur production dans un monde en mutation et en concurrence permanente. Pour le président, « *le Cameroun doit déployer toute l'énergie dont il est capable pour contribuer au renforcement de l'unité africaine au niveau*

<sup>274</sup> République du Cameroun- Présidence de la République- Cabinet Civil, « Sommet extraordinaire... », p.11.

<sup>275</sup> R. Dumont, *L'Afrique noire est mal partie*, pour la nouvelle édition Seuil, octobre 2012, p. 240.

*continental, régional et sous-régionale* »<sup>276</sup>. Pour parvenir cette fin, les pays devraient collectivement adopter des nouvelles stratégies.

### **A- Les solutions politiques**

Le rapport de la CEA avait mentionné que : « *Pour exploiter pleinement les possibilités qu'offrent la libéralisation des échanges et les programmes d'intégration des marchés, il faudra mener conjointement des efforts vigoureux pour résoudre le problème des infrastructures et de la production* »<sup>277</sup>. A ce sujet la sous-région en générale et le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale en particulier, dans le cadre de leur coopération tripartite devraient adopter des nouvelles stratégies et politiques permettant aux populations transfrontalières d'être de véritables acteurs de cette coopération.

#### **1- L'adoption d'une approche globale et des nouvelles stratégies de développement des transports**

Pour promouvoir une coopération transfrontalière effective, les Etats devraient adopter des nouvelles approches, améliorer la qualité des infrastructures et assurer la mise en place d'un système de transport durable, concurrentiel et répondant aux normes de la modernité. A cet effet, les Etats et leurs partenaires au développement doivent coordonner leurs politiques et stratégies en mettant :

L'accent sur l'assistance multinationale, en associant au développement de l'infrastructure, la facilitation des transports, le développement institutionnel des corridors, l'harmonisation des réglementations du marché ferroviaire et portuaire appliquant les normes internationales ou régionales<sup>278</sup>.

A cet égard, il faut accorder une priorité à des cadres politiques et réglementaires harmonisés à l'échelon sous-régional et mettre un accent particulier sur les partenariats public-privé, afin de mieux développer ce secteur et d'adopter les approches ascendantes (*bottom-up*).

Dans la même veine, chaque acteur devrait s'impliquer activement pour renforcer la durabilité des infrastructures. A ce sujet, les actions devraient être orientées sur :

La protection et l'entretien des équipements d'infrastructures à tous les stades du cycle du projet et au-delà grâce à des activités hors prêts ; aborder systématiquement cette

<sup>276</sup> M. Montoussé, *Les 100 fiches pour comprendre la mondialisation*, Edition Stéphane Gonet, 2006, p.86.

<sup>276</sup> P. Biya, « Pour le libéralisme... », p. 147.

<sup>277</sup> CEA, « Rapport sur la gouvernance en Afrique... », p.92.

<sup>278</sup> BAD, *Transport en Afrique : intervention de la BAD et résultats de la dernière décennie*, rapport de synthèse, décembre 2014, p.3.

question sous l'angle sectoriel en prenant en compte la gestion des finances publiques et réformes du secteur public<sup>279</sup>.

Cependant, il est important pour les Etats et chaque acteur participant, de mobiliser les ressources et les capacités nécessaires pour assurer l'entretien du système de transport. Pour rendre plus efficace et concret leurs projets, il est aussi important de promouvoir les stratégies visant à améliorer les capacités de gestion des contrats dans les administrations centrales et décentralisées, avec celles qui s'efforcent de développer les capacités techniques et d'encadrement dans le secteur privé. Ces stratégies vont permettre de synchroniser les différentes initiatives, en tenant compte des délais requis, pour qu'apparaisse à terme, une industrie de construction efficace, intégrée et structurée<sup>280</sup>.

Le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale devraient également actualiser leur politique des transports pour élaborer un nouveau plan d'action stratégique. À cet effet, il convient d'adopter une stratégie adaptée, intégrée, ouverte et orientée sur les nouveaux enjeux de la sous-région et la zone des trois frontières. Dans un contexte de création d'une Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), les Etats de l'Afrique centrale en général devraient par exemple, créer des conditions favorables pour bénéficier des opportunités de cette nouvelle dynamique continentale.

Depuis les années 2000, les relations économiques internationales occupent une place importante dans la diplomatie mondiale. Ainsi, les questions de transport et de coopération transfrontalière sont étroitement liées à la diplomatie économique et à la compétitivité, qui aujourd'hui, sont des priorités majeures de la politique étrangère de tous les Etats modernes. Pour L. Fabius, la diplomatie économique vise à soutenir les entreprises à l'exportation, créer des opportunités économique et d'emplois<sup>281</sup>.

Par ailleurs, les Etats de l'Afrique centrale en général, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale en particulier, pour l'efficacité des transports et la coopération transfrontalière devraient supprimer certains contrôles non essentiels afin de permettre la circulation rapide des marchandises et des personnes. En revanche, le renforcement des capacités de gestion et technique du personnel

---

<sup>279</sup> BAD, « Transport en Afrique : intervention de la BAD et résultats... », p.4.

<sup>280</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>281</sup> L. Fabius, « Qu'est que la diplomatie économique ? », Quai d'Orsay, ASTE, janvier 2019.

impliqué dans le secteur du transport routier permettra d'appliquer la réglementation et les normes nationales et sous-régionale ce qui permettra de garantir l'efficacité du transport en éliminant toutes les pratiques anormales<sup>282</sup>.

Le transit trinationale Cameroun-Gabon Guinée Equatoriale souffre généralement d'un manque d'entretien qui entraîne des accidents de circulation et ralentit certains flux de marchandises et des personnes. A ce sujet, maximiser le recours au secteur privé pour l'entretien, la gestion et la maintenance cette route permettra d'améliorer la sécurité du transport en mettant en œuvre et en faisant appliquer des politiques et des règlements appropriés.

En outre la CEMAC devrait adopter des mesures opérationnelles visant à réduire les barrières tarifaires et non tarifaires dans des zones frontalières, afin de combattre la corruption et permettre aux personnes et marchandises de circuler librement sans tracasseries<sup>283</sup>. La mise en œuvre de ces recommandations implique l'engagement des Etats membres, des CER, des partenaires au développement, la société civile et l'implication du secteur privé.

## **2- Les politiques transversales à l'amélioration de la connectivité transfrontalière et le commerce**

Les études effectuées par les experts de l'Union africaine et de l'Union européenne ont permis de mettre en exergue les perspectives des différents programmes de construction des infrastructures africaines. Constatant que :

Le déficit des infrastructures économiques en Afrique demeure un obstacle considérable au développement et à la fourniture de services de base. Le manque d'interconnectivité empêche les pays de se rejoindre et de bénéficier des opportunités nationales, régionales et mondiales<sup>284</sup>,

Ces experts ont pensé à un avenir meilleur du système des transports au niveau régional et continental. Au niveau sous régional, les efforts des pays africains et leurs partenaires au développement devront être axés sur :

- la mise en œuvre des autoroutes revêtues dans son entièreté afin de connecter les pays frontaliers et favoriser une fluidité des échanges ;

---

<sup>282</sup> J. Egg et J. Herrera, Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne, Edition de l'Aube, 1998, p. 163.

<sup>283</sup> UA : Gouvernance des frontières en Afrique : une stratégie de l'UA, Addis Abeba, Juin 2020, p. 13.

<sup>284</sup> Fonds Européen de Développement (FED) pour le Groupe des États ACP, *Mise en œuvre du soutien au programme de développement du secteur des transports (Livre blanc)*, Addis Abeba, Louis Berger, septembre 2016, p.9.

- la réalisation d'une interconnexion entre toutes les capitales sous régionales à travers au moins un ou deux mode de transport efficace et assurer leurs entretiens ;
- la diversification les moyens de transport afin d'éviter les embouteillages, les accidents, la surcharge sur les routes<sup>285</sup>.

Par ailleurs, la mise en œuvre des politiques de transport devrait obéir aux normes de la mondialisation et au respect de l'environnement, afin de promouvoir le développement d'un système de transport durable. A cet effet, la mise en œuvre des caractéristiques techniques approuvées dans l'infrastructure routière est importante pour améliorer la sécurité, réduire la pollution et l'impact des services de transport routier sur l'environnement : le transport routier étant le plus utilisé en Afrique est par conséquent plus pollueur<sup>286</sup>.

Pour l'UA, pour renforcer l'action du transport routier dans la coopération transfrontalière, les efforts des Etats devraient être focalisés sur la régularisation du commerce transfrontalier informel à petite échelle : « *en réduisant les coûts de transaction pour les petits commerçants grâce à la mise en place et à la mise en œuvre complète de régimes commerciaux simplifiés et en soutenant la création, le renforcement des Associations de commerçants Transfrontaliers* »<sup>287</sup>. Ce qui revient à dire que, les gouvernements africains devraient centrer l'action du développement des infrastructures de transport et de coopération transfrontalière sur les populations locales et pour le développement des petites activités informelles.

Dans le domaine commercial, les Etats frontaliers devraient multiplier la création des marchés frontaliers et renforcer les mesures de facilitation du commerce au niveau local en vue d'améliorer la compétitivité et promouvoir la productivité. Dans la même veine, encourager les petites et moyennes entreprises et supprimant certaines restrictions administratives.

