

RAPPORT DE L'OBSERVATEUR INDEPENDANT

No 085/OI/REM

Mission indépendante



Objets/thèmes: Transport-traçabilité-exportation

Localisation: Bélabo, Bertoua, Obala et Douala

Date des missions: 02-04/04/09 (Bélabo/Bertoua) et 07/04/09 (Obala), mission 1
02-03/04/09 (Douala), mission 2

Ordres de Mission: No : 0179 du 31/03/09 et No : 0178 du 31/03/09

Equipes OI:
Equipe 1 (Bélabo-Obala):
Mme. Horline Njike, Adjoint Chef d'Equipe
M. Rodrigue Ngonzo, Assistant Technique
Equipe 2 (Douala):
M. Bruno Cammaert, Chef D'Equipe
M. Jean Cyrille Owada, Ingénieur Eaux et Forêts

ABREVIATIONS

AEB:	Autorisation d'Enlèvement de Bois
ARB:	Autorisation de Récupération de Bois
ASE:	Autorisation Spéciale d'Embarquement
BNC:	Brigade Nationale de Contrôle
CAMRAIL:	Cameroon Railways Corporation
COMCAM:	Banque de données MINFOF relative à l'exportation de bois à partir de Douala
DIT:	Douala International Terminal
DRE:	Délégation Régionale des Forêts et de la Faune de l'Est
FC:	Forêt Communautaire
MINFI:	Ministère des Finances
MINFO:	Ministère des Forêts et de la Faune
OI:	Observateur Indépendant
PAD:	Port Autonome de Douala
PSRF:	Programme de Sécurisation des Recettes Forestières
PV:	Procès Verbal
REM:	Resource Extraction Monitoring
SEPBC:	Société d'Exploitation des Parcs à Bois au Cameroun
SIGIF:	Système Informatique de Gestion des Informations Forestières
SOMAC:	Société de Manutention et de Chargement
UFA:	Unité Forestière d'Aménagement
UICN:	Union Mondiale pour la Nature
VEP:	Vente aux Enchères Publiques

1. TABLE DES MATIERES

1.	TABLE DES MATIERES	2
2.	RESUME EXECUTIF	3
3.	OBJECTIFS DU PROJET OBSERVATEUR INDEPENDANT	4
4.	CONTEXTE DES MISSIONS	4
5.	OBJECTIFS DES MISSIONS	5
6.	CALENDRIER DES MISSIONS	5
7.	OBSERVATIONS	6
	<i>7.1. L’Embarquement du bois sur les rails</i>	<i>6</i>
	7.1.1 Types de bois à l’embarquement	6
	7.1.2 Parc à bois SOMAC	7
	7.1.3 Embarquement du bois sauvage sur Autorisation Spéciale d’Embarquement du MINFOF.....	7
	7.1.4 Nature et volume du bois sauvage transporté sur ASE	8
	7.1.5 L’Origine du bois sauvage transporté sur ASE	9
	7.1.5.1 Les différentes sources du bois sauvage.....	9
	7.1.5.2 Bois sauvage et PV des ventes aux enchères publiques	10
	7.1.5.3 FC GIC DOH	10
	7.1.5.4 GRUMCAM	11
	7.1.6 Autres gares CAMRAIL.....	11
	7.1.6.1 Gare d’Obala	11
	7.1.6.2 Gare de Batchenga.....	11
	7.1.6.3 Gare de Yaoundé.....	12
	7.1.6.4 Gares de Goyoum, Mengué Bibey, Ngaoundal, Makor et Kaotal	12
	7.1.6.5 Gare terminus de Ngaoundéré et au-delà	12
	7.1.7 Les réalités socio-économiques de la filière bois sauvage	13
	<i>7.2 Débarquement à Douala du bois transporté par CAMRAIL</i>	<i>14</i>
	<i>7.3 Le PSRF-Douala</i>	<i>15</i>
	<i>7.4 La SEBPC</i>	<i>15</i>
	<i>7.5 Les Douanes du PAD</i>	<i>16</i>
	<i>7.6 La Délégation Régionale du Littoral et COMCAM</i>	<i>17</i>
8.	CONCLUSIONS	18
9.	RECOMMANDATIONS	20
	9.1 Recommandations MINFOF	20
	9.2 Recommandation PSRF.....	22
	9.1 Recommandations CAMRAIL/SOMAC.....	22
	9.4 Recommandations PAD/SEPBC.....	23
10.	ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.

2. RESUME EXECUTIF

Améliorer la traçabilité du bois et responsabiliser les transporteurs ne permet pas de garantir la légalité du bois exporté mais facilite le contrôle forestier et rend plus difficile le transport et l'exportation du bois d'origine douteuse. C'est dans cet esprit que l'Observateur Indépendant REM a entrepris une série de missions à Bélabo, Obala et Douala.

Ce rapport met en évidence des pratiques illégales facilitées par les insuffisances voire l'absence de contrôle de grandes quantités (environ 20.000m³ de débités par an d'une valeur marchande à l'exportation de 2 à 2.4 milliards de FCFA, soit 3 à 3,7 millions d'Euros), d'un type de bois dit « bois sauvage »¹ exporté de la ville de Kousséri vers les pays du Sahel. En effet, seul le transport du bois dit « conventionnel » à destination du port de Douala semble régulièrement soumis à la réglementation en vigueur en matière de contrôle. L'effectivité de ce contrôle et la traçabilité du bois conventionnel reste également à démontrer, surtout s'agissant du bois empoté en forêt ou au parc à bois SOMAC de Bélabo et transporté en containers.

Le bois dit sauvage, dont la plus grande partie transite par le réseau ferroviaire (CAMRAIL), serait pour l'essentiel d'origine douteuse voir illégale. Les conditions d'accès à ce type de bois, sa transformation, ses modalités d'embarquement, son transport, son commerce et le contrôle de son trafic croissant, sont parsemées d'irrégularités/d'illégalités présentées dans ce rapport.

Les deux missions effectuées sur les sites d'embarquement et de débarquement du bois révèlent qu'il existe de nombreuses insuffisances de traçabilité dans le dispositif de suivi et de contrôle des produits forestiers le long des voies d'évacuation vers le port de Douala. Il s'agit principalement de la perte de données sur l'origine précise du bois transporté par rail et du manque de données et de contrôle du bois véhiculé en container. L'Observateur Indépendant a également relevé qu'au moment de la mission, aucun des principaux systèmes informatisés (SIGIF, COMCAM) n'enregistraient de données précises sur l'origine (titre d'exploitation) du bois exploité sur le territoire camerounais. L'absence de systèmes efficaces de saisie de données et de possibilité de recoupement de l'information constitue un manque d'efficacité pour la traçabilité des bois destinés à l'export et pour la contre vérification du système déclaratif.

Les recommandations de l'Observateur Indépendant invitent à la régularisation de la filière du bois « sauvage » vers le grand Nord² et proposent une série de mesures qui permettraient d'éliminer certaines pratiques frauduleuses, de légaliser l'accès à la ressource, la transformation, l'embarquement et le transport et d'améliorer le contrôle et la traçabilité de cette filière. D'autres recommandations concernent la filière du bois « conventionnel » transitant par Douala et proposent de responsabiliser les différents acteurs de manière à améliorer la traçabilité du bois et donc une fois encore de contribuer à un contrôle plus efficace. Les recommandations qui sont proposées dans ce rapport devront retenir l'attention des différents acteurs impliqués dans le processus de négociation de l'Accord de Partenariat

¹ (voir définition plus bas)

² Le grand Nord regroupe les Région de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême Nord Cameroun.

Volontaire Cameroun-Union Européenne et peuvent permettre d'améliorer la définition de la légalité et l'efficacité du système de traçabilité du bois camerounais.

3. OBJECTIFS DU PROJET OBSERVATEUR INDEPENDANT

Objectif Général: Contribuer à l'application des principes de bonne gouvernance dans les activités forestières et de l'amélioration du contrôle forestier.

Objectifs Spécifiques:

- 1) Observer l'application des procédures et le déroulement des activités de contrôle forestier à l'intérieur du territoire national ;
- 2) Observer le déroulement du suivi des infractions forestières ainsi que du contentieux à l'intérieur du territoire national ;
- 3) S'assurer de la transparence des informations relatives à l'exploitation forestière.

4. CONTEXTE DES MISSIONS

Le transport du bois au Cameroun est une activité au cœur de l'exploitation forestière qui implique plusieurs acteurs, et sert de lien entre celui qui abat l'arbre en forêt et le consommateur final. De par la place stratégique qu'occupe cette activité de transport, ce secteur a été plus ou moins codifié par des lois, réglementations et procédures de contrôle. Malgré ces progrès, le problème persiste et le bois illégal continue d'alimenter le marché national et international.

La Brigade Nationale de Contrôle (BNC) du Ministère des Forêts et de la Faune (MINFOF) a effectué en compagnie de l'Observateur Indépendant (OI), deux missions de contrôle conjointes sur les thèmes du transport (Rapport No 082/OI/REM, Contrôle routier, 13-22/02/2008) et de l'exportation (Rapport No 078/OI/REM, Port de Douala, 08-14/10/07). Les problèmes les plus courants relevés lors de ces missions sont: 1) l'utilisation frauduleuse des lettres de voitures comme principale méthode facilitant le transport et l'exportation des bois illégaux, 2) l'absence de points permanents de contrôle et de recoupement de l'information permettant de détecter les fraudes et de faciliter le contrôle, 3) l'irresponsabilité des transporteurs face aux manque de sanctions.

Le rapport final de juillet 2007 de « l'Audit des Performances de CAMRAIL en Matière de Transport des Produits Forestiers Ligneux », reprenant les résultats d'une série d'audits effectués par l'Union Mondiale pour la Nature (UICN), décrit le manque de traçabilité caractérisant le transport du bois par rail au Cameroun et mentionne l'illégalité qui entoure la filière du bois dit « sauvage ». L'audit avait pour but d'évaluer la performance de CAMRAIL par rapport au Protocole d'Accord « Bois » signé en janvier 2001 entre CAMRAIL et le Programme de Sécurisation des Recettes Forestières (PSRF) et est à l'origine de l'ébauche d'un nouveau Protocole d'Accord. Le présent rapport confirme certaines observations et conclusions faites par l'UICN.

