

Les corridors en Afrique Centrale : état des lieux, défis et perspectives

Corridors in Central Africa: Current Situation, Challenges, and Prospects.

Dr Kangatlam A., Chargé de cours,

Université de Maroua, Cameroun

Ecole Nationale Supérieure Polytechnique de Maroua

Département d'agriculture, Elevage et produits dérivés, option Economie agricole et management des entreprises

Date de soumission : 05/04/2025

Date d'acceptation : 11/06/2026

Pour citer cet article :

Kangatlam. A. (2026) «Les corridors en Afrique Centrale : état des lieux, défis et perspectives», Revue Internationale du chercheur « Volume 7 : Numéro 2» pp : 1413-1460

Résumé

Cette étude a pour objectif général d'examiner le rôle des corridors de transport en Afrique centrale dans le processus d'intégration régionale au sein de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), tout en identifiant les principaux facteurs limitant leur efficacité et en formulant des perspectives d'amélioration. Sur le plan méthodologique, la recherche adopte une approche qualitative et analytique, fondée sur une revue critique de la littérature en économie des transports et des corridors.

Les résultats de l'étude révèlent que, bien que les corridors de transport jouent un rôle stratégique dans la facilitation des échanges et la promotion de l'intégration régionale, leur efficacité demeure significativement contrainte par des dysfonctionnements structurels persistants. La principale recommandation issue de cette recherche consiste à promouvoir la transformation des corridors existants en corridors de développement intégré au niveau régional, à travers le renforcement de la gouvernance régionale, l'accélération de la digitalisation des procédures de transit et l'harmonisation des politiques de transport entre les États membres de la CEMAC. Une telle transformation permettrait de réduire significativement les coûts de transaction, d'améliorer la fluidité des échanges et de faire des corridors de véritables leviers de croissance économique durable et d'intégration régionale effective.

Mots clés : corridor, infrastructures, région, Economie, intégration, CEMAC

Abstract

The general objective of this study is to examine the role of transport corridors in Central Africa in the regional integration process within the framework of the Central African Economic and Monetary Community (CEMAC), while identifying the main factors limiting their effectiveness and proposing avenues for improvement. Methodologically, the research adopts a qualitative and analytical approach based on a critical review of the literature on transport economics and transport corridors.

The findings reveal that, although transport corridors play a strategic role in facilitating trade and promoting regional integration, their effectiveness remains significantly constrained by persistent structural dysfunctions. The main recommendation arising from this research is to promote the transformation of existing transport corridors into integrated regional development corridors through strengthened regional governance, accelerated digitalization of transit procedures, and harmonization of transport policies among CEMAC member states. Such a transformation would significantly reduce transaction costs, improve the flow of trade, and enable corridors to become genuine drivers of sustainable economic growth and effective regional integration.

Keywords: corridor, infrastructure, region, economy, integration, CEMAC.

1. Introduction

Dans une économie ouverte caractérisée par l'intensification des échanges commerciaux internationaux, la libéralisation des marchés et l'intégration régionale, les corridors de transport apparaissent comme des instruments stratégiques de compétitivité et de développement. Selon les analyses de Jean-François Arvis (2010) et de la Banque mondiale, la performance logistique d'un pays est aujourd'hui un déterminant majeur de son insertion dans le commerce mondial. Dans ce contexte, les corridors ne sont plus de simples infrastructures de transit, mais des dispositifs structurants permettant de réduire les coûts de transaction, d'améliorer la connectivité et de renforcer l'accès aux marchés internationaux, en particulier pour les pays enclavés.

Dans cette perspective, la Banque africaine de développement (BAD) souligne, dans sa stratégie d'intégration régionale, que les corridors doivent être abordés de manière intégrée, en combinant infrastructures physiques et dimensions immatérielles. Cette approche rejoint les travaux d'Anthony Venables (2005), qui montre que les infrastructures de transport influencent non seulement les coûts logistiques, mais aussi la structure spatiale de la production et des échanges. Ainsi, la BAD insiste sur la nécessité d'investir non seulement dans la construction et la réhabilitation des routes, chemins de fer et plateformes logistiques, mais également dans la facilitation du commerce, la gouvernance et le renforcement des capacités institutionnelles.

Le concept de corridor économique, tel que défini par la BAD et approfondi par Peter C. Smith (2011) et Jean-François Marteau (2010), repose sur l'idée que les infrastructures de transport peuvent devenir des catalyseurs de développement territorial. Contrairement à une approche classique centrée uniquement sur le transit de marchandises, le corridor économique intègre les dimensions productives, sociales et territoriales. Les travaux de Paul Krugman (1991) sur la Nouvelle Économie Géographique montrent par ailleurs que la réduction des coûts de transport favorise la concentration des activités économiques et la formation de clusters productifs, ce qui explique pourquoi les zones situées le long des axes de transport attirent les investissements et stimulent les dynamiques d'industrialisation. Selon Banister (2002) et Rodrigue (2013), ces corridors doivent en outre être considérés comme des systèmes logistiques intégrés combinant infrastructures physiques, plateformes multimodales et dispositifs de gouvernance, impliquant des réformes institutionnelles pour réduire les barrières administratives et harmoniser les procédures douanières.

En Afrique centrale, et plus particulièrement dans l'espace de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), les corridors constituent des axes stratégiques reliant les zones de production, les centres de consommation et les débouchés portuaires. Toutefois, malgré leur importance, leur performance reste limitée par de nombreux obstacles institutionnels, logistiques et réglementaires, ce qui freine la fluidité des échanges et réduit leur contribution à l'intégration régionale.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente étude. La question centrale qui la guide est la suivante : dans quelle mesure les défaillances de la gouvernance institutionnelle et les insuffisances de l'efficacité logistique des corridors de transport en Afrique centrale constituent-elles des

obstacles à l'intégration régionale au sein de la CEMAC, et quelles réformes structurelles permettraient de transformer ces axes en véritables instruments de développement économique et territorial ? Cette interrogation centrale invite à examiner simultanément deux dimensions analytiques complémentaires : d'une part, l'efficacité logistique des corridors — mesurée à travers les délais de transit, les coûts de transport et la qualité des infrastructures — et, d'autre part, la gouvernance des corridors, envisagée à travers le cadre juridique, la coordination institutionnelle entre États membres et la régulation des pratiques informelles qui entravent la fluidité des échanges.

De cette problématique découlent plusieurs questions spécifiques. Quel est le niveau actuel d'efficacité logistique des corridors de transport en Afrique centrale ? Quels sont les principaux dysfonctionnements de gouvernance qui obèrent leur performance ? Dans quelle mesure le cadre juridique et institutionnel de la CEMAC garantit-il effectivement la libre circulation des biens et des personnes ? Comment ces corridors influencent-ils les dynamiques commerciales et l'intégration économique régionale ? Quelles réformes seraient susceptibles d'améliorer durablement leur fonctionnement ?

Sur la base de ces questions, plusieurs hypothèses sont formulées. Premièrement, les corridors de transport en Afrique centrale demeurent insuffisamment performants en raison de contraintes structurelles, institutionnelles et logistiques persistantes. Deuxièmement, ces dysfonctionnements limitent significativement l'intégration économique régionale au sein de la CEMAC. Troisièmement, l'amélioration de la gouvernance, la digitalisation des procédures et l'harmonisation des politiques de transport pourraient sensiblement renforcer leur efficacité. Enfin, la transformation des corridors en corridors de développement intégré favoriserait une croissance économique plus inclusive et durable.

L'objectif général de cette recherche est d'analyser le fonctionnement des corridors de transport en Afrique centrale afin d'évaluer leur contribution à l'intégration régionale et de proposer des perspectives d'amélioration. De manière spécifique, il s'agira de dresser un diagnostic de leur fonctionnement actuel, d'identifier les contraintes majeures de gouvernance et d'efficacité logistique, d'évaluer leur rôle dans les échanges économiques régionaux, d'analyser les dispositifs juridiques et institutionnels existants, et de formuler des recommandations stratégiques pour leur optimisation.

Pour atteindre ces objectifs, la présente recherche mobilise une approche mixte combinant analyse documentaire et enquête de terrain. Sur le plan qualitatif, une revue systématique de la littérature scientifique, des rapports institutionnels de la BAD, de la Banque mondiale et de la CEMAC, ainsi que des textes juridiques régissant les transports en Afrique centrale a été conduite. Sur le plan empirique, des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'acteurs clés — opérateurs logistiques, agents douaniers, responsables institutionnels et transporteurs — afin de recueillir des données de terrain sur les réalités opérationnelles des corridors. Ces données qualitatives ont été complétées par une analyse quantitative d'indicateurs de performance logistique, notamment l'Indice de Performance Logistique (IPL) de la Banque mondiale et les données de transit de la CEMAC, permettant une triangulation rigoureuse des résultats.

Afin de répondre à cette problématique de manière structurée, le présent travail s'articule en quatre parties. La première partie pose le cadre théorique et juridique de l'étude, en mobilisant les principaux courants de l'économie des transports et de la géographie économique, tout en examinant les textes réglementaires applicables aux corridors en Afrique centrale. La deuxième partie présente et justifie la méthodologie de recherche adoptée, en précisant les outils de collecte et les méthodes d'analyse des données utilisées. La troisième partie est consacrée à la présentation et à la discussion des résultats, à travers un diagnostic approfondi des corridors, l'analyse de leurs performances logistiques et l'évaluation des dysfonctionnements de gouvernance identifiés. Enfin, la quatrième partie formule une conclusion générale ainsi que des perspectives d'amélioration et des recommandations stratégiques visant à renforcer l'efficacité des corridors et à accélérer l'intégration régionale au sein de la CEMAC.

2. Approche théorique sur les corridors

2.1 Des fondements classiques à la complexité contemporaine : une lecture critique de la littérature

La réflexion théorique sur les corridors de transport s'enracine dans un corpus économique ancien, mais son évolution révèle une tension non résolue entre deux conceptions du corridor : l'une purement infrastructurelle et l'autre systémique. Comprendre cette tension est essentiel pour formuler un cadre d'analyse adapté au contexte de l'Afrique centrale.

Les fondateurs de l'économie spatiale — von Thünen (1826) et Weber (1909) — ont établi que la distance et les coûts de transport structurent l'organisation du territoire et la localisation des activités productives. Ces analyses conservent une pertinence indéniable : dans l'espace CEMAC, la géographie physique et l'éloignement des marchés expliquent en grande partie les surcoûts logistiques persistants. Toutefois, leur limite est manifeste : elles traitent le transport comme une variable exogène et neutre, sans interroger les conditions institutionnelles et politiques qui en déterminent l'efficacité réelle. Appliquer mécaniquement ces modèles à l'Afrique centrale reviendrait à supposer que la construction d'une route résout le problème de la circulation — ce que l'expérience démontre être faux.

Krugman (1991), avec la Nouvelle Économie Géographique, a enrichi cette perspective en montrant que la réduction des coûts de transport génère des effets d'agglomération, favorisant la formation de clusters industriels et commerciaux. Cette intuition est précieuse pour comprendre le potentiel des corridors en Afrique centrale. Cependant, la NEG suppose des marchés relativement intégrés et des firmes répondant rationnellement aux signaux de prix. Or, dans le contexte de la CEMAC, les pratiques informelles, les barrières non tarifaires et la faiblesse des institutions publiques faussent profondément ces mécanismes. Le risque théorique est donc de surestimer les effets spontanés des infrastructures sans prendre en compte les conditions de gouvernance nécessaires à leur activation.

Rodrigue (2006, 2013) et Banister (2002) ont opéré un tournant conceptuel important en substituant à la notion d'infrastructure linéaire celle de système logistique intégré, combinant modes de transport, plateformes multimodales et services. Cette approche introduit la notion

critique de multimodalité et reconnaît que l'efficacité d'un corridor ne se réduit pas à la qualité de ses routes, mais dépend de l'ensemble de la chaîne logistique. En Afrique centrale, où les ruptures de charge aux frontières et les délais portuaires constituent des goulots d'étranglement majeurs, cette vision systémique est analytiquement supérieure. Notteboom (2015) et Rodrigue précisent en outre que la performance des corridors est conditionnée par la qualité des institutions, la transparence douanière et la coordination interétatique — des dimensions particulièrement défaillantes dans la région CEMAC.

Porter (1990), quant à lui, inscrit les infrastructures logistiques dans une théorie de la compétitivité nationale, soulignant que l'efficacité des corridors conditionne l'accès des entreprises aux marchés internationaux. Cette perspective est utile pour comprendre les enjeux de compétitivité des économies exportatrices de la CEMAC, notamment les filières agricoles et minières. Elle présente cependant un biais : elle adopte le point de vue des firmes et de la compétitivité macro-économique sans interroger les conditions d'accès équitable des acteurs informels et des petits opérateurs qui constituent l'essentiel du commerce transfrontalier en Afrique centrale.

Positionnement critique de l'auteur : La littérature existante souffre d'un double biais. D'une part, elle traite la gouvernance comme une variable d'ajustement, alors qu'elle constitue en réalité la variable explicative centrale des performances des corridors en Afrique centrale. D'autre part, elle néglige systématiquement la dimension immatérielle de l'efficacité logistique — notamment la digitalisation des procédures, la formation des acteurs, le financement des opérateurs et le civisme commercial — en se concentrant presque exclusivement sur les infrastructures physiques. La présente étude propose de renverser cette hiérarchie en plaçant la gouvernance et les facteurs immatériels au cœur du cadre analytique.

2.2 Vers un modèle conceptuel intégré des corridors en Afrique centrale

Sur la base de cette lecture critique, nous proposons un modèle conceptuel original — le Modèle des Corridors à Efficacité Conditionnelle (MCEC) — qui articule cinq dimensions interdépendantes déterminant la performance des corridors de transport en Afrique centrale.

Ce modèle part d'une hypothèse centrale : la performance d'un corridor n'est pas une propriété de l'infrastructure, mais le produit d'interactions entre des variables physiques, institutionnelles, humaines et financières. L'infrastructure est une condition nécessaire mais non suffisante. L'efficacité réelle du corridor — mesurée par les délais de transit, les coûts logistiques et les volumes d'échanges — est conditionnée par quatre familles de variables que nous identifions comme suit.

Variable 1 — Gouvernance institutionnelle et coordination interétatique. Elle recouvre la qualité du cadre juridique régional (textes CEMAC, accords bilatéraux), la coordination entre administrations douanières, la lutte contre les pratiques de racket aux postes frontières et la transparence des procédures. C'est la variable la plus déterminante : une infrastructure de haute qualité gérée dans un environnement de faible gouvernance produit des performances médiocres, comme le montrent les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui.

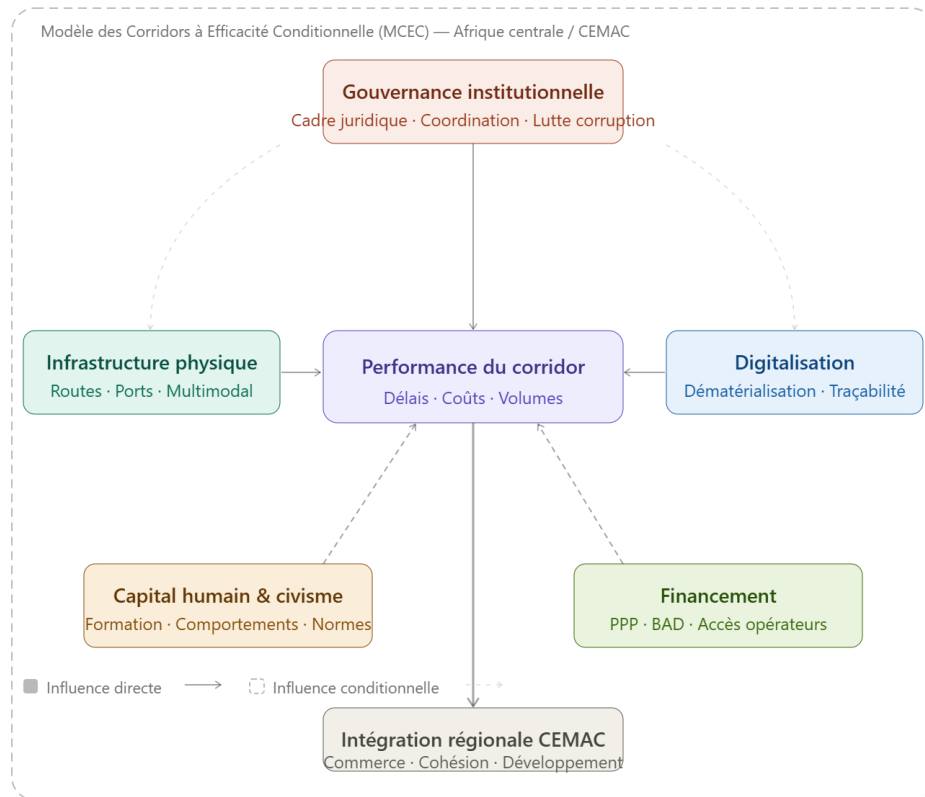
Variable 2 — Efficacité logistique et infrastructure physique. Elle intègre la qualité des routes, voies ferrées et plateformes multimodales, mais aussi la fiabilité des chaînes de froid, des entrepôts et des équipements portuaires. C'est la dimension la mieux documentée dans la littérature, mais son impact est médiatisé par les autres variables : une route réhabilitée ne réduit pas les délais si les procédures douanières restent longues et opaques.

