



**FORUM SOUS-REGIONAL DES ACTEURS DU FRET SUR LA
COMPETITIVITE DES CORRIDORS TRANSFRONTALIERS ET LA
FACILITATION DES ECHANGES EN ZONE CEMAC**

RAPPORT GENERAL DES TRAVAUX

30 juillet 2026, Douala, République du Cameroun

Le jeudi 30 juillet 2026 s'est tenu, au Krystal Palace de Douala, le Forum sous-régional dédié à la compétitivité des corridors transfrontaliers et à la facilitation des échanges en zone CEMAC. Structurées en trois temps forts (la cérémonie d'ouverture, les travaux des experts et la cérémonie de clôture), ces assises ont permis d'établir un état des lieux sans complaisance, de formuler des observations d'ensemble et d'arrêter des recommandations opérationnelles.

I. LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

La cérémonie d'ouverture a réuni un éventail étendu d'acteurs de la scène institutionnelle, diplomatique et socio-économique. Outre les représentants des Administrations sectorielles et des acteurs de la chaîne logistique sous-régionale, l'événement a enregistré la présence d'une importante délégation du Corps diplomatique des pays de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) accrédités au Cameroun.

Étaient notamment présents **M. Samuel Dieudonné IVAHA DIBOUA**, Gouverneur de la Région du Littoral, **S.E. Armando KOTE ECHUACA**, Ambassadeur de la République de Guinée Équatoriale, Doyen du Corps diplomatique, **S.E. Djidda Moussa Outman**, Ambassadeur de la République du Tchad, **S.E. Jeannette Marcelle GOTCHANG**, Ambassadeur de la République Centrafricaine, le Chargé d'Affaires de la République Gabonaise ainsi que le Premier Conseiller près l'Ambassade de la République du Congo.

Ont également pris part aux travaux, les Administrations publiques et parapubliques, notamment les Services du Premier Ministre (SPM), le Ministère des Relations Extérieures (MINREX), le Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique (MINMIDT), le Ministère des Travaux Publics (MINTP), le Ministère des Forêts et de la Faune (MINFOF), le Ministère du Commerce (MINCOMMERCE), le Ministère des Finances (MINFI) représenté par la Direction Générale des Douanes (DGD), le Secrétariat d'État à la Présidence chargé de la Défense (SED), la Délégation Générale à la Sûreté Nationale (DGSN), ainsi que les autorités portuaires des Ports Autonome de Douala (PAD) et de Kribi (PAK), l'Institut National de la Statistique (INS).

La phase protocolaire a été rythmée par trois allocutions de circonstance.

Dans son mot de bienvenue, **M. El Hadj Oumarou**, Coordonnateur Général du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT), a exprimé sa vive

gratitude aux Institutions publiques et aux partenaires institutionnels pour leur accompagnement renouvelé et leur participation massive. Il a poursuivi son propos en rappelant que la réalité quotidienne de milliers de transporteurs, de chargeurs et d'opérateurs économiques, qui, inlassablement, sillonnent notamment les axes névralgiques Douala-N'Djamena, Douala-Bangui, est émaillée de nombreux défis. De ce constat, ces assises ont constitué une plateforme pour la mise en place d'un dialogue constructif et pragmatique. Aussi, a-t-il souligné que le Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) s'est projeté vers une stratégie résolument axée sur la transparence des données. Cette orientation vise à doter les décideurs publics et communautaires d'outils analytiques tangibles afin de parachever l'intégration régionale par la création d'écosystèmes économiques performants.

S'exprimant au nom du Ministère des Relations Extérieures, **Madame DANGEZANA, epse ESSIMI, Chef d'Antenne Protocolaire et Consulaire de Douala a.i.**, a inscrit ces travaux dans la droite ligne de la vision stratégique impulsée par le Président de la République du Cameroun, **Son Excellence Paul Biya**. Elle a rappelé que la diplomatie camerounaise se veut un instrument au service de l'intégration sous-régionale, du co-développement et de la cohésion économique de l'Afrique en général et de l'Afrique centrale en particulier. Cette orientation se traduit concrètement par le rôle de porte d'entrée maritime et de plateforme logistique que le Cameroun assume au bénéfice des pays frères enclavés, en particulier la République du Tchad et la République Centrafricaine, sans préjudice des liens étroits entretenus avec les autres États de la sous-région. Elle a en outre affirmé que la facilitation des échanges requiert une démarche globale et cohérente, nécessitant l'articulation harmonieuse des composantes diplomatique, politique, technique, douanière, sécuritaire et logistique.