Un mémoire de fin d'étude « Sciage Artisanal, Transformation et Commerce du Bois d'Œuvre du Cameroun à Destination de l'Arc Soudano-Sahélien » par Koffi Y. A. (CNEARC, 2005)

décrivant l'importance mais aussi l'illégalité du trafic du bois vers le Nord Cameroun, a permis à l'Observateur Indépendant de compléter et de confirmer certaines observations faites lors de cette mission.

5. OBJECTIFS DES MISSIONS

Fort de ces différents constats l'OI à initié du 2 au 4 avril 2009 deux missions de collecte d'informations au port de Douala et dans les gares d'embarquement de Bélabo et Obala. Ces missions avaient pour objectif:

- D'analyser les différents systèmes de contrôle et de récolte de données relatives au transport et à l'exportation ;
- D'observer le processus de chargement et d'acheminement du bois par certains transporteurs (principalement CAMRAIL) et d'évaluer la traçabilité des bois exportés vers le grand Nord du Cameroun et le port de Douala.

Le présent rapport n'a pas l'ambition de couvrir tout le réseau national de transport du bois au Cameroun, mais il est représentatif des principales opérations de transport de bois qui s'effectuent dans la région Sud-est et Littoral du Cameroun.

6. CALENDRIER DES MISSIONS

Date	Sites visités	Personnes rencontrées
Equipe 2 Douala		
01/04	- Siège CAMRAIL, Direction Environnement - Parc à Bois PAD - Douanes PAD	- Directeur Qualité, Hygiène, Sécurité et Environnement CAMRAIL, Mr. Philémon Mendo - Responsable Environnement CAMRAIL, Mr. Guy Djombe - Capitaine des Douanes PAD, Mr. Alain Mandong
02/04	- Station de triage CAMRAIL - Check point Douanes parc à bois SEPBC - Check point PSRF parc à bois SEPBC - Délégation Régionale des Forêts et de la Faune du Littoral	- Délégué Régional des Forêts et de la Faune du Littoral, Mr. François Issola - Chef de la Brigade Régionale de Contrôle du Littoral - Responsable COMCAM - Chef de la station de triage CAMRAIL au PAD - Responsable CAMRAIL-DIT - Chef de Service Administratif de la SEPBC, Mme. H. Tiencheu
Equipe 1 Bélabo-Obala		
02/04	- Délégation Régionale des Forêts et de la Faune de l'Est (DRE)	- Délégué Régional des Forêts et de la Faune de l'Est - Chef du Service Régional de la promotion et de la transformation (Est)
03/04	- CAMRAIL (coordination et quai d'embarquement Bélabo) - Parc à bois SOMAC - Unité de transformation du « bois sauvage » (Yaya)	- Coordinateur d'Exploitation Région de l'Est-CAMRAIL - Responsable du parc à bois-SOMAC (Bélabo) - Agent des Douanes en poste au parc à bois-SOMAC (Bélabo) - Coordinateur d'équipe du PSRF en poste au parc à bois-SOMAC (Bélabo) - Chef de chantier d'une unité de transformation de « bois sauvage » dite « Yaya » (Bélabo)
04/04	Retour Yaoundé	
07/04	- Délégation Régionale des Forêts et de la Faune du	- Chef de la Brigade Régionale de Contrôle du Centre - Chef de Poste Forestier et Chasse d'Obala

	Centre - Gare ferroviaire d'Obala - Poste forestier et de chasse d'Obala	- Chef de gare d'Obala.
--	--	-------------------------

7. OBSERVATIONS

Les observations décrites ici peuvent se regrouper en deux catégories suivant les principales étapes du circuit de transport du bois: c'est à dire l'embarquement sur le réseau ferroviaire et le débarquement au Port Autonome de Douala.

7.1. L'Embarquement du bois sur les rails

7.1.1 Types de bois à l'embarquement

Les responsables de CAMRAIL distinguent trois catégories de bois au niveau de l'embarquement:

- Le bois provenant des pays voisins (RCA et Congo);
- Le bois provenant des sociétés forestières basées au Cameroun;
- Le «bois sauvage » ou « bois qui monte».

Définition du « bois sauvage »

L'appellation bois sauvage ne trouve aucune référence dans la loi, et est différemment définie par les parties interviewées à ce sujet. Pour les responsables de CAMRAIL, «bois sauvage» est l'appellation utilisé pour désigner tous les **bois transportés par train en destination du grand Nord** via la gare de Ngaoundéré. Les responsables de CAMRAIL affirment qu'il s'agit essentiellement de **bois blanc et occasionnellement de bois rouge**. Le responsable du parc à bois de Bélabo (SOMAC) définit le bois sauvage comme du **bois de source douteuse**, et n'accepte ni l'admission ni la manutention de ce type de bois dans le parc, sauf si le Coordinateur d'exploitation (le Coordex-Est) de CAMRAIL lui adresse une demande de chargement. Pour les responsables de la Délégation Régionale des Forêts et de la Faune de l'Est (DRE) rencontrés par l'OI (le Délégué Régional et le Chef Service Régional de la Promotion et de Transformation) ce bois désignerait: les déchets de bois provenant des usines de transformation du bois (scieries), les bois en grumes abattues et déclassés dans les Unités Forestières d'Aménagement (UFA), les bois issus de forêts communautaires, des Autorisations de Récupération de Bois (ARB) et Autorisations d'Enlèvement de Bois (AEB), et les bois obtenus par vente aux enchères publiques, ou encore des bois **dont on ne connaît pas bien l'origine**. Pour les responsables de la DRE, tous ces bois sont **vendus sur le marché local** et sont destinés à la satisfaction des besoins des populations du grand Nord.

Chaque catégorie de bois fait l'objet d'un traitement différent avant son embarquement. Le bois provenant des pays voisins et des sociétés forestières basées au Cameroun transite par le parc à bois de la Société de Manutention et de Chargement (SOMAC). La gare de Bélabo est aussi le point d'embarquement de bois sauvage le plus important du réseau CAMRAIL, en direction du Nord Cameroun. Le bois sauvage ne transite pas par la SOMAC (mais les

exceptions existent) et est embarqué directement au niveau des quais d'embarquement de la CAMRAIL.

7.1.2 Parc à bois SOMAC

Le parc à bois de Bélabo est géré depuis l'année 2000 par la SOMAC, fruit d'une convention entre les sociétés CAMRAIL, SAGA et UTA. Situé à proximité de la gare de Bélabo, ce parc est reconnu par toutes les parties prenantes comme le principal point d'embarquement des bois camerounais et étranger (le Congo et la RCA) à destination du port de Douala. Les opérations de manutention, stockage, empotage (containers) et de chargement du bois sur les wagons CAMRAIL y sont effectuées. L'admission du bois au parc est subordonnée au contrôle de la conformité physique et documentaire effectué par le poste forestier et chasse de Bélabo (qui est supposé avoir un agent en permanence à l'entrée du parc), au contrôle par les agents du PSRF également postés à l'entrée du parc, et au contrôle documentaire par des agents de Douanes, eux aussi basés à l'entrée du parc lorsqu'il s'agit d'un container empoté ou à empoter (voir en annexe la lettre n° 0424/L/MINFOF/DPE/SPPTPF du 15 avril 2008). La DRE fait également un contrôle documentaire et de temps en temps des contrôles physiques. La SOMAC se fie aux pièces présentées par leurs clients dès lors que celles-ci sont visées par des agents du MINFOF et contrôlées par le Chef de poste forestier de Bélabo. Les données saisies par la SOMAC et envoyées mensuellement à direction générale de CAMRAIL à Douala, incluent:

- No de contrat, No de colis et client
- Essence, type, quantités de colis et volume de bois
- Dates d'arrivée et de sortie,
- Numéro de lettre de voiture, transporteur, Numéro de véhicule et de camion
- Manutention, chargeur, Numéro de wagon et trajet (rail)

Ces données n'incluent pas l'origine du bois, c'est à dire les titres d'exploitation ou le nom du transformateur que l'on retrouve sur les lettres de voiture ou les certificats d'empotage des containers. L'OI note également que le contrôle par le Chef de Poste de Bélabo (MINFOF) présente des failles. Celui-ci, comme l'a constaté la mission, est souvent absent lors des opérations d'empotage des containers de bois, malgré la circulaire du ministre exigeant qu'un agent du MINFOF soit toujours présent lors de toutes les opérations d'empotage de bois. La pratique est que les documents sont apprêtés par les agents commis par les sociétés (exemple SFID), puis visés au bureau par le Chef de poste forestier sans vérification systématique du contenu du container.

7.1.3 Embarquement du bois sauvage sur Autorisation Spéciale d'Embarquement du MINFOF

Le principal document qui permet l'embarquement et le transport du bois sauvage par CAMRAIL à partir de la gare de Bélabo, est l'Autorisation Spéciale d'Embarquement (ASE) (lettre circulaire N°1462/L/MINFOF/SG/SG/SDAFF du 08 août 2007). En principe ce document qui est délivré par la seule Délégation Régionale de l'Est (DRE), couvre

uniquement le transport par rail. CAMRAIL considère l'ASE comme suffisante pour l'embarquement et le transport de bois sauvage vers le Nord. Le transporteur ne vérifie donc pas l'origine du bois sauvage, contrairement aux procédures de vérification et d'admission du bois « conventionnel » au parc à bois SOMAC.