### **B- Les solutions financières et institutionnelles**

La mise en place d'un système de transport effectif nécessite l'intervention de tous les acteurs et l'établissement des institutions susceptibles d'appliquer la réglementation en vigueur. À cet effet,

---

<sup>285</sup> Fonds Européen de Développement (FED) pour le Groupe des États ACP, « *Mise en œuvre du soutien au programme...* », p.10.

<sup>286</sup> *Ibid.*, p.11.

<sup>287</sup> UA, « *Gouvernance des frontières en Afrique...* », p. 15.

les Etats de la sous-région devraient mobiliser les ressources nécessaires et mettre en place des institutions crédibles et fortes pour garantir une circulation fluide des échanges transfrontaliers.

### **1- Mesures de financement des infrastructures de transport**

Dans un contexte de ZLECAf, la sous-région devrait concentrer ses efforts pour garantir ses intérêts et rendre son économie compétitive. A cet effet, ces Etats devraient réunir leurs ressources financières, afin de répondre aux besoins techniques des populations en matière d'infrastructures de transport.

À cet égard, il convient d'élaborer des cadres législatifs et réglementaires porteurs, en s'appuyant sur le Partenariat Public-Privé pour le développement, le financement, la gestion et l'exploitation d'importants projets d'infrastructure de transport. Par ailleurs, ces Etats doivent veiller à ce que le financement et l'entretien courant des différents couloirs routiers soient couverts par des taxes payées par les usagers de la route. L'argent collecté devrait être canalisé vers les fonds routiers et servir exclusivement à l'entretien routier sur une base de performances et faire disparaître la nécessité d'une réfection du réseau routier<sup>288</sup>.

Pour certains experts, les certains pays devraient privatiser périodiquement leurs transports, c'est-à-dire, confier leur transport à des entreprises privées, afin d'assurer l'aménagement et l'entretien pendant une période jusqu'à pouvoir disposer leurs fonds et confier la gestion aux Etats. Cette mesure permettra à certains pays de relever facilement ce grand défi.

Cependant, le rôle des Etats dans l'aménagement des infrastructures de transport reste capital. En ce sens, il leur revient d'élaborer les projets et de trouver des partenaires stratégiques et financiers pour désenclaver les routes rurales, les bassins de production et les corridors.

### **2- Mesures institutionnelles.**

Pour faciliter et renforcer la coopération transfrontalière, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale ainsi que les Etats de la sous-région devraient mettre en œuvre certaines mesures pour lever tout obstacle juridique, administratif, sécuritaire, culturel ou technique susceptible d'entraver le renforcement et le bon fonctionnement de la coopération transfrontalière. A cet égard, les Etats doivent promouvoir les échanges d'informations réciproques.

---

<sup>288</sup> Fonds Européen de Développement (FED), « *Mise en œuvre du soutien au programme ...* », p.12.

En s'appuyant sur la convention de Niamey, les Etats tiers s'engagent à partager d'informations et des renseignements qui lui sont demandées par un autre Etat Partie, promouvoir et faciliter le partage d'informations et de renseignements, tel que demande par un autre Etat Partie, sur les questions liées à la protection et à la sécurité des zones frontalières. Ceci pour permettre une coopération poussée<sup>289</sup>.

Pour favoriser une coopération transfrontalière efficace, les Etats Parties sont appelés à encourager et à harmoniser leur droit interne relatif aux zones frontières et à s'assurer que les administrations ou autorités territoriales locales dans les zones frontalières soient informées des opportunités qui leur sont offertes et de leurs obligations. Par ailleurs, les Etats Parties devraient appliquer les dispositions juridiques à cet égard<sup>290</sup>.

Les administrations territoriales ou autorités frontalières décentralisées établies en vertu du droit interne des Etats Parties exercent leurs pouvoirs, y compris la conclusion d'accords de coopération avec des administrations territoriales ou autorités frontalières décentralisées relevant d'Etats Parties voisins, conformément au droit interne de leurs Etats respectifs. À cet effet, ils doivent encourager la coopération transfrontalière par l'établissement des Comités consultatifs sur les frontières composés de représentants des organismes compétents pour aider, à titre consultatif, les collectivités et autorités frontalières dans l'examen des questions de coopération transfrontalière.

Au niveau régional, la CEMAC doit apporter un appui à la formulation des politiques et à la définition d'activités de promotion de la coopération transfrontalière dans les domaines administratif, culturel, socio-économique et sécuritaire, élaborer des feuilles de route indiquant les actions nécessaires en vue du renforcement de la coopération transfrontalière, faciliter le dialogue et la consultation entre les autorités régionales et locales de part et d'autre des zones frontalières, sur demande des Etats Parties concernées<sup>291</sup>.

Toujours dans le même sens, chaque Etat devrait sensibiliser ses autorités des zones transfrontalières sur les bonnes pratiques pour la gestion et d'administration efficaces de ces zones. Et examiner de façon courante les problèmes que connaissent les populations vivant dans ces

---

<sup>289</sup> Article 4 et 5 de la convention de de l'UA sur la coopération transfrontalière.

<sup>290</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>291</sup> *Ibid.*, art. 7.

régions et proposer des solutions collectives. Promouvoir les bonnes pratiques en matière de développement, des régions frontalières revêt d'une importance capitale<sup>292</sup>.

Par ailleurs, il revient aux Etats parties, et à la CEMAC de sensibiliser les populations transfrontalières sur la pratique de la tolérance, de l'acceptation de la différence, le rejet des préjugés et mentalités xénophobes. Il leur incombe également de promouvoir le règlement pacifique des différends, par voie de négociation directe, y compris les bons offices, la médiation et la conciliation, ou tout autre moyen pacifique agréé par les Parties. A cet égard, les Etats Parties sont encouragés à recourir aux procédures et aux mécanismes de règlement des différends qu'ils soient traditionnels ou conventionnels<sup>293</sup>.

Les Etats et la CEMAC ont une grande responsabilité dans le développement des infrastructures de transport et la coopération transfrontalière. Ils devraient assurer le transfert de connaissances et d'expériences entre les autres CERs et ses Etats membres concernant les aspects institutionnels, économiques et sociaux. Par exemple, l'établissement de programmes de postes frontière unique ou la préparation de programmes de partenariat public-privé pour le développement des transits au nom des États membres<sup>294</sup>.

Dans la même veine, les institutions sous régionales devraient veiller à ce que les Etats assurent efficacement la sécurité et la protection des usagers. Ce volet mérite une attention considérable, car ils sont souvent confrontés à toute sorte de malversation (accident, arnaque, corruption, etc.). La sécurité et la protection devraient donc être garanties par une infrastructure routière plus sûre, en combinant une planification adéquate et une évaluation de la sécurité, la conception, la création et l'entretien de routes clémentes, par l'application des normes communautaires et le respect du droit. A cet effet, les huit piliers du plan d'action pour la mise en œuvre de la Charte africaine pour la sécurité routière devraient être renforcés<sup>295</sup>.

Pour assurer la sureté efficace des réseaux routiers, les Etats, en collaboration avec les CERs, devraient aussi établir un cadre réglementaire en ce qui concerne la qualité des conducteurs et des véhicules, afin de renforcer l'efficacité et la sécurité. Et établir une réglementation commune en ce

---

<sup>292</sup> Article 4 et 5 de la convention de de l'UA sur la coopération transfrontalière, art. 8.

<sup>293</sup> *Ibid.*, Art. 8.

<sup>294</sup> Fonds Européen de Développement (FED) /ACP, « *Mise en œuvre du soutien au programme ...* », p.12.

<sup>295</sup> *Ibid.*, p.12.



qui concerne le contrôle des véhicules, des mécanismes de financement, normes de conduite des véhicules commerciaux. Puis la suppression stricte des barrières routières non officielles.

Plusieurs analyses faites par les experts démontrent que le partenariat Public-Privé<sup>296</sup> pourrait participer au développement des infrastructures de transport. En Europe et aux Etats Unis, par exemple, c'est depuis le XIXe siècle que cette politique est pratiquée. La mise en œuvre du partenariat Public-Privé qui se caractérise par l'utilisation des contrats de concession pour financer la construction des moyens de transports.

Cependant, pour crédibiliser cette initiative, les Etats d'Afrique centrale devraient s'engager au préalable en adoptant des nouvelles politiques visant à rendre ce partenariat solide et bénéfique à toutes les parties prenantes. La mise en place d'un cadre juridique solide, stable et doté d'une réglementation transparente et prévisible avec les mécanismes de règlement des litiges et de négociation<sup>297</sup>.

Le partenariat Public-Privé revêt une importance capitale dans un contexte où les Etats d'Afrique centrale font face aux problèmes économiques multiformes. Le financement du privé apportera un certain soulagement et une nouvelle dynamique dans l'aménagement des moyens de transport. L'effectivité de cette action permettra aux Etats de la sous-région de bénéficier efficacement des avantages des moyens de transport et d'intensifier le commerce en réduisant l'obstacle de base.

### **3- Les solutions de planification des projets**

La planification d'un projet exige une mobilisation et une organisation bien établies. Pour une coopération tripartite effective, Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale devraient mener des actions collectives dans la planification des projets de développement des moyens de transport dans les zones frontalières. A cet effet il faudrait :

---

<sup>296</sup> L'Etat décide à travers un contrat de concession de donner la responsabilité de financement, de construction, d'entretien et de gestion d'une route à grand trafic à une entreprise privée pour une période donnée. Considérant les problèmes que l'Etat rencontre dans les multiples secteurs et tenant compte des difficultés financières, il est important que les Etats de la sous-région accordent une réflexion dans ce partenariat pour développer transports et éviter les malversations routières (corruption, trafic etc.).

