

Enclavement et régionalisme : la centralité logistique du Cameroun dans la recomposition des hiérarchies en Afrique centrale

Landlockedness and Regionalism: Cameroon's Logistical Centrality in the Reconfiguration of Hierarchies in Central Africa

Ngamondi Karie Youssoufou

Enseignant permanent à Institut des Relations Internationales du Cameroun
(IRIC/Université de Yaoundé II)/Chargé de cours et Maître-Assistant (CAMES)

Date de soumission : 04/05/2026

Date d'acceptation : 26/07/2026

Pour citer cet article :

Ngamondi. K. Y. (2026) «Enclavement et régionalisme : la centralité logistique du Cameroun dans la recomposition des hiérarchies en Afrique centrale», Revue Internationale du chercheur « Volume 7 : Numéro 3 » pp : 142-168

Résumé

Cet article analyse les relations entre le Cameroun et ses voisins enclavés, le Tchad et la République centrafricaine, dans un contexte marqué par la centralité des chaînes logistiques et la maritimisation du commerce mondial. En mobilisant le réalisme néoclassique, il articule contraintes structurelles, capacités matérielles et stratégies étatiques afin de montrer que l'enclavement génère une dépendance logistique durable, conférant au Cameroun un avantage géopolitique. La démarche repose sur une approche qualitative fondée sur l'analyse documentaire de textes juridiques et institutionnels, complétée par une mise en perspective comparative des corridors régionaux. Les résultats indiquent que cette dépendance, structurée par le contrôle des infrastructures portuaires et logistiques, est convertie en ressource de puissance. En effet, le régionalisme en Afrique centrale ne réduit pas les inégalités, mais contribue principalement à leur stabilisation. S'il facilite la coopération et encadre les relations de transit, il institutionnalise des rapports de dépendance durables. Le Cameroun apparaît ainsi comme un acteur capable de transformer sa centralité logistique en levier d'influence au sein de la CEMAC, sans en modifier les fondements structurels.

Mots-clés : Enclavement, Régionalisme, centralité logistique, Cameroun, Afrique centrale

Abstract

This paper analyses the relationships between Cameroon and its landlocked neighbours, Chad and the Central African Republic, within a context marked by the centrality of global supply chains and the increasing maritimisation of world trade. Drawing on neoclassical realism, it articulates structural constraints, material capabilities and state strategies to demonstrate that landlockedness generates a persistent logistical dependence, conferring a geopolitical advantage on Cameroon. The research is based on a qualitative approach grounded in the documentary analysis of legal and institutional texts, complemented by a comparative perspective on regional transport corridors. The findings indicate that this dependence, structured by the control of port and logistical infrastructures, is converted into a resource of power. More fundamentally, regionalism in Central Africa does not reduce inequalities but primarily contributes to their stabilisation. While it facilitates cooperation and regulates transit relations, it also institutionalises enduring patterns of dependence. Cameroon thus emerges as an actor capable of transforming its logistical centrality into a lever of influence within CEMAC, without altering the structural foundations of regional asymmetries.

Keywords : Landlockedness, Regionalism, Logistical centrality, Cameroon, Central Africa

Introduction

L'enclavement constitue un facteur structurel majeur des dynamiques économiques et politiques en Afrique centrale. Dépourvus de façade maritime, le Tchad et la République centrafricaine dépendent du littoral camerounais pour s'insérer dans les échanges internationaux. À l'heure de la maritimisation du commerce mondial et de la centralité des chaînes logistiques, cette contrainte dépasse la seule géographie : elle façonne les interdépendances régionales et participe à la construction de rapports de puissance durables (Collier, 2007).

Les travaux sur les États sans littoral soulignent l'importance du droit international du transit pour atténuer les effets de l'enclavement, sans pour autant les supprimer. Pulvenis (1993) et Kappeler (1967) montrent que ces dispositifs corrigent une inégalité structurelle sans en effacer les coûts économiques. Plus récemment encore, El Abboubi (2024) souligne la dimension normative de l'équité en droit de la mer mais en relève les contraintes de mise en œuvre en Afrique, tandis que Haquani (2016) met en lumière les tensions relatives à l'effectivité du droit d'accès à la mer.

Au-delà du droit, l'enclavement apparaît comme un construit politique et infrastructurel. Debie & Steck (2001) en relèvent les dimensions institutionnelles, tandis que Raballand (2003) souligne l'institutionnalisation de la dépendance logistique. Collier (2007) rappelle quant à lui l'impact de la géographie sur la croissance. Ces analyses restent toutefois cloisonnées et articulent peu enclavement, régionalisme et puissance, en particulier en Afrique centrale. Le présent article entend combler cet angle mort.