Variable 3 — Digitalisation des procédures et circulation de l'information. Elle englobe la dématérialisation des documents douaniers, les systèmes de traçabilité des marchandises, les plateformes d'information sur les tarifs et les réglementations, et les outils de paiement électronique. Cette variable est stratégique pour l'Afrique centrale, où l'opacité informationnelle alimente les pratiques informelles et les surcoûts de transaction. La digitalisation constitue un levier de transformation à faible coût d'investissement mais à fort impact potentiel sur la gouvernance et l'efficacité.

Variable 4 — Capital humain, civisme et formation des acteurs. Elle concerne la formation des agents douaniers, des transporteurs et des opérateurs logistiques, mais aussi le niveau de civisme commercial des acteurs — c'est-à-dire leur adhésion aux règles communes et leur résistance aux pratiques de corruption. Cette dimension est souvent ignorée dans les modèles d'infrastructure, alors qu'elle conditionne directement la mise en œuvre effective des réformes institutionnelles et technologiques. Une plateforme douanière digitale est inopérante si ses utilisateurs ne savent pas s'en servir ou si les incitations à la contourner restent fortes.

Variable 5 — Financement et modèles économiques des corridors. Elle interroge la soutenabilité financière des investissements en infrastructure (partenariats public-privé, financement BAD, dette souveraine), les mécanismes de recouvrement des coûts d'entretien et l'accès au financement pour les petits opérateurs de transport et de commerce transfrontalier. L'absence de modèles économiques viables conduit à la dégradation rapide des infrastructures réhabilitées et à l'exclusion des acteurs informels des bénéfices du corridor.

Voici la représentation schématique de ce modèle :



Source : Auteur

2.3 Implications analytiques du modèle

Ce modèle se distingue des approches existantes sur trois points. Premièrement, il hiérarchise les variables : la gouvernance institutionnelle occupe la position apex du modèle, non parce qu'elle serait plus importante que l'infrastructure en valeur absolue, mais parce qu'elle constitue la condition d'activation de toutes les autres variables. Une infrastructure excellente dans un cadre de gouvernance défaillant produit des résultats très en deçà de son potentiel, comme l'illustrent les corridors CEMAC réhabilités qui continuent d'enregistrer des délais de transit deux à trois fois supérieurs aux standards internationaux.

Deuxièmement, le modèle introduit la digitalisation et la formation des acteurs comme variables à part entière, et non comme simples outils secondaires. En Afrique centrale, la transformation numérique des procédures douanières — interconnexion des systèmes SYDONIA, guichets uniques électroniques — représente un levier de réforme à haut rendement, car elle réduit simultanément les opportunités de corruption, les délais administratifs et les coûts de transaction informationnelle. De même, la formation des acteurs — douaniers, transporteurs, petits commerçants transfrontaliers — conditionne l'appropriation effective de tout dispositif institutionnel ou technologique.

Troisièmement, le modèle intègre explicitement la dimension financière comme variable systémique. Le financement ne concerne pas uniquement la construction des infrastructures, mais

aussi leur entretien, le fonctionnement des institutions de gouvernance et l'accès des petits opérateurs au crédit. L'exclusion financière des acteurs du commerce transfrontalier informel — qui représente une part substantielle des échanges en Afrique centrale — constitue un angle mort des politiques de développement des corridors.

C'est à partir de ce cadre conceptuel que s'articulera l'ensemble de l'analyse empirique : le diagnostic des corridors CEMAC sera conduit en évaluant chacune de ces cinq dimensions, et les recommandations finales proposeront des interventions ciblées sur les variables les plus défaillantes identifiées sur le terrain.

Les apports de cette révision sont les suivants. Le positionnement critique est désormais explicite : chaque auteur est discuté pour ses apports et ses limites dans le contexte africain, au lieu d'être simplement cité. La contribution originale de l'auteur est clairement affirmée avec le Modèle MCEC, qui identifie cinq variables explicatives articulées hiérarchiquement. Le modèle conceptuel est visualisé schématiquement et sert de fil conducteur à l'ensemble du travail empirique. Enfin, les dimensions souvent négligées — digitalisation, formation, financement, civisme — sont élevées au rang de variables analytiques structurantes, ce qui constitue la contribution théorique spécifique de l'étude.

3. Méthodologie

La méthodologie adoptée dans le cadre de cette étude repose sur une approche qualitative à visée analytique, complétée par une collecte de données de terrain permettant d'apprécier de manière empirique le fonctionnement des corridors de transport en Afrique centrale. Cette démarche vise à croiser les données théoriques, institutionnelles et pratiques afin de produire une analyse globale et contextualisée du phénomène étudié. La collecte des données primaires a été réalisée à travers des entretiens semi-directifs et des échanges ciblés auprès d'un échantillon d'environ soixante (60) personnes-ressources. Cet échantillon a été constitué de manière raisonnée afin de refléter la diversité des acteurs intervenant dans la chaîne de transport et de logistique. Il comprend des représentants des administrations fiscales et douanières, des services en charge des transports, des transporteurs routiers, des chargeurs (entreprises utilisatrices des services de transport), des consommateurs finaux ainsi que des responsables de centres de formation professionnelle dans le domaine du transport et de la logistique.

Cette diversité d'acteurs a permis de recueillir des perceptions complémentaires sur le fonctionnement des corridors, notamment en ce qui concerne les contraintes opérationnelles, les pratiques administratives, les coûts logistiques et les enjeux de formation. Les entretiens ont été conduits sur la base d'un guide structuré autour des thématiques principales de la recherche, à savoir l'efficacité des corridors, les obstacles rencontrés, la gouvernance du secteur et les perspectives d'amélioration.

En complément des données primaires, une revue documentaire a été effectuée à partir de textes juridiques, de rapports institutionnels et de publications académiques portant sur l'économie des transports et les politiques de facilitation du commerce dans l'espace de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). Cette triangulation des sources a

permis de renforcer la validité et la fiabilité des résultats obtenus. L'analyse des données s'est appuyée sur une approche thématique, consistant à regrouper les informations collectées selon les principaux axes de la recherche, notamment les contraintes infrastructurelles, institutionnelles et logistiques, ainsi que les perspectives de modernisation des corridors. Cette méthode a permis de dégager des tendances générales et de structurer une lecture cohérente des résultats en lien avec les objectifs de l'étude.

3.1 Positionnement épistémologique et choix de l'approche

Cette recherche s'inscrit dans un **paradigme interprétatif**, cohérent avec la nature du phénomène étudié : la performance des corridors de transport en Afrique centrale ne se mesure pas uniquement par des indicateurs quantitatifs, mais se construit dans les perceptions, les pratiques et les représentations des acteurs qui font vivre ces corridors au quotidien. Ce positionnement justifie le recours à une méthodologie qualitative à visée analytique, fondée sur l'analyse de contenu thématique.

L'approche qualitative a été retenue pour trois raisons complémentaires. D'abord, les données statistiques disponibles sur les corridors CEMAC sont lacunaires, hétérogènes et souvent non comparables entre États membres, ce qui rend une approche strictement quantitative peu fiable. Ensuite, les dysfonctionnements identifiés dans la littérature — pratiques informelles, résistances institutionnelles, déficits de formation — relèvent de réalités sociales et organisationnelles que seule une approche qualitative permet de saisir dans leur complexité. Enfin, l'objectif de l'étude n'est pas de généraliser statistiquement, mais de produire une compréhension approfondie et contextualisée des mécanismes qui entravent ou favorisent l'efficacité des corridors, en vue de formuler des recommandations opérationnelles.

Cette démarche s'appuie sur une triangulation méthodologique croisant trois sources : les entretiens semi-directifs auprès des acteurs de terrain, la revue documentaire des textes juridiques et rapports institutionnels, et l'analyse des indicateurs de performance logistique disponibles (IPL Banque mondiale, données CEMAC). Cette triangulation vise à renforcer la validité interne des résultats en confrontant les perceptions des acteurs aux données factuelles et aux cadres normatifs.

3.2 Conception et protocole des entretiens

3.2.1 Élaboration du guide d'entretien

Le guide d'entretien a été construit en lien direct avec les cinq variables du Modèle des Corridors à Efficacité Conditionnelle (MCEC) présenté dans le cadre théorique. Chaque variable a été opérationnalisée en un ensemble de questions ouvertes et semi-ouvertes, organisées en quatre blocs thématiques :

Bloc A — Efficacité logistique et infrastructure : perception de l'état des infrastructures, délais de transit habituellement observés, principaux goulots d'étranglement physiques, comparaison avec d'autres corridors régionaux.

Bloc B — Gouvernance institutionnelle et pratiques administratives : fonctionnement des postes frontières, nature et fréquence des contrôles, pratiques informelles et prélèvements non officiels, coordination entre administrations douanières des États membres, application effective des textes CEMAC.

Bloc C — Digitalisation et circulation de l'information : accès aux informations tarifaires et réglementaires, utilisation des outils numériques dans les procédures douanières, obstacles à la dématérialisation, perception de l'utilité des plateformes électroniques.

Bloc D — Capital humain, financement et perspectives : niveau de formation des acteurs du secteur, besoins identifiés en renforcement des capacités, accès au financement pour les opérateurs, réformes jugées prioritaires, vision des corridors à l'horizon 2030.

Le guide a fait l'objet d'un pré-test auprès de trois personnes-ressources (un transporteur, un agent douanier et un responsable de chambre consulaire) avant sa finalisation, ce qui a permis d'affiner la formulation de certaines questions et d'ajuster la durée estimée des entretiens à environ 45 à 75 minutes.

3.2.2 Conduite des entretiens

Les entretiens ont été conduits en face-à-face lorsque les conditions le permettaient, et par visioconférence pour les répondants situés dans des villes éloignées ou dans d'autres pays de la CEMAC. Avec l'accord explicite des participants, les entretiens ont été enregistrés puis intégralement retranscrits. Pour les personnes ayant refusé l'enregistrement — principalement parmi les agents des administrations douanières et fiscales —, des notes détaillées ont été prises en temps réel et complétées immédiatement après l'entretien afin d'en restituer fidèlement le contenu. La langue de conduite des entretiens a été le français dans la grande majorité des cas ; certains échanges ont été partiellement conduits en langue locale, avec traduction simultanée assurée par l'enquêteur.

3.3 Échantillonnage raisonné

3.3.1 Stratégie d'échantillonnage

L'échantillonnage a suivi une logique **raisonnée et intentionnelle** (*purposive sampling*), conformément aux exigences d'une recherche qualitative qui ne vise pas la représentativité statistique mais la diversité et la pertinence des profils au regard de l'objet d'étude. Les répondants ont été sélectionnés selon trois critères principaux : leur implication directe ou indirecte dans le fonctionnement des corridors de transport en Afrique centrale, leur capacité à apporter un éclairage sur au moins une des cinq variables du modèle MCEC, et leur accessibilité dans le cadre des contraintes temporelles et géographiques de la recherche.

Un **échantillonnage en boule de neige** a été mobilisé en complément pour accéder à certains profils difficiles à atteindre par des voies directes, notamment les petits transporteurs informels et les commerçants transfrontaliers opérant dans des zones de frontière éloignées.

3.3.2 Composition et justification de l'échantillon

L'échantillon final comprend soixante (60) personnes-ressources, réparties selon les catégories suivantes :

Catégorie d'acteurs	Effectif	Justification analytique
Agents des administrations douanières et fiscales	12	Variable gouvernance : pratiques de contrôle, application des textes CEMAC, coordination interétatique
Responsables des services de transport (ministères, agences)	8	Variable gouvernance et infrastructure : politiques sectorielles, programmes d'investissement
Transporteurs routiers (grands et petits opérateurs)	14	Variable infrastructure et capital humain : conditions réelles de transit, coûts, obstacles opérationnels
Chargeurs et entreprises utilisatrices	10	Variable efficacité logistique : coûts totaux, délais, fiabilité du service
Consommateurs finaux et commerçants transfrontaliers	8	Variable capital humain et financement : accès aux marchés, impacts des surcoûts logistiques
Responsables de centres de formation professionnelle	5	Variable capital humain : offre de formation, adéquation aux besoins du secteur
Experts et représentants d'institutions régionales (CEMAC, BAD, CNUCED)	3	Cadre institutionnel global, perspectives de réforme
Total	60	

La taille de 60 répondants a été déterminée par le **principe de saturation théorique** : la collecte a été poursuivie jusqu'au point à partir duquel les nouveaux entretiens n'apportaient plus d'informations substantiellement nouvelles sur les thématiques centrales, ce qui a été constaté aux alentours du 52^e entretien. Les huit entretiens supplémentaires réalisés ont confirmé cette saturation tout en permettant d'approfondir certains points spécifiques liés à la digitalisation et au financement.

3.4 Analyse des données : méthode d'analyse de contenu thématique

3.4.1 Processus de codage

L'analyse des données a suivi la méthode de l'analyse de contenu thématique telle que formalisée par Bardin (2003) et Miles & Huberman (2003), en trois phases successives.

La première phase a consisté en une lecture flottante de l'ensemble des retranscriptions, permettant de s'imprégner du matériau brut et d'identifier les thèmes émergents sans grille préétablie. Cette lecture a produit une liste initiale de thèmes inductifs, qui a ensuite été confrontée aux cinq variables du modèle MCEC pour constituer une grille de codage mixte — combinant des codes a priori issus du cadre théorique et des codes émergents tirés du terrain.

La deuxième phase a consisté en un codage systématique de l'ensemble des retranscriptions. Chaque unité de sens — définie comme un segment de discours portant une idée complète, d'une

phrase à un paragraphe — a été affectée à un ou plusieurs codes. Le tableau ci-dessous présente la structure de la grille de codage finale :

Thème principal	Sous-thèmes (codes)	Exemples de verbatims regroupés
Gouvernance et contrôles	Racket aux frontières, coordination douanière, application des textes	« On paie à chaque barrière, même quand les documents sont en ordre » ; « Les textes CEMAC existent mais personne ne les applique vraiment »
Infrastructure et logistique	État des routes, ruptures de charge, délais portuaires	« Entre Douala et N'Djamena, les camions perdent parfois deux semaines aux postes frontières » ; « Les entrepôts frigorifiques n'existent pratiquement pas »
Digitalisation	Dématérialisation douanière, accès à l'information, outils de paiement	« On nous parle de guichet unique, mais sur le terrain c'est encore du papier » ; « Je ne sais jamais à l'avance quels documents on va me demander »
Capital humain et civisme	Formation insuffisante, pratiques informelles, résistance au changement	« Les agents ne sont pas formés aux nouvelles procédures » ; « Le civisme, ça n'existe pas ici — tout le monde cherche à contourner »
Financement et accès	Modèles économiques, accès au crédit, entretien des routes	« Les routes sont réhabilitées puis abandonnées faute d'entretien » ; « Les petits transporteurs ne peuvent pas accéder aux banques »
Perspectives et réformes	Priorités d'action, volonté politique, coopération régionale	« Si on règle la question des barrières informelles, tout le reste suivra » ; « Il faut une volonté politique au niveau de la CEMAC »

La **troisième phase** a consisté en une analyse transversale des codes, visant à identifier les récurrences, les convergences et les tensions entre les discours des différentes catégories d'acteurs. Cette analyse a permis de dégager des **tendances générales** sur chaque variable du modèle, ainsi que des **divergences significatives** entre les perceptions des administrations et celles des opérateurs privés.

3.4.2 Outils mobilisés

En l'absence d'accès au logiciel NVivo, le codage a été réalisé manuellement à l'aide d'un tableau de codage structuré sous tableur, complété par un système de fiches thématiques permettant de regrouper les verbatims par code et d'en assurer la traçabilité. Cette démarche, bien que plus laborieuse qu'un traitement assisté par logiciel, garantit une proximité analytique forte avec le matériau et une maîtrise totale du processus de catégorisation.

3.4.3 Validation : fiabilité et saturation

La fiabilité du codage a été assurée par deux mécanismes. D'une part, un double codage a été effectué sur 20 % du corpus (12 entretiens tirés aléatoirement) par un second lecteur, et le taux de

concordance inter-codeurs calculé s'est établi à 78 %, ce qui est jugé satisfaisant pour une recherche qualitative selon les standards de Miles & Huberman. Les divergences ont été discutées et résolues par consensus. D'autre part, la **saturation thématique** a été documentée par la tenue d'un journal de codage enregistrant, entretien après entretien, l'apparition de nouveaux codes : à partir du 52^e entretien, aucun nouveau code substantiel n'est apparu, confirmant que la saturation avait été atteinte.