L'analyse des ASE mis à la disposition de l'OI permet de faire les remarques suivantes:

- La lettre circulaire du Ministre concernant les ASE définit seulement les modalités de transport par rail. Pourtant depuis le début de l'année 2009, au moins 14 ASE ont été délivrées pour le transport par route, pour un volume total de 885,127m³ (voir en annexe une copie d'autorisation spéciale d'embarquement par route).
- Plusieurs ASE par rails portaient des destinations autres que celles du réseau ferroviaire du Cameroun, telle que Garoua, Maroua et Kousséri, alors que la dernière gare vers le nord est celle de Ngaoundéré. Ceci confirme encore une fois que les ASE servent également de lettre de voiture pour le transport par route vers le Nord Cameroun et la frontière.
- Les conditions de délivrance des ASE n'ayant pas été définies, l'interprétation de la circulaire donne champs libre aux autorités en charge d'autoriser les embarquements et le transport sur présentation de la copie du PV de vente aux enchères (pour les bois provenant de ventes aux enchères), d'un bon de sortie d'usine (pour les déchets ou rebuts de bois issus des scieries) ou enfin de factures d'achat de bois ou certificats d'origine comme pièces justificatives de la provenance du bois. Cette pratique semble en déphasage total avec l'esprit de la circulaire qui est d'assurer une traçabilité du bois à destination du Nord Cameroun et au-delà (pays du Sahel).
- Il y a au total 55 noms de personnes ayant bénéficié des ASE d'embarquement de bois mis à disposition de l'OI par la DRE. Ces personnes, mentionnées 1) dans les lettres de voiture (Forêts Communautaires) comme étant les transporteurs ou 2) comme acquéreurs de bois vendus aux enchères, pourraient être les principaux acteurs de ce trafic. Il est également possible que les mêmes personnes utilisent plusieurs noms différents pour maquiller leurs activités.
- Plusieurs ASE ne précisent pas les essences concernées.
- Une vingtaine d'ASE avaient été authentifiées (rendues légales) par un même Procès Verbal (PV) de vente aux enchères publiques (n°239/PVVE/MINFOF/DRE/BRC du 18-20/02/09).

7.1.4 Nature et volume du bois sauvage transporté sur ASE

L'OI a noté que le colisage des produits ligneux inscrits dans les ASE est fait suivant des normes bien précises, ce qui rejoint l'hypothèse selon laquelle ces bois sont destinés à l'export et non pas exclusivement au marché domestique. Le tableau ci-dessous présente un aperçu des formats et volumes du bois sauvage transporté par rail et par route durant le premier trimestre 2009.

Tableau 1 : Format et volume de bois sauvage transporté (rail et route, du 01-03/2009)

Nature des produits	Essence	Epaisseur (en m)	Largeur (en m)	Longueur (en m)	Vol. total transporté (m ³) (période 01-03/2009)
BASTAINGS	AYOUS	0,008	1,5	6	1710,16
CHEVRONS	AYOUS	0,008	0,8	6	886,29
PLANCHES	AYOUS	0,03	0,3	6	896,88
	AYOUS	0,04	0,4	2,1	
	AYOUS	0,04	0,3	6	
	SAPELLI	0,04	0,4	2,1	
LATTES	AYOUS	0,004	0,8		1085,21
	AYOUS	0,04	0,08	6	
COURSONS	AYOUS	0,008	1,5	2	54,13
TOTAL*					4632,67

* : Source DRE (ASE, lettres de voiture, ML, CO)

Un volume non négligeable de bois, soit environ 4.630m³ (d'une valeur approximative à l'exportation de 780.000 Euros ou 500 millions de FCFA) a donc été transporté au cours du premier trimestre 2009 officiellement sous forme de « déchets ». Il s'agit en réalité de produits finis ou semi-finis car 90% de la production des bois transportés et déclarés est constituée de bastaings, de chevrons, de planches et de lattes qui ne peuvent être qualifiés de « déchets ».

7.1.5 L'Origine du bois sauvage transporté sur ASE

7.1.5.1 Les différentes sources du bois sauvage

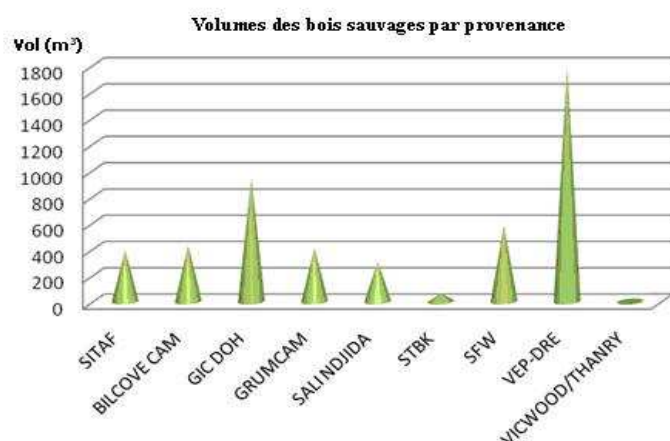
D'après les ASE délivrés par la DRE au cours du premier trimestre 2009, les bois sauvages véhiculés proviendraient uniquement de 9 sources qui sont: les sociétés SITAF, SFW, GRUMCAM, STBK, BILCOVE Cameroun, VICWOOD/THANRY, Etablissements Sali NDJIDA, la Forêt Communautaire GIC DOH, et les ventes aux enchères publiques organisées par la DRE.

Tableau 2 : Volumes des bois sauvages transportés (du 01-03/09) par type de provenance

Provenance	Volume (m3)	Titre	%
SITAF	390,00	AEB	8,0
BILCOVE CAM	426,68	USINE	8,7
GIC DOH	938,00	FC	19,2
GRUMCAM	407,00	USINE	8,3
SALI NDJIDA	303,62	USINE	6,2
STBK	60,00	USINE	1,2
SFW	578,00	UFA	11,8
VEP-DRE	1784,00	inconnu	36,5
VICWOOD/THANRY	5,36	USINE	0,1
VOLUME TOTAL*	4892,67		

* : volume correspondant approximativement au volume transporté par rail et par route du 01-03/09

Graphique 1: Volumes (en m³) des bois sauvages transportés (du 01-03/09) par type de provenance



L'OI constate que les ventes aux enchères publiques de bois saisis par la Délégation Régionale de l'Est (VEP-DRE) ont constituées 36,5% des modes d'acquisition du bois sauvage durant le premier trimestre 2009, soit 1.784m³ (d'une valeur approximative à l'exportation de 300.000 Euros ou 200 millions de FCFA). Ceci représente un volume très important de bois d'origine illégale et est révélateur de l'ampleur de l'exploitation illégale qui sévit dans le Département du Lom et Djerem. Il est donc possible d'envisager que les exploitants d'Ayous s'organisent pour exploiter illégalement le bois, puis le font saisir par dénonciation par l'administration et le rachètent eux-mêmes, se servant de la vente aux enchères publiques comme moyen légal de blanchiment de leur activité. La vérification par l'OI du sommier d'infractions a permis de constater qu'aucun contentieux relatif à ces bois et ouvert à l'encontre des contrevenants n'avait été rendu public.

7.1.5.2 Bois sauvage et PV des ventes aux enchères publiques

L'analyse des données récoltées par l'OI dans les services de la DRE, permet de constater que le même PV de vente aux enchères publiques (le PV n° 239/PVVE/MINFOF/DRE/BRC du 20 février 2009) a servi à approvisionner 22 acquéreurs pour un volume total de 1.034m³ de débité. Ces acquisitions ont fait l'objet d'ASE (réservée au transport par rail) délivrées entre le 18/02/09 et le 17/03/09 avec pour destinations finales des bois les villes de Bélabo, Ngaoundéré, Garoua et Kousséri.

7.1.5.3 FC GIC DOH

L'examen des documents mis à la disposition de l'OI montre que les lettres de voiture délivrées à la Forêt Communautaire GIC DOH, ont servis à convoyer 938m³ de bois (dont 932m³ d'Ayous) entre le 28 janvier et le 25 mars 2009 à la gare de Bélabo.

Cette hypothèse semble très peu envisageable pour une seule essence (Ayous) et sur une superficie en exploitation de 177,7ha. Du 3 au 4 mars 2009, la FC GIC DOH aurait effectué trois chargements de bois correspondant à 216m³. Cet important volume de bois peut indiquer un usage frauduleux des lettres de voiture de la FC GIC DOH pour couvrir l'exploitation illégale de l'Ayous en destination du Nord Cameroun (voir en annexe une copie de lettre de

voiture de la FC GIC DOH utilisée comme justificatif de la délivrance d'une Autorisation Spéciale d'Embarquement).

7.1.5.4 GRUMCAM

Au cours de la période concernée par l'étude, la société GRUMCAM aurait vendu 407m³ de bois rouge sous forme de déchets et de coursons dit local. D'après les informations obtenues auprès du Service Régional de la Promotion et de la Transformation (SRPT) de l'Est, ces déchets de bois sont transformés en bastinges et chevrons dans une petite unité avant d'être embarqués par rail vers le Nord. Pour circuler avec ces bois et obtenir une Autorisation Spéciale d'Embarquement par rail délivrée par le Délégué Régional, l'unique bénéficiaire des déchets de GRUMCAM utilise des bons de sortie usine signés par le responsable de la scierie de Mindourou et des « certificats d'origine » délivrés par le Chef de Poste forestier de Mindourou (234m³), le Chef de Poste forestier de Ndélélé (46m³) et par le Chef de Bureau des Affaires Générales (par ordre du Délégué Départemental de la Kadey) (127m³). L'OI relève l'utilisation abusive des certificats d'origine, qui selon la loi ne concerne que les produits forestiers non ligneux (voir en annexe des copies de bon de sortie, de certificat d'origine et d'ASE).