<sup>297</sup> B. A. Abega Obolo, « Infrastructures de transports routier et intégration sous-régionale en Afrique centrale », Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2014, p.83-83.

- harmoniser les techniques, les méthodes et le système de planification des projets de développement transfrontalier en incluant les projets de transports ;
- promouvoir le transport multimodal dans les zones transfrontalières afin de réduire les coûts des transports et désenclaver les bassins de production ainsi que les zones rurales ;
- accorder la priorité aux projets de transport régionaux par rapport au projet national, lorsque ces projets régionaux sont capables d'améliorer l'efficacité du transport tant national que régional et de réduire le coût des transports ;
- prendre pleinement conscience de la croissance escomptée de la demande de transport et s'assurer que la capacité des infrastructures de transport satisfera à la future demande de transport en matière de la coopération transfrontalière<sup>298</sup>.

Ces mesures permettront à la région toute entière d'avoir accès au service des transports et de libéraliser les échanges sur l'échiquier national, sous régional, régional, continental et mondial.

Par ailleurs les parties prenantes doivent mettre les moyens efficaces le suivi du secteur des transports. La plupart des projets de transport dans les zones transfrontalières se caractérisent par un manque de données et de suivi. Dans plusieurs cas, ces projets sont abandonnés ou inachevés à cause du financement et d'expertise technique. Pour faire face à ce problème, les Etats devraient avoir une grande responsabilité dans l'évaluation des performances. A ce sujet il faudrait :

- établir des observatoires des transports indépendants afin de contrôler l'efficacité du trafic de transit, en particulier le long des corridors, et assurer la mise en œuvre des politiques de transport approuvées et pertinentes ;
- mettre en place un système de suivi indépendant et efficace au niveau national et régional, afin de garantir leur efficacité (régulateurs d'organes) ;
- mettre la notion de gestion des données du secteur des transports au centre de l'élaboration de politiques, notamment la génération de données de référence et d'objectifs pour les indicateurs clés<sup>299</sup>.

---

<sup>298</sup> Fonds Européen de Développement, « *Mise en œuvre du soutien au programme ...* », p.15

<sup>299</sup> *Ibid.*, p.17.

Ces mesures devront assurer le suivi et la gestion des données, afin que les projets de transport soient effectifs et que chaque intervenant joue efficacement son rôle. Car, la plupart des frontières sont abandonnées par le centre.

L'analyse sur les contraintes et perspectives liées à la participation du transport terrestre à la coopération transfrontalière en Afrique centrale montre que, malgré les efforts consentis par ces pays, on remarque encore plusieurs problèmes d'ordre structurel qui entravent les échanges transfrontaliers. Ces problèmes interpellent, les Etats, les partenaires au développement, la société et les organisations sociales. Ce qui revient à dire que, la réalisation de la coopération transfrontalière nécessite une sensibilisation et une volonté politique réelle.

## **CONCLUSION GENERALE**

La coopération transfrontalière est conçue pour comme un enjeu géopolitique, géostratégique et géoéconomique pour les Etats de l'Afrique centrale confrontés aux problèmes économiques et sécuritaires. C'est pourquoi dans la plupart des politiques de développement et politiques étrangères des pays de la sous-région, un accent est mis sur ce secteur qui est considéré comme une alternative pour l'affirmation et de développement des populations transfrontalières. Conscient de cette réalité, et soucieux de renforcer les relations de bon voisinage afin de créer un espace propice aux échanges bilatéraux et sous-régionaux, le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale ont ratifié des accords bilatéraux et multilatéraux. Ces derniers sont d'une importance capitale car, ils sont la condition préalable dans les échanges internationaux. A cet effet, notre étude portée sur, le « Transport terrestre et coopération transfrontière en Afrique centrale : cas du corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale, 1960-2021 », soulève la question de l'importance du transport routier dans la coopération transfrontalière.

Au terme de l'analyse sur la problématique susmentionnée, on peut affirmer que, une bonne infrastructure de transport routier est la condition préalable au bon déroutement des échanges transfrontaliers et le corridor routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale en particulier contribue au transit international des marchandises entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale, améliore les conditions de vies des populations transfrontalières et les rapproche. De même, ce transit participe à la stabilité transfrontalière, la résolution pacifique des conflits, la coopération décentralisée et à l'intégration sous-régionale. Autrement dit, c'est la matérialisation de la coopération transfrontalière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale. Cette route est un véritable facteur de coopération dans son caractère multidimensionnel : politique, économique, social et culturel.

Notre étude s'est adossée sur une méthodologie scientifique qui s'appuie d'une part, sur la collecte des données dans les bibliothèques, les ministères et les enquêtes de terrain et d'autre part. L'analyse statistique et l'analyse de contenu des données collectées nous ont permis d'éviter toute sorte de subjection. Les données collectées et analysées nous ont permises de déterminer le rôle du transport dans la coopération transfrontalière.

A la lumière de ce qui précède, on peut dire que, les routes sont des facteurs de développement. C'est pourquoi, les pays d'Afrique centrale en collaboration avec leurs partenaires

au développement ont élaboré une politique commune, basée sur une vision et des projets. Ces derniers s'accompagnent par les normes, des réglementations et institutions visant à rendre ces actions plus dynamiques et efficaces.

L'étude sur le transport routier et coopération transfrontalière nous permet de confirmer que la multiplication des moyens de transport permettra à la sous-région d'aboutir à une coopération transfrontalière effective. Car, une bonne route densifie la circulation des biens et des personnes, multiplie le taux de production et des activités informelles. Elle renforce la coopération entre les populations de la zone transfrontalière et participe à leur bien-être économique et socio-culturel. Assurant près de 80 % à 90 % des mouvements de marchandises et près de 99 % des déplacements de personnes entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale, ce corridor a généré un grand nombre d'activités informelles et contribue à la croissance du PIB des pays de la sous-région.

La construction de l'axe routier Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale s'est inscrite dans une perspective de promotion du développement collectif au plan bilatéral et multilatéral. Au niveau bilatéral, c'est le renforcement de la coopération transfrontalière entre les trois pays et au niveau multilatéral, il matérialise l'intégration régionale en zone CEMAC. Stratégiquement, ce transit offre un cadre de développement inclusif et à l'intégration physique de la sous-région. La création de cette route a non seulement intensifié les échanges, mais aussi, favorisé la mise sur pied d'une zone de coprosperité qui permet aux Camerounais, aux Gabonais et aux équato-guinéens d'accroître leur production. Aujourd'hui, cette route offre un cadre référentiel où se développent des activités économiques diverses malgré des difficultés qu'elle rencontre.

Bien qu'il offre des services divers, le transport routier en général, et le corridor Yaoundé-Libreville-Bata en particulier, n'est pas à l'abri des contraintes. Les problèmes liés à l'entretien, à l'équipement, à la modernisation, à la mise en place des nouvelles infrastructures et à la suppression effective des barrières et d'autres obstacles constituent encore un grand défi pour l'efficacité réelle de ce corridor. Ces problèmes impactent presque toutes les activités de production de la sous-région et ouvre la voie à une extraversion de la production et de la consommation. Aujourd'hui, avec la pandémie covid-19 et la guerre en Ukraine, la sous-région souffre d'une hausse des prix des produits importés inquiétant l'avenir les populations. Ces problèmes font appel à la responsabilité des dirigeants africains, car le destin et le sort du continent en général est désormais entre les mains des

Africains eux-mêmes, et surtout ces dirigeants à qui le peuple a confié la gestion des affaires publiques pour l'intérêt général.

Notre étude montre qu'une infrastructure de transport adéquate peut palier la plupart des problèmes que les populations rencontrent au quotidien et promouvoir un développement inclusif. Au contraire des autres corridors qui transportent beaucoup plus les matières premières et les produits manufacturés, l'axe Yaoundé-Libreville-Bata est le transit des produits vivriers et locaux. A cet effet, il participe à la croissance de la production locale et à la consommation des produits agricoles de la sous-région. Il est donc important d'adopter des stratégies nouvelles axées sur le financement, le développement, la construction, l'entretien, la modernisation des infrastructures de transports en Afrique centrale pour atteindre les objectifs de développement et de la coopération transfrontalière.

De toute évidence, la situation actuelle de la sous-région nous permet de dire que, si rien n'est fait, le manque des infrastructures de transport augmentera le taux de pauvreté, la dépendance économique généralisée et contribuera à la fragilisation des échanges transfrontaliers et du développement. Puisqu'au fond, le transport permet non seulement la densification, la diversification des produits commerciaux et des acteurs, mais aussi l'accroissement de la production, la distribution et la consommation. Il élargit le marché de consommation et offre des opportunités diverses.

Les mutations observées au niveau sous-régional, régional, continental et mondial montre que le commerce transfrontalier ne peut être facilité que si les flux de personnes et des biens circulent facilement et en toute liberté. Avec la création de la ZLECAf, les pays de la sous-région doivent se doter des moyens de transports efficaces et nécessaires pour bénéficier des opportunités qu'offre ce nouveau pacte africain dédié au commerce et au développement. La ZLECAF, conçue comme le plus grand marché du monde, risque ne pas être bénéfique aux africains à cause de leur état des infrastructures de transport.