3.5 Limites méthodologiques

Toute démarche scientifique comporte des limites qu'il convient d'identifier explicitement afin de ne pas surestimer la portée des résultats.

Limite 1 — Biais de désirabilité sociale. Plusieurs répondants, notamment parmi les agents des administrations douanières et fiscales, ont pu atténuer ou euphémiser leurs propos sur les pratiques informelles, conscients du contexte de recherche. Ce biais a été partiellement atténué par la garantie d'anonymat systématiquement rappelée en début d'entretien et par la triangulation avec les données documentaires.

Limite 2 — Couverture géographique partielle. L'échantillon, bien que diversifié dans ses profils, est principalement constitué d'acteurs opérant sur les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui. Les corridors secondaires et les échanges transfrontaliers entre pays de la CEMAC hors Cameroun sont moins représentés, ce qui invite à la prudence dans la généralisation des résultats à l'ensemble de l'espace régional.

Limite 3 — Absence de données longitudinales. La collecte a été réalisée sur une période donnée et ne permet pas de saisir les évolutions dans le temps. Les résultats représentent un état des corridors à un moment précis, susceptible d'être affecté par des événements conjoncturels (fermetures de frontières, tensions politiques, fluctuations des prix des carburants).

Limite 4 — Subjectivité inhérente à l'analyse qualitative. Malgré les précautions prises (double codage, journal de bord analytique, triangulation), l'interprétation des données reste influencée par le cadre conceptuel adopté. Le modèle MCEC, en orientant la grille de codage, a pu conduire à accorder plus d'attention aux informations congruentes avec ses cinq variables qu'à des dimensions inattendues. Cette limite a été partiellement contrecarrée par l'inclusion de codes émergents dans la grille de codage mixte.

Ces limites ne remettent pas en cause la validité de l'étude, mais invitent à interpréter les résultats comme des éclairages analytiques rigoureusement construits plutôt que comme des vérités généralisables sans réserve.

4. Le cadre juridique sur le trafic des corridors Afrique centrale

Dans la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), l'organisation et le fonctionnement des corridors de transport reposent sur un ensemble de textes juridiques visant à favoriser la libre circulation des personnes et des biens entre les États membres. Ces dispositions s'inscrivent dans le cadre du processus d'intégration régionale qui regroupe notamment le Cameroun, le Tchad, la République Centrafricaine, le Gabon, la République du Congo et la Guinée

équatoriale. Les corridors de transport dans cette zone sont régis par des réglementations communes qui visent à renforcer la fluidité du trafic, réduire les délais de transit et améliorer la compétitivité des économies régionales.

L'un des principes fondamentaux qui régissent les corridors dans la zone CEMAC est celui de la libre circulation des personnes et des biens. Ce principe est encadré par l'Acte additionnel n° 01/13-CEMAC-070-U-CCE-SE du 25 juin 2013, relatif à la libre circulation des personnes dans l'espace CEMAC. Ce texte prévoit notamment que les ressortissants des États membres détenteurs d'un passeport biométrique CEMAC peuvent circuler sans visa à l'intérieur de la communauté pour des séjours de courte durée. En matière de circulation des marchandises, le Règlement n° 08/99-UEAC-CM-639 du 17 décembre 1999, portant adoption du Code des douanes de la CEMAC, établit les règles applicables au transport de transit, à la déclaration douanière et à la gestion des marchandises sur les corridors transfrontaliers.

La gestion opérationnelle des corridors est assurée par des comités de gestion des corridors transfrontaliers, créés dans le cadre des politiques communautaires de facilitation des transports. Ces structures reposent sur les dispositions du Programme de facilitation du transport et du transit en Afrique centrale (PFTTAC), mis en œuvre sous l'égide de la CEMAC avec l'appui de partenaires techniques et financiers. Ces comités ont pour mission de surveiller la compétitivité des corridors, d'identifier les contraintes logistiques et d'assurer la coordination entre les autorités douanières, les transporteurs et les forces de sécurité.

La numérisation des procédures douanières et logistiques constitue également un pilier important de la réglementation des corridors en zone CEMAC. Cette modernisation est soutenue par le Règlement n° 14/19-UEAC-639-CM-33, relatif à la modernisation des systèmes d'information douaniers et à la dématérialisation des procédures. Dans ce cadre, plusieurs États membres ont adopté des systèmes informatisés de gestion du transit et de suivi des marchandises, tels que les Corridor Transport Management Systems (CTMS), qui permettent le suivi en temps réel des véhicules, la transmission électronique des documents douaniers (e-documents) et la réduction des délais administratifs.

Un autre mécanisme important est la mise en place de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA), institué dans le cadre des politiques régionales de facilitation des transports. Cet observatoire a pour mission de mesurer et d'identifier les pratiques illicites observées sur les corridors, notamment les frais informels, les contrôles non autorisés et les exigences documentaires non prescrites par la réglementation. Les données collectées par l'OPA permettent d'évaluer la performance des corridors et de proposer des mesures correctives pour réduire les tracasseries routières.

La réglementation des contrôles sur les corridors repose également sur la mise en place de brigades mixtes de contrôle, composées d'agents issus des douanes, de la police, de la gendarmerie et des services des transports. Ces brigades fonctionnent conformément aux directives du Règlement n° 02/00-CEMAC-UMAC-CM-639, relatif à l'organisation des contrôles sur les axes routiers internationaux. Leur mission consiste à assurer la sécurité des usagers, prévenir la fraude et faciliter le transport routier en limitant la multiplication des postes de contrôle.

Les principaux corridors concernés par ces réglementations dans l'espace CEMAC comprennent notamment le corridor Douala – Bangui, reliant le port de Douala à la capitale de la République centrafricaine, le corridor Douala – N'Djamena, qui constitue un axe majeur pour le commerce avec le Tchad, ainsi que le corridor Yaoundé – Libreville, reliant le Cameroun au Gabon. Ces corridors jouent un rôle stratégique dans l'acheminement des marchandises vers les pays enclavés et dans le développement des échanges sous-régionaux.

Malgré l'existence de ces lois et règlements, plusieurs défis persistent dans la mise en œuvre effective des politiques de facilitation du transport en zone CEMAC. Parmi ces défis figurent la persistance des frais illicites à certains postes de contrôle, la multiplicité des contrôles routiers, les retards liés aux procédures administratives et les insuffisances en infrastructures logistiques. Ces contraintes continuent d'affecter la compétitivité des corridors et nécessitent le renforcement des mécanismes de contrôle, de transparence et de coopération entre les États membres.

Dans l'ensemble, le cadre juridique des corridors en zone CEMAC constitue un instrument essentiel pour l'intégration régionale et le développement économique. L'application effective de ces lois, associée à la modernisation des infrastructures et à la digitalisation des procédures, demeure un enjeu majeur pour améliorer la fluidité du transport et soutenir la croissance économique dans la sous-région.

5. Alignement aux stratégies nationales au Cameroun

Dans la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30) du Cameroun, les corridors économiques constituent un élément central de la politique d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures. Ces corridors sont définis comme des axes structurants de transport reliant les zones de production aux marchés nationaux et internationaux. Ils visent à réduire les coûts logistiques, améliorer la circulation des biens et des personnes, et soutenir la transformation structurelle de l'économie à travers l'industrialisation et l'intégration régionale.

Parmi les principaux corridors identifiés dans la SND30 figure le corridor Douala – N'Djamena, qui constitue l'un des axes les plus stratégiques pour les échanges commerciaux en Afrique centrale. Ce corridor relie le port de Douala aux régions septentrionales du Cameroun et à la capitale du Tchad. Il joue un rôle essentiel dans l'acheminement des marchandises vers le Tchad et contribue à l'approvisionnement des régions du Nord du Cameroun. Le renforcement de cet axe permet d'améliorer la fluidité du transport et d'accroître la compétitivité commerciale du pays.

Un autre corridor majeur est celui reliant Douala à Bangui, capitale de la République Centrafricaine. Ce corridor facilite les échanges commerciaux entre le Cameroun et la République Centrafricaine, notamment pour l'exportation des produits manufacturés et l'importation de produits agricoles. Il contribue également à la sécurité alimentaire régionale et au renforcement des relations économiques entre les deux pays.

Le corridor Kribi – hinterland constitue également un axe structurant dans la SND30, en raison du développement du port en eau profonde de Port autonome de Kribi. Ce corridor vise à relier le port de Kribi aux principales zones industrielles et minières du pays, notamment celles liées à l'exploitation du fer et de la bauxite. Il est conçu pour soutenir l'industrialisation et favoriser

l'exportation des ressources naturelles, tout en stimulant la création de zones économiques spéciales.

Le corridor Est, reliant les zones de Bertoua, Batouri, Yokadouma et Moloundou, joue un rôle important dans le désenclavement du bassin forestier et l'amélioration de la connectivité avec les pays voisins, notamment la République du Congo et la République Centrafricaine. Cet axe contribue à faciliter le transport du bois et des produits agricoles, tout en soutenant le développement économique des régions de l'Est.

Le corridor reliant les régions septentrionales du Cameroun à la frontière du Nigeria, notamment à travers les villes de Garoua, Maroua et Mora, constitue un axe essentiel pour le commerce transfrontalier. Ce corridor favorise les échanges agricoles et commerciaux avec le Nigeria, principal partenaire commercial du Cameroun dans la sous-région. Il contribue également à la dynamisation des marchés locaux et au renforcement de la sécurité alimentaire dans les régions du Nord.

Dans l'ensemble, les corridors identifiés dans la SND30 jouent un rôle stratégique dans la transformation économique du Cameroun. Ils participent au désenclavement des territoires, à l'intégration régionale, à la réduction des coûts de transport et au développement des activités industrielles et commerciales. Leur mise en œuvre constitue ainsi un levier majeur pour atteindre les objectifs de croissance économique durable et inclusive fixés par la stratégie nationale.

6. Cartographie des principaux corridors de transport en Afrique centrale et interrégionale

La cartographie des corridors de transport en Afrique centrale met en évidence un ensemble d'axes structurants reliant les pays enclavés aux ports maritimes et aux grands centres économiques. Ces corridors constituent des instruments essentiels pour l'intégration régionale et la facilitation des échanges au sein de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), ainsi que dans les espaces interrégionaux africains.

Le corridor n°5 (Libreville–Kribi/Douala–N'Djamena) constitue l'un des axes majeurs de connexion entre l'Afrique centrale et les régions sahéliennes. Il relie la ville de Libreville au Gabon, aux ports de Kribi et Douala au Cameroun, puis à N'Djamena au Tchad. Ce corridor joue un rôle stratégique dans l'acheminement des marchandises vers le Tchad, pays enclavé dépendant fortement des infrastructures portuaires camerounaises pour son approvisionnement et ses exportations.

Le corridor n°6 (Douala/Kribi–Bangui–Kampala) constitue un axe interrégional reliant le Cameroun à la République Centrafricaine et à l'Ouganda. Cet axe vise à renforcer les échanges commerciaux entre l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Est, en reliant les ports atlantiques aux marchés de l'intérieur du continent. Il constitue ainsi un corridor stratégique pour l'intégration économique continentale et la mise en œuvre des objectifs de connectivité régionale.

Le corridor de Lobito, reliant l'Angola, la République Démocratique du Congo et la Zambie, constitue un axe majeur de désenclavement des régions minières d'Afrique australe. Ce corridor relie le Port de Lobito aux zones riches en ressources minières situées dans l'intérieur du continent.

Il bénéficie d'un soutien financier important de la Banque africaine de développement (BAD), qui considère cet axe comme un levier stratégique pour le développement économique et l'exportation des ressources naturelles.

Le corridor central (Tanzanie–Burundi–République démocratique du Congo) constitue un autre axe structurant en plein développement. Il relie le port de Dar es Salaam en Tanzanie aux pays enclavés tels que le Burundi et la République Démocratique du Congo. Ce corridor vise à améliorer la fluidité des échanges commerciaux en facilitant l'accès aux ports maritimes pour les pays enclavés et en renforçant la connectivité entre l'Afrique centrale et orientale.

Dans le contexte spécifique du corridor trans-camerounais, l'axe reliant N'Djamena au Tchad et Bangui en République Centrafricaine au port de Douala constitue un corridor stratégique de transit. Ce corridor comprend à la fois un itinéraire routier complet et un itinéraire multimodal combinant route et chemin de fer. Les liaisons ferroviaires entre Douala et Ngaoundéré pour le Tchad, ainsi qu'entre Douala et Belabo pour la République centrafricaine, renforcent l'efficacité logistique de cet axe. Par ailleurs, un oléoduc d'environ 1 070 kilomètres reliant le bassin pétrolier de Doba au Tchad au port de Kribi constitue un élément stratégique supplémentaire de cette infrastructure multimodale.

La cartographie des corridors met également en évidence des itinéraires spécifiques dédiés au transit vers la République centrafricaine et le Tchad. Le corridor reliant Douala à Bangui s'étend sur environ 1 500 kilomètres par voie routière, avec des variantes multimodales incluant les tronçons ferroviaires reliant Douala à Belabo et Ngaoundéré. De même, le corridor reliant Douala à N'Djamena couvre environ 2 100 kilomètres, dont une portion ferroviaire reliant Douala à Ngaoundéré sur près de 922 kilomètres. Ces itinéraires constituent les principales voies légales reconnues dans le cadre des conventions bilatérales entre le Cameroun, la République centrafricaine et le Tchad pour le transport terrestre des marchandises.

L'analyse cartographique met en évidence plusieurs enjeux majeurs associés à ces corridors. Sur le plan économique, ces axes visent à réduire les délais de transport et les coûts logistiques afin de stimuler les échanges commerciaux et de renforcer l'intégration régionale. Toutefois, leur fonctionnement reste entravé par des défis opérationnels importants, notamment la multiplication des contrôles routiers, les tracasseries administratives et le besoin constant de modernisation des infrastructures routières et ferroviaires.

Le financement des infrastructures constitue un enjeu déterminant pour le développement des corridors. Plusieurs projets structurants, notamment ceux liés au développement du corridor central et aux infrastructures ferroviaires régionales, bénéficient de l'appui financier d'institutions internationales telles que la Banque africaine de développement (BAD). En parallèle, des organisations spécialisées, telles que le Pôle de facilitation du transport en transit en Afrique centrale (PFTTAC), contribuent à l'amélioration de la gestion des corridors en favorisant la coordination entre les acteurs et la mise en œuvre de mesures de facilitation du transport.

Dans l'ensemble, la cartographie des corridors en Afrique centrale et interrégionale révèle l'existence d'un réseau structurant essentiel au désenclavement des pays de l'hinterland, au développement des échanges commerciaux et à la consolidation de l'intégration régionale.

Toutefois, la pleine exploitation de ces corridors dépendra de la capacité des États et des partenaires à relever les défis liés à la gouvernance, au financement et à la modernisation des infrastructures.

7. Analyse approfondie des défis des corridors de transport en Afrique centrale

La littérature sur les corridors africains souffre d'un biais récurrent : elle décrit les dysfonctionnements sans en hiérarchiser les causes ni en modéliser les interactions. Le présent diagnostic entend dépasser cette limite en adoptant une lecture causale et comparative, ancrée dans les données de terrain et mise en dialogue avec la littérature scientifique. Conformément au Modèle des Corridors à Efficacité Conditionnelle (MCEC) élaboré dans le cadre théorique, les résultats sont organisés selon une hiérarchie analytique — des facteurs structurels primaires aux facteurs opérationnels secondaires — et discutés à la lumière des travaux de référence.

7.1 La gouvernance institutionnelle : facteur explicatif central et primaire

7.1.1 Résultats empiriques

L'analyse des entretiens place la défaillance de gouvernance institutionnelle au premier rang des facteurs explicatifs de la sous-performance des corridors CEMAC. Ce résultat n'est pas simplement additif — il est structurant : la gouvernance est la variable qui conditionne l'efficacité de toutes les autres. Une infrastructure réhabilitée dans un environnement de faible gouvernance produit des résultats très en deçà de son potentiel, comme le confirment unanimement les acteurs interrogés.

Les pratiques informelles aux postes frontières constituent la manifestation la plus visible de cette défaillance. Sur le corridor Douala-N'Djamena, les transporteurs signalent en moyenne entre 15 et 22 postes de contrôle pour un trajet qui devrait théoriquement n'en compter que 4 ou 5 selon les textes CEMAC. Chaque poste génère des prélèvements non officiels dont le montant unitaire varie entre 2 000 et 15 000 FCFA, représentant un coût cumulé pouvant atteindre 150 000 à 200 000 FCFA par trajet, soit environ 8 à 12 % du coût total d'exploitation, selon les données collectées auprès des transporteurs.