7.1.6 Autres gares CAMRAIL

7.1.6.1 Gare d'Obala

Cette gare est connue pour étant une gare d'embarquement de marchandises telles que les bananes plantains et autres vivres vers le Nord. L'OI a observé que le bois sauvage constitue une marchandise de grande importance pour le bilan financier de cette gare. En effet, 1 à 2 wagons de bois d'Ayous en sciage finis (soit environ 150m³, chiffre correspondant plus ou moins au volume de 180m³ déclaré pour février 2009 par CAMRAIL au PSRF) sont chargés chaque semaine à partir d'Obala pour le Nord Cameroun. Au regard des nouveaux dépôts de bois qui se sont constitués récemment, cette activité serait florissante. Les bois embarqués à Obala proviendraient des Forêts Communautaires GIC GJAM et KOMTANG situées dans la zone de Ngambé-Tikar. L'OI n'a pas pu effectuer de contrôle documentaire lui permettant de vérifier les informations des personnes interrogées ainsi que la légalité par rapport à l'origine, le transport, la transformation et l'évacuation du bois sauvage à partir d'Obala. Les documents seraient centralisés au niveau de CAMRAIL Douala. Au cours de cette mission, l'OI a cependant obtenu des copies de deux lettres voiture 2009 portant le même numéro, présentant deux formats différents et pouvant indiquer soit un cas de double utilisation de lettre de voiture, soit un cas de falsification des documents sécurisés, soit un défaut d'imprimerie. (Voir en annexe lettre de voiture et photo de bois prêt à l'embarquement).

7.1.6.2 Gare de Batchenga

L'OI relève le même phénomène qu'à Obala. Le Chef de Poste forestier et de chasse d'Obala semble limité dans le contrôle de cette gare car dit-il, « le chef de gare de Batchenga ne respecte pas les clauses des conventions signées entre CAMRAIL et le MINFOF ». Par conséquent la probabilité que le bois chargé au niveau de cette gare soit illégal, est très élevée. L'embarquement du bois sauvage à partir de Batchenga ne fait l'objet d'aucune tenue statistique, et semble être ignoré de la Direction Général de CAMRAIL. La gare de Batchenga

n'est pas mentionnée dans le récapitulatif du bois sauvage transporté par CAMRAIL et transmis au PSRF. La Délégation Régionale du Centre et le Chef de Poste forestier indiquent que le volume de bois sauvage transporté à partir de cette gare serait de 2 wagons (soit environ 150m³) par semaine.

7.1.6.3 Gare de Yaoundé

Le Chef de gare d'Obala a informé l'OI que le bois sauvage se transportait également à partir de Yaoundé sur les wagons de CAMRAIL. En effet, deux à trois wagons de bois sauvage, provenant du *marché de Messa*³, semblent partir de Yaoundé vers le Nord chaque semaine. La gare de Yaoundé, tout comme celle de Batchenga, n'est pas mentionnée dans le récapitulatif du bois sauvage transporté par CAMRAIL et transmis au PSRF (voir en annexe copie du récapitulatif bois sauvage transporté par CAMRAIL courant mois février 2009).

7.1.6.4 Gares de Goyoum, Mengué Bibey, Ngaoundal, Makor et Kaotal

Ces gares et celle de Bélabo sont mentionnées dans le rapport d'audit UICN (2007) comme étant les principaux points d'embarquement du bois sauvage. Aucune de ces gares ne figurent dans le récapitulatif mensuel envoyé par CAMRAIL au PSRF. Il faut relever que l'OI n'a pas pu vérifier l'activité ou l'inactivité de ces gares lors de la mission.

7.1.6.5 Gare terminus de Ngaoundéré et au-delà

Dans la mesure où une partie importante des bois, soit disant destinés à satisfaire les besoins de consommation des populations du Nord Cameroun, achèvent leur parcours au Soudan, en Lybie et au Tchad, plusieurs questions se posent et devront faire l'objet d'une investigation sérieuse:

- Que se passe-t-il à la gare de Ngaoundéré et au-delà ?
- Quels documents permettent le transport de ces bois jusqu'à Kousséri (autre que les ASE par rail ou par route) ?
- Les Représentations Régionales du MINFOF de cette partie du pays fournissent-elles d'autres documents pour la circulation du bois sauvage et si oui lesquels ?
- Est ce que les propriétaires de ces bois paient des droits de douanes relatifs à l'exportation ?
- Ces exportations de bois via Kousséri sont-elles légales ?
- Y a-t-il des check points du PSRF le long de l'axe Ngaoundéré-Kousséri ?

Différents documents («Sciage Artisanal, Transformation et Commerce du Bois d'Œuvre du Cameroun à Destination de l'Arc Soudano-Sahélien », 2005 et « l'Audit des Performances de CAMRAIL en Matière de Transport des Produits Forestiers Ligneux », 2007) permettent de répondre à certaines de ces questions mais il reste à vérifier si ces informations sont toujours d'actualité. Un parc à bois CAMRAIL (Idriss) existerait à Ngaoundéré et un service des douanes y délivrerait des « bordereaux de route ». Un check point mixte PSRF-MINFOF y serait également présent depuis 2005. Le MINFOF disposerait également d'un poste forestier

³ Le marché de Messa désigne ici l'un des différents points de vente du bois issu du sciage artisanal, le plus important qui était jadis basé au quartier Messa (Yaoundé).

à Kousséri et y délivrerait des « visas de sortie ». Ces dispositions qui constituent des alternatives à la réglementation en vigueur en matière d'exportation des produits forestiers, n'ont pas pu être vérifiées et actualisées par l'OI et mérite une profonde attention du MINFOF.

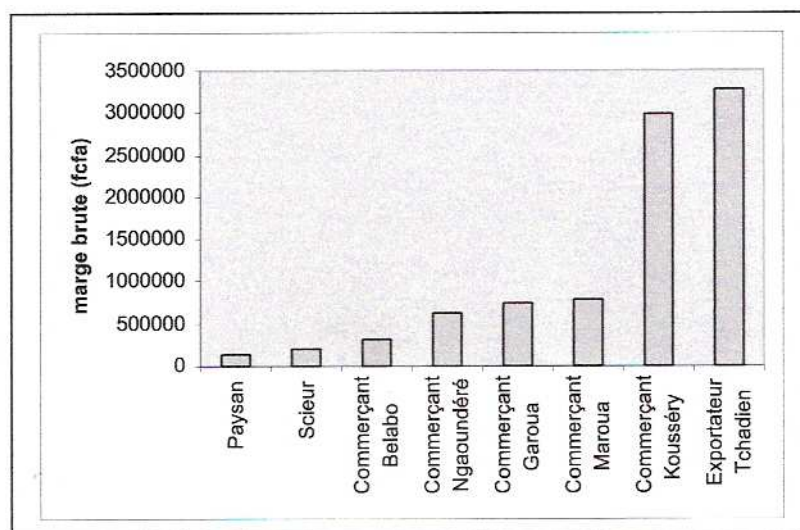
7.1.7 Les réalités socio-économiques de la filière bois sauvage

L'OI reconnaît l'importance socio-économique de la filière bois sauvage, importance qui est très souvent invoquée par les différents intervenants comme justificatif du défaut de légalité et de traçabilité qui l'entoure. Son impact socio-économique a d'ailleurs fait l'objet de plusieurs études dont celle citée dans ce rapport.

En effet, il s'avère que l'exploitation du bois sauvage vers le Nord du Cameroun répond non seulement à un besoin local, mais aussi à celui des pays du nord de l'Afrique. Ce marché ne semble pas intéresser les grands exploitants forestiers qui préfèrent exporter leur production vers l'Europe et d'autres marchés internationaux où la marge bénéficiaire est plus importante. La filière bois sauvage constitue une source d'emploi et de revenu pour beaucoup de familles camerounaises et les opérateurs de la filière se sont regroupés en associations pour mieux faire face aux « tracasseries » administratives.

L'illégalité qui entoure cette filière s'expliquerait principalement par le coût plus élevé lié à l'exploitation dans un titre forestier valide par rapport au coût de la coupe sauvage. Cette clandestinité entraîne une exploitation incontrôlée de la ressource, une très faible marge bénéficiaire pour les communautés riveraines des forêts d'où provient le bois, le développement d'une taxation clandestine par différentes administrations et une perte financière pour l'Etat. Le tableau ci-dessous présente la disparité entre les marges bénéficiaires des différents acteurs de la filière.

Tableau 3: Marge brute par opérateur et par segment de la filière – exemple de production et de commercialisation de 87m³



L'Observateur Indépendant propose au MINFOF, dans le cadre de la régularisation de la filière bois sauvage:

- de rassembler tous les opérateurs de cette filière et de discuter des modalités de régularisation de la filière qui permettrait de mettre l'accent sur un contrôle plus rigoureux et régulier en amont (source d'approvisionnement et première transformation) et de réduire les tracasseries au niveau des différentes étapes de la filière;
- d'accélérer les processus d'attribution des forêts communautaires dans les zones de production concernées et en assurer l'accompagnement et le contrôle, permettant ainsi d'alimenter légalement ce marché;
- de faciliter l'enregistrement de tous les acteurs (scieurs, transformateurs, négociants, transporteurs ...).

Ces propositions ont pour but de compléter certaines recommandations plus spécifiques incluses dans ce rapport et permettent de donner une image plus complète de ce que l'OI entend par la « régularisation » de la filière bois sauvage.

7.2 Débarquement à Douala du bois transporté par CAMRAIL

Les bois sous forme de grumes ou de débités non mis en container arrivant au port de Douala par rail (CAMRAIL), entrent directement dans les parcs à bois de la Société d'Exploitation des Parcs à Bois au Cameroun (SEPBC) ou autres parcs privés. Ces bois ne transitent pas par le check point du MINFOF (port 1) situé à l'entrée du port et arrivent dans le port munis de bordereaux de transport, dont les copies sont remises depuis peu au service de la Délégation Régionale du MINFOF. Ces bordereaux de transport et déclarations d'expédition CAMRAIL ne mentionnent pas la source de provenance du bois transporté (titre forestier ou numéro des grumes, etc.). Le chef de la principale station de triage CAMRAIL du port a déclaré à l'OI qu'aucun autre document n'accompagnait le bois lors de son transit par rail. Ceci contredit les déclarations des responsables de la SOMAC (Bélabo) qui ont confirmé à l'OI (mission 1) qu'une pochette comprenant tout document en amont du parc SOMAC (lettres de voiture, certificats d'emportage, etc.), accompagnait le train de Bélabo à Douala. Cette documentation arrive donc d'une façon ou d'une autre aux clients CAMRAIL ou à leurs agents à Douala, qui la soumettent au check point MINFOF (port 1-2) pour l'établissement des Bulletins de Spécification nécessaire pour l'exportation de ces bois. Ces données complémentaires aux bordereaux de transport et déclarations d'expédition CAMRAIL ne sont donc pas transmises directement à la SEPBC ni aux check points PSRF et Douanes dès l'entrée des wagons dans le parc à bois de Douala. Ceci représente une perte de traçabilité du bois car l'origine du bois (titre forestier et/ou transformateur, la numérotation des grumes, etc.) n'est plus reprise dans aucune banque de données informatisée ni au niveau de Douala (SEPBC, COMCAM-MINFOF, CAMRAIL) ni au niveau de Yaoundé (PSRF, SIGIF-MINFOF).