Prononçant le discours d'ouverture, **S.E. Armando KOTE ECHUACA**, Ambassadeur de la République de Guinée Équatoriale et Doyen du Corps diplomatique, a adressé ses remerciements au Gouvernement camerounais pour l'organisation de ce cadre d'échange sous la très haute impulsion du Chef de l'État. Il a souligné que la sous-région demeure confrontée à de lourdes contraintes logistiques et à la persistance de tracasseries lors du transit des marchandises. Il a exhorté les experts à formuler des livrables opérationnels et mesurables, concrétisés par un Plan d'action sous-régional consolidé et assorti d'un calendrier précis. Ce plan doit viser la levée immédiate des goulots d'étranglement sur les axes stratégiques Douala-N'Djamena, Douala-Bangui et Kribi-Brazzaville. À l'issue des discours, la cérémonie s'est conclue par la traditionnelle photo de famille.

En introduction aux panels, le Professeur **Joseph Vincent NTUDA EBODE**, Coordonnateur scientifique des travaux, a présenté la leçon inaugurale. Il a souligné que la fluidité des flux reste handicapée par des frictions bureaucratiques et opérationnelles. Rappelant qu'un corridor ne peut se réduire à une bande d'asphalte, il a insisté sur sa dimension de construction normative et sécuritaire. En l'absence d'interopérabilité numérique et de sécurité juridique, les axes de transit risquent de devenir des goulots d'étranglement qui neutralisent la compétitivité régionale. Il a ainsi articulé sa démonstration autour de trois axes fondamentaux : la déconstruction des frictions administratives et routières, la souveraineté numérique comme levier d'interopérabilité, et la rationalisation institutionnelle pour une gouvernance clarifiée, l'objectif ultime étant de refonder l'opérationnalité des corridors dans la perspective de l'opérationnalisation de la Zone de Libre échange Continentale Africaine (ZLECAf).

II. LES TRAVAUX DES EXPERTS

Les réflexions techniques se sont déclinées en cinq panels spécialisés :

Panel 1 : Économie des corridors et facilitation des échanges

De ce panel modéré par le Professeur **Joseph Vincent NTUDA EBODE** et le **Dr. OWONA Wolfgang Junior**, il ressort que l'intégration économique régionale dépend étroitement de la performance des axes de transport. Le Ministère des Travaux Publics (MINTP) a exposé ses priorités axées sur la préservation du patrimoine routier, le respect des normes techniques de construction et la recherche de financements pérennes pour sécuriser les usagers et fluidifier le transit.

Toutefois, la présentation du **Président SIME Pierre** a mis en relief trois entraves majeures qui pénalisent les transporteurs : la saturation des enceintes portuaires due notamment à la coexistence de seize systèmes d'information non interconnectés ; la survenance de coûts supplémentaires engendrés par des péages improductifs et des prélèvements informels ; ainsi qu'une lourdeur administrative entretenue par la multiplication de contrôles arbitraires.

Pour faire face à ses obstacles, les acteurs industriels et logistiques ont présenté des solutions concrètes. Le groupe African Global Logistics (AGL) a intervenu pour la création d'aires de repos stratégiques, le développement d'outils digitaux et le renforcement des capacités des professionnels afin de réduire les délais d'immobilisation. Pour sa part, la Société Nationale de

Raffinage (SONARA), garante de la sécurité énergétique sous-régionale, a rappelé que la fluidité des corridors conditionne directement la baisse des coûts d'acheminement des produits pétroliers, tout en poursuivant l'optimisation de ses processus internes.

Panel 2 : Révolution digitale et interopérabilité documentaire

Sous la modération de **M. ENDENDA ATSAMA Grégoire**, ce panel a démontré que la transformation numérique constitue le moteur de la modernisation de la chaîne logistique en Afrique centrale. L'interopérabilité documentaire transforme en profondeur les méthodes de transit.