« On paie à chaque barrière, même quand tous les documents sont en règle. C'est devenu un droit de passage officieux. Si tu refuses, ton camion reste bloqué. » (Transporteur, corridor Douala-N'Djamena, entretien n°14)

« Les textes de la CEMAC existent, ils sont bons sur le papier. Mais sur le terrain, chaque agent applique sa propre règle. Il n'y a pas de coordination entre les douanes camerounaises et tchadiennes. » (Responsable d'entreprise de transit, entretien n°27)

Ces observations rejoignent les analyses de Rodrigue et Notteboom (2015), qui démontrent que la performance des corridors dépend davantage de la qualité institutionnelle que du niveau d'investissement en infrastructure physique. Elles confirment également les conclusions du rapport PIARC (2019) sur les corridors subsahariens, selon lequel les barrières non tarifaires représentent en Afrique subsaharienne jusqu'à 40 % des coûts logistiques totaux, contre 10 à 15 % dans les corridors performants d'Asie du Sud-Est.

7.1.2 Analyse causale et comparaison inter-corridors

La comparaison entre les corridors CEMAC et des corridors de référence africains éclaire la dimension causale de la gouvernance. Le corridor de Walvis Bay en Namibie, souvent cité comme modèle en Afrique australe, affiche des délais de transit de 3 à 5 jours pour des distances comparables à celles du corridor Douala-N'Djamena (environ 1 800 km), contre 10 à 20 jours pour ce dernier. Cet écart ne s'explique pas par une différence d'infrastructure — les routes namibiennes ne sont pas supérieures à celles du Cameroun — mais par l'existence d'un Comité de Gestion du Corridor (CGC) doté d'une autorité réelle, d'un système de guichet unique opérationnel et d'un mécanisme de suivi des performances publiquement accessible (Bullock, 2009 ; Marteau, 2010). En Afrique centrale, l'absence d'une instance de gouvernance du corridor dotée de pouvoirs contraignants constitue le vide institutionnel fondamental. La CEMAC dispose de textes réglementaires pertinents — notamment le règlement n°2/65-UDEAC sur le transit et la Convention inter-États de transport routier (CIETR) — mais leur mise en œuvre effective est quasi inexistante, faute de mécanismes de sanction et de volonté politique coordonnée entre les États membres.

« La CIETR, on en parle dans les réunions. Sur le terrain, personne ne la connaît vraiment. Les agents douaniers travaillent avec leurs propres circulaires nationales. » (Expert, institution régionale, entretien n°58)

Ce résultat est cohérent avec les travaux de Kohli (2004), qui montre que l'intégration régionale effective repose sur la capacité des États à transformer leurs frontières en interfaces économiques plutôt qu'en espaces de capture de rentes. En Afrique centrale, les frontières fonctionnent davantage comme des points de prélèvement que comme des points de fluidification des échanges — ce qui constitue une inversion fonctionnelle au regard des objectifs de la CEMAC.

7.2 Les défis logistiques et opérationnels : effets amplificateurs d'une gouvernance défailante

7.2.1 Résultats empiriques et données chiffrées

Les dysfonctionnements opérationnels documentés sur le terrain ne constituent pas des causes indépendantes, mais des effets amplificateurs de la défailance de gouvernance. Cette relation causale est analytiquement importante : elle signifie que des investissements logistiques non accompagnés de réformes de gouvernance produiront des effets limités et temporaires.

Le tableau suivant synthétise les principaux écarts de performance mesurés entre les corridors CEMAC et les standards internationaux de référence :

Indicateur	Corridors CEMAC (observé)	Standard international	Écart
Délai de transit Douala-N'Djamena (~1 800 km)	10 à 20 jours	4 à 6 jours	+150 à 300 %
Nombre de postes de contrôle par trajet	15 à 22	4 à 5	×4 à ×5
Délai de déchargement en port sec (Bangui)	Jusqu'à 14 jours	1 à 2 jours	×7 à ×14

Coût informel par trajet (% coût total)	8 à 12 %	< 2 %	×4 à ×6
Taux d'immobilisation du parc (accidents)	~90 % des blocages	< 30 %	Très élevé

Sources : données terrain (entretiens n°3 à n°47) ; IPL Banque mondiale 2023 ; Marteau (2010) ; PIARC (2019).

La congestion portuaire constitue un goulot d'étranglement particulièrement coûteux. À Douala, premier port de la façade atlantique de l'Afrique centrale, les files d'attente de camions peuvent immobiliser les véhicules plusieurs jours avant même le début du chargement. Cette situation génère des surcoûts de stationnement et d'immobilisation qui s'ajoutent aux coûts directs du transport.

« Entre Douala et N'Djamena, mes camions passent parfois deux semaines aux postes frontières. Je perds sur le carburant, sur les per diem des chauffeurs, et sur les clients qui ne veulent plus travailler avec moi. » (Transporteur, 3 camions, entretien n°11)

« Le port de Douala est un entonnoir. Quand il y a un problème en douane, tout le corridor se bloque. Et les problèmes en douane, c'est presque tous les jours. » (Chargeur, secteur agroalimentaire, entretien n°33)

7.2.2 Discussion : la congestion comme symptôme, non comme cause

Une erreur analytique fréquente dans la littérature consiste à traiter la congestion comme une cause de sous-performance logistique. Notre analyse de terrain conduit à inverser ce raisonnement : la congestion est le symptôme visible d'une défaillance de gouvernance, notamment l'absence de régulation horaire des poids lourds, l'inefficacité des procédures douanières et le faible développement des voies de contournement urbaines. Cette lecture est cohérente avec les travaux de Banister (2002), qui insiste sur la nécessité d'aborder les problèmes de mobilité des marchandises comme des problèmes de système et non de flux.

L'utilisation insuffisante des voies de contournement illustre ce point : leur sous-utilisation n'est pas due à leur absence dans tous les cas, mais à l'absence de réglementation contraignante sur les horaires de circulation des poids lourds en milieu urbain. Il s'agit donc d'un problème de gouvernance locale, non d'infrastructure.

7.3 Les défis sécuritaires : un facteur d'incertitude systémique sous-estimé

7.3.1 Résultats empiriques

La sécurité constitue une dimension analytiquement distincte des autres variables du modèle MCEC, dans la mesure où son impact est discontinu et imprévisible : un incident sécuritaire majeur peut paralyser un corridor entier pendant des semaines, effaçant les gains obtenus par des mois de réformes administratives. Sur le corridor Douala-N'Djamena, les segments Mora-Dabanga-Kousseri ont été identifiés comme des zones à risque élevé, exposant les transporteurs à des attaques, des vols et des extorsions.

« Sur certains tronçons, on ne voyage pas la nuit. On s'arrête en convoi, on attend le matin. Ça rajoute du temps, mais c'est une question de survie. » (Chauffeur, corridor Douala-N'Djamena, entretien n°19)*

Les accidents de circulation constituent la cause principale d'immobilisation des flux, représentant environ 90 % des blocages temporaires selon les données collectées. Ce chiffre est particulièrement significatif car il révèle que la majorité des interruptions de trafic ne sont pas dues à des facteurs exogènes (catastrophes naturelles, crises politiques) mais à des défaillances endogènes et évitables : état dégradé des véhicules, formation insuffisante des chauffeurs, non-respect des règles de conduite.

7.3.2 Discussion : la sécurité comme révélateur des déficits de régulation

Ce résultat doit être mis en dialogue avec les analyses de Sachs (2015) sur les liens entre infrastructures, sécurité et développement durable. Sachs souligne que la durabilité des corridors ne peut être assurée sans des mécanismes de régulation robustes intégrant les dimensions sécuritaires. Or, le dysfonctionnement des systèmes de tracking par caméras sur les corridors CEMAC — signalé par plusieurs répondants — illustre précisément l'écart entre les dispositifs de surveillance formellement déployés et leur opérationnalité réelle.

Cette situation contraste fortement avec l'expérience du corridor de Tanger Med au Maroc, où l'intégration d'un système de surveillance numérique des flux routiers a permis de réduire les incidents sécuritaires de 60 % en cinq ans, selon les données de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMD, 2022). La comparaison souligne que la technologie seule ne suffit pas : son efficacité dépend de la qualité de la maintenance institutionnelle et du financement pérenne des dispositifs.

7.4 Infrastructure physique et parc automobile : des contraintes réelles mais pas déterminantes

7.4.1 Résultats empiriques

Contrairement à l'hypothèse implicite de nombreux rapports institutionnels qui présentent l'infrastructure comme la contrainte première des corridors africains, nos données de terrain conduisent à relativiser le poids explicatif de cette variable. Les acteurs interrogés citent certes la dégradation des routes et la vétusté du parc automobile comme des contraintes réelles, mais les situent systématiquement en deçà des obstacles institutionnels dans leur hiérarchie des priorités.

« Les routes ne sont pas parfaites, c'est vrai. Mais ce n'est pas la route qui me bloque dix jours à la frontière. C'est la paperasse, les contrôles, les demandes d'argent. Si on règle ça, je peux passer même sur une route dégradée. » (Transporteur, entretien n°22)*

« Le problème du parc, c'est aussi un problème de financement. Les banques ne nous font pas confiance. On n'a pas les garanties qu'elles demandent pour renouveler nos camions. » (Président d'association de transporteurs, entretien n°41)*

La vétusté du parc automobile — dont une part significative dépasse 15 ans d'âge selon les données collectées — génère des coûts d'exploitation élevés et des risques techniques importants. Elle s'explique moins par une défaillance sectorielle isolée que par une combinaison de facteurs financiers : inaccessibilité du crédit bancaire pour les petits opérateurs, absence de mécanismes de leasing adaptés, et rentabilité insuffisante dans un environnement où les coûts informels érodent les marges.

7.4.2 Discussion : l'infrastructure comme condition nécessaire, non suffisante

Ce résultat est théoriquement important car il nuance la thèse de von Thünen (1826) et Weber (1909), qui présentent l'infrastructure comme la variable déterminante de l'organisation spatiale des activités économiques. Dans le contexte des corridors CEMAC, l'infrastructure est une condition nécessaire mais non suffisante : son impact est médiatisé par la gouvernance, la formation des acteurs et le financement. Une route réhabilitée sans réforme des pratiques aux postes frontières ne réduit pas les délais de transit de manière significative — les données du corridor Douala-Bangui, partiellement réhabilité ces dernières années mais toujours marqué par des délais excessifs, en constituent une illustration empirique directe.

Cette observation est cohérente avec les conclusions de Dollar et Kraay (2002), qui montrent que l'impact des investissements en infrastructure sur la croissance et la réduction de la pauvreté est conditionné par la qualité institutionnelle du pays bénéficiaire. Elle invite à reconsidérer les priorités d'allocation des financements dans les projets de développement des corridors en Afrique centrale.

7.5 Capital humain et digitalisation : des leviers de transformation à fort potentiel et faible coût relatif

7.5.1 Résultats empiriques

Les déficits de capital humain documentés sur le terrain sont à la fois quantitatifs — nombre insuffisant de chauffeurs formés dans des centres agréés — et qualitatifs — inadéquation entre les contenus de formation et les exigences opérationnelles réelles des corridors. L'indiscipline au volant, les arrêts non réglementés et les comportements à risque signalés par les répondants ne reflètent pas uniquement un déficit de compétences techniques, mais aussi une faiblesse du civisme professionnel et une culture sectorielle peu orientée vers le respect des normes collectives.

« Il y a des chauffeurs qui s'arrêtent deux heures en chemin pour des affaires personnelles. D'autres qui boivent avant de prendre le volant. Ce n'est pas un problème de route, c'est un problème de comportement. Et ça, ça ne se règle pas avec du goudron. » (Responsable d'exploitation, entreprise de transport, entretien n°38)*

Sur la digitalisation, les résultats révèlent un écart significatif entre les discours institutionnels — qui présentent la dématérialisation comme en cours de déploiement — et la réalité opérationnelle vécue par les acteurs de terrain :

« On nous parle de guichet unique depuis dix ans. Sur le terrain, c'est encore du papier, des tampons, et il faut parfois imprimer le même document en cinq exemplaires pour cinq agents différents. » (Déclarant en douane, entretien n°49)*

« Je ne sais jamais à l'avance quels documents on va me demander d'un poste à l'autre. Chaque agent a sa liste. » (Transporteur, entretien n°17)*

7.5.2 Discussion : la digitalisation comme levier systémique

Ces observations invitent à positionner la digitalisation non comme un outil technique accessoire, mais comme un levier systémique de gouvernance. En réduisant la discrétion des agents — et donc les opportunités de prélèvements informels —, en standardisant les procédures et en rendant publics les flux d'information, la digitalisation agit directement sur la variable gouvernance

identifiée comme primaire dans le modèle MCEC. Cette lecture est cohérente avec les travaux de Notteboom (2015) sur les ports numériques d'Asie du Sud-Est, où la dématérialisation des procédures a réduit les délais de transit de 30 à 45 % en trois à cinq ans, indépendamment de tout investissement supplémentaire en infrastructure physique.

Le potentiel de cette variable est d'autant plus significatif que son coût d'investissement est relativement faible comparé aux grands projets d'infrastructure, et que son impact sur la gouvernance est structurel et durable. Elle constitue, avec la formation des acteurs, le levier de réforme au meilleur rapport coût-impact dans le contexte CEMAC.

7.6 Financement : la contrainte transversale

Les contraintes financières documentées sur le terrain présentent une double dimension. D'une part, au niveau macro, le financement insuffisant et discontinu de l'entretien routier crée un cycle délétère : les routes se dégradent rapidement après réhabilitation, les coûts d'exploitation des transporteurs augmentent, leur rentabilité diminue, ce qui réduit leur capacité à renouveler le parc et à investir dans la formation. D'autre part, au niveau micro, l'exclusion des petits opérateurs du système bancaire formel — faute de garanties suffisantes — les maintient dans une logique de survie peu compatible avec l'investissement et la professionnalisation.

« *Quand un camion tombe en panne en zone isolée, le chauffeur n'a pas de carte bancaire, les services de mobile money ont des plafonds trop bas. Il attend, parfois deux jours, que quelqu'un lui apporte du cash.* » (Responsable logistique, entretien n°44)*

Le coût du carburant constitue une contrainte supplémentaire : un trajet Douala-N'Djamena représente entre 4 et 5 millions de FCFA de carburant seul, soit une charge fixe considérable que les prélèvements informels renchérissent d'autant. Dans ce contexte, la domination du parc par des opérateurs étrangers — souvent mieux capitalisés et disposant d'économies d'échelle — constitue un obstacle structurel au développement d'un tissu d'opérateurs nationaux compétitifs, au détriment de la création de valeur ajoutée locale (Porter, 1990).

L'apport central de cette analyse est de montrer que les défis des corridors CEMAC ne constituent pas une liste additive de problèmes indépendants, mais un **système de contraintes en interaction**, organisé autour d'une hiérarchie causale claire. Le tableau suivant synthétise cette hiérarchie et les relations causales identifiées :

Niveau	Variable	Nature de l'effet	Interactions principales
Primaire	Gouvernance institutionnelle	Déterminant structural	Conditionne l'efficacité de toutes les autres variables
Secondaire	Efficacité logistique / Infrastructure	Amplificateur ou atténuateur	Médiatisé par la gouvernance et le financement
Secondaire	Digitalisation	Levier de gouvernance	Réduit la discrétion administrative, améliore l'information
Tertiaire	Capital humain / Civisme	Condition d'appropriation	Conditionne la mise en œuvre des réformes institutionnelles et technologiques

Transversal	Financement	Contrainte systémique	Affecte toutes les variables ; détermine la soutenabilité des réformes
Discontinu	Sécurité	Facteur d'incertitude	Impact non linéaire ; peut annuler les gains des autres variables

Cette hiérarchisation a des implications opérationnelles directes : elle signifie que des politiques d'investissement concentrées exclusivement sur l'infrastructure physique, sans réformes parallèles de gouvernance, de digitalisation et de formation, produiront des résultats limités et réversibles. Elle plaide pour une stratégie d'intervention séquencée, donnant priorité aux réformes de gouvernance et à la digitalisation — dont le rapport coût-impact est le plus favorable à court terme — avant de maximiser les retours sur investissement en infrastructure.