Cependant, les restrictions administratives et les mesures protectionnistes rendent encore difficiles la circulation des biens et des personnes même là où le transport terrestre semble avoir un bon visage. Pour que la régionalisation observée du point de vue informel se traduise par un réel régionalisme entre les Etats, les autorités de la zone CEMAC devraient s'engager de manière plus

concrète à réduire les attentes et les paiements illégaux aux frontières et sur les corridors régionaux. Ces tracasseries réduisent considérablement les échanges et augmentent les coûts de transport.

Par ailleurs, le renforcement des liens physiques entre les capitales et les régions périphériques est nécessaire. Ainsi une attention doit être accordée aux villes et marchés frontaliers qui sont les socles dynamiques du renforcement de la coopération transfrontalière et de l'intégration sous-régionale. Malheureusement, la plupart de ces villes et marchés sont enclavés ainsi que les zones rurales qui assurent l'approvisionnement de ces marchés. A ce sujet, l'action des Etats et leur partenaire au développement devraient être centrée sur le désenclavement de ces zones considérées comme les carrefours commerciaux et de brassages des cultures.

Les problèmes d'infrastructure de transport en zone CEMAC sont réels et véritables. Ils nécessitent l'attention les gouvernements, la société civile et les partenaires au développement car, le transport est un élément important aux échanges transfrontaliers et au développement économique.



## **BIBLIOGRAPHIE**

## I- OUVRAGES

### 1- OUVRAGES GÉNÉRAUX

- **ADE J.F, AJAYI**, *Histoire générale de l'Afrique, VI. L'Afrique au XIXe siècle jusque vers les 1880*, Edition UNESCO, 1996.
- **ADU BOAHEN A.**, *Histoire générale de l'Afrique VII. L'Afrique sous la domination coloniale, 1880-1935*, Edition UNESCO, 1987.
- **BIYA P.**, *Pour le libéralisme communautaire*, Pierre Marcel Fabre, 1986.
- **BOPDA A., NJONGA B.**, *L'importation massive de poulet congelé au Cameroun (état des lieux, enjeux et alternatives)*, Yaoundé, 2005.
- **COQUET B. ET DANIEL J.M.**, *Quel avenir pour la zone franc ?* Département des diagnostics de l'OFCE, juillet 1992.
- **DE GENDT P.**, *l'Union africaine face aux défis du continent*, Paris, Siréas, 2016.
- **DIOP, CHEICK ANTA**, *Antériorité des civilisations nègres. Mythe ou vérité historique ?* Présence Africaine, paris, 1967, pp. 200-201 Cité par Daniel Abwa, Joseph-Marie Essomba, *Dynamique d'intégration régionale en Afrique centrale*, Presse universitaire de Yaoundé Novembre 2001.
- **DUMONT R.**, *L'Afrique noire est mal partie*, Edition Seuil, octobre 2012 pour la nouvelle édition.
- **EDEM KODJO**, *Et demain l'Afrique ?* Stock, Paris, 1986.
- **KESTELOOT L.**, *Anthropologie Négro-africaine, La littérature de 1918 à 1981*, Marabout Université, 1987.
- **LEQUESNE C.**, *La commission européenne entre autonomie et dépendance*, 2010.
- **MASMIN TCHINDJANG**, et **A. BOPDA**, *Langues et identités culturelles en Afrique*, 2008.
- **MBIDA M. Z.**, « Géopolitique de l'union Africaine » in Guy MVELE et Laurent ZANG (dir), *Union Africaine quinze ans après*, Tome 1, Paris, L'Harmattan 2017.
- **MEGAVAND C., al**, *Dynamique de déforestation dans le bassin du Congo*, public Disclosure Authorized, 2013.

- **MOTOKO E.**, *L'Afrique par les Africains : Utopie ou Révolution ?* Paris, L'Harmattan, 2010.
- **MOUTASSE M.**, *Comprendre la Mondialisation*, Rue de Rome édition Bréal, 2006.
- **TSIRA NDONG**, *Ntoumou, L'homme, la mort, et l'immortalité*, Paris, harmattan, 1993.
- **OMBOLO J.P.**, *Les Etons du Cameroun*, Yaoundé, Septembre 1978.

## 2- OUVRAGES SPECIALISES

- **ABWA D., et al**, *Dynamique d'intégration en Afrique centrale*, Tome 2 Presses universitaires de Yaoundé I, Novembre 2001.
- **ASIWAJU**, *L'Afrique partagée, les relations ethniques à travers les frontières internationales de l'Afrique 1884-1984*, London, c. Hurst / Co. Publisher, 1986.
- **JOHNY EGG et HERRERA J.**, *Les échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Edition de l'aube, ORSTOM, 1998.
- **KOUFAN J. ET TCHUDJING C.**, « Sur la voie de l'intégration sous-régionale : les facteurs d'adhésion de la Guinée Equatoriale à l'UDEAC ? », *Dynamique d'intégration régionale en Afrique centrale*, actes du colloque de Yaoundé, 2000.
- **GROSDIDIER J. DE MATONS**, *Les instruments juridiques de facilitation du transport et du commerce en Afrique*, deuxième Edition, SSATP programme de politique de transport en Afrique, 2014.
- **MVELE G.**, *Intégration et coopération en Afrique : la difficile rencontre possible entre théories et les faits*, Paris, L'Harmattan, 2014.
- **NTUDA EBODE J.V**, *La gestion coopérative des ressources transfrontalières en Afrique centrale : quelques leçons pour l'intégration régionale*, *Friedrich Ebert stiftung*, 2012.
- **PAUL M. et NONN H.**, *La notion d'intégration régionale analyse régionale : réflexion critique concept, technique, étude de cas 1980*, Université de Reims, 1980.
- **V. Fouda**, *Le peuple Ekang : ou comment être Bëti ?* Université de Québec, Septembre 2007.
- **VIVIEN C., BRICENO-GARMENDIA**, *Infrastructures Africaine : une Transformation Impérative*, Agence Française de Développement et Banque Mondiale, 2010.

- **YANN R.**, *Intégration régionale, régionalisme, régionalisation*, Paris 1 panthéon-Sorbonne, 2012.
- **MESSE MBEGA Y.**, *Région transfrontalières : un exemple d'intégration socio spatiale de la population en Afrique centrale ?* Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale, vol.17, N°1/2015.
- **YANN BEDZIGUI**, *Zone franc : reliquat d'avenir, annuaire français de relations internationales* - vol. xiii – 2012.

### 3- OUVRAGES DIDACTIQUES ET DICTIONNAIRES

#### 3.1- Ouvrages didactiques

- **CABANIS et al.** *Méthodologie de la recherche en droit international, géopolitique et relations internationales, master et docteur*, Idea Design & Print Editura, Cluj 2010.

#### 3.2- Dictionnaires

- Dictionnaire de français LAROUSSE.
- Dictionnaire de l'Académie française 8th Edition, Copyright 2003-2022 Farlex, Inc.
- **LOMBARD J. et MAREI Nora** (2018) in *Dictionnaire de la régionalisation du Monde* (N. Marei, Jérôme Lombard, Yann 2018).

## II- TRAVAUX UNIVERSITAIRES

### 1- MEMOIRES

- **ABEGA OBOLO B. A.**, Infrastructures de transport routier et intégration sous-régionale en Afrique centrale, mémoire de Master II, IRIC, 2015.
- **BANG A.**, La gestion communautaire des infrastructures de transport en Afrique et le processus d'intégration régionale, Mémoire de Master II en Relations Internationales, IRIC, 2021.
- **FANKAM TEUMAMEU N. M.**, La réglementation des transports en Afrique centrale, Mémoire de Master II, IRIC, 2010-2012.
- **MILONG MBIOCK M. P.**, L'axe routier Yaoundé-Brazzaville dans le processus d'intégration en zone CEMAC, mémoire de Master II, IRIC, 2016.

### 2- THESESES

- **MALEKAMA A.**, La promotion de la coopération interafricaine en matière de télécommunications, Thèse, IRIC, 1982.
- **MEDJO MEDJO M.B.**, L'influence de l'ethnicité sur le commerce frontalier : le cas de la ville de Kye-Ossi au Sud Cameroun, Thèse de Doctorat de troisième cycle, Stellenbosch University, mars 2021.
- **NGAETO ZAM F.N.**, Le Discours Economique de l'OUA depuis l'Avènement d'un Nouvel Ordre Economique International (N.O.E.I), Thèse Doctorat de troisième cycle en Relations Internationales, IRIC, 1991.
- **OWONA ETENDE R.**, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989.
- **TSAFACK D.**, Guinée Equatoriale face au couple Cameroun-Gabon en Afrique centrale (1960-2012) : Histoire d'un petit Etat en quête d'émancipation et de puissance, Thèse de Doctorat de troisième cycle en Histoire des Relations Internationales, Université de Dschang, 29 mars 2018.
- **ZOMA V.**, Transport et intégration dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Ouaga 1 Pr Joseph Ki-Zerbo, 28 mars 2019.