En effet, associée au suivi par géolocalisation satellitaire, cette avancée garantit la sécurité physique des cargaisons et offre une sécurité juridique prémunissant contre les ruptures de charge. Sur le plan macroéconomique, la numérisation permet une baisse significative des coûts d'exploitation en éliminant les faux frais, les temps d'attente injustifiés et les tracasseries administratives.

Les experts ont également assisté à la démonstration d'un projet de plateforme numérique **LANDFREIGHTiS** sous la forme d'un guichet unique inter-États destiné à être déployé dans la sous-région. Cette transition vers la souveraineté numérique éradique les pratiques bureaucratiques obsolètes, sécurise la traçabilité des flux et instaure une transparence informationnelle bénéfique à l'ensemble des parties prenantes.

Panel 3 : Sécurité, sûreté et fluidification des axes transfrontaliers

Ce panel modéré par le **Dr Wolfgang OWONA**, a connu quatre interventions. En premier lieu, le MINFOF a fait savoir que la préservation du patrimoine forestier et faunique national, dictée par des impératifs environnementaux, économiques et de gouvernance, justifie le maintien de contrôles permanents le long des corridors, conformément au cadre juridique en vigueur. Dans cette perspective, le MINFOF promeut la dématérialisation et la sécurisation de la lettre de voiture afin de renforcer la traçabilité des produits et la sûreté de leur transport. Menée en synergie avec les Forces de défense et de sécurité, cette démarche optimise l'efficacité des contrôles et accentue la prévention des fraudes. La pérennisation de ces résultats repose sur le renforcement des capacités techniques des agents et leur dotation en équipements de contrôle modernes.

En ce qui concerne la DGSN, elle concourt à la rationalisation des contrôles et à la sécurisation du fret routier par une action combinée, à la fois inter-institutionnelle et spécifique. En effet, la Police Nationale participe aux opérations de fouille, d'identification des personnes et de contrôle du respect des limitations de vitesse. Elle assure une surveillance continue au moyen de patrouilles discrètes, du déploiement de la vidéo-surveillance ciblée et d'un accompagnement des transporteurs, prévenant ainsi les abus et garantissant la fluidité du transit.

Pour répondre aux vulnérabilités sécuritaires et administratives des corridors, notamment les risques routiers, le grand banditisme et les vols de marchandises, le Secrétariat d'État à la Défense chargé de la Gendarmerie Nationale (SED) déploie une stratégie intégrée axée sur des contrôles rigoureux et la promotion de l'éthique professionnelle, rappelant que la lutte contre la corruption relève d'une responsabilité partagée. Sur le plan opérationnel, la démarche s'appuie sur la spécialisation du personnel aux enjeux du transit et sur l'application du Plan Mensuel de la Route, ayant permis la réduction progressive des postes fixes. Ce dispositif est complété par des patrouilles motorisées garantissant l'encadrement des effectifs, la protection des usagers et le démantèlement des points de contrôle non réglementaires.

L'action Africa Global Logistics (AGL) s'inscrit dans un partenariat concerté avec les acteurs de la sécurisation des corridors visant le renforcement de la sûreté intégrale du secteur. Cet engagement se traduit par la sécurisation de la flotte, le suivi télématique des convois, la montée en compétences des conducteurs et la mise à disposition d'outils d'aide à la conduite. AGL contribue en outre à l'analyse de l'accidentologie et à la mise en conformité des pratiques opérationnelles avec les standards internationaux, notamment à travers l'élaboration en cours d'une charte de bonne conduite destinée à pérenniser la sûreté des flux.

❖ **Partage d'expériences entre les acteurs du fret de la zone CEMAC et du Benin**

Sous la modération du Professeur **Vincent NTUDA EBODE**, il était question d'un partage d'expériences de deux pays membres de la CEMAC et du Benin.

Dans le cadre de la modernisation et de l'innovation de ses services, le Bureau National du Fret Terrestre (BNFT) du Tchad s'engage dans un processus de rationalisation et de simplification des procédures administratives, assorti d'échéances précises. Cette démarche priorise la dématérialisation intégrale de la lettre de voiture ainsi que le renforcement de la sécurité des opérations de transit. Pour mener à bien ces missions, le BNFT s'appuie sur le renforcement des compétences des intervenants, le développement d'un partenariat étroit avec les acteurs nationaux et internationaux, et l'encadrement strict de la répartition du fret avec les transporteurs étrangers.