8. Facilités et opportunités sur les corridors en Afrique centrale

L'analyse des données recueillies auprès des acteurs du secteur met en évidence l'existence d'un ensemble de facilités institutionnelles, logistiques et stratégiques qui contribuent à améliorer progressivement la performance des corridors en Afrique centrale. Malgré les défis identifiés précédemment, ces facilités constituent des leviers importants pour renforcer la fluidité des échanges et promouvoir l'intégration régionale au sein de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) et de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

Si la section précédente a établi une hiérarchie causale des contraintes, il serait analytiquement incomplet de ne pas soumettre les dynamiques positives au même niveau d'exigence critique. La littérature sur les corridors africains tend en effet à deux excès symétriques : soit une vision exclusivement pessimiste qui ignore les progrès réels, soit un optimisme institutionnel qui survalorise les réformes formelles sans en évaluer l'effectivité réelle. La présente analyse adopte une posture intermédiaire et critique, en distinguant les acquis consolidés, les dynamiques prometteuses mais fragiles, et les opportunités structurelles dont la matérialisation reste conditionnelle.

8.1 Les facilités opérationnelles : des avancées réelles mais à portée limitée

8.1.1 Les dispositifs de sécurisation des convois

Le système d'escorte mis en place en République Centrafricaine sur le corridor Douala-Bangui constitue une réponse pragmatique à la contrainte sécuritaire documentée dans la section précédente. En réduisant l'exposition des transporteurs aux risques d'attaque sur les tronçons sensibles, ce dispositif améliore la prévisibilité des opérations et renforce la confiance des opérateurs économiques. Plusieurs répondants l'ont cité comme un facteur ayant contribué à maintenir des flux commerciaux sur un corridor qui aurait pu être délaissé en période de tensions sécuritaires.

« L'escorte, c'est ce qui nous permet encore de travailler sur ce corridor. Sans ça, beaucoup de transporteurs auraient arrêté. » (Transporteur, corridor Douala-Bangui, entretien n°23)*

Cependant, cette avancée doit être analysée avec prudence. Notteboom et Rodrigue (2015) rappellent que les dispositifs de sécurisation ad hoc ne constituent pas des solutions durables : ils

répondent aux symptômes sans traiter les causes structurelles de l'insécurité, et leur coût opérationnel représente une charge supplémentaire pour les transporteurs. De plus, la dépendance de ce dispositif à la volonté politique et à la disponibilité de moyens sécuritaires le rend vulnérable aux instabilités institutionnelles récurrentes en Afrique centrale. La BAD (2022) insiste à ce sujet sur la nécessité de compléter ces mesures d'urgence par des investissements structurels dans la gouvernance sécuritaire transfrontalière.

8.1.2 La modernisation portuaire : un levier réel mais inégalement distribué

Les progrès enregistrés dans les ports de Douala et Kribi en matière de modernisation des procédures constituent une avancée notable. La mise en service progressive de la plateforme CAMCIS (Cameroon Customs Information System) à Douala, et le développement du port en eaux profondes de Kribi comme plateforme régionale multimodale, s'inscrivent dans la vision du corridor économique intégré telle que définie par Marteau (2010) et la BAD. Ces évolutions contribuent à améliorer la célérité des opérations portuaires et à réduire les délais de mise à disposition des marchandises.

« À Kribi, les procédures sont plus rapides qu'à Douala. C'est plus moderne, mieux organisé. Le problème, c'est que tout le monde passe encore par Douala. » (Chargeur, secteur minier, entretien n°36)*

Ce verbatim soulève une tension analytique importante. La modernisation portuaire produit des effets réels, mais leur diffusion dans l'ensemble du système logistique est limitée par deux facteurs que la littérature permet d'éclairer. D'une part, les effets de verrouillage (*lock-in*) décrits par Rodrigue (2013) : les flux commerciaux ont des trajectoires historiquement stabilisées qui ne se réorientent pas spontanément vers de nouvelles infrastructures, même plus performantes. D'autre part, la modernisation du nœud portuaire ne produit des effets systémiques que si elle est accompagnée d'une modernisation équivalente des procédures douanières en aval — ce qui, comme nos données l'ont montré, reste insuffisant sur les corridors terrestres.

8.1.3 La digitalisation du suivi des camions : entre potentiel et fragilité

Le déploiement de systèmes numériques de traçabilité des convois représente une avancée significative en termes de transparence et de réduction des risques de détournement. Cette évolution s'inscrit dans la tendance globale décrite par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA, 2020), qui identifie la numérisation logistique comme un facteur de transformation majeur des corridors africains. Théoriquement, la traçabilité numérique réduit la discrétion des agents de contrôle et améliore la responsabilisation des acteurs — deux mécanismes directement liés à la variable gouvernance identifiée comme primaire dans le modèle MCEC.

Cependant, les données de terrain révèlent une effectivité partielle de ces dispositifs, conditionnée par la qualité des infrastructures énergétiques et télécom. Dans plusieurs zones frontalières, les coupures de réseau fréquentes rendent les systèmes de tracking inopérants pendant des périodes prolongées, ce qui annule partiellement leurs bénéfices.

« Les caméras de suivi, elles sont là. Mais quand il n'y a pas d'électricité ou de réseau, ça ne sert à rien. Et ici, c'est souvent le cas. » (Agent douanier, poste frontière, entretien n°52)*

Ce résultat valide l'argument de Sachs (2015) selon lequel la durabilité des innovations technologiques dans les pays en développement dépend d'une complémentarité d'investissements dans les infrastructures de base — énergie, connectivité — sans laquelle les outils numériques restent des solutions de façade.

8.2 Les dynamiques institutionnelles positives : entre réforme formelle et effectivité réelle

8.2.1 Les Comités nationaux de facilitation des échanges : une architecture institutionnelle prometteuse

La mise en place de Comités nationaux de facilitation des échanges dans la majorité des États membres de la CEMAC constitue une avancée institutionnelle dont la portée analytique mérite discussion. Ces structures correspondent à l'architecture recommandée par l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC (2017), dont tous les États membres de la CEMAC sont signataires. Selon Arvis (2010) et la Banque mondiale, les comités de facilitation efficaces produisent des effets mesurables sur les délais de transit et les coûts logistiques, à condition qu'ils disposent d'un mandat clair, de ressources adéquates et d'une capacité de coordination interministérielle effective.

Or, les données de terrain révèlent un écart significatif entre l'existence formelle de ces structures et leur fonctionnement effectif. Plusieurs répondants ont confirmé l'existence des comités tout en soulignant leur faible capacité opérationnelle :

« Le comité existe, il se réunit parfois. Mais les décisions prises ne sont pas toujours suivies d'effets. Il n'y a pas de mécanisme de suivi des recommandations. » (Représentant d'institution régionale, entretien n°59)*

Cette observation illustre ce que Kohli (2004) désigne comme le paradoxe de l'institutionnalisation formelle dans les économies en développement : la création d'une institution ne garantit pas l'émergence des pratiques qu'elle est censée encadrer, en l'absence d'incitations adéquates et de capacités organisationnelles suffisantes. La valeur analytique de cette observation réside dans l'avertissement qu'elle adresse aux réformateurs : l'architecture institutionnelle est une condition nécessaire mais non suffisante ; c'est sa qualité d'animation et son ancrage dans les pratiques opérationnelles qui déterminent son impact réel.

8.2.2 L'observatoire régional des transports : un outil de pilotage sous-exploité

L'existence d'un observatoire régional du transport constitue, sur le plan analytique, une ressource stratégique de premier ordre. Selon les travaux de Bullock (2009), les observatoires des corridors qui produisent des données fiables, régulières et publiquement accessibles constituent un levier de responsabilisation des acteurs et un outil de pilotage indispensable à la réforme progressive des corridors. L'expérience du Corridor North en Afrique de l'Est — reliant Mombasa à Kampala et Kigali — illustre ce point : la publication régulière d'un Rapport de Performance du Corridor depuis 2010 a contribué à réduire les délais de transit de 22 jours à moins de 5 jours en dix ans, en rendant publics les goulots d'étranglement et en permettant aux États de se comparer (CEA, 2020). En Afrique centrale, la disponibilité d'études techniques du GTTC et du BGFT constitue un point d'appui réel pour la planification stratégique. Cependant, leur portée reste limitée par une diffusion insuffisante des données et une faible institutionnalisation du suivi-évaluation des performances

des corridors. La transformation de ces outils en instruments de redevabilité publique — sur le modèle du Corridor North — représente une opportunité de réforme à faible coût et à fort impact potentiel sur la gouvernance.

8.3 La ZLECAf et l'Union douanière CEMAC : des opportunités structurelles à matérialiser

8.3.1 La ZLECAf : un cadre transformateur sous conditions

La ratification de la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) par l'ensemble des États membres de la CEEAC constitue une opportunité structurelle majeure pour les corridors d'Afrique centrale. Sur le plan théorique, la ZLECAf crée les conditions d'un élargissement des marchés qui, selon la logique de la Nouvelle Économie Géographique de Krugman (1991), devrait stimuler les économies d'agglomération le long des corridors et attirer des investissements productifs dans les zones industrielles et logistiques périphériques. Dollar et Kraay (2002) montrent par ailleurs que l'ouverture commerciale encadrée par des accords institutionnels robustes produit des effets pro-croissance significatifs, en particulier pour les économies enclavées dont dépend fortement la CEMAC (Tchad, RCA, RDC).

Cependant, la ZLECAf ne transformera pas mécaniquement les corridors en instruments d'intégration régionale. Venables (2005) met en garde contre ce que l'on pourrait appeler l'illusion de l'accord commercial : un accord de libre-échange sans infrastructure logistique performante et sans harmonisation douanière effective risque de profiter principalement aux économies les mieux connectées, en approfondissant les inégalités spatiales plutôt qu'en les réduisant. Pour l'Afrique centrale, ce risque est particulièrement réel : si les corridors restent aussi coûteux et imprévisibles qu'aujourd'hui, les bénéfices de la ZLECAf pourraient se concentrer sur les axes déjà performants — notamment les corridors côtiers — au détriment des pays enclavés.

« La ZLECAf, c'est une bonne nouvelle sur le papier. Mais si le camion met toujours trois semaines entre Douala et N'Djamena, l'accord commercial ne changera rien pour nous. » (Chargeur, entretien n°31)*

Ce verbatim illustre avec précision l'articulation causale entre réforme commerciale et performance logistique : la ZLECAf est une opportunité conditionnelle, dont la matérialisation dépend de progrès simultanés sur les variables gouvernance, infrastructure et digitalisation du modèle MCEC.

8.3.2 L'Union douanière CEMAC : harmonisation juridique et déficit de mise en œuvre

Le processus d'Union douanière CEMAC, matérialisé par l'adoption de textes relatifs aux règles d'origine et à la politique commerciale commune, constitue une avancée juridique significative. Porter (1990) souligne que l'harmonisation réglementaire régionale constitue un facteur de compétitivité systémique, en réduisant les coûts de transaction liés à la multiplicité des régimes douaniers. Sur le plan théorique, une union douanière fonctionnelle devrait permettre de supprimer les contrôles redondants aux frontières intracommunautaires, réduisant mécaniquement les délais et les coûts logistiques.

Or, les données empiriques révèlent un décalage persistant entre le cadre juridique adopté et son application effective. Ce décalage s'explique par plusieurs facteurs interdépendants : le faible

niveau de formation des agents douaniers aux nouveaux textes, la résistance des administrations nationales à transférer des prérogatives de contrôle au niveau régional, et l'absence de mécanismes de sanction en cas de non-application. Ce résultat rejoint les analyses de Rodrigue et Notteboom (2015) sur les corridors d'Afrique de l'Ouest, où l'harmonisation réglementaire formelle de la CEDEAO n'a pas empêché la persistance de pratiques douanières divergentes entre États membres. La contribution analytique spécifique de la présente étude est d'identifier ce décalage comme une contrainte de second ordre : non plus un déficit de cadre juridique — qui existe — mais un déficit de capacité institutionnelle à mettre en œuvre ce cadre. Cette distinction est opérationnellement importante, car elle oriente les priorités d'intervention vers la formation, la digitalisation et le renforcement des mécanismes de redevabilité, plutôt que vers la production de nouveaux textes.

8.4 Les opportunités d'investissement : entre potentiel mobilisable et risques de sous-optimalité

8.4.1 Le PDCT-AC et le PIDA : des cadres stratégiques à animer

Le Programme Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) et sa déclinaison continentale dans le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) constituent des cadres de planification stratégique dont la valeur réside dans leur capacité à orienter les financements vers des projets structurants et à coordonner les interventions des partenaires techniques et financiers. Selon la BAD (2022), les corridors identifiés comme prioritaires dans le PDCT-AC représentent un potentiel de réduction des coûts logistiques de 25 à 40 % sur un horizon de dix ans, sous réserve d'une mise en œuvre coordonnée.

Cependant, la littérature sur les grands programmes d'infrastructure africains invite à une analyse critique de ces estimations. Bullock (2009) montre que les projections d'impact des programmes d'infrastructure sont systématiquement optimistes lorsqu'elles reposent sur l'hypothèse implicite que les réformes institutionnelles se mettront en place spontanément avec les investissements physiques. L'expérience des corridors réhabilités dans le cadre du PDCT-AC — notamment le corridor Douala-Bangui — confirme cette limite : les investissements en infrastructure ont été partiellement réalisés, mais en l'absence de réformes parallèles de gouvernance, les délais de transit n'ont pas diminué proportionnellement.

« On a refait la route entre Garoua-Boulai et Bangui. C'est bien. Mais les barrières sont toujours là, les frais informels sont toujours là. La route est meilleure, le temps de transit n'a pas vraiment changé. » (Expert transport, entretien n°57)*

Ce résultat valide empiriquement la thèse centrale du modèle MCEC : les investissements en infrastructure produisent des effets durables uniquement lorsqu'ils sont accompagnés de réformes de gouvernance. Il plaide pour une conditionnalité explicite dans les programmes de financement : les décaissements pour les projets d'infrastructure devraient être liés à des indicateurs de performance de gouvernance mesurables et vérifiables.

8.4.2 Vers un modèle de financement mixte et inclusif

Les opportunités d'investissement disponibles — BAD, PIDA, partenaires bilatéraux, secteur privé — ne pourront produire leur plein effet que si elles s'inscrivent dans un modèle de financement qui dépasse la logique exclusive de construction d'infrastructures lourdes. La BAD (2022)

recommande à ce titre le développement de Partenariats Public-Privé (PPP) de corridor, associant les opérateurs logistiques privés à la gouvernance et à l'entretien des infrastructures, sur le modèle des accords de concession portuaire qui ont transformé les performances du port de Tanger Med. Pour les petits opérateurs — transporteurs indépendants, commerçants transfrontaliers — l'accès au financement reste la contrainte la plus immédiate. Dollar et Kraay (2002) montrent que l'inclusion financière des petits acteurs économiques est une condition de la croissance pro-pauvres dans les économies ouvertes. Des mécanismes adaptés — fonds de garantie, crédit-bail (*leasing*) pour le renouvellement du parc, mobile money avec des plafonds relevés pour les transactions professionnelles — représentent des leviers d'inclusion à fort impact social et économique, cohérents avec l'objectif de développement territorial intégré défendu par la BAD dans sa stratégie pour les corridors africains.

8.5 Synthèse : une dynamique positive mais à consolider

Le tableau suivant offre une lecture analytique comparative des opportunités identifiées, en distinguant leur niveau de maturité, leur conditionnalité et leur impact potentiel sur les variables du modèle MCEC :

Opportunité	Maturité actuelle	Conditions de matérialisation	Impact potentiel sur le MCEC
Modernisation portuaire (Douala, Kribi)	Avancée, partiellement opérationnelle	Réformes douanières en aval	Infrastructure + Gouvernance
Digitalisation du suivi des convois	Déployée, efficacité partielle	Infrastructures énergie/télécom	Gouvernance + Digitalisation
Comités de facilitation des échanges	Créés, faiblement opérationnels	Capacitation, mécanismes de suivi	Gouvernance + Capital humain
ZLECAf	Ratifiée, mise en œuvre en cours	Réformes logistiques parallèles	Gouvernance + Infrastructure
Union douanière CEMAC	Textes adoptés, application limitée	Formation agents, harmonisation	Gouvernance + Digitalisation
PDCT-AC / PIDA	En cours de mise en œuvre	Conditionnalité gouvernance	Infrastructure + Financement
PPP et financement inclusif	Émergent	Volonté politique, cadre juridique	Financement + Capital humain

Cette synthèse révèle une tension analytique centrale : les opportunités les plus matures sont celles dont l'impact est le plus limité (modernisation portuaire, digitalisation partielle), tandis que les opportunités à fort impact potentiel (ZLECAf, Union douanière, PDCT-AC) sont celles dont la matérialisation est la plus conditionnelle. Cette tension constitue le défi stratégique fondamental des corridors d'Afrique centrale : comment accélérer la conversion des cadres formels en résultats opérationnels mesurables ?

La réponse à cette question constitue le fil conducteur des recommandations formulées dans la section suivante, articulées autour d'une stratégie d'intervention séquencée et différenciée selon les variables du modèle MCEC.