Le problème de traçabilité et d'inventaire du bois en container (débités ou même grumes), qu'il arrive par train ou par route à Douala, est encore plus problématique. Tout bois en container est acheminé directement vers le Douala International Terminal (DIT) sans être répertorié par la SEPBC au niveau du parc à bois de Douala (commercial ou

d'embarquement), sauf apparemment pour le bois mis en container à l'intérieur du parc à bois de la SEPBC. La traçabilité des bois empotés au niveau des parcs à bois privés (non SEPBC) est encore plus floue. La Résolution No 230/CA/PAD du 09 décembre 2008 prévoit pourtant « que tout bois, peu importe son conditionnement, doit passer par le parc à bois géré par la SEPBC ». La raison invoquée est le manque de place pour l'entreposage des containers au niveau du parc à bois SEPBC. Selon les responsables de la SEPBC, cette situation doit être résolue par les autorités du Port Autonome de Douala (PAD). Ceci n'explique pas pourquoi les données concernant le bois en container arrivant par rail et par route, ne sont ni transmises à la SEBPC ni au check point du PSRF à l'entrée du parc à bois. Aucune donnée (volumes, origine, documents de transport, etc.) concernant le bois en container ne semble donc être enregistrée au niveau des banques de données informatisées de la SEPBC, COMCAM-MINFOF et PSRF. Le PSRF signale même à l'OI que le DIT préfère payer une amende plutôt que de transmettre ses données au programme. Le certificat d'emportage, qui doit accompagner tout bois en container et qui est requis pour les procédures d'exportation, mentionne pourtant certaines données qui permettrait d'améliorer la traçabilité des ces bois et de répertorier les volumes transportés.

7.3 Le PSRF-Douala

Le Programme de Sécurisation des Recettes Forestières (PSRF) est un programme conjoint du MINFOF et du Ministère des Finances (MINFI). La collecte de données au port de Douala et dans les différents check points du territoire permet au PSRF de vérifier les volumes et les essences transportés, transformés et exportés par les différentes sociétés de la filière bois. Cette information permet de calculer et donc de percevoir toute taxe forestière. Cette information recoupée avec paiements effectués au PSRF permet également d'identifier la différence entre les taxes versées et ce qui est effectivement transporté et exporté (sans semble-t-il pouvoir tenir compte de l'exportation par container empoté hors du parc à bois de Douala). Cette différence est alors soldée par le paiement par l'exploitant forestier d'un reliquat fiscal. Elle peut s'expliquer de plusieurs manières. Il peut s'agir d'achat par l'exploitant concerné de bois venant d'un autre titre valable. Elle peut aussi s'expliquer par la gestion des stocks de bois au niveau des parcs à bois. Il pourrait également s'agir de sous-déclarations de coupes ou d'achat de bois d'origine frauduleuse (blanchiment). Ces différences entre les volumes déclarés et exportés ne semblent pas engendrer de contrôle ou de vérification au niveau du MINFOF, la seule responsabilité du MINFI étant de s'assurer du recouvrement des taxes et non pas de contrôler l'exploitation forestière.

7.4 La SEBPC

La Société d'Exploitation des Parcs à Bois au Cameroun (SEPBC) gère le plus grand parc à bois à l'intérieur du port. Elle offre ses services d'entreposage et de manutention aux exportateurs et tient pour ce faire une base de données comprenant les informations suivantes:

- Origine par pays (CAMEROUN ou sous région)
- Nom du client
- Essence du bois
- Moyen de transport et numéro de camion

- Date d'entrée
- Numéro lettre de voiture
- Nature débités ou grumes
- Volume
- Lieu de déchargement

Les grumes ou débités arrivant par camion passent par le check point MINFOF (port 1) situé à l'entrée du port et où est vérifiée la conformité des bois transportés avec leur lettre de voiture. A l'entrée du parc à bois, le check point du PSRF vérifie la validité du quitus fiscal ainsi que la validité du titre de provenance indiqué sur la lettre de voiture. Les bois sont alors entreposés soit dans le parc commercial de la SEPBC, soit dans quelques parcs privés de certaines sociétés comme CFC/SEBC ou SEFAC/SEBAC. Au sein du parc commercial de la SEPBC et des parcs privés, des bois peuvent encore subir des modifications voire être vendus et parfois même ressortir du port. Certains bois y sont par exemple mis en container et repartent vers le Douala International Terminal (DIT).

La saisie de données sélective par la SEPBC, qui s'effectue conformément au contrat entre la SEPBC et le Port Autonome de Douala (PAD), ne permet pas de retracer l'origine du bois qui est réceptionné par cette société. En effet aucune donnée précise sur l'origine du bois (titre de l'exploitant forestier, transformateur ou numéros de grumes) n'est saisie. Ces données sont pourtant disponibles à l'arrivée au parc à bois (sauf pour le bois arrivant par rail) ou sur les Bulletins de Spécification délivrés par le MINFOF (Port 1) et nécessaires au transfert du bois du parc à bois commercial vers le parc à bois d'embarquement (transfert géré par la SEPBC).

La SEPBC, société responsable de la gestion du parc à bois le plus important du pays et de la sous-région et qui détient le principal outil informatisé opérationnel au niveau de ce parc à bois, ne semble pas recevoir d'information du MINFOF ou du PSRF (liste des titres valides et volumes autorisés, liste des transformateurs enregistrés, numéros de lettre de voiture émises par le MINFOF, autorisations spéciales d'exportation émises par le MINFOF, quitus fiscaux, etc.). Cette situation, combinée à la saisie limitée des données sur les bois réceptionnés et exportés, ne permet pas à la SEPBC de contribuer à la détection de certaines irrégularités (double usage de lettres de voiture, détection de numéros de lettre de voiture non valides, répétitions dans la numérotation des grumes, titres invalides, différences entre volumes autorisés et exportés, etc.) et donc de contribuer à légalité et à la traçabilité du bois et au contrôle forestier.

7.5 Les Douanes du PAD

Les services des douanes au Port Autonome de Douala (PAD) entretiennent une relation de collaboration au niveau local avec les services du MINFOF, à travers l'échange de documents, de concertations physiques et au niveau national dans des réunions pour fixer des valeurs FOB. Tous les bois qui transitent par le port de Douala et qui sont destinés à l'export, sont assujettis au paiement des taxes douanières. La procédure douanière d'exportation débute avec le Bulletin de Spécifications (établi par le MINFOF, Port 2), qui sert de document principal de travail au Guichet Unique et pour l'établissement du Bulletin de Connaissance pour le transport maritime.

Hormis ceux qui arrivent en containers, la procédure d'exportation des bois qui arrivent par route ou par rail débute à partir du parc de la SEPBC et ceux appartenant à quelques sociétés

privées d'exploitation forestière situées à l'intérieur du port. L'exportateur débute par une spécification de la quantité, des essences et de la destination du bois à faire embarquer. Ces éléments sont alors transmis au poste de contrôle forestier du MINFOF appelé Port 1 dont le mandat consiste à vérifier divers éléments techniques et juridiques notamment la qualité d'exportateur du demandeur, la qualité de transformateur en cas des débités, les documents de transport du bois en question, sa quantité (nombre de colis ou grumes), son volume, les essences, le quitus fiscal délivré par le service des impôts à l'exportateur déterminant une quantité à exporter pendant une période bien déterminée (six mois pour certains et trois mois pour d'autres). Si le contrôle est concluant, le Port1 vise le Bulletin de Spécifications (volume, exportateur, destination, essence, origine, etc.) des bois à exporter établi par la société et le soumet à la signature du Délégué Régional des Forêts et de la Faune du Littoral. Une fois le Bulletin de Spécifications signé, les bois quittent le parc à bois commercial pour le parc à bois d'embarquement, au niveau duquel aucune modification n'est plus permise.

Les Douanes sont les seuls à vérifier le bois containerisé et acheminé directement vers le DIT, même si depuis peu le MINFOF (port 1) vérifie les certificats d'emportage des containers arrivant au port. Il existe, au niveau du DIT un dispositif permettant de scanner des containers prêts à être embarqués mais cette technologie ne permet pas par exemple de détecter une fraude par rapport aux essences des bois déclarés et par conséquent ne peut se substituer au contrôle physique. La pratique veut que le contrôle de tous containers confondus s'effectue par échantillonnage que les douaniers n'ouvrent les containers scellés ou empotés qu'en cas de suspicion. Ceci n'arrive que très rarement et les Douanes se fient en général aux signatures de leurs collègues présents lors de l'emportage. L'OI met en doute cette présence systématique et réglementaire des douaniers lors de l'emportage des containers, comme l'a démontré la visite au parc à bois SOMAC de Bélabo et comme il l'a été constaté lors de certaines missions de l'OI (voir rapport No 078/OI/REM, Port de Douala du 8-14/10/07). Cette situation mériterait donc que les containers soient rouverts et contrôlés d'une façon plus régulière.