### III- ARTICLE DES REVUES SCIENTIFIQUES

- **Bella, A. E.**, « L'inscription des Ekgang dans la dynamique historiographique des peuples de l'Afrique subsaharienne », Université de Bruxelles-Belgique, septembre 2022.
- **ASSAKO ASSAKO R.**, « Zone de coprosperité Gabon-Cameroun : préalable d'une voie de salut communautaire en Afrique centrale », article in *Syllabus*, Groupe de recherche sur les villes d'Afrique (GREVA), Ecole normale supérieure de Yaoundé, Université de Yaoundé I Cameroun, january 2016.
- **AWOUMOU C.D.**, « Le couple Cameroun-Gabon : moteur de l'intégration en Afrique centrale ? », FPAE, n°17 Octobre- Décembre 2003.
- **ISSAKA S.**, « Regard critique sur l'Intégration Africaine : comment relever les Défis », *Institut for studies Security*, paper 140, juin 2007.
- **OLINGA A.D. et OWONA NTSAMA J.**, « Les musiques de l'Afrique centrale : entre culture, marché et politique », Institut des Relations Internationale du Cameroun 2004.

- NUTEFE KWADZO G., « La langue facteur d'intégration et d'insertion », Revue française de la linguistique appliquée, volume xix-2, édition de warelt, Amsterdam, décembre 2007.
- THORBECKE et PETER CORNELISSE, « Echange et développement », revue d'Economie du développement, 2013.

#### IV- RAPPORTS ET TEXTES OFFICIELS

##### 1- RAPPORTS

- Académie royale des Sciences d'outre-mer, *Transport et communication en Afrique*, symposium, Bruxelles, 27-29 novembre 1992.
- Banque Africaine de Développement, *Au centre de la transformation de l'Afrique : Stratégie pour la période 2013-2022*, 2013.
- Banque Africaine de Développement, *Document de Stratégie d'Intégration Régionale en Afrique centrale, 2011-2017*, 2011.
- Banque Africaine de Développement, *Document de stratégie de l'intégration régionale en Afrique centrale 2019-2025*, version révisée, juin 2019.
- Banque Africaine de Développement : Facilitation des projets d'Infrastructures du NEPAD (EPPI-NEPAD), assistance à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) : vue la réalisation de l'étude détaillée du projet de construction du pont sur le fleuve Ntem dans l'axe de la route multinationale Kribi-Campo-Bata reliant le Cameroun et la Guinée Equatoriale, septembre 2016.
- Banque Africaine de Développement, *Les infrastructures ferroviaires en Afrique*, 2018 ;
- Banque Africaine de Développement, *Transports en Afrique : interventions de la BAD et résultats de la dernière décennie*, rapport de synthèse décembre 2014.
- La Banque de Développement des Etats de l'Afrique centrale, *Plan Stratégique 2017-2022*, juillet 2017.
- BDEAC au service du développement des infrastructures de transports en zone CEMAC, 2015.
- Banque mondiale, *Afrique subsaharienne de la crise à une croissance durable*, octobre 1989.

- Commission Economique pour l'Afrique, *État de l'intégration régionale en Afrique*, Addis-Abeba Ethiopie, 2004.
- Commission Economique pour l'Afrique, *Infrastructure de transport et intégration en Afrique centrale*, Servedit 2005.
- Commission Economique pour l'Afrique, *les transports et intégration régionale en Afrique*, Maisonneuve & la Rose, Servedit, 2004.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Etude sur les transports maritimes, 2018
- ESTACHE Antonio, Banque mondiale, al, *Les Infrastructures de transports en Afrique : problèmes et perspectives d'avenir*, rapport présenté à Institut du FMI, en coopération avec l'institut multilatéral d'Afrique, Tunis, Tunisie, 28 février- 1<sup>er</sup> mars 2006.
- Fonds européen de développement (FED) pour le Groupe des États ACP, Titre du marché : mise en œuvre du soutien au programme de développement du secteur des transports, Addis-Abeba, septembre 2016.
- FOSTER et C. BRICEÑO-GARMENDIA, Infrastructures africaines, Banque mondiale, 2010.
- Groupe de Banque Africaine de Développement, Le secteur du transport aérien en Afrique Centrale et occidentale, Mai 2015.
- Groupe de la Banque Africaine de Développement, république du Cameroun : rapport d'achèvement projet d'aménagement de la route Ambam-Eking, département infrastructures (OINF), 2007.
- Groupe de la Banque Africaine de Développement, Transport en Afrique : intervention de la BAD et résultats de la dernière décennie, rapport de synthèse, décembre 2014.
- International Chamber of Commerce, « Transport et développement durable », Forum de coordination des Frets, 17 juin 1999.
- LACOMBE Jean Louis, Transport terrestre en Afrique subsaharienne, 2018.
- MICHEL Didier et PRUD'HOMME Remy, Le rapport Infrastructures de transport, mobilité et croissance, la Documentaire française, Paris, 2007.
- Ministère du Commerce, Délégation Régionale du Sud, Délégation Départementale de la Vallée du Ntem, bureau de suivi des activités commerciales, fiche de suivi des flux commerciaux aux frontières.

- MOUKALI Elie Germain, La libre circulation des biens et des personnes dans le processus d'intégration en zone CEMAC, rapport de stage, IRIC, 2017.
- Nations Unies, Communauté Economique pour l'Afrique, Rapport sur la gouvernance en Afrique IV, Mesurer la corruption en Afrique : prendre en compte la dimension internationale, 2016.
- Nation Unies/ Conférence des Nation Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), Développement économique en Afrique, rapport 2019.
- Nation Unies/ Commission Economique pour l'Afrique, *Opportunités économiques le long du corridor routier d'Afrique centrale*, préparé pour l'UNECA, Avril 2021 ;
- NTUMBA LUABA Alphonse, L'intégration africaine face à la mondialisation : Etats des lieux, défis et perspectives, contribution au forum panafricain de haut niveau sur « cultures, diplomatie et intégration régionale », Secrétariat exécutif conférence internationale sur la région des grands lacs Rabat-Maroc, 8-10 Avril 2013.
- OCDE, *Les TIC et la croissance économique*, Paris cedex 16, 2003.
- Organisation de l'Unité Africaine, *Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique*, 1980-2000.
- Organisation régionale africaine de la confédération syndicale internationale (csi-Afrique), forum de la rentrée, kisumu, au Kenya du 23-27/01/2012.
- Programme de Développement de la Zone des Trois Frontières (Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale).
- SUPEE TERA VAINNITHORN et RABALLAND Gael, Le prix et le coût de transport en Afrique, *Etude des principaux corridors*, Banque Mondiale, direction pour le développement des Infrastructures, Washington DC, 2009.
- Union Africaine, Commission Economique pour l'Afrique, *le transport et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique*, Février 2005.
- Union Africaine, Rapport de l'Intégration régionale africaine 2019 : vers une Afrique intégrée, prospère et en paix, commission de l'union Africaine, 2019.
- Union européenne, Document relatif à l'action pour le programme d'appui à la gouvernance des infrastructures régionales et nationales, 2015.



## 2- TEXTES OFFICIELS

- Acte constitutif de l'union africaine, Lomé, 11 juillet 2000.
- Convention de l'Union Africaine sur la coopération transfrontalière (convention de Niamey), adoptée par la vingt-troisième session ordinaire de la conférence tenue à Malabo, le 24 juin 2014.
- Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral, 08 juillet 1965.
- Convention Inter-Etats de transports Routiers de Marchandises diverses (UDEAC), Libreville, 1996.
- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, article 1ER, 1, Nations Unies 1980.
- Convention des Nation Unies sur la responsabilité des exploitants du de terminaux de transport dans le commerce international.
- La charte de l'Organisation de l'Unité Africaine, Addis-Abeba 23 mai 1963.
- République du Cameroun- Présidence de la République- Cabinet Civil, Sommet extraordinaire des Chefs D'Etat de la CEMAC (en Visio conférence), thème : « Evaluation de la situation macroéconomique de la Zone CEMAC en contexte de pandémie du Covid-19 et analyse des mesures de redressements », Yaoundé, le 18 Aout 2021.
- Traité de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale du 18 octobre 1983.
- Traité de la CEMAC, Ndjamen, le 16 mars 1994.