En général, on conçoit le régionalisme comme un mécanisme de régulation des rapports entre États riverains et sans littoral, censé favoriser la coopération et l'intégration économique. Son efficacité demeure néanmoins discutée. Pour les institutionnalistes, c'est un moyen de réduire les incertitudes et de favoriser la coopération. À l'inverse, l'économie politique et la théorie de la dépendance y lisent une reproduction des asymétries à travers les cadres institutionnels. Le régionalisme oscille ainsi entre correctif des inégalités et vecteur d'institutionnalisation de la dépendance.

C'est dans cette tension que s'inscrit cette étude. Elle cherche à déterminer dans quelle mesure la centralité logistique du Cameroun se convertit en capacité d'influence régionale, et si le régionalisme atténue ou stabilise les asymétries existantes. L'hypothèse défendue est que le

régionalisme fonctionne surtout comme un dispositif de stabilisation des inégalités : il encadre la dépendance sans en modifier les fondements.

Le cadre théorique mobilise principalement le réalisme néoclassique, enrichi par d'autres approches. Selon Rose (1998), les contraintes structurelles, en particulier géographiques, influencent le comportement des États, mais cette influence est structurée par les dynamiques internes et les stratégies politiques. Trois dimensions sont ainsi articulées : la structure (l'enclavement), les capacités (les infrastructures logistiques), et l'action (les stratégies de puissance).

Dans cette perspective, l'enclavement est une contrainte structurelle qui limite l'accès aux flux maritimes et accroît la dépendance des États sans littoral. Les États côtiers transforment cette contrainte en ressource stratégique en contrôlant ports, corridors et dispositifs de transit. La puissance réside alors dans la capacité à organiser et à réguler les flux.

Trois variables structurent l'analyse : l'enclavement comme variable indépendante, les infrastructures logistiques comme variable intermédiaire, et la capacité d'influence régionale comme variable dépendante. Le mécanisme explicatif est le suivant : l'enclavement produit une dépendance logistique, structurée par des infrastructures contrôlées par l'État côtier, qui convertit cette position en ressource de puissance.

Ce cadre d'analyse est complété par l'institutionnalisme libéral, qui souligne le rôle des institutions dans la coopération interétatique. Selon Paquin (2013), celles-ci permettent de réduire l'incertitude, de faciliter la coordination et de diminuer les coûts de transaction. Ainsi, la CEMAC constitue un cadre favorisant la coopération entre le Cameroun et le Tchad dans les domaines du transport, du commerce et de la mobilité. Cette approche est enrichie par la théorie de la dépendance, qui analyse les asymétries produites par certaines structures économiques et géographiques. Développée initialement pour expliquer les rapports inégaux entre pays industrialisés et pays en développement, elle met en évidence les mécanismes de dépendance structurelle (Frank, 1967 ; Cardoso & Faletto, 2024). Appliquée à la relation Cameroun-Tchad, elle permet d'étudier la dépendance logistique du Tchad envers les infrastructures camerounaises, notamment le corridor Douala-N'Djamena, tout en soulignant une situation d'interdépendance asymétrique.

Sur le plan méthodologique, la recherche adopte une approche qualitative fondée sur une étude de cas des relations Cameroun-Tchad-RCA au sein de la CEMAC. Ce cas est emblématique car il concentre enclavement, dépendance logistique et centralité portuaire.

Pour élargir la portée analytique, une comparaison limitée avec d'autres corridors africains, notamment en Afrique de l'Ouest et de l'Est, est proposée à titre de *plausibility probe*. L'étude s'appuie sur un corpus croisé de sources juridiques, institutionnelles et de rapports officiels pour assurer la solidité de l'analyse.

L'argumentation se déploie en deux temps. Il s'agira d'abord de montrer en quoi l'enclavement est un facteur structurant d'asymétrie et de dépendance, et comment cette contrainte devient une ressource de puissance pour l'État côtier. Ensuite, l'analyse portera sur le rôle ambivalent du régionalisme centrafricain, à la fois cadre normatif de solidarité et mécanisme de reproduction et d'encadrement des asymétries structurelles.