7.6 La Délégation Régionale du Littoral et COMCAM

A l'aide des données des Bulletins de Spécification, la Délégation Régionale du Littoral (MINFOF) tient une banque des données appelées COMCAM. Ainsi, chaque année la Délégation Régionale produit un rapport indiquant les quantités des bois exportées par exportateur, essence, et destination. La mission a relevé que le rapport produit par COMCAM ne fait pas ressortir les titres de provenance des bois. Ces données sont pourtant disponibles au niveau des postes forestiers Port 1 et 2 car elles servent à établir les Bulletins de Spécification nécessaires à l'exportation du bois. L'OI a constaté, lors de la présentation du logiciel COMCAM, que l'entrée « titre d'origine » existe mais qu'elle avait été « bloquée ».

En outre les données COMCAM ne sont pas recoupées avec celles du SIGIF et du PSRF en vue de savoir par exemple si les quantités et essences exportées par exploitant ou titre sont conformes à celles autorisées par le MINFOF et déclarées au PSRF. Le recoupage des données COMCAM et SIGIF permettrait également de détecter l'utilisation frauduleuse de lettres de voiture (doubles, numéros inexistantes, dépassement de volumes autorisés). L'OI se pose donc des questions sur l'utilité « actuelle » de la banque de données COMCAM en termes de traçabilité et de contrôle forestier ainsi que sa valeur ajoutée par rapport aux informations du PSRF.

8. CONCLUSIONS

Les différentes missions de l'OI à Bélabo, Obala et Douala, principaux points d'embarquement et de déchargement du bois au Cameroun, lui ont permis d'établir deux constats: l'illégalité entourant la filière « **bois sauvage** » alimentant le nord Cameroun et les pays du Sahel et l'enregistrement sélectif de données engendrant une perte de traçabilité quasi complète du « **bois conventionnel** » exporté à partir du port de Douala vers l'Europe et d'autres marchés internationaux. Le secteur du transport, est la cheville ouvrière de ces deux filières et il convient de responsabiliser les différents acteurs économiques de façon à éliminer les pratiques illégales, améliorer la traçabilité du bois et d'ainsi faciliter le contrôle forestier.

La filière « **bois sauvage** » est nettement moins importante que la filière « bois conventionnel » mais elle est génératrice de revenus pour beaucoup de camerounais. Cette filière est principalement alimentée par la coupe illégale de bois et le sciage sauvage. Ce bois est alors blanchi par les documents de l'administration de tutelle à travers:

- la délivrance des « certificats d'origine »;
- les ventes aux enchères publiques de bois saisi;
- la délivrance des Autorisations Spéciales d'Embarquement spécifiant rarement l'origine précise du bois et permettant de transporter le bois principalement par rail mais aussi par route.

La filière échappe aux différentes taxes officielles d'exploitation, de transformation et d'exportation mais paye plutôt des droits de passage aux différents points de contrôle. Les transporteurs concernés, connaissant parfaitement l'origine frauduleuse du bois, se retranchent derrière la documentation fournie par l'administration des forêts qui leur permettent d'embarquer et de transporter le bois. La traçabilité du bois sauvage est inexistante et le contrôle forestier ne semble pas suivre les normes en vigueur. L'illégalité est donc maintenue dans l'intérêt des principaux acteurs de la filière. **CAMRAIL**, principal transporteur de bois sauvage, s'est engagé (**Protocole d'Accord « Bois »**) en 2001 à ne pas transporter de bois dont l'origine n'est pas établie et qui n'est pas soumis à la fiscalité en vigueur. Le bois sauvage ne remplit pas ces critères. Les données récoltées par l'OI durant cette très courte mission, démontrent qu'il est relativement facile de détecter les irrégularités affectant la filière « bois sauvage ». **CAMRAIL** s'est également engagé à fournir certaines données concernant le transport du bois sauvage au PSRF. Ces données sont incomplètes, ne permettent pas de retracer l'origine du bois sauvage et n'incluent que très peu de détails sur les acteurs de cette filière. Les données sont donc inutilisables par le PSRF.

La filière « **bois conventionnel** » est soumise à plus de contrôle. En théorie le bois provient d'un titre d'exploitation valide du type:

- UFA;
- Vente de Coupe;
- Autorisations d'Enlèvement ou de Récupération de Bois;
- Forêt Communautaire;
- Forêt Communale.

Le bois est généralement transformé et exporté par des opérateurs reconnus par les administrations forestières et fiscales. Le système est déclaratif et il est donc important de pouvoir effectuer un contrôle rigoureux et efficace. La **traçabilité** est un élément essentiel de ce contrôle. L'enregistrement de **données informatisées** sur l'origine précise du bois et son trajet de la souche jusqu'à sa destination finale, permet de:

- s'assurer de l'origine légale du bois;
- de vérifier le système déclaratif en recoupant différentes sources d'information.

L'OI a malheureusement constaté que les informations enregistrées par les **opérateurs et transporteurs privés** (SOMAC, CAMRAIL, SEPBC et DIT) de la filière ne mentionnent pas l'origine précise du bois. Ceci représente une **perte de traçabilité** à laquelle il serait pourtant facile de remédier car l'information contenue dans les différents documents sécurisés (lettres de voiture, certificat d'emportage) sont mis à leur disposition. En ce qui concerne **CAMRAIL**, il s'agit encore une fois du **non respect du protocole** signé avec le PSRF. La situation au niveau de **l'administration** n'est malheureusement pas meilleure. La banque de données du MINFOF à Douala (COMCAM) qui couvre l'exportation, ne reprend pas l'origine précise du bois. La banque de données du PSRF présente les mêmes **lacunes** car la saisie de données est axée sur la fiscalité et non sur la **traçabilité** du bois. Toutes les données permettant de retracer l'origine du bois et son trajet sont pourtant disponibles à Douala car indispensables à l'établissement des documents de dédouanement.

Le transport du bois en **container**, principalement sous forme de débités mais aussi en grumes, semble présenter les plus **grandes lacunes** en termes de **contrôle** et de **traçabilité**. Le bois peut être mis en container (emportage) à différents niveaux:

- en forêt;
- dans certaines usines de transformation;
- dans les parcs à bois gérés par les sociétés manutentionnaires (SOMAC, SEPBC).

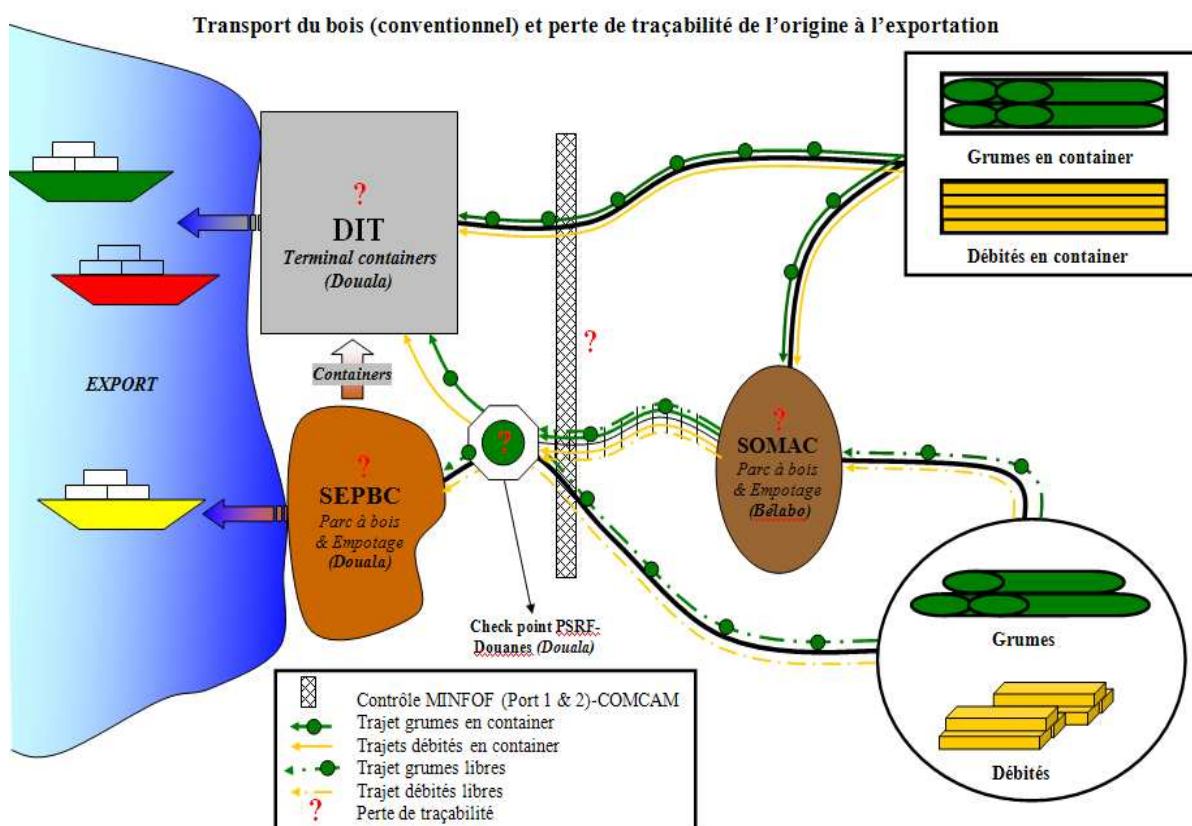
L'emportage des containers est, en théorie (car l'OI a maintes fois constaté que ce n'était pas le cas), fait en présence des agents du MINFOF et des Douanes. Les containers sont alors acheminés par route ou par rail vers le terminal à container de Douala (DIT). Chaque container circule avec un **certificat d'emportage** qui fait partie des documents nécessaires à son exportation. Les agents du MINFOF n'ont pas accès au **DIT** même si depuis peu les certificats d'emportage sont vérifiés par les agents du MINFOF basés au port. Il n'y a donc plus vraiment de **contre-vérification** du contenu des containers car la réouverture par les douanes des containers scellés est très rare. L'origine précise du bois en container n'est donc encore une fois pas enregistrée par le MINFOF (COMCAM) ou par la SOMAC ou CAMRAIL qui en transportent une grande partie. Le PSRF affirme que le DIT refuse toute transmission d'information concernant le bois en container transitant directement par le terminal.