## V- SOURCES ORALES

N°	Noms et prénoms	Professions	Lieu de l'entretien	Date
1	<b>Bibang H. (48 ans)</b>	Secrétaire général de la mairie d'Ambam	Ambam	<b>22 mars 2021</b>
2	<b>Mba Mbo (42 ans)</b>	Ancien Maire d'Ambam	Ambam	<b>23 mars 2021</b>
3	<b>Mbo Abessolo F. (55 ans )</b>	<b>Chauffeur et agriculteur</b>	<b>Meka'a</b>	<b>20 avril 2021</b>
4	<b>Ndoutoumou F. (62 ans)</b>	<b>Commerçant et entrepreneur</b>	<b>Abang-Minko'o</b>	<b>24 avril 2021</b>
5	<b>Ondo Mba (70 ans)</b>	<b>Chef de village</b>	<b>Kye-ossi</b>	<b>24 avril 2021</b>
6	<b>Ondo Samuel (54 ans)</b>	<b>Délégué départemental du commerce</b>	<b>Ambam</b>	<b>22 mas 2021</b>
7	<b>Zomo Assom j. R. (67 ans)</b>	<b>Ingénieur agronome et homme politique</b>	<b>Ambam</b>	<b>22 mars 2020</b>
8	<b>Ngo Batoumbi (64 ans)</b>	<b>Commerçante</b>	<b>Ambam</b>	<b>10 octobre 2019</b>
9	<b>Evoug René (54 ans)</b>	<b>Chef de village</b>	<b>Minkok</b>	<b>12 septembre 2021</b>
10	<b>Bah Mve Aline (40 ans)</b>	<b>Bayam-sellam</b>	<b>Abang-Minko'o</b>	<b>10 mars 2020</b>

## VI- SOURCES NUMERIQUES

- Le code de l'indigénat, disponible sur le site, [https://www.axl.cefan.ulaval.ca/afrique/indigenat\\_code.htm](https://www.axl.cefan.ulaval.ca/afrique/indigenat_code.htm), consulté le 1<sup>er</sup> Novembre 2022 à 9h19.
- Durkheim cité par Tylor, « Alpha sociologie », <https://www.cairn.info>, revue-idees, consulté le 22 janvier 2023, 20h29.
- **KOULAKOUMOUNA E.**, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC », A.A.E.L.S.H.U.P | « Humanisme et Entreprise », publié en 2012, pp. 61-84, Article disponible en ligne à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-humanisme-et-entreprise-2012-4-page-61.htm>, consulté, le 22 janvier 2021 à 20h00.
- Organisation de l'Unité Africaine (OUA), « Résolution du Caire relation aux frontières africaines », juillet 1964, disponible sur le site, [https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964\\_ahg\\_res\\_1-24\\_i\\_f.pdf](https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964_ahg_res_1-24_i_f.pdf), consulté le 1er Novembre 2022 à 20h40.
- PASCAL Saint-Amand, « L'adéquation de système de transport aux systèmes territoriaux : pour une mobilité durable. Modélisation et aide à la décision », HAL Id: <https://tel.archive-ouvert.fr/tel-00565919>; Consulté le 13 mai 2022, 14h 11.
- [www.cairn.info](http://www.cairn.info), consulter le 23-04-2022 à 17h23.
- **AMAYENA Nicolas**, « Yaoundé-Ambam : la route de tous les espoirs », Cameroun tribune, 04-feb-2003, article disponible sur <http://www.cameroon-info.net/article/ambam-la-route-de-tous-les-espoirs-81162.html> , consulté le 14 avril 2022 à 7H00.
- Muhammad B. Ahmad, al, délimitation et Démarcation des Frontières en Afrique, considération générales et études de cas P. 14, [www.peaceau.org](http://www.peaceau.org), consulté le 20 avril 2022 à 19h12.
- <http://www.google.com/search/q/-climat.net>, consulté le 23 mars 2022 à 16h42.
- [https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wdsamart\\_corridor\\_definition\\_and\\_characteristics\\_fr.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/31372-wdsamart_corridor_definition_and_characteristics_fr.pdf), consulté le 24 mars 2021 à 20H04.
- <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-premier-president> ,consulté le 02 mai 2023 à 19h 23.

- <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-deuxieme-president>, consulté le 02 mai 2023 à 20h30.
- <https://www.google.com/rearch?q=convention+de+l%E2%80%union+africaine+sur+le+transport+routier+&client>, consulté, 23 mars 2022, 14h 22.
- [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Ali\\_Bongo](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Ali_Bongo), consulté le 02 mai 2023, 22h30.
- <https://www.prc.cm/fr/le-president/le-deuxieme-president>, consulté le 02 mai 2023, 20h30.
- <https://lhistgeobox.blogspot.com/2009/06/170-gerard-la-viny-albert-bongo.html?=1>, consulté le 02 mai 2023, 22h 34.
- <http://www.ameroun-Info.net/article/yaounde-ambam-la-route-de-tous-espoirs-81162.html> ; consulté le 24 Février 2022 à 21h50.
- [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Teodoro\\_Obiang\\_Nguema\\_Mbazosogo](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Teodoro_Obiang_Nguema_Mbazosogo), consulté le 02 mai 2023, 22h50
- **NANTULYA P.**, « Les enjeux du projet chinois « une ceinture, une route », centre d'étude stratégiques de l'Afrique, 3 avril 2019, article disponible sur <http://africacenter.org> , consulté le 10 mai 2022 à 12H11.
- <https://www.cemac.int> consulté, le 11 juillet 2022, 17h44.
- [www.cemac.org](http://www.cemac.org), consulté le 12 juin 2022 à 19H20.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>SOMMAIRE</b> .....	i
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	iii
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES</b> .....	iv
<b>ET SIGLES</b> .....	iv
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	vii
<b>LISTE DES GRAPHIQUES ET CARTES</b> .....	viii
<b>LISTES DES PHOTOS</b> .....	ix
<b>RESUME</b> .....	x
<b>ABSTRACT</b> .....	xi
<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	0
<b>I- CONTEXTE GENERAL DU SUJET</b> .....	1
<b>II- LES RAISONS DU CHOIX DU SUJET</b> .....	7
1. Raisons scientifiques .....	7
2. Raisons socio-économiques .....	7
2. Les raisons académiques .....	8
<b>II- DELIMITATION SPATIO-TEMPORELLE DU SUJET</b> .....	9
A- Délimitation spatiale .....	9
B- Délimitation temporelle .....	12
<b>III- DEFINITIONS DES CONCEPTS</b> .....	12
<b>IV- INTERET DU SUJET</b> .....	17
<b>V- REVUE DE LA LITTERATURE</b> .....	18
<b>VI- PROBLEMATIQUE</b> .....	21
<b>VIII- CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE</b> .....	21
A. Cadre théorique .....	21
1- La théorie de l'interdépendance complexe .....	21
2- L'intergouvernementalisme originel .....	22
B- METHODOLOGIE .....	23
1- Les différentes sources exploitées .....	23
2- Méthode de collecte des données .....	24
3. Méthode d'analyse des données .....	25

<b>IX- LES DIFFICULTES RENCONTREES .....</b>	<b>25</b>
<b>X- PLAN DU MEMOIRE.....</b>	<b>25</b>
<b>CHAPITRE I : ORIGINE ET EVOLUTION DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE CAMEROUN-GABON-GUINEE EQUATORIALE .....</b>	<b>25</b>
<b>I- FONDEMENTS DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE .....</b>	<b>26</b>
<b>A- Relation trilatérale pendant la période précoloniale : une coopération basée sur le partage des valeurs culturelles communes .....</b>	<b>26</b>
<b>1- Une relation basée sur le partage d’une même langue et les mouvements de migration ...</b>	<b>27</b>
<b>2- Le <i>Mvet</i>, les mariages interethniques et commerce comme facteur d’échanges entre le Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale à l’époque précoloniale.....</b>	<b>31</b>
<b>B- Les relations Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale de la période coloniale aux indépendances.....</b>	<b>33</b>
<b>1- La pénétration occidentale et le bouleversement des relations sociales.....</b>	<b>33</b>
<b>2- Les mouvements de migrations entre les trois pays de 1916-1968 .....</b>	<b>35</b>
<b>II- EVOLUTION DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE LE CAMEROUN, LE GABON ET LA GUINÉE EQUATORIALE.....</b>	<b>36</b>
<b>A- Avènement des indépendances et mise en place des nouvelles orientations politiques ...</b>	<b>36</b>
<b>1- La coopération transfrontalière : une priorité pour les nouveaux Etats.....</b>	<b>37</b>
<b>2- Les accords bilatéraux .....</b>	<b>39</b>
<b>3- Le Programme de développement intégré de la zone des trois frontières (Cameroun- Gabon-Guinée Equatoriale) .....</b>	<b>41</b>
<b>B- De l’UDEAC à la CEMAC.....</b>	<b>43</b>
<b>1- Aux origines de l’UDEAC.....</b>	<b>44</b>
<b>2- La création de la CEMAC et la CEEAC .....</b>	<b>45</b>
<b>CHAPITRE II : LE CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-GABON-GUINEE EQUATORIALE COMME GAGE DU RENFORCEMENT D’UNE COOPÉRATION TRIPARTITE FORTE.....</b>	<b>49</b>
<b>I- PROCESSUS POLITIQUE DE CRÉATION DU CORRIDOR CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE .....</b>	<b>50</b>
<b>A- Du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) à la construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata .....</b>	<b>50</b>
<b>1- Présentation générale du PDCT-AC.....</b>	<b>50</b>
<b>2- Contexte de création du corridor Yaoundé-Libreville-Bata .....</b>	<b>52</b>
<b>3- Les objectifs du projet de construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata .....</b>	<b>53</b>
<b>B- Les acteurs de financement du corridor routier Yaoundé-Libreville-Bata .....</b>	<b>54</b>
<b>1- Le corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale comme une réalisation tripartie.....</b>	<b>54</b>