S'inscrivant dans la dynamique globale de digitalisation des services publics, la République du Bénin, pour sa part, conduit une réforme structurante de son secteur des transports et de la gestion du fret routier. Afin d'imprégner ses dispositifs des meilleures pratiques régionales, l'administration béninoise s'inspire de l'expérience camerounaise à travers un partenariat technique confié au Cabinet SERVVOO (Service Optimization Oriented). Chargé du renforcement des capacités opérationnelles nationales. Cette initiative privilégie une démarche participative et concertée, garantissant l'implication active de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

Panel 4 : Ingénierie financière et infrastructures de soutien au transport : financement des infrastructures critiques, des plateformes logistiques et des aires de repos sécurisées, l'option des Partenariats Public-Privé.

Modéré par S.E. Pierre Guillaume BOUM BISSAI, Représentant Résident de la CEMAC au Cameroun, ce panel a été marqué par l'intervention du Port Autonome de Douala qui s'articule autour de trois axes majeurs consacrés aux fondements du recours aux partenariats public-privé (PPP) dans la facilitation des échanges, à la typologie de leurs mécanismes de financement et à l'illustration des projets structurants qui en découlent.

En premier lieu, la démarche met en évidence les exigences préalables à la conduite des partenariats public-privé (PPP), notamment la planification rigoureuse, la vérification des conditions d'éligibilité, la maîtrise de la complexité technique ainsi qu'une répartition équilibrée des risques entre les acteurs publics et privés. En second lieu, l'analyse explicite les différentes catégories de mécanismes financiers

mobilisables, à savoir les PPP à financement public, à financement privé ou sous forme de montages mixtes. Enfin, cette stratégie d'investissement est illustrée par plusieurs réalisations et projets d'envergure, parmi lesquels la modernisation des magasins-cales, l'extension portuaire vers la Dibamba, la construction d'un nouveau quai et la transformation numérique du PAD vers la technologie 4G, marquant une avancée importante dans le processus de digitalisation des opérations portuaires.

Concernant le Port Autonome de Kribi, le recours aux partenariats public-privé (PPP) constitue un levier majeur de financement pour la réalisation d'infrastructures stratégiques et d'envergure. Cette dynamique se traduit notamment par la concrétisation de l'autoroute Kribi-Lolabé, le développement de la zone industrielle intégrée du port, ainsi que la conduite de la phase 2 de l'extension portuaire.

Évaluée à 793 millions de dollars US, cette dernière opération bénéficie d'un co-financement associant le Gouvernement camerounais et le groupe AGL à hauteur de 15 %, illustrant la synergie d'investissement au service de l'attractivité des corridors logistiques.

Panel 5 : Gouvernance institutionnelle et intégration commerciale : Synergies opérationnelles entre les agendas de la CEMAC, de la CEEAC et les opportunités de la ZLECAf pour le transport de marchandises.

Ce panel a été placé sous la modération de **S.E. Pierre Guillaume BOUM BISSAI**, Représentant Résident de la CEMAC au Cameroun.

Fort de son ancrage opérationnel face aux contraintes du transit routier, Africa Global Logistics (AGL) a plaidé pour une convergence accrue des normes, des régimes réglementaires et des pratiques logistiques à l'échelle des corridors de l'Afrique centrale et de l'Ouest. En vue d'optimiser la gouvernance des flux internationaux, AGL préconise l'institutionnalisation de la présence des acteurs privés au sein des instances de suivi des Communautés Economiques Régionales. Cette démarche permettra de valoriser la technicité et l'expérience terrain de l'opérateur, tout en instaurant un dialogue public-privé structuré, gage de coopération efficace et de compétitivité durable pour les corridors de transport.

III. LA CÉRÉMONIE DE CLÔTURE

La cérémonie de clôture a été marquée par la restitution de la synthèse générale des travaux prononcée par le **Professeur Vincent NTUDA EBODE**. Ce dernier a souligné l'impératif de concrétiser un espace de transport fluide et performant en Afrique Centrale, préalable fondamental à l'aboutissement du processus d'intégration et à la mise en œuvre effective de la ZLECAf.