Le schéma ci-après illustre les principaux **flux de la filière « bois conventionnel »**. Il permet de mieux comprendre le rôle des **différents acteurs** et d'identifier les **pertes de traçabilité** tout au long de la chaîne. Ce schéma n'inclue pas le transport du bois sauvage qui ne fait l'objet d'aucun contrôle.

9. RECOMMANDATIONS

9.1 Recommandations MINFOF

Que les Délégations Régionales, Départementales, et postes forestiers ne fournissent plus d'Autorisations Temporaires de Circuler pour tout type de transport ou d'Autorisation Spéciale d'Embarquement pour le transport par route.



Que la Délégation Régionale de l'Est s'assure, conformément à la Circulaire No 1462/L/MINFOF/SG/DF/SDAFF du 08-08-2007, de l'origine légale du bois avant de fournir une Autorisation Spéciale d'Embarquement pour le transport par rail. Que ces Autorisations Spéciales d'Embarquement se limitent à un transport de gare à gare.

Que les certificats d'origine, délivrés par les agents du MINFOF et utilisés pour justifier l'origine du bois sauvage et en faciliter le transport, ne soient plus utilisés pour les produits ligneux, soient-ils des déchets et que le MINFOF adresse une lettre circulaire à ces services déconcentrés à ce propos.

Que les Délégations Régionales (Est, Centre, etc.) contrôle la chaîne d'approvisionnement et de transformation du bois sauvage et qu'ils ouvrent des contentieux en cas de délit (exploitation non autorisée, utilisation frauduleuse de lettres de voiture, titre d'exploitation, de transport et d'origine non valables, unités de transformation non déclarées, etc.).

Que la Délégation Régionale de l'Est, les Douanes et la SOMAC s'assurent que leurs agents soient présents au moment de l'emportage de containers dans le parc à bois SOMAC (Bélabo), comme le prescrit la circulaire relative à l'emportage des containers.

Que la procédure des opérations d'emportage des produits forestiers soit conjointement définie par le MINFI et le MINFOF et que des moyens de mise en œuvre correspondant soient déployés sur le territoire national.

Que le MINFOF (DPT) à travers ses Délégations Régionales, somme tout transformateur de bois sauvage de se faire enregistrer.

Que la BNC organise une mission conjointe BNC-BRC-OI de contrôle concernant l'origine, le transport, la transformation et l'exportation des « déchets » de bois venant de la société GRUMCAM. Que les différents intervenants et responsables soient entendus et qu'un contentieux soit ouvert, le cas échéant, contre les contrevenants. Que cette même mission vérifie l'utilisation des lettres de voiture des FC GIC DOH, GIC GJAM et GIC KOMTANG et que les responsables des FC et les bénéficiaires des lettres de voiture utilisées (en particulier la FC GIC DOH dont les lettres de voiture ont permis l'acheminement des trois chargements successifs d'Ayous du 03 au 04 mars 2009) soient entendus et qu'un contentieux soit ouvert, le cas échéant, à l'encontre des contrevenants.

Que le MINFOF améliore l'accessibilité aux données SIGIF (numéros de lettre de voiture, production autorisée, titres valides par société, liste des transformateurs ayant un permis valable, etc.) et mette à jour son site internet. Ceci permettrait à ses services déconcentrés et aux autres acteurs de la filière (gestionnaires des parcs à bois (SEPBC, SOMAC), le PSRF, les exploitants, transporteurs, transformateurs et la Société Civile) d'accéder aux informations et de contribuer d'une façon plus efficace à la promotion de la transparence du secteur.

Que le MINFOF (Délégation Régionale du Littoral) (ré)intègre les données précises sur l'origine du bois dans sa banque de données COMCAM.

Que le MINFOF (Bureau COMCAM) en collaboration avec la SOMAC, la SEPBC et le PSRF saisissent (dans leurs différentes banques de données) les numéros de toutes les lettres de voiture utilisées sur le territoire national, leur permettant ainsi de détecter les lettres de voiture dont le numéro n'existe pas (SIGIF) ou qui seraient utilisées plusieurs fois, et de verbaliser les contrevenants (exploitants, transformateurs, transporteurs).

Qu'un recoupement soit effectué régulièrement entre les données enregistrées par COMCAM (ou même celles de la SEPBC si celles-ci sont complétées) et celles du SIGIF de façon à comparer les volumes de bois déclarés et exportés par titre. Cette comparaison permettrait au MINFOF de détecter des différences entre la production et l'exportation et pourrait servir à améliorer le contrôle forestier.

Que le MINFOF adresse une circulaire aux transporteurs de la filière mentionnant la responsabilité de ceux-ci en cas de transport frauduleux et de transport de bois d'origine douteuse ou illégale en indiquant les risques encourus en cas de récidive. Cette circulaire devrait inclure un récapitulatif de la réglementation en vigueur et une liste d'éléments à consulter et vérifier avant l'embarquement du bois.

Que le MINFOF (Brigades Nationales et Régionales de Contrôle) verbalise tout transporteur impliqué dans le transport de bois (bois sauvage en particulier) d'origine douteuse (lettres de voitures dont le numéro ne figure pas au SIGIF, faux documents, documents mal remplis) et illégale (titre exploitant ou transformateur non valide) ou dans le transport illégal (sans lettre de voiture ou certificat d'emportage) et établisse un répertoire (faisant partie intégrante du SIGICOF) du matériel (camions, trains, containers) de façon à pouvoir détecter toute récidive lui permettant de confisquer ce matériel au transporteur impliqué.

9.2 Recommandation PSRF

Que le MINFOF et le MINFI (PSRF et Douanes) organisent une mission de contrôle conjointe le long des voies de transport vers le Nord permettant de relever les infractions, d'évaluer la traçabilité du bois et de vérifier l'efficacité des structures et le personnel de contrôle déjà en place.

9.1 Recommandations CAMRAIL/SOMAC

Que CAMRAIL, comme tout autre transporteur de bois au Cameroun, utilise une lettre de voiture (grumes, débités ou parc de rupture) délivrée par le MINFOF pour tout transport de bois (bois sauvage inclus) de la gare d'embarquement jusqu'à la gare de déchargement, quel que soit sa forme et son conditionnement (container inclus).

Que CAMRAIL n'embarque pas de bois sous présentation d'une Autorisation Spéciale d'Embarquement qui visiblement n'est pas conforme aux instructions de la circulaire ministérielle relative à l'embarquement du bois sauvage sur les rails.

Que le bois sauvage embarqué par CAMRAIL à Bélabo transite également par le parc à bois SOMAC et fasse l'objet d'une saisie des données comme pour les bois conventionnels, que les documents (lettres de voiture) démontrant l'origine de tout bois qui y transitent (grumes, débités, containers, bois sauvage) soit vérifiés (par la SOMAC, le PSRF et le MINFOF) et inventoriés et que ces données soient transmises au PSRF et au MINFOF (COMCAM et SIGIF).

Que CAMRAIL présente les lettres de voitures et certificats d'emportage aux check points du MINFOF dès leur arrivée à la gare de déchargement et aux check points du PSRF et à la SEPBC dans le cas de Douala.

Que les données transmises par CAMRAIL au PSRF, indiquent les volumes, le client, le titre de provenance, et l'essence pour tout type de bois (grumes ou débités), quelque soit le

conditionnement (container inclus) ou sa gare d'embarquement ou de destination, comme le prévoit le Protocole d'Accord « Bois » 2001 signé entre CAMRAIL et le PSRF.

Que l'ébauche du nouveau Protocole d'Accord entre CAMRAIL et le PSRF, qui stipule que « le PSRF s'engage à garantir la confidentialité des renseignements qui lui ont été transmis par la société CAMRAIL, et pouvant causer un préjudice à sa clientèle », soit adapté de façon à garantir l'accès aux données aux services de contrôles du MINFOF et à toute partie d'un système de vérification de la légalité.

Que ce nouveau Protocole d'Accord « Bois » CAMRAIL-PSRF soit signé rapidement et respecté.

Que CAMRAIL transmette à la SEPBC, au MINFOF et au PSRF toute information sur les containers débarqués à la DIT (lettre de voiture, certificat d'empotage) et permettant de retracer l'origine du bois mis en container.

Que CAMRAIL transmette à la SEPBC, au MINFOF et au PSRF toute information récoltée par la SOMAC et permettant de retracer l'origine du bois/titre de provenance.

Que la SOMAC s'assure de la présence d'agents des Douanes et du MINFOF lors de l'empotage des containers s'effectuant à l'intérieur du parc à bois SOMAC (comme le stipule la lettre circulaire MINFOF) et que les certificats d'empotage accompagnent les containers réceptionnés par la seule SEPBC à Douala.

9.4 Recommandations PAD/SEPBC

Que les autorités du PAD demandent au DIT de transmettre toute information concernant les containers à bois au MINFOF (port 1), au PSRF et à la SEPBC (en attendant la mise à disposition de la SEPBC d'un site d'entreposage des containers).

Qu'un amendement de la Résolution No 230/CA/PAD de 09 décembre 2008 étende les conditions d'entrée dans les parcs à bois « Commercial » et « d'Embarquement » permettant à la SEPBC d'exiger tout document (lettres de voiture, certificat d'empotage, bulletins de spécification, etc.) permettant de retracer l'origine précise du bois camerounais arrivant par camion, train (containers inclus) au port de Douala et d'informatiser ces données.