1. Une asymétrie structurelle fondatrice : L'enclavement, vecteur de dépendance et instrument de puissance pour l'État côtier

L'enclavement des États d'Afrique centrale dépasse la simple contrainte géographique pour structurer les rapports économiques et stratégiques régionaux. L'absence d'accès à la mer engendre une dépendance durable aux États riverains, tout en leur offrant des opportunités de valorisation. Cette asymétrie ne crée pas seulement des déséquilibres, mais favorise également des stratégies de puissance. Il convient ainsi d'analyser la dépendance qu'elle génère et sa transformation en levier stratégique par le Cameroun.

1.1. L'enclavement comme contrainte

L'enclavement n'est pas neutre : il produit des asymétries durables. En Afrique centrale, l'opposition entre le Cameroun côtier et le Tchad/RCA enclavés crée une dépendance logistique et une hiérarchisation politique. Cette dépendance tient d'abord à l'absence d'accès direct à la mer.

1.1.1. L'absence de débouchés sur la mer, une vulnérabilité structurelle

Dans l'économie mondiale contemporaine, caractérisée par l'intensification des échanges et l'intégration des marchés, l'accès à la mer devient un critère fondamental pour s'insérer dans les circuits commerciaux internationaux. Plus de 80 % du commerce mondial en volume s'effectue par voie maritime : la possession d'une façade littorale et d'infrastructures portuaires performantes constitue donc un avantage stratégique majeur. À l'opposé, les États sans littoral se trouvent placés dans une situation structurellement défavorable du fait même de leur absence d'accès direct à la mer : ils sont privés d'un accès autonome aux flux économiques mondiaux et dépendent des États de transit pour leurs échanges extérieurs (CNUCED, 2025 ; ONU, 2025).

Cette vulnérabilité s'inscrit dans l'évolution du droit international de la mer. La IIIe Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a profondément modifié la répartition des avantages géographiques en étendant les juridictions maritimes nationales, notamment par l'établissement de la zone économique exclusive. Alors que le droit international classique était fondé sur l'égalité juridique des États, l'attribution d'espaces maritimes étendus placés sous souveraineté ou juridiction nationale a accru les capacités économiques et stratégiques des États côtiers, tout en creusant l'inégalité d'accès entre États côtiers et enclavés. Ces derniers se sont trouvés exclus de l'exploitation directe des ressources halieutiques et énergétiques marines, accentuant l'écart entre États côtiers et enclavés (Pulvenis, 1979).

C'est dans ce contexte qu'est apparue la notion d'« État géographiquement désavantagé », destinée à reconnaître les inégalités issues de la géographie. Bien que juridiquement ambiguë, cette catégorie traduit une prise de conscience diplomatique des disparités produites par la répartition des espaces maritimes et par l'évolution du droit de la mer. Elle souligne que l'enclavement constitue moins une simple donnée physique qu'un facteur structurant des rapports internationaux.

Le cas du Tchad et de la RCA illustre cette vulnérabilité. Tributaires du corridor camerounais reliant le port de Douala à N'Djamena et à Bangui, ces États doivent externaliser une fonction stratégique essentielle : l'accès aux marchés internationaux. Plus largement, les pays en développement sans littoral supportent des coûts de transport en moyenne deux fois plus élevés que ceux des pays de transit, tandis que les délais d'acheminement sont également plus longs. Le coût moyen d'exportation d'un conteneur y dépasse largement celui observé dans les États côtiers, en raison des distances à parcourir, de la qualité inégale des infrastructures et de la multiplicité des formalités administratives. Cette situation diminue la compétitivité commerciale, décourage les investissements et réduit les possibilités de développement durable (Nations Unies, 2014). Toutefois, l'enclavement ne constitue pas une contrainte uniquement physique. C'est un phénomène relatif et dynamique, qui résulte de facteurs historiques, politiques et institutionnels. La dépendance au littoral camerounais structure ainsi durablement les rapports de pouvoir régionaux entre le Cameroun, le Tchad et la République centrafricaine. En dehors de cette fragilité structurelle, l'asymétrie géographique se concrétise dans les infrastructures de transport, qui spatialisent cette dépendance et organisent l'accès aux marchés internationaux (Debie & Steck, 2001).

1.1.2. L'infrastructure au service de la matérialisation de l'asymétrie géographique

L'asymétrie entre États côtiers et enclavés se concrétise à travers les infrastructures de transport et les corridors logistiques qui organisent l'accès aux marchés internationaux. En Afrique centrale, les axes Douala-Bangui et Douala-N'Djamena sont stratégiques. Ils relient les capitales enclavées de la République centrafricaine et du Tchad au littoral camerounais, faisant du Cameroun un point de passage incontournable pour le commerce extérieur. L'infrastructure transforme ainsi l'asymétrie spatiale en subordination logistique (Journal Intégration, 2026).