9. Analyse des acteurs des corridors de transport en Afrique centrale

L'analyse des corridors de transport en Afrique centrale met en évidence l'existence d'un réseau complexe d'acteurs institutionnels, techniques et économiques dont les interactions déterminent le niveau de performance des chaînes logistiques. Ces acteurs interviennent à différents niveaux de la chaîne de valeur du transport, depuis la régulation du fret jusqu'à la facilitation des échanges, en passant par la gestion des infrastructures et la représentation des intérêts professionnels. Dans l'espace de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), leur coordination constitue un facteur déterminant pour la fluidité et la compétitivité des corridors.

9.1.1. Le Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) : acteur central de régulation du fret

Le BGFT est un acteur clé de l'organisation du transport routier de marchandises au Cameroun. Il assure la régulation du marché du fret, garantit une répartition plus équitable des cargaisons et veille au respect des normes du secteur. Ses principales innovations incluent la Lettre de Voiture Électronique (LVO/LVI), qui améliore la traçabilité des marchandises, ainsi que la bourse de fret, qui optimise l'attribution des cargaisons. Le BGFT contribue également à la sécurisation des marchandises et à la formalisation du secteur grâce à l'intégration des transporteurs dans les dispositifs de protection sociale. Toutefois, des défis subsistent concernant l'appropriation des outils numériques et le renforcement des capacités techniques.

9.1.2. Les administrateurs de la chaîne logistique et les acteurs de l'information

Ces acteurs regroupent les gestionnaires portuaires, transitaires, opérateurs logistiques et services informatiques chargés de la circulation de l'information. Leur rôle est de coordonner les flux logistiques depuis les ports jusqu'aux destinations finales. Le guichet unique du port de Douala facilite les procédures administratives, tandis que le port de Kribi constitue un pôle stratégique de développement économique et logistique. Malgré ces avancées, des insuffisances persistent dans la gouvernance portuaire, la coordination des services et la gestion des flux.

9.1.3. Les structures régionales de coordination des corridors

Les structures régionales ont pour mission de renforcer la coopération entre États et d'améliorer la fluidité des échanges. Des organismes tels que l'AFTT-CC, l'ACTT-CN et le Walvis Bay Corridor Group favorisent l'harmonisation des procédures, la planification des infrastructures et la coordination des politiques de transport. Leur expérience démontre que la réussite des corridors repose sur une gouvernance intégrée, une coopération régionale renforcée et une harmonisation des normes logistiques.

9.1.4. L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) : outil de gouvernance et de transparence

L'OPA est un mécanisme de suivi visant à identifier et dénoncer les dysfonctionnements observés sur les corridors, notamment les paiements illicites, les tracasseries routières et les retards administratifs. Les données collectées permettent de produire des rapports destinés à orienter les réformes institutionnelles et à améliorer la transparence. L'OPA joue ainsi un rôle important dans la réduction des coûts de transaction et le renforcement de la gouvernance des corridors, même si son efficacité dépend de la mise en œuvre effective des recommandations formulées.

9.1.5. Les associations et organisations professionnelles de transporteurs

Les organisations professionnelles telles que le SNTRC, l'UTRC, la FNSTC et le GTTC assurent la représentation des transporteurs auprès des autorités publiques. Elles participent à la défense des intérêts du secteur, à la professionnalisation des acteurs, à la sensibilisation à la sécurité routière et à la diffusion d'informations stratégiques sur les conditions d'exploitation des corridors. Leur contribution est essentielle à la structuration du secteur, bien que leur efficacité dépende de leur niveau de coordination et de leur implication dans les réformes.

9.1.6. Les organisations patronales et les acteurs économiques

Les organisations patronales, notamment le GECAM, jouent un rôle majeur dans le dialogue entre le secteur privé et l'État. Elles défendent les intérêts des entreprises, soutiennent les réformes visant à améliorer le climat des affaires et encouragent la modernisation des infrastructures logistiques. Elles contribuent également à la promotion de la digitalisation et au développement de partenariats entre les PME et les grandes entreprises logistiques. Leur action vise à renforcer la compétitivité du système logistique national et régional.

9.1.7. Interaction entre les acteurs et gouvernance des corridors

La performance des corridors dépend fortement de la qualité de la coordination entre les institutions publiques, les organisations professionnelles et les opérateurs économiques. La multiplicité des points de contrôle et la complexité administrative constituent encore des obstacles majeurs à la fluidité du transport. Cependant, les réformes engagées, notamment la digitalisation des procédures et la modernisation des documents de transport, ont permis de réduire les délais et les coûts logistiques. Cette section montre que l'amélioration durable des corridors repose sur une gouvernance intégrée, une meilleure concertation des acteurs et une harmonisation des procédures à l'échelle régionale.

L'analyse des acteurs des corridors révèle que l'efficacité logistique dépend d'une interaction cohérente entre les institutions de régulation, les gestionnaires de la chaîne logistique, les structures régionales, les organisations professionnelles et les acteurs économiques. Les progrès réalisés en matière de digitalisation et de coordination ont amélioré la fluidité des échanges, mais les défis liés à la gouvernance, aux contrôles excessifs et aux lourdeurs administratives demeurent importants. Le renforcement de la coopération institutionnelle et la modernisation des procédures apparaissent ainsi comme des conditions essentielles pour améliorer la compétitivité des corridors et favoriser l'intégration **régionale au sein de la CEMAC.**

9.2.1. La Douane : contrôle fiscal, commercial et statistique des échanges

Les services des douanes constituent l'un des principaux acteurs du contrôle des échanges transfrontaliers au Cameroun. Ils assurent quatre missions essentielles : la collecte des recettes fiscales à travers les droits et taxes sur les marchandises, l'application des politiques commerciales, la protection du territoire contre la fraude et la contrebande, ainsi que l'assistance aux autres administrations intervenant aux frontières. Leur organisation repose sur les Groupements Actifs des Douanes, les Brigades Mobiles de Contrôle chargées de la lutte contre les infractions douanières, les Brigades Commerciales spécialisées dans le suivi du transit, ainsi que les Bureaux

Principaux des Douanes qui supervisent les opérations de dédouanement. Toutefois, l'efficacité du dispositif est limitée par plusieurs contraintes. Les pratiques telles que la « côte mal taillée » et l'utilisation de valeurs de référence plutôt que des valeurs réelles des marchandises réduisent la fiabilité des statistiques commerciales. À cela s'ajoutent la faible informatisation des postes douaniers, l'absence d'harmonisation des méthodes de collecte des données, la porosité des frontières, l'insécurité dans certaines zones et l'insuffisance des moyens logistiques et humains.

9.2.2. Les services du MINADER : contrôle phytosanitaire et régulation des flux agricoles

Les services du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (MINADER) assurent le contrôle phytosanitaire des produits agricoles circulant à travers les frontières. Leur mission consiste à vérifier la conformité sanitaire des produits, à délivrer les certificats phytosanitaires et à collecter des données statistiques sur les flux agricoles. Le dispositif repose sur un réseau de 51 postes phytosanitaires répartis dans les régions frontalières du pays. La région de l'Extrême-Nord concentre à elle seule 15 postes, suivie du Littoral avec 8 postes, du Nord-Ouest avec 7 postes, du Sud avec 6 postes, du Sud-Ouest avec 5 postes, de l'Adamaoua avec 4 postes, tandis que les régions de l'Est et du Nord disposent chacune de 3 postes.

Les agents du MINADER contrôlent les produits agricoles, forestiers et phytosanitaires en vérifiant leur origine, leur destination et les quantités transportées. Cependant, l'efficacité du dispositif demeure affectée par l'insuffisance des ressources humaines, le manque de moyens de transport, le déficit d'équipements informatiques et les risques sécuritaires observés dans certaines zones frontalières. Les importations frauduleuses de pesticides et de semences constituent également une préoccupation majeure.

9.2.3. Les services du MINEPIA : contrôle sanitaire des animaux et traçabilité du bétail

Le Ministère de l'Élevage, des Pêches et des Industries Animales (MINEPIA) joue un rôle important dans le contrôle des mouvements transfrontaliers d'animaux et de produits d'origine animale. Sa mission principale consiste à assurer le contrôle sanitaire du bétail et à garantir sa traçabilité conformément aux dispositions de la CEBEVIRHA. Les centres zootechniques et les centres de contrôle vétérinaire implantés dans les zones frontalières procèdent à la vérification de l'état sanitaire des animaux et collectent des données statistiques sur les mouvements du cheptel. Malgré l'existence réglementaire du passeport à bétail destiné à suivre les déplacements des animaux, son utilisation reste limitée sur le terrain. Les services du MINEPIA sont également confrontés à des difficultés liées à l'insuffisance du personnel, au manque d'équipements logistiques, aux contraintes de collecte des données statistiques et à l'insécurité dans certaines zones frontalières.

9.2.4. Les services du Ministère du Commerce : régulation des marchés et lutte contre la contrebande

Le Ministère du Commerce intervient dans la régulation des échanges transfrontaliers à travers le contrôle des produits commercialisés, la lutte contre la contrebande, la collecte des statistiques commerciales et la gestion des marchés transfrontaliers. Il veille notamment au respect des réglementations applicables aux produits soumis à des restrictions ou à des quotas et participe à la

création de marchés transfrontaliers en collaboration avec les collectivités territoriales décentralisées.

Toutefois, plusieurs difficultés limitent son action. La diversité des acteurs présents dans les marchés frontaliers, notamment les commerçants nationaux et étrangers, rend difficile l'identification de l'origine des produits. Cette situation complique la distinction entre les produits locaux et importés et affecte la qualité des statistiques commerciales. Le manque de ressources humaines et de moyens logistiques constitue également une contrainte importante.

9.2.5. Les services du MINFOF : contrôle des produits forestiers et fauniques

Le Ministère des Forêts et de la Faune (MINFOF) assure le contrôle des échanges de produits forestiers et fauniques afin de garantir le respect de la réglementation nationale et internationale. Les agents des postes forestiers frontaliers collectent des informations relatives aux essences forestières exploitées, aux volumes transportés et aux destinations des produits. Les données sont ensuite transmises aux niveaux départemental, régional et central pour leur traitement.

L'action du ministère s'appuie notamment sur le décret n° 99/81/PM du 13 octobre 1999, qui interdit l'exportation sous forme de grumes de plusieurs essences forestières telles que le bubinga, le moabi, le sapelli ou encore le wenge. Certaines espèces animales protégées, notamment le pangolin géant, le gorille, le chimpanzé et l'éléphant, font également l'objet de restrictions strictes à l'exportation. Malgré l'importance de ces missions, le MINFOF est confronté à des insuffisances en matière d'infrastructures, de financement, d'équipements et de formation du personnel, ce qui limite l'efficacité du contrôle des flux forestiers et fauniques.

Synthèse de la section 9.2

L'analyse du dispositif institutionnel présent sur le terrain montre que la gestion des échanges transfrontaliers au Cameroun repose sur l'action complémentaire de plusieurs administrations spécialisées. Les Douanes assurent le contrôle fiscal et commercial, le MINADER veille à la qualité sanitaire des produits agricoles à travers un réseau de 51 postes phytosanitaires, le MINEPIA contrôle les mouvements du bétail, le Ministère du Commerce régule les marchés et les échanges commerciaux, tandis que le MINFOF supervise les flux de produits forestiers et fauniques. Malgré leur rôle stratégique dans la gouvernance des corridors et la sécurisation des échanges, ces institutions demeurent confrontées à des difficultés récurrentes liées au manque de ressources humaines, à l'insuffisance des équipements, à la faible digitalisation des procédures et aux défis sécuritaires. Ces contraintes réduisent l'efficacité globale du système et soulignent la nécessité d'un renforcement institutionnel et technologique pour améliorer la performance des corridors de transport et des échanges régionaux.

9.3.1. Postes transfrontaliers et points de passage des marchandises : structuration physique des flux commerciaux

Les postes transfrontaliers et les points de passage des marchandises constituent l'infrastructure physique essentielle des échanges commerciaux entre le Cameroun et les pays voisins. Les investigations réalisées dans les régions frontalières ont permis d'identifier **101 voies d'entrée et de sortie des marchandises**, hors littoral. La région du Nord concentre le plus grand nombre de

points de passage avec **27 voies**, suivie du Sud (**18 voies**), de l'Extrême-Nord (**17 voies**), du Sud-Ouest (**15 voies**), de l'Est (**10 voies**), puis du Nord-Ouest et de l'Adamaoua avec **7 voies chacune**. La majorité de ces points de passage sont des postes formels où sont présents les services des Douanes, du MINADER, du MINEPIA, du MINFOF, du Ministère du Commerce ainsi que les forces de sécurité. Cette présence institutionnelle vise à assurer le contrôle fiscal, sanitaire, commercial et environnemental des marchandises. Toutefois, le nombre réel de points de passage serait probablement supérieur aux chiffres recensés en raison de l'existence de nombreuses voies informelles utilisées pour contourner les contrôles administratifs.

Les échanges s'effectuent à l'aide de moyens de transport variés tels que les vélos, motos, véhicules utilitaires, voitures de tourisme et camions. Les marchandises transportées en grandes quantités empruntent généralement les voies officielles et font l'objet de déclarations douanières. Cependant, la coexistence des circuits formels et informels limite la précision des données collectées. Les observations de terrain montrent notamment que certaines marchandises font l'objet d'une sous-déclaration importante. Dans la région du Nord, les exportations réelles de céréales ont ainsi été estimées à un niveau supérieur d'environ **50 %** aux volumes officiellement déclarés. Cette situation illustre les difficultés rencontrées dans la régulation des flux et la production de statistiques fiables sur le commerce transfrontalier.

9.3.2. Acteurs, produits échangés et dynamique des échanges transfrontaliers

Les échanges transfrontaliers mobilisent une diversité d'acteurs économiques comprenant les commerçants grossistes, les semi-grossistes, les transporteurs, les convoyeurs, les détaillants ainsi que les producteurs agricoles et les éleveurs. L'approvisionnement des opérateurs s'effectue principalement dans les marchés frontaliers, même si certains commerçants se fournissent directement auprès des producteurs ou des éleveurs. Les opérations commerciales se déroulent essentiellement pendant la journée, période de forte activité des marchés, tandis que les grossistes et semi-grossistes assurent l'organisation des flux commerciaux et confient le transport des marchandises aux convoyeurs et transporteurs.

Dans plusieurs zones frontalières, certains opérateurs utilisent des voies de contournement et des moyens de transport légers, notamment les motos, les vélos ou la marche à pied, afin d'éviter les contrôles administratifs et de réduire les coûts liés aux taxes et formalités douanières. Cette pratique favorise le développement de circuits informels qui échappent partiellement aux dispositifs de contrôle.

La composition des acteurs varie selon les espaces frontaliers. Les producteurs et les détaillants sont généralement issus des populations riveraines, tandis que les grossistes et les transporteurs sont souvent de nationalités diverses. Dans les zones frontalières avec le Nigeria, par exemple, les opérateurs nigériens occupent une place importante aux côtés des commerçants camerounais, ce qui traduit le caractère fortement transnational des échanges.

Les produits échangés diffèrent selon les régions. Dans le Nord et l'Extrême-Nord, les flux concernent principalement les céréales (maïs, mil et sorgho), les arachides, le sésame, le bétail et les produits de l'élevage. Les produits manufacturés, les carburants et les équipements électroniques y occupent également une place importante. Dans les régions du Sud et de l'Est, les

échanges portent davantage sur les produits forestiers, les cultures de rente telles que le cacao et le café ainsi que les produits vivriers. Dans le Littoral, les flux concernent principalement les produits halieutiques, les produits laitiers, les intrants d'élevage, les animaux sur pied, les produits apicoles et les œufs destinés à l'incubation.

Dans l'ensemble, cette diversité des acteurs et des marchandises traduit une forte interdépendance économique entre les régions frontalières du Cameroun et les pays voisins. Toutefois, la persistance des circuits informels, la sous-déclaration des marchandises et l'utilisation de voies non officielles continuent de limiter la fiabilité des statistiques commerciales et l'efficacité des mécanismes de régulation des échanges transfrontaliers.

10. Recommandations Stratégiques Pour La Transformation Des Corridors En Afrique Centrale

La faiblesse récurrente des recommandations dans la littérature sur les corridors africains est double : elles sont soit trop générales pour être opérationnelles, soit trop exhaustives pour être hiérarchisées. La présente section adopte une démarche différente, fondée sur trois principes scientifiques. Premièrement, la priorisation causale : les recommandations sont ordonnées selon la hiérarchie des variables du Modèle des Corridors à Efficacité Conditionnelle (MCEC), en traitant d'abord les facteurs primaires dont dépend l'efficacité des autres. Deuxièmement, la faisabilité différenciée : chaque recommandation est évaluée selon son horizon de mise en œuvre (court, moyen ou long terme), son coût relatif et les conditions institutionnelles requises. Troisièmement, **la quantification des impacts attendus**, adossée aux données comparatives disponibles dans la littérature internationale, afin de sortir de l'approximation qualitative.