S'exprimant au nom de ses pairs, **S.E. Armando KOTE ECHUACA**, Ambassadeur de la République de Guinée Équatoriale, Doyen du Corps diplomatique, a adressé au Gouverneur de la Région du Littoral et aux Autorités camerounaises les remerciements déférents du Corps diplomatique pour les dispositions fort appréciables, le soutien logistique et l'accompagnement technique ayant contribué au parfait déroulement des assises.

Il a enfin formulé le vœu que les recommandations issues de ces travaux servent de guide stratégique pour la mise en œuvre des réformes nécessaires à la modernisation et à la sécurisation des corridors de transit.

IV. OBSERVATIONS

Au terme des travaux, il convient de souligner l'accueil très favorable réservé à ce forum par l'ensemble des administrations et des experts présents. Les participants se sont accordés sur la nécessité de pérenniser cette concertation afin de préciser le rôle de chaque intervenant dans la chaîne du transport et du transit terrestre. L'on relève cependant l'absence de réflexion sur le financement des processus de dématérialisation en cours.

La présence massive des représentants ministériels, des acteurs de la société civile, des médias et de l'ensemble des Chefs de Missions diplomatiques de la CEMAC a conféré à l'événement une solennité particulière, illustrant le haut niveau d'attention que les États accordent à cette problématique transversale.

V. RECOMMANDATIONS

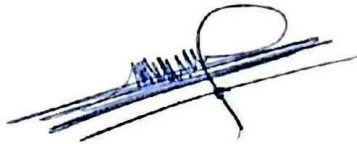
À l'issue des délibérations, les résolutions et recommandations suivantes ont été adoptées à l'unanimité par les participants :

- clarifier et adapter les législations et réglementations sur l'usage des infrastructures routières, et la construction qualitative des routes pérennes gage de la réduction des délais de passage et matérialiser les routes des corridors ;

- harmoniser les réglementations nationales, former les acteurs, investir sur les modes numériques permettant de réussir l'atteinte de ces objectifs. Cela passe nécessairement par la diversification des sources de fournitures d'internet et l'amélioration des débits ;
- procéder à la diversification et au renforcement des investissements dans la recherche des solutions numériques ;
- renforcer la vulgarisation des procédures et des avancées technologiques faites dans le secteur ;
- renforcer la sécurité sociale des chauffeurs ;
- prendre en compte les besoins spécifiques des transporteurs non syndiqués ;
- développer des solutions de redondance GSM ;
- suggérer la création d'un Comité Interministériel de suivi évaluation de ces questions et de mise en œuvre de la réglementation sur les corridors ;
- favoriser l'interconnexion des guichets uniques en Zone CEMAC ;
- multiplier les campagnes de formation et de sensibilisation des différents acteurs ;
- développer des actions civilo-militaires par la concertation permanente avec les transports ;
- lutter contre les effets pervers des mécanismes douaniers censés réduire les délais ;
- réfléchir sur l'effet pervers des camions neufs qui font plus d'accidents que les vieux camions ;
- combler le déficit de réflexion prospective concernant le financement pérenne et structurant des processus de dématérialisation actuellement engagés ;
- développer des équipements d'accompagnement le long des axes (aires de repos, stations-service, installations pour les administrations publiques, etc.) dans une approche globale et inclusive, visant à répondre aux besoins opérationnels de l'ensemble des parties prenantes de la chaîne logistique ;
- améliorer la structuration technique et financière des projets sectoriels afin de capter efficacement les ressources des bailleurs de fonds internationaux, indispensables pour soutenir durablement cette dynamique de modernisation ;

- renforcer la coopération avec les BNFT des pays en dehors de la Sous-région en prenant en compte les spécificités des pays et de leurs voisinages ;
- consolider l'interopérabilité et la continuité opérationnelle entre les Communautés Économiques Régionales (CER) et les cadres d'intégration continentale, afin de parachever la modernisation structurelle et d'optimiser durablement la performance compétitive des corridors logistiques.

Le Coordonnateur scientifique des travaux

A stylized signature in blue ink, consisting of several horizontal strokes and a large loop on the right side.

Prof. Joseph Vincent NTUDA EBODE

**Le Coordonnateur scientifique
Adjoint**

A stylized signature in blue ink, featuring a large loop on the left and several horizontal strokes across the middle.

Dr. OWONA WOLFGANG JUNIOR