2- Les partenaires au développement.....	55
2-1- La Banque Africaine de développement.....	55
2.1- L'Union Européenne .....	56
2.2- Les autres partenaires.....	59
<b>II- LES INSTRUMENTS JURIDIQUES DU TRANSPORT ROUTIER ET LES GRANDES FIGURES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE CAMEROUN-GABON-GUINÉE EQUATORIALE.....</b>	<b>61</b>
<b>A- Cadre juridique international du transport routier et des échanges transfrontaliers en zone CEMAC.....</b>	<b>61</b>
1- Les conventions des Nations Unies.....	61
2- Les autres conventions internationales.....	63
<b>B- Les instruments communautaires .....</b>	<b>64</b>
1- Les instruments juridiques de la CEMAC.....	64
<b>C- Les grandes figures de la coopération transfrontalière et de la création du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale .....</b>	<b>68</b>
3- La grande figure équato-guinéenne .....	73
<b>CHAPITRE III : LES ENJEUX DE LA MISE EN PLACE DU CORRIDOR CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE .....</b>	<b>74</b>
<b>I- CORRIDOR CAMEROUN-GABON- GUINÉE EQUATORIALE : UN VECTEUR FAVORABLE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS POLITICO-ÉCONOMIQUES DANS L'ESPACE CEMAC ET LA ZONE DES TROIS FRONTIÈRES .....</b>	<b>75</b>
<b>A- Le transport comme facteur de renforcement de la coopération Cameroun-Gabon- Guinée Equatoriale et une voie de connectivité dans l'espace CEMAC.....</b>	<b>75</b>
1- L'impact de l'aménagement des moyens de transport sur la coopération politique en zone des trois frontières .....	76
2- Une voie de connectivité et de coprosperité en Zone CEMAC.....	77
3- Le corridor comme un facteur de paix et de la stabilité transfrontalière .....	78
<b>B- Le transport routier comme facteur de densification des échanges entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale.....</b>	<b>80</b>
1- L'axe routier Yaoundé-Libreville et la multiplication des exportations des produits camerounais vers le Gabon.....	80
2- L'Apport du corridor Yaoundé-Libreville sur les importations des produits gabonais vers le Cameroun.....	84
<b>II- LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER À L'ÉMANCIPATION SOCIO-CULTURELLE DES POPULATIONS TRANSFRONTALIÈRES.....</b>	<b>90</b>
<b>A- L'incidence du corridor sur les activités sociales .....</b>	<b>90</b>
1- L'Impact des transits transfrontaliers au niveau socio-économique .....	90

2- Les corridors transfrontaliers comme facteurs du bien-être social et de réduction de la pauvreté.....	94
1- Le rôle du corridor dans le processus d'intégration culturelle .....	97
<b>CHAPITRE IV : LES LIMITES DES POLITIQUES MISES EN ŒUVRE AUTOUR DU CORRIDOR TRINATIONAL (CAMEROUN, GABON, GUINÉE EQUATORIALE) ET LA NECESSITE D'UN RENFORCEMENT DE COOPERATION ENTRE PAYS DE LA ZONE CEMAC .....</b>	<b>103</b>
<b>I- LES CONTRAINTES DU DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR ROUTIER CAMEROUN-GABON-GUINÉE EQUATORIALE .....</b>	<b>104</b>
<b>A- Les contraintes politiques .....</b>	<b>104</b>
1- Les contraintes de mise en application des réglementations et décisions politiques en matière des transports et du libre échange .....	104
2- Les problèmes institutionnels .....	107
3- Un système de transport moins dense et peu connecté.....	109
<b>B- Les contraintes financières .....</b>	<b>112</b>
1- Manque de moyens financiers pour l'entretien et le développement des infrastructures de transport.....	112
2- Les coûts des transports très élevés .....	115
<b>3 - Les contraintes sociales et conjoncturelles (Covid-19).....</b>	<b>116</b>
<b>II- ESQUISSE DE SOLUTIONS EN VUE D'UNE AMÉLIORATION DE LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET LE PROCESSUS D'INTÉGRATION EN ZONE CEMAC .....</b>	<b>120</b>
<b>A- Les solutions politiques .....</b>	<b>121</b>
1- L'adoption d'une approche globale et des nouvelles stratégies de développement des transports .....	121
2- Les politiques transversales à l'amélioration de la connectivité transfrontalière et le commerce .....	123
<b>B- Les solutions financières et institutionnelles .....</b>	<b>124</b>
1- Mesures de financement des infrastructures de transport .....	125
2- Mesures institutionnelles.....	125
3- Les solutions de planification des projets.....	128
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>130</b>
.....	150
<b>ANNEXES.....</b>	<b>150</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>134</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>146</b>



## **ANNEXES**

Annexe n°1 :

**Carte 2: Itinéraire du corridor Yaoundé-Libreville**



Source : CEMAC (2019)

**Annexe n°2 : Les importations et exportations sur le corridor Yaoundé-Libreville pendant  
la période 1970-1980**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Bières	144.2	241.4	249.4	357.2	337.4	482.7	529.0	527.1	709.7	737.4
Taureaux et bœufs	31.0	62.1	42.8	69.3	58.0	68.8	68.0	120.7	178.0	120.1

*Source* : R. Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, p.162.

**Tableau 9: Les exportations des produits d'habillement du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA)**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Article de voyage en cuir	27.6	39.4	37.6	55.7	142.8	103.6	213.0	230.0	127.5	110.8
Tissu de coton	27.5	16.3	28.9	93.6	165.6	130.2	201.1	216.6	130.1	175.9
Vêtements	293.6	296.8	293.3	185.3	392.8	478.6	701.4	501.6	284.1	158.1
Chaussures	90.1	101.4	114.2	91.7	165.4	138.3	232.5	181.5	104.5	185.0

*Source* : R.Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, p. 161-168.

**Tableau 10: Les exportations des produits d'aluminium du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA)**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Tôles	85.0	108.7	130.7	257.6	359.9	712.4	800.4	713.7	83.4	5.5
Planche	0.1		0.4	5.5	0.1	0.2		88.3	621.5	580.2
Article de ménage	26.4	35.7	37.4	44.2	52.8	59.8	75.2	70.2	580.2	81.6

*Source* : R.Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, p.168

**Tableau 11: Les exportations des produits industriels et chimiques du Cameroun vers le Gabon pendant la période 1970-1979 (unité : million de CFA)**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Parfums et produits de parfumerie	70.7	72.1	70.7	78.8	151.7	201.6	283.8	236.9	247.9	199.9
Préparation pour lessive							95.8	107.6	303.6	332.2

*Source* : R. Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, p.162.

**Tableau 12: Les importations des produits pétroliers et dérivés du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Super carburant	210.9	272.4	330.3	328.7	688.8	759.6	606.2	10308.3	997.7	141.27	2168.0
Essence et autres	580.1	647.7	611.0	672.7	1433.3	1789.9	1390.4	2328.3	2087.5	2205.7	1645.2
Kérosène	489.6	531.9	435.7	374.0	571.3	303.6	142.9	93.2	179.6	103.6	537.9
Pétrole lampant et autres	68.5	73.7	84.8	103.1	271.5	692.9	416.4	220.3	497.6	728.7	949.9
Gaz oil	546.8	876.9	988.5	940.3	1607.4	2247.5	1376.5	1825.4	2560.6	2647.1	2190.0
Fuel oil	137.3	143.0	142.0	128.7	333.2	603.3	333.1	660.4	1054.9	964.3	1683.9
Hydrocarbures gazeux	62.3	56.5	72.6	73.8	50.0	48.1	33.8	47.8	28.7	33.2	80.7
Total	2095.5	2602.1	2664.9	3623.3	4636.5	6444.9	3749.3	6143.7	7406.4	8095.3	9255.6

*Source* : R.Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, p. 162.

**Tableau 13: Les importations des autres produits du Cameroun en provenance du Gabon de 1970-1980**

Années	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Bois plaqués non marquetés	168.6	130.5	136.9	143.7	133.3	114.9	143.9	273.0	267.3	247	335.8
Cotons imprimés armures toilés	246.9	150.3	309.2	376.1	198.7	273.3	271.2	216.6	556	591.5	399.6
Sardines		0.2					29.5	28.3	35.0	130.1	157.4
Minerais de manganèse					27	57	21.3	40.5		103.1	206.3

*Source* : R.Owona Etende, Les relations Camerouno-Gabonaises (1960-1986), Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Relations Internationales, IRIC, 1989, pp.168.

### **Annexe n°3 : Les instruments juridiques de la CEMAC publiés depuis 2004**

La CEMAC a mis sur pied les instruments mis ci-après afin d'élargir la libre circulation des marchandises et des personnes. Il s'agit :