Ces recommandations s'adressent à trois niveaux d'acteurs distincts : les institutions régionales (CEMAC, CEEAC), les États membres individuellement, et les partenaires techniques et financiers (BAD, Banque mondiale, PIDA).

10.1 Recommandation prioritaire — Réforme de la gouvernance des corridors : créer une Autorité de Gestion des Corridors (AGC-CEMAC)

Niveau de priorité : primaire — condition d'efficacité de toutes les autres recommandations

L'analyse empirique et la revue de la littérature convergent vers un diagnostic sans ambiguïté : la défaillance de gouvernance est le facteur explicatif central de la sous-performance des corridors CEMAC. Rodrigue et Notteboom (2015) démontrent que les corridors performants d'Asie du Sud-Est et d'Afrique australe partagent une caractéristique institutionnelle commune : l'existence d'une autorité de gestion dotée d'un mandat réel, de ressources propres et d'une capacité de suivi-évaluation publique. Le corridor de Walvis Bay dispose ainsi d'un Corridor Management Committee (CMC) opérationnel depuis 2000, dont les rapports annuels de performance sont publics et dont les recommandations ont force d'orientation pour les administrations nationales. Le corridor North (Mombasa-Kigali) a réduit ses délais de transit de 22 à 5 jours en dix ans, en partie grâce à une gouvernance de corridor structurée (CEA, 2020).

En Afrique centrale, l'absence d'une telle structure explique pourquoi les textes CEMAC restent inappliqués : il n'existe pas d'instance dotée du mandat et des moyens de suivre leur mise en œuvre, d'identifier les déviations et de déclencher des mécanismes correctifs.

Recommandation opérationnelle

La création d'une **Autorité de Gestion des Corridors CEMAC (AGC-CEMAC)** constitue la réforme institutionnelle la plus urgente et la plus structurante. Cette autorité devrait être dotée des attributs suivants, identifiés par Bullock (2009) et Marteau (2010) comme conditions minimales d'efficacité :

Un **mandat contraignant** lui conférant le pouvoir de contrôler l'application des textes communautaires aux postes frontières, d'enregistrer et de traiter les plaintes des opérateurs, et de publier des rapports de performance trimestriels opposables aux administrations nationales. Une composition paritaire associant représentants des États membres, opérateurs privés (transporteurs, chargeurs, transitaires) et organisations de la société civile, afin d'assurer la légitimité et l'ancrage opérationnel de ses travaux. Un système d'indicateurs de performance standardisés — délais de transit, nombre de postes de contrôle, coûts informels, taux d'accidents — permettant une comparaison systématique entre corridors et entre périodes.

Impact attendu et quantification

Sur la base des expériences comparées africaines, une gouvernance de corridor structurée peut produire, à un horizon de cinq ans, une réduction des délais de transit de l'ordre de 30 à 50 % (CEA, 2020 ; PIARC, 2019), une diminution des prélèvements informels de 40 à 60 % grâce à la transparence et à la redevabilité publique (Marteau, 2010), et une amélioration de l'Indice de Performance Logistique (IPL) des pays membres, qui se traduit empiriquement par une augmentation du volume des échanges commerciaux intra-régionaux de 8 à 15 % selon les estimations de la Banque mondiale (Arvis, 2010).

Faisabilité et conditions préalables

Cette recommandation est de faisabilité moyenne à court terme : elle ne requiert pas d'investissements lourds en infrastructure, mais exige une volonté politique coordonnée entre les États membres — la contrainte la plus difficile à mobiliser dans le contexte CEMAC. Sa mise en œuvre pourrait être accélérée par un portage technique et financier de la BAD, qui dispose déjà d'une expérience documentée dans la mise en place de structures similaires en Afrique de l'Est et australe.

10.2 Recommandation urgente — Élimination des barrières informelles : programme de réduction des postes de contrôle illicites

Niveau de priorité : primaire — impact direct et immédiat sur les coûts logistiques

Fondement analytique

Les données de terrain documentent entre 15 et 22 postes de contrôle par trajet sur le corridor Douala-N'Djamena, contre 4 à 5 autorisés par les textes CEMAC. Chaque poste additionnel génère un coût informel de 2 000 à 15 000 FCFA et un délai de 30 à 90 minutes, soit un surcoût cumulé de 150 000 à 200 000 FCFA par trajet, représentant 8 à 12 % du coût total d'exploitation. Selon PIARC (2019), l'élimination des barrières informelles constitue la réforme au meilleur rapport

coût-impact dans les corridors africains, car elle ne requiert aucun investissement physique et peut produire des résultats mesurables en moins de douze mois.

Recommandation opérationnelle

Un Programme de Réduction et de Contrôle des Postes de Contrôle (PRCPC) devrait être lancé à l'échelle CEMAC, articulé autour de quatre composantes. La cartographie numérique et publique de tous les postes de contrôle légaux et illégaux sur les corridors prioritaires, accessible aux transporteurs via une application mobile, afin de rendre visibles et documentables les déviations. La publication d'un baromètre mensuel des barrières, sur le modèle du rapport *Temps et coûts sur les corridors ouest-africains* de l'UEMOA, permettant de mesurer l'évolution et de responsabiliser les administrations concernées. La formation et rotation systématique des agents aux postes frontières, accompagnées d'un renforcement des mécanismes disciplinaires internes, afin de réduire les incitations au prélèvement informel. Le déploiement de mécanismes de plainte anonymes (numéro vert, plateforme numérique) permettant aux transporteurs de signaler les abus sans crainte de représailles.

Impact attendu et quantification

L'expérience de l'UEMOA en Afrique de l'Ouest — où un programme similaire a été mis en œuvre entre 2005 et 2015 — a permis de réduire le nombre de barrières illicites de 65 % et les prélèvements informels de 55 % sur les corridors ciblés, avec une réduction des délais de transit de 20 à 35 % (PIARC, 2019). Appliqués au corridor Douala-N'Djamena, ces ordres de grandeur suggèrent une économie potentielle de 80 000 à 110 000 FCFA par trajet pour les transporteurs, soit une amélioration significative de la rentabilité sectorielle.

Faisabilité

Cette recommandation est de **haute faisabilité** à court terme : son coût de mise en œuvre est faible, elle ne requiert pas de modifications législatives majeures, et ses effets sont rapides et mesurables. Elle constitue la réforme à déployer en priorité absolue, avant même les réformes institutionnelles plus lourdes.

10.3 Recommandation structurelle — Digitalisation des procédures douanières : déploiement d'un Guichet Unique Électronique Régional (GUER-CEMAC)

Niveau de priorité : secondaire primaire — levier systémique de gouvernance et d'efficacité

Fondement analytique

Les données empiriques révèlent un écart majeur entre le discours institutionnel sur la dématérialisation et la réalité opérationnelle vécue par les acteurs. Cette déconnexion s'explique par la coexistence de systèmes nationaux non interopérables (SYDONIA Cameroun, ASYCUDA Tchad, RCA), l'absence d'un identifiant unique des marchandises traversant plusieurs frontières, et la persistance d'exigences documentaires redondantes entre postes successifs. Notteboom (2015) démontre que la digitalisation intégrée des procédures douanières — et non la simple informatisation de procédures existantes — réduit les délais de dédouanement de 45 à 65 % et les coûts administratifs de 30 à 50 % dans les corridors asiatiques et marocains où elle a été déployée de manière cohérente.

Recommandation opérationnelle

Le déploiement d'un Guichet Unique Électronique Régional CEMAC (GUER-CEMAC) devrait constituer la priorité technologique de la décennie. Ce système devrait répondre à cinq exigences fonctionnelles minimales identifiées par la CEA (2020) comme conditions d'efficacité : l'interopérabilité entre les systèmes douaniers nationaux, permettant la transmission automatique des données d'un poste frontière au suivant sans ressaisie ; la dématérialisation complète des documents de transit (lettre de voiture, manifeste, certificat d'origine, déclaration douanière) avec reconnaissance mutuelle entre États membres ; le paiement électronique de tous les droits et taxes officiels, supprimant les transactions en espèces génératrices de prélèvements informels ; la traçabilité en temps réel des marchandises, accessible aux chargeurs, transporteurs et administrations via une plateforme commune ; la **publication automatique des données agrégées** de performance (délais moyens, taux de contrôle, incidents), alimentant l'observatoire régional des corridors.

Impact attendu, quantification et conditionnalité

Sur la base de l'expérience du port de Tanger Med — où la dématérialisation intégrale des procédures a réduit le délai de dédouanement de 9 jours à moins de 48 heures en cinq ans (AMDL, 2022) — et du système ASYCUDA World déployé en Afrique de l'Est, les impacts attendus pour les corridors CEMAC incluent une réduction des délais de transit de 25 à 40 % à horizon cinq ans et une diminution des coûts de transaction informationnelle de 35 à 50 %. Ces estimations sont cependant conditionnelles à la qualité des infrastructures énergétiques et télécom dans les zones frontalières, qui représente la contrainte technique principale.

Faisabilité et séquençage

Cette recommandation est de faisabilité moyenne à moyen terme (3 à 5 ans), avec un coût d'investissement initial significatif que la BAD et les partenaires du PIDA sont en mesure de cofinancer. Elle devrait être mise en œuvre en deux phases : d'abord le déploiement sur les deux corridors prioritaires (Douala-N'Djamena, Douala-Bangui), puis l'extension progressive à l'ensemble du réseau CEMAC.

10.4 Recommandation structurelle — Capital humain : programme régional de professionnalisation du secteur

Niveau de priorité : secondaire — condition d'appropriation des réformes institutionnelles et technologiques

Fondement analytique

La littérature sur le changement institutionnel — notamment les travaux de North (1990) sur les institutions et la performance économique — insiste sur le fait que les réformes formelles ne produisent des effets durables que lorsqu'elles sont appropriées par les acteurs qui doivent les mettre en œuvre. Dans le contexte des corridors CEMAC, cette condition d'appropriation est doublement défailante : les agents douaniers ne sont pas formés aux nouveaux textes et procédures, et les chauffeurs exercent sans formation certifiée dans une proportion significative des cas. Cette double défaillance explique pourquoi les réformes institutionnelles et technologiques déjà engagées produisent des effets limités.

Recommandation opérationnelle

Un Programme Régional de Professionnalisation des Corridors (PRPC-CEMAC) devrait être structuré autour de trois axes complémentaires. La formation des agents douaniers et des fonctionnaires de frontière aux textes communautaires, aux procédures simplifiées et aux outils numériques, avec évaluation annuelle des compétences et publication des résultats. La certification obligatoire des conducteurs de poids lourds sur les corridors internationaux, renouvelable tous les deux ans, couvrant la conduite sécurisée, la gestion des cargaisons dangereuses et la connaissance des réglementations CEMAC. La promotion du civisme professionnel à travers un système de notation des opérateurs (transporteurs, transitaires, agents) sur la base de leur respect des délais, des normes et des procédures — sur le modèle des systèmes d'opérateur économique agréé (OEA) de l'OMD — permettant aux opérateurs les mieux notés de bénéficier de procédures simplifiées et de délais réduits.

Impact attendu et quantification

Les études sur l'impact de la formation professionnelle dans le secteur transport en Afrique subsaharienne (PIARC, 2019) indiquent qu'un programme de certification des conducteurs réduit le taux d'accidents de 25 à 40 %, qui constituent, rappelons-le, environ 90 % des blocages temporaires sur les corridors CEMAC. Cette seule réduction représente un gain de fluidité considérable. Sur le plan de la gouvernance, la formation des agents douaniers aux procédures harmonisées est associée à une réduction des litiges aux frontières de **30 à 45 %** selon les données du corridor North (CEA, 2020).

10.5. Recommandation structurelle — Financement inclusif : mécanismes adaptés aux petits opérateurs

Niveau de priorité : transversal — condition de durabilité et d'inclusivité des réformes

Fondement analytique

Dollar et Kraay (2002) démontrent que la croissance pro-pauvres dans les économies ouvertes requiert une inclusion financière des petits acteurs économiques. Dans le contexte des corridors CEMAC, l'exclusion des petits transporteurs et commerçants transfrontaliers du financement formel perpétue une dualité structurelle : d'un côté, des opérateurs étrangers bien capitalisés capturant l'essentiel de la valeur ajoutée du transport ; de l'autre, des opérateurs nationaux sous-capitalisés, exploitant un parc vétuste, contraints d'accepter des marges insuffisantes pour investir et se professionnaliser. Porter (1990) rappelle que le développement d'un avantage concurrentiel national dans le transport requiert précisément l'émergence d'opérateurs locaux compétitifs — ce qui est impossible sans accès au financement.

Recommandation opérationnelle

Trois mécanismes complémentaires sont recommandés. Un Fonds de Garantie régional pour le Transport (FGT-CEMAC), abondé par les États membres et les partenaires financiers, permettant aux petits transporteurs d'accéder au crédit bancaire en offrant une garantie partielle sur les prêts destinés au renouvellement du parc. Ce mécanisme, testé avec succès dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest, permet de lever la contrainte de garantie qui exclut les petits opérateurs du système bancaire formel. Un programme de crédit-bail (leasing) adapté pour le renouvellement du parc automobile, permettant l'acquisition de véhicules modernes avec des mensualités calculées sur les

flux de trésorerie réels des transporteurs — en tenant compte de la saisonnalité des flux commerciaux. Un relèvement des plafonds des transactions mobile money pour les usages professionnels dans le secteur transport, en concertation avec les régulateurs des télécommunications, afin de permettre le règlement rapide des dépenses en zone isolée (pannes, approvisionnement en carburant) et de réduire les risques liés aux transactions en espèces.

Impact attendu et quantification

Le renouvellement du parc automobile — rendu possible par l'accès au financement — permettrait de réduire le taux de panne mécanique, estimé comme cause significative d'immobilisation des véhicules, et d'améliorer l'efficacité énergétique. Sachant que le carburant représente environ 45 % des dépenses totales d'exploitation, un parc renouvelé consommant 15 à 20 % de moins permettrait une économie de 135 000 à 180 000 FCFA par trajet Douala-N'Djamena, améliorant significativement la rentabilité sectorielle.

10.6 Recommandation complémentaire — Infrastructure physique : maintenance plutôt que construction

Niveau de priorité : tertiaire complémentaire — condition de durabilité des investissements

Fondement analytique

Contrairement à l'hypothèse implicite des grands programmes d'infrastructure qui privilégient la construction de nouvelles routes, nos données empiriques — confirmées par Bullock (2009) — indiquent que la contrainte principale n'est pas le déficit de routes construites mais le déficit de routes entretenues. Sur plusieurs corridors CEMAC, des routes réhabilitées ces dix dernières années ont déjà retrouvé un état dégradé, faute de mécanismes pérennes d'entretien. Ce cycle de réhabilitation-dégradation-réhabilitation constitue un gaspillage de ressources considérable et nuit à la prévisibilité des coûts pour les transporteurs.

Recommandation opérationnelle

La mise en place de Contrats de Performance d'Entretien Routier (CPER) pluriannuels, incluant des pénalités contractuelles en cas de non-respect des standards de qualité, constitue la réforme prioritaire dans ce domaine. Sur le modèle des *output and performance-based road contracts* (OPRC) recommandés par la Banque mondiale et testés avec succès au Rwanda et en Tanzanie, ces contrats transfèrent la responsabilité de maintien de la qualité routière à des opérateurs privés, sur une durée de 5 à 10 ans, avec des paiements liés aux résultats et non aux intrants. Cette approche réduit les coûts d'entretien de 20 à 35 % par rapport aux marchés traditionnels tout en garantissant un niveau de service supérieur (Banque mondiale, 2011).

Synthèse stratégique : matrice de priorisation et séquençage des interventions

Le tableau suivant présente la matrice de priorisation des recommandations, intégrant leur niveau de priorité, leur horizon de mise en œuvre, leur coût relatif, leur impact attendu et les acteurs responsables :

Recommandation	Priorité	Horizon	Coût relatif	Impact attendu	Acteurs responsables
Création AGC-CEMAC	Primaire	12–18 mois	Faible	Gouvernance : –30 à –50 % délais	CEMAC, États membres, BAD
Élimination barrières informelles (PRCPC)	Primaire	0–12 mois	Très faible	Coûts : –55 % prélèvements informels	États membres, AGC-CEMAC
Guichet unique électronique (GUER-CEMAC)	Secondaire	3–5 ans	Élevé	Délais douane : –45 à –65 %	CEMAC, BAD, partenaires
Programme de professionnalisation (PRPC)	Secondaire	2–4 ans	Modéré	Accidents : –25 à –40 %	États membres, centres formation
Fonds de garantie transport (FGT)	Transversal	1–3 ans	Modéré	Renouvellement parc, rentabilité	BAD, banques nationales
Contrats de performance routière (CPER)	Tertiaire	2–5 ans	Modéré	Entretien : –20 à –35 % coûts	États membres, secteur privé

Le séquençage proposé répond à une logique causale stricte : les réformes de gouvernance (recommandations 1 et 2) doivent précéder et accompagner les investissements technologiques (recommandation 3), car ces derniers n'ont d'effet que dans un environnement institutionnel qui en permet l'appropriation effective. Les réformes de capital humain (recommandation 4) constituent la condition d'appropriation durable de toutes les autres. Les mécanismes financiers (recommandation 5) et les réformes d'infrastructure (recommandation 6) s'inscrivent dans un horizon plus long, leur impact étant médiatisé par la qualité du cadre institutionnel préalablement établi. Cette séquence est cohérente avec la conclusion centrale du modèle MCEC : investir dans la gouvernance avant d'investir dans le béton.