Annexe 1 : Lettre du Délégué Régional de l'Est aux chefs d'agence SOMAC et SAGA

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTERE DES FORETS ET DE LA FAUNE

DELEGATION PROVINCIALE DE L'EST

SERVICE PROVINCIAL DE LA PROMOTION ET DE LA
TRANSFORMATION DES PRODUITS FORESTIERS

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF FORESTRY AND WILDLIFE

PROVINCIAL DELEGATION FOR EAST

PROVINCIAL SERVICE OF PROMOTION AND
PROCESSING OF FOREST PRODUCTS

Tél. 22.24.15.91

N° 0424 /LC/MINFOF/DPE/SPT/PE

15 APR 2008

Bertoua le

Relu 22/4/2008
Po. [Signature]

LE DELEGUE PROVINCIAL DES FORETS
ET DE LA FAUNE DE L'EST
BERTOUA

A MESSIEURS LES CHEFS D'AGENCE :
• SOMAC
• SAGA
- BELABO -

Objet : *Origine et traçabilité documentaire
des bois.*

Pour permettre un meilleur suivi du circuit des bois tout au long de la filière conformément à la lettre circulaire n° 0227/LC/MINFOF/SG/DF du 1^{er} Avril 2005 du Ministère des Forêts et de la Faune relative à l'objet sus-cité.

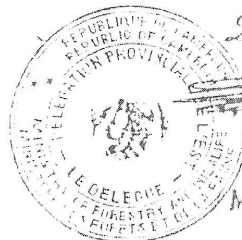
J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la présence des agents de l'administration des Forêts et du Programme de Sécurisation des Recettes Forestières ainsi que des Douanes soit effective lors de l'emportage de tous les conteneurs transportant les débités au départ de la gare de Belabo.

Aussi, afin d'assurer que tous les produits forestiers quittant la gare proviennent d'une exploitation forestière légale, l'embarquement de tous les débités issus des unités de transformation artisanale (scie mobile, tronçonneuse...) des forêts communautaires et des ventes aux enchères publiques devra être conditionné par l'autorisation spéciale d'embarquement délivrée par le Délégué Provincial des Forêts et de la Faune de l'Est. Les débités en provenance des sciens dont les promoteurs sont titulaires des Unités Forestières d'Aménagement (UFA) et ceux des pays voisins sont exempts de cette condition.

Comptant sur votre collaboration habituelle, je vous d'agréer, Messieurs, l'expression de ma parfaite considération.

AMPLIATIONS :

- MINFOF/YDE (pour info) ;
- DDFOF/LD/BTA POUR SUIVI ;
- DDFOF/LD/BTA (POUR INFO) ;
- PCC/IBRO POUR SUIVI ;
- CORDO/PSRF/IBRO POUR SUIVI ;
- CAMRAIL/IBRO POUR INFO ;
- CIRONO/ARCHIVES.



Le Délégué Provincial

MFOUOU MFOUOU BRUNO
LIEUTENANT COLONEL DES
EAUX ET FORETS

Annexe 2 : Autorisation spéciale de transport de bois par route

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

MINISTÈRE DES FORÊTS ET DE LA FAUNE

DELEGATION PROVINCIALE DE L'EST

SERVICE PROVINCIAL DE LA PROMOTION
ET DE LA TRANSFORMATION DES
PRODUITS FORESTIERS

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Peace - Work - Fatherland

MINISTRY OF FORESTRY AND WILDLIFE

PROVINCIAL DELEGATION FOR EAST

PROVINCIAL SERVICE OF PROMOTION
AND PROCESSING OF FOREST PRODUCTS

N° 0219/AST/MI/FOF/D/DPFOF-E/SP/T

Bertoua, le 3 MARS 2009

AUTORISATION SPECIALE DE TRANSPORT DES BOIS PAR ROUTE

Le Délégué Provincial des Forêts et de la Faune de l'Est à Bertoua, soussigné au vu des instructions contenues dans la lettre H 1469A/MI/FOF/SG/D/DP/AST du 08 Août 2007 de Monsieur le Ministre des Forêts et de la Faune, autorise à (Nom ou Maison sociale) :

M^r TIGÉ Agi HA
Camion N° LTR 8001 A

De transporter à partir de Bertoua
Les produits forestiers ci-dessous spécifiés, issus de (origine ou titre de provenance)

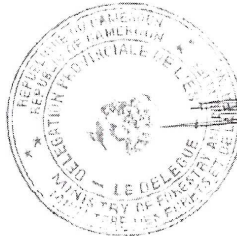
Contrat vente entre ETS SAKI Agi HA
et M^r TIGÉ Agi HA
LV N° 034705 N° 09 du 28/02/09
destination Nokoko

N°	Essences	Désignation	Quantité	Largeur	Longueur	Épaisseur	volumes	Observation
01	Bois latés		3900	8	6m	40mm	75 m ³	
02	Bois latés		130	8	6m	80mm	5 m ³	
			4030				80 m ³	

La présente autorisation est personnelle et incessible.
La durée de validité est de : 10 jours non renouvelables à compter de la date de signature.

En foi de quoi, la présente autorisation est établie et délivrée à l'intéressé(e) pour servir et valoir ce que de droit.

PHOTOCOPIE NON VALABLE



Le Délégué Provincial

MFOU'OU MFOU'OU BRUN
LIEUTENANT COLONEL DES
EAUX ET FORÊTS

SERVICE TRANSFORMATION

Annexe 3 : Autorisation spéciale d'embarquement par rail

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

MINISTERE DES FORETS ET DE LA FAUNE

DELEGATION PROVINCIALE DE L'EST

SERVICE PROVINCIAL DE LA PROMOTION
ET DE LA TRANSFORMATION DES
PRODUITS FORESTIERS

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF FORESTRY AND WILDLIFE

PROVINCIAL DELEGATION FOR EAST

PROVINCIAL SERVICE OF PROMOTION
AND PROCESSING OF FOREST PRODUCTS

N° 0328 /ASE/MIN/FOF/DP/FOF-E/SPT

Bertoua, le 17 Mars 2009

AUTORISATION SPECIALE D'EMBARQUEMENT DES BOIS PAR RAIL

Le Délégué Provincial des Forêts et de la Faune de l'Est à Bertoua, soussigné au vu des instructions contenues dans la lettre N° 1462/L/MIN/FOF/SG/DF/SDAFF du 08 Août 2007 de Monsieur le Ministre des Forêts et de la Faune, autorise à (Nom ou Raison sociale)

YAYA

D'embarquer à la gare de : BEUNDO

Les produits forestiers ci-dessous spécifiés, issus de (origine ou titre de provenance)

Bois issus de la Forêt Communautaire
GIC BOH cf LV N° 012911

à destination de KOUSSERI

N°	Essences	Désignation	Quantité	Largeur	Longueur	Epaisseur	Volum ¹	Observations
01	Ayous	Planches	320	0,30	6	0,03	20	
02	Ayous	lattes	1040	0,08	6	0,04	20	
03	Ayous	travers	520	0,08	6	0,08	20	
			1940				60 m ³	

La présente autorisation est personnelle et incessible,
La durée de validité est de : _____ jours non renouvelables à compter de la date de signature.

En foi de quoi, la présente autorisation est établie et délivrée à l'intéressé(e) pour servir et valoir ce que de droit.

PHOTOCOPIE NON VALABLE



Le Délégué Provincial

MFOU'OU MFOU'OU BRUNO
INGENIEUR DES EAUX, FORETS ET CHASSE

SERVICE TRANSFORMATION

Annexe 5a : bois prêt à l'embarquement à la gare d'Obala.



Annexe 6 : Statistiques bois sauvage par gares, CAMRAIL

DG/DCM/RM/ATRM/FE

STATISTIQUES DE BOIS SAUVAGE PAR GARES, CLIENTS ET RECETTES HORS TAXES
MOIS DE FEVRIER 2009

Gares	Clients	Tonnes	Recettes
BELABO	ABAKAR MAHAMAT	40	764 710
	YOUSSEUF HAMIT	40	632 255
	WORDOUGOU OROZI	35	632 255
	ABRAMAN SALEH ABAKAR	44	691 685
	MOHAMADOU YAYA	40	637 945
	YOUSSEUF HASSAN	34	632 255
	ALI MAHAMAT NOUR	39	632 255
	ADOUM DJIDI ALI	43	676 515
	HAMAN MOUSSA	39	632 255
	ISSA MAHAMAT	36	632 255
	ABAKAR ROZI HILQUE	40	631 940
	TAHIR ALI	36	632 225
	ABAKAR MAHAMAT ZENE	39	632 255
	HAMADOU SALI	38	632 255
	ISSA ABAKAR	36	632 255
	WORDOUGOU OROZI	40	639 210
	MOHAMADOU YAYA	39	632 255
	IBRAHIM MAHAMAT	35	632 255
	MOHAMADOU ABBO	37	632 255
	MOHAMADOU YAYA	40	632 255
	MOHAMADOU YAYA	38	632 255
	HAMADOU SALI	35	632 255
	ABAKAR ABDRAMANE	38	632 255
	ALI MOUNA SOULEYMANOU	38	632 255
	MOHAMADOU HAMAT	36	632 255
	HAMIT NAHAR	44	632 255
	MOHAMADOU	40	632 255
	AHMADOU ROUFAY	38	632 255
	MAHAMAT NOUR MAHAMAT	36	632 255
	MAHAMAT HAMIT	35	632 255
	MOHAMADOU YAYA	40	635 415
	IBRAHIM MAHAMAT	49	627 465
	MOHAMADOU	40	632 255
	ABAKAR ABDOURAMAN	33	632 255
	MOHAMADOU YAYA	33	632 255
	BRAHIM ALI	39	632 255
	HAMAN MOUSSA	38	632 255
	MAHAMAT TAHIR	38	632 255
	YOUSSEUF BAKAR	35	632 255
	TAHER ALI	37	632 255
YOUSSEUF HAMID	38	632 255	
YOUSSEUF HAMID	37	632 255	
Autres clients	220	6 253 540	
	Sous total	1 825	33 055 065
OBALA	MOUSSA ISSA	30	1 135 360
	Raphael	30	1 135 360
	Raphael	30	1 135 360
	Raphael YONGABI	30	1 135 360
	GIC APPEL S/C Mr MESSI	30	1 135 360
	Raphael	30	1 135 360
	Sous total	180	6 812 160
	TOTAUX	2 005	39 867 225