- Règlement n° 05/03-CEMAC-111-CM09 traitant des facilités accordées aux voyageurs. Les facilités accordées sont des mesures administratives qui permettent aux voyageurs d'accomplir plus rapidement les procédures douanières et les formalités de police à leur arrivée et à leur départ. Le règlement établit un système comportant deux circuits, l'un vert et l'autre rouge, c'est-à-dire un système douanier simplifié pour les voyageurs aux frontières. Le circuit vert permet aux personnes voyageant sans transporter de marchandises commerciales d'être exemptées du contrôle douanier. Le circuit rouge exige que les voyageurs transportant des marchandises commerciales accomplissent toutes les formalités douanières. La deuxième section du règlement décrit rapidement les marchandises assujetties à ces formalités.
- Recommandation n° 01/05-UEAC-070 U-CM-13, traitant de la libre circulation des personnes dans la CEMAC, et Acte n° 08/CEMAC-CCE-SE. L'Article 1 de l'Acte supplémentaire établit la liberté de circulation des personnes au sein de la CEMAC, sous réserve qu'elles puissent produire une carte d'identité nationale ou un passeport valide et que leur séjour ne dure pas plus de trois mois.
- Règlement n° 14/06-UEAC-160-CM-14 (11 mars 2006) adoptant un programme de facilitation régionale du transport et du transit dans la CEMAC. Le programme a pour objectifs de créer un comité de coordination aux fins de sa mise en œuvre, coordonner et d'évaluer le programme de mise en œuvre, harmoniser les législations des États membres, faciliter le transit et d'exécuter un projet pilote dans les Corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui. Le calendrier établi pour la mise en œuvre du programme a été fixé à la période allant de mars 2006 à la fin de décembre 2008.
- Décision n° 10/06-UEAC-160-CM-14 relative à l'établissement d'un Comité de gestion pour les corridors transfrontières en Afrique centrale. Cette décision a été prise le 10 mars 2006 par le Conseil des Ministres de la CEMAC. Trois de ses principales dispositions ont

trait à la facilitation du transport et du transit. Premièrement, le Comité a pour mission d'encourager les activités commerciales le long des corridors, de faciliter les partenariats entre les ressortissants des États membres, d'encourager la réduction des coûts associés au transport de marchandises et de mettre en œuvre les meilleures pratiques dans le domaine du transit douanier. Deuxièmement, le Comité se compose de représentants des départements chargés des transports routiers et des autorités douanières, des associations professionnelles des transporteurs routiers, des sociétés de transit et de la Commission de la CEMAC. Enfin, le Comité est chargé d'assurer le suivi des activités concernant la compétitivité des corridors, de recenser les obstacles à la circulation et de fournir des solutions pour améliorer la situation ou éliminer les problèmes.

- Décision n° 12/06-UEAC-160-CM-14 établissant 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. Cette décision a été adoptée le 10 mars 2006. Elle avait principalement pour objectifs de coordonner et de suivre la mise en œuvre des composantes du programme qui consistent à mettre à jour le programme routier, préparer et exécuter le programme de facilitation dans la sous-région, mettre en place le projet pilote dans les corridors de Douala-N'Djamena et de Douala-Bangui, poursuivre des interventions sur le maillon portuaire et prendre des mesures d'accompagnement, évaluer le degré de cohérence entre les programmes nationaux et les programmes régionaux, assurer le suivi de l'entretien du réseau routier inter-États, identifier les difficultés de mise en œuvre des projets et proposer des solutions pour accélérer leur exécution et évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du programme.
- Décision n° 99/07-UEAC-070 U-042-CM-16 instituant un Comité de suivi et d'évaluation de la libre circulation des personnes. Cette décision a été adoptée le 18 décembre 2007. Le Comité se compose des chefs des services de police et d'immigration transfrontières, de membres de la société civile, des départements nationaux chargés de l'intégration régionale et de la Commission de la CEMAC. Des représentants de la CEEAC et de l'EAC participent en qualité d'observateurs. Les conclusions du Comité sont transmises à la Commission de la CEMAC qui fait le suivi avec les États membres et le Conseil de Ministres.
- Décision n° 10/07-UEAC-160-CM-15 instituant un Comité technique mixte de coordination pour la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit

financé par le Fonds africain de développement, qui est le guichet concessionnel du Groupe de la Banque africaine de développement. Le Comité est chargé d'assurer le suivi de toutes les activités concernant la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit financé par le Fonds africain de développement, coordonner et suivre les différentes composantes du programme ainsi que des activités du projet est assurée par la Commission de la CEMAC.

- Règlement n° 07/10-UEAC-205-CM-21 instituant la réglementation du régime juridique du transit communautaire et le mécanisme de cautionnement unique. S'agissant des principales dispositions du règlement, le Chapitre IV de l'appendice 1 décrit les droits et obligations des Parties, l'Article 10 énonce les étapes à suivre pour constituer la caution ; l'Article 12 établit la reconnaissance mutuelle de tous les documents juridiques présentés pour le transit, et l'Article 1 de l'Annexe 1 stipule que ce règlement couvre les marchandises qui circulent en transit sur tout le territoire de la Communauté et dont la destination finale se trouve en dehors de la région de la CEMAC. Le texte établit que ce régime autorise l'exemption des marchandises non communautaires transportées d'une frontière à une autre des taxes à l'importation. L'Article 7 demande aux autorités douanières nationales de se prêter mutuellement assistance sur le plan administratif.
- Règlement n° 09/10-UEAC-205-CM-21 créant un Comité de transit. Les principales dispositions de ce règlement sont les Articles 2 et 5. Les devoirs du comité consistent à assurer la bonne application des règles de transit, agir en tant qu'arbitre en cas de différend, proposer des recommandations et fournir des conseils techniques sur les procédures de transit et de caution et mettre à jour, au moins une fois par an, la liste des marchandises posant des risques. Les recommandations et avis du Comité sont soumis au Conseil des Ministres pour approbation.
- Règlement n° 08/10-UEAC-205-CM-21 portant modification du Code douanier du transit communautaire. Les articles ci-après ont été modifiés. L'Article 155 (4) du Chapitre II qui se rapportent à la circulation des marchandises dans un État non membre de la Communauté ou par mer, dispose que les marchandises étrangères manifestées à destination des États membres sont assujetties à des taxes et à des droits d'importation par le biais d'un système de caution. Les autres articles (162 à 173) modifient également légèrement le régime de transit au sein de la CEMAC.



- Règlement n° 10/10-UEAC-206-CM-21 instituant l'harmonisation régionale des données douanières. Ce règlement adopte un formulaire harmonisé de déclaration au sein de la Communauté.
- Recommandation n° 01/10-UEAC-208-CM-21 relative au problème des conflits entre les instruments de l'OHADA et les lois de la CEMAC. Le Conseil des Ministres recommande que les institutions de la CEMAC participent et coopèrent systématiquement au processus de formulation des lois de l'OHADA.

Source : J. Grosdidier de Matons, Les Instruments juridique de facilitation du transport et du commerce en Afrique, deuxième édition, SSTP, Programme de transport en Afrique, 2014, p-p. 131-136.

#### **Annexe n°4 : Les stratégies de mise en œuvre du PDCT-AC**

- Appuyer les actions qui sont actuellement menées pour améliorer les infrastructures dans les principaux corridors de désenclavement et qui contribuent à l'intégration physique de la sous-région (exemple du projet routier régional du FED pour l'Afrique centrale) ;
- Consolider les réformes des politiques et des institutions dans le secteur des transports : libéralisation des services, pérennisation des systèmes de financement et de gestion des infrastructures, développement du partenariat public/privé ;
- Tirer le meilleur parti de tous les modes de transport et favoriser l'inter modalisme pour le désenclavement des pays sans littoral (Burundi, République Centrafricaine, Rwanda et Tchad) et des régions lointaines des pays côtiers, en mettant un accent particulier sur les actions d'amélioration de l'efficacité des modes de transport de masse existants (chemin de fer et voie fluviale) ;
- Accorder pour les liaisons routières, la priorité à une seule liaison par couple de capitales, dont l'itinéraire sera choisi en tirant le meilleur parti des routes déjà aménagées pour minimiser les investissements restants. Au besoin, la traversée d'un pays tiers (exemple liaison Brazzaville-Yaoundé via Libreville) sera prise en compte ;
- Réexaminer les questions de facilitation en élaborant un système de transit simplifié inspiré de la convention TIR et assurer sa mise en application effective ;
- Appuyer les initiatives de mobilisation des ressources internes tant dans les pays qu'au niveau autonome des CERs ;
- Aider en particulier les CERs à rendre opérationnels et durables les mécanismes de financement autonomes mises en place ;
- Développer les mécanismes permettant de rendre effective l'application des cadres réglementaires harmonisés adoptés au niveau communautaire (codes et protocoles) ;
- Considérer l'interconnexion des réseaux ferroviaires comme un objectif à long terme à moins qu'elle ne puisse être intégrée dans un projet global d'exploitation de ressources minières compte tenu du montant élevé des investissements nécessaires et de la faiblesse de la demande actuelle et prévisible à moyen terme ;
- Promouvoir le développement du cabotage maritime ;

- Promouvoir la mise en place des comités de facilitation dans les ports de dessertes des pays enclavés ;
- Appuyer la mise en œuvre de la politique de libéralisation du transport aérien et d'amélioration des services et des mesures de sûreté et de sécurité dans la sous-région ;
- Adopter l'approche corridor pour la planification du commerce des pays internes et des régions lointaines des pays côtiers.

**Source** : CEA, « Possibilités d'industrialisation des Etats Africains... », p.59-60-61.

**Carte 3: La route secondaire Medjimi- Mbamessaombam-Abang Minko'o pendant la saison des pluies**



**Source :** J. Mbou'ou Abessolo, 23 Septembre 2020.

**Annexe n° 6 : Guide d'entretien**

Lors des entretiens, les discussions étaient essentiellement centrées autour des points suivants :

- Les informations générales sur l'état des échanges et des conditions de vie des populations transfrontalières avant et après la construction du corridor Yaoundé-Libreville-Bata.
- Les motivations du Cameroun, du Gabon et la Guinée Equatoriale à la signature à promouvoir les relations de bon voisinage.
- Les enjeux du corridor et les routes secondaires dans la coopération transfrontalière et l'intégration en Afrique centrale.
- Les contraintes auxquelles sont confrontées les populations transfrontalières les usagers du corridor Cameroun-Gabon-Guinée Equatoriale.

De plus, nous avons procédé à la vérification des données recueillies lors des différents échanges effectués.