Conclusion Générale : Vers Une Théorie De L'action Pour Les Corridors D'Afrique Centrale **Retour sur la problématique et validation des hypothèses**

La question centrale de cette recherche interrogeait la mesure dans laquelle les défaillances de la gouvernance institutionnelle et les insuffisances de l'efficacité logistique des corridors de transport en Afrique centrale constituent des obstacles à l'intégration régionale au sein de la CEMAC, et quelles réformes structurelles permettraient de transformer ces axes en instruments de développement économique et territorial.

Au terme d'une analyse empirique conduite auprès de soixante acteurs de terrain, d'une revue documentaire approfondie et d'une mise en dialogue systématique avec la littérature scientifique, les quatre hypothèses formulées en introduction reçoivent une validation différenciée.

La **première hypothèse** — selon laquelle les corridors CEMAC demeurent insuffisamment performants en raison de contraintes structurelles, institutionnelles et logistiques persistantes — est pleinement confirmée. Les données empiriques documentent des délais de transit de 10 à 20 jours sur un trajet qui devrait en prendre 4 à 6, entre 15 et 22 postes de contrôle contre 4 à 5 autorisés, et des coûts informels représentant 8 à 12 % du coût total d'exploitation. Ces chiffres situent les corridors CEMAC parmi les moins performants du continent africain, avec un écart significatif par rapport aux corridors de référence d'Afrique australe et orientale.

La **deuxième hypothèse** — selon laquelle ces dysfonctionnements limitent significativement l'intégration économique régionale — est confirmée avec nuance. Les corridors freinent effectivement l'intégration, mais leur impact négatif sur les échanges intra-CEMAC est médiatisé par d'autres facteurs — notamment la faible diversification productive des économies membres et la structure des échanges encore orientée vers les marchés extra-africains. Les corridors sont une condition nécessaire mais non suffisante de l'intégration régionale.

La **troisième hypothèse** — postulant que l'amélioration de la gouvernance, la digitalisation et l'harmonisation des politiques de transport renforceraient l'efficacité des corridors — est confirmée et hiérarchisée. L'analyse a permis de préciser la contribution relative de chaque variable : la gouvernance est le facteur primaire et conditionnel, la digitalisation est le levier systémique à meilleur rapport coût-impact, et l'harmonisation des politiques reste une condition nécessaire dont l'effectivité dépend des deux précédentes.

La **quatrième hypothèse** — relative au potentiel des corridors de développement intégré pour une croissance inclusive — est partiellement confirmée. Ce potentiel existe, comme l'illustrent les expériences comparées du corridor de Walvis Bay et de Tanger Med, mais sa matérialisation dans le contexte CEMAC reste hautement conditionnelle à des réformes préalables de gouvernance que la présente étude a précisément cherché à identifier et à séquencer.

Contribution théorique : apports et limites du Modèle MCEC

La contribution théorique centrale de cette recherche réside dans la proposition et la validation partielle du Modèle des Corridors à Efficacité Conditionnelle (MCEC), qui constitue le cadre analytique original de l'étude. Ce modèle apporte trois contributions distinctes à la littérature existante.

Première contribution : la hiérarchisation causale des variables. Contrairement aux approches descriptives qui juxtaposent les contraintes des corridors sans les hiérarchiser, le MCEC établit une architecture causale explicite, plaçant la gouvernance institutionnelle comme variable primaire dont dépend l'efficacité de toutes les autres. Cette hiérarchie est empiriquement validée par les données de terrain : les corridors où des réformes de gouvernance ont été conduites — même partiellement — enregistrent des gains de performance supérieurs à ceux où seuls des investissements en infrastructure ont été réalisés. Elle est théoriquement cohérente avec les travaux de Rodrigue et Notteboom (2015), de Kohli (2004) et de Dollar et Kraay (2002), qui convergent vers la même conclusion dans des contextes géographiques différents.

Deuxième contribution : l'élévation de la digitalisation et du capital humain au rang de variables analytiques structurantes. La littérature classique sur les corridors africains traite ces

dimensions comme des facteurs secondaires ou des outils d'accompagnement. Le MCEC les reconnaît comme des variables à part entière, dont l'impact est systémique : la digitalisation agit directement sur la gouvernance en réduisant la discrétion administrative, et la formation des acteurs conditionne l'appropriation effective de toute réforme institutionnelle ou technologique. Cette repositionnement a des implications opérationnelles directes sur les priorités d'allocation des financements.

Troisième contribution : la distinction entre réforme formelle et effectivité réelle. L'analyse empirique révèle de manière systématique un écart entre l'existence de cadres juridiques et institutionnels pertinents — textes CEMAC, comités de facilitation, accords ZLECAf — et leur mise en œuvre effective sur le terrain. Cette distinction, que la littérature désigne parfois comme le paradoxe de l'institutionnalisation formelle (Kohli, 2004 ; North, 1990), constitue la clé de lecture centrale des dysfonctionnements des corridors CEMAC. Elle oriente les priorités d'intervention vers la capacité de mise en œuvre plutôt que vers la production de nouveaux textes.

Limites du modèle

Le MCEC présente deux limites principales qu'il convient d'identifier honnêtement. D'une part, sa validation empirique repose sur une collecte de données concentrée sur deux corridors principaux (Douala-N'Djamena, Douala-Bangui), ce qui limite sa généralisation à l'ensemble des corridors CEMAC sans investigations complémentaires. D'autre part, le modèle traite les cinq variables de manière relativement statique, sans modéliser explicitement les dynamiques temporelles et les effets de rétroaction entre variables — par exemple, la manière dont une amélioration de la gouvernance modifie progressivement les comportements des acteurs et donc le capital humain disponible. Ces limites ouvrent des perspectives de recherche futures.

Investir dans la gouvernance avant d'investir dans le béton

La conclusion opérationnelle la plus importante de cette étude peut être formulée en une proposition synthétique : **la sous-performance des corridors d'Afrique centrale est avant tout un problème de gouvernance, non d'infrastructure.** Cette proposition, contre-intuitive au regard des discours dominants qui présentent le déficit d'infrastructure comme le problème central du développement africain, est solidement étayée par les données empiriques et la littérature comparative.

Elle a une implication stratégique majeure pour les décideurs et les partenaires financiers : l'ordre des réformes importe autant que leur contenu. Des investissements en infrastructure réalisés avant les réformes de gouvernance produisent des rendements limités et réversibles — comme l'illustre empiriquement le corridor Douala-Bangui, partiellement réhabilité mais toujours marqué par des délais excessifs. À l'inverse, des réformes de gouvernance bien conduites — élimination des barrières informelles, création d'une autorité de gestion dotée d'un mandat réel, déploiement d'un guichet unique électronique — peuvent produire des gains de performance de 30 à 65 % sans aucun investissement physique supplémentaire, comme le démontrent les expériences comparées du corridor North et de Tanger Med.

Le séquençage recommandé — gouvernance et élimination des barrières en priorité absolue (0 à 18 mois), suivi de la professionnalisation et du financement inclusif (1 à 3 ans), puis de la

digitalisation intégrée et des contrats de performance routière (3 à 5 ans) — constitue une feuille de route opérationnelle réaliste, dont chaque étape produit des résultats mesurables servant de base de légitimité pour l'étape suivante.

Perspectives de recherche

Cette étude ouvre plusieurs axes de recherche que les travaux futurs devraient explorer.

Premièrement, une validation quantitative du modèle MCEC à travers une analyse économétrique des déterminants de la performance logistique sur l'ensemble des corridors CEMAC — mobilisant notamment l'Indice de Performance Logistique de la Banque mondiale sur une série temporelle — permettrait de tester statistiquement les relations causales identifiées qualitativement.

Deuxièmement, une étude comparative systématique entre les corridors CEMAC et des corridors africains de référence (corridor North, Walvis Bay, Abidjan-Lagos) selon les cinq variables du MCEC produirait un éclairage différentiel précieux pour identifier les réformes ayant le plus grand potentiel de transfert dans le contexte de l'Afrique centrale. **Troisièmement**, une recherche spécifique sur les dynamiques du commerce transfrontalier informel — qui représente une part substantielle des échanges dans la région mais reste très peu documenté — permettrait de mieux évaluer l'impact réel des réformes de facilitation sur les populations les plus vulnérables, en lien avec l'objectif de croissance inclusive défendu par Dollar et Kraay (2002) et la BAD.

Quatrièmement, l'évaluation de l'impact de la ZLECAf sur les corridors CEMAC à mesure de sa mise en œuvre progressive constituera un terrain d'observation privilégié pour tester empiriquement l'hypothèse de Venables (2005) sur les risques de concentration des bénéfices des accords commerciaux dans les économies les mieux connectées. Cette question est d'une importance politique majeure pour les pays enclavés de la CEMAC — Tchad et République Centrafricaine notamment — dont le destin économique dépend largement de la capacité des corridors à devenir de véritables vecteurs d'inclusion dans les chaînes de valeur régionales et continentales.

Des corridors comme projet politique

Au-delà de leur dimension technique et économique, les corridors de transport sont un projet politique. Leur transformation en instruments de développement intégré ne se réduira pas à des réformes administratives ou à des investissements en infrastructure : elle requiert une vision partagée de l'intégration régionale entre des États dont les intérêts convergent sur le long terme mais divergent fréquemment sur le court terme. C'est précisément pourquoi la gouvernance — au sens large d'une capacité collective à définir des règles communes et à les faire respecter — constitue la variable primaire du modèle MCEC et la condition sine qua non de toute transformation durable. Comme le rappelle Sachs (2015), les infrastructures de transport ne sont pas seulement des équipements économiques : elles sont des architectures de coopération. En Afrique centrale, construire des corridors performants, c'est construire, pierre par pierre, la confiance entre des États, entre des administrations et entre des opérateurs économiques qui ont appris à se méfier les uns des autres. C'est en ce sens que les corridors, bien gouvernés, peuvent devenir non seulement des instruments de compétitivité économique, mais des vecteurs d'une intégration régionale vécue et approuvée par les populations qui en dépendent.

Bibliographie

- Agence de Facilitation du Transport en Transit sur le Corridor Central. (2018). *Rapport annuel sur la facilitation du transport en transit*. AFTT-CC.
- Agence Marocaine de Développement de la Logistique. (2022). *Rapport annuel de performance logistique : Port Tanger Med*. AMDL.
- African Development Bank Group. (2014). *Development corridors: From concept to implementation*. African Development Bank.
- African Development Bank Group. (2019). *African economic outlook 2019: Regional integration for Africa's economic prosperity*. African Development Bank.
- Arvis, J.-F. (2010). *Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century*. World Bank.
- Arvis, J.-F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2010). *Connecting to compete 2010: Trade logistics in the global economy*. World Bank.
- Autorité de Coordination du Transit et du Transport du Corridor Nord. (2017). *Transit transport coordination report*. ACTT-CN.
- Banque africaine de développement. (2019). *Développement des corridors de transport en Afrique centrale : Enjeux et perspectives*. BAD.
- Banque africaine de développement. (2022). *Stratégie d'intégration régionale et de commerce 2021–2025*. BAD.
- Banque mondiale. (2011). *Connecting to compete: Trade logistics in the global economy – The Logistics Performance Index and its indicators*. World Bank.
- Banque mondiale. (2020). *Facilitation du commerce et performance logistique en Afrique centrale*. Banque mondiale.
- Banque mondiale. (2023). *Logistics Performance Index 2023*. World Bank. <https://lpi.worldbank.org>
- Banister, D. (2002). *Transport planning* (2nd ed.). Spon Press.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Bardin, L. (2003). *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires de France.
- Bureau de Gestion du Fret Terrestre. (2020). *Rapport annuel sur la gestion du fret terrestre au Cameroun*. BGFT.
- Bureau de Gestion du Fret Terrestre. (2022). *Rapport annuel sur les flux de transport sur les corridors camerounais*. BGFT.
- Bullock, R. (2009). *Off track: Sub-Saharan African railways* (Africa Infrastructure Country Diagnostic Working Paper No. 17). World Bank.
- Button, K. (2010). *Transport economics* (3rd ed.). Edward Elgar Publishing.
- Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale. (2020). *Programme directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC)*. CEEAC.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. (1999). *Règlement n° 08/99-UEAC-CM-639 portant Code des douanes de la CEMAC*. CEMAC.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. (2012). *Code communautaire des transports routiers en zone CEMAC*. CEMAC.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. (2013). *Acte additionnel n° 01/13-CEMAC-070-U-CCE-SE relatif à la libre circulation des personnes*. CEMAC.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. (2019). *Stratégie régionale de facilitation des transports et du transit en Afrique centrale*. CEMAC.
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. (2017). *Corridors for regional integration in Africa: Challenges and opportunities*. United Nations Economic Commission for Africa.
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. (2020). *Rapport sur le transport et la facilitation des échanges en Afrique subsaharienne*. Nations Unies.



- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer.
- Dollar, D., & Kraay, A. (2002). Growth is good for the poor. *Journal of Economic Growth*, 7(3), 195–225.
- Direction Générale des Douanes du Cameroun. (2018). *Guide des procédures douanières au Cameroun*. Ministère des Finances.
- Food and Agriculture Organization. (2018). *Guide sur le contrôle sanitaire et phytosanitaire des produits agricoles en Afrique*. FAO.
- Groupement des Entreprises du Cameroun. (2021). *Rapport sur le climat des affaires et les infrastructures logistiques au Cameroun*. GECAM.
- Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun. (2021). *Étude sur les coûts et délais de transport sur les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui*. GTTC.
- Hoyle, B., & Knowles, R. (1998). *Modern transport geography* (2nd ed.). Wiley.
- Institut Sous-régional de Statistique et d'Économie Appliquée. (2021). *Rapport de l'Observatoire des pratiques anormales sur les corridors routiers en Afrique centrale*. ISSEA.
- Isard, W. (1956). *Location and space-economy*. MIT Press.
- Kohli, A. (2004). *State-directed development: Political power and industrialization in the global periphery*. Cambridge University Press.
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499.
- Limao, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *World Bank Economic Review*, 15(3), 451–479. <https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>
- Marteau, J.-F. (2010). *Corridors de transport en Afrique centrale : Enjeux et perspectives*. Banque mondiale.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). Sage.
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
- Notteboom, T. (2015). Port regions and logistics integration. *Maritime Policy & Management*, 42(3), 1–20.
- Organisation mondiale des douanes. (2017). *Normes SAFE pour sécuriser et faciliter le commerce mondial*. OMD.
- Organisation mondiale du commerce. (2015). *Accord sur la facilitation des échanges*. OMC.
- Organisation mondiale du commerce. (2017). *Accord sur la facilitation des échanges : Guide de mise en œuvre*. OMC.
- Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Free Press.
- Programme des Nations Unies pour le développement. (2022). *Rapport sur le développement humain en Afrique centrale*. PNUD.
- Rodrigue, J.-P. (2013). *The geography of transport systems* (3rd ed.). Routledge.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge.
- Sachs, J. D. (2015). *The age of sustainable development*. Columbia University Press.
- Smith, P. C. (2011). *Economic corridors in Asia: A scoping study for the Asian Development Bank*. Asian Development Bank.
- Thünen, J. H. von. (1826). *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Perthes.
- Union africaine. (2012). *Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA)*. African Union Commission.
- Union africaine. (2015). *Agenda 2063: The Africa we want*. African Union Commission.
- Union africaine. (2020). *Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) : Cadre stratégique des corridors logistiques*. Commission de l'Union africaine.
- Walvis Bay Corridor Group. (2016). *Corridor performance and logistics efficiency report*. Walvis Bay Corridor Group.
- Weber, A. (1909). *Über den Standort der Industrien*. Mohr.



Zone de libre-échange continentale africaine. (2018). *Agreement establishing the African Continental Free Trade Area*. African Union.

Sources de terrain

Entretiens de terrain. (2023–2024). *Corpus de 60 entretiens semi-directifs réalisés auprès d'acteurs des corridors de transport en Afrique centrale* (données anonymisées conservées par l'auteur).