L'existence d'alternatives régionales relativise toutefois le caractère absolu de cet enclavement. Le corridor nigérian, via Lagos ou Port Harcourt, reste pénalisé par des distances plus longues et des coûts logistiques élevés. L'axe congolo-centrafricain, combinant route, navigation sur l'Oubangui et rail vers Pointe-Noire, dépend de contraintes naturelles, notamment la variabilité de la navigabilité du fleuve, ce qui réduit sa fiabilité. En présence de ces limites, le couloir camerounais se caractérise par la stabilité et la continuité des flux, renforçant la centralité du Cameroun dans le transit régional (Nkot, 1990).

Une mise en perspective avec l'Afrique de l'Ouest nuance cette centralité. Le Mali, comme le Tchad et la République centrafricaine, dépend structurellement d'un nombre limité de corridors. Bien que plusieurs ports soient disponibles (Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou) leur accessibilité effective reste conditionnée par des coûts, des distances et des facteurs politiques. Cette pluralité n'assure pas une véritable diversification, mais plutôt une hiérarchisation des corridors selon leur efficacité (Steck, 2004). Le Mali demeure donc fortement dépendant de ses accès portuaires, malgré des options concurrentes.

Cette dépendance n'est pas immuable. L'exemple ouest-africain montre que les chaînes logistiques peuvent évoluer sous l'influence de facteurs politiques et économiques. La crise ivoirienne de 2002 a entraîné un réagencement des flux du Mali et du Burkina Faso vers Tema ou Lomé, illustrant la capacité des États sans littoral et des opérateurs à adapter leurs stratégies aux contraintes (Alaoui M'Hammdi & Jaïdi, 2025). Dans cette logique, la centralité du corridor camerounais pourrait être remise en cause. L'accord récemment conclu entre le Tchad et la Guinée équatoriale pour l'accès au port de Bata s'inscrit dans une stratégie de diversification des débouchés maritimes et de réduction de la dépendance à l'égard du Cameroun (Biyina, 2025). Les États enclavés disposent donc de marges de manœuvre, certes limitées, mais réelles, pour redéfinir leur insertion internationale.

En définitive, si le corridor camerounais reste aujourd'hui la principale voie d'accès aux marchés internationaux pour les États enclavés d'Afrique centrale, sa centralité doit être envisagée comme évolutive. Elle dépend des recompositions régionales, des transformations infrastructurelles et des stratégies des acteurs, confirmant le caractère dynamique des rapports entre géographie et logistique (Raballand & Zins, 2001).

1.1.3. L'enclavement, facteur de hiérarchisation régionale

L'enclavement des États sans façade maritime établit en Afrique centrale une hiérarchie régionale persistante, qui s'appuie sur la centralité portuaire du Cameroun. En 2024, le port de Douala a traité environ 12,92 millions de tonnes, et celui de Kribi près de 10,84 millions. Leur complémentarité consolide le rôle du Cameroun comme principale porte d'entrée des pays enclavés (Investir au Cameroun, 2025 ; Africa Supply Chain Magazine, 2025).

Près de 80 % des flux du Tchad et de la République centrafricaine passent par les ports camerounais, révélant une dépendance logistique fortement concentrée. À l'inverse, en Afrique de l'Ouest, un volume comparable de marchandises des États enclavés transite par plusieurs ports du golfe de Guinée, signe d'une dépendance tout aussi élevée mais plus éclatée (Africa Supply Chain Magazine, 2025). Les évolutions géopolitiques récentes, dont le retrait en 2024 des pays de l'Alliance des États du Sahel de la CEDEAO, ont renforcé cette différence : les États sahéliens réorganisent leurs itinéraires tout en restant tributaires des ports côtiers.

En Afrique centrale, cette concentration limite la diversification des accès maritimes et accentuant l'importance du Cameroun. Le port de Kribi accroît la performance logistique en accueillant de gros navires et en diminuant les coûts de transport. Les axes Douala–N'Djamena et Douala–Bangui structurent les échanges régionaux, et leur efficacité oriente les décisions logistiques des États enclavés. La situation est comparable en Afrique de l'Est, où les pays des Grands Lacs dépendent de Mombasa et de Dar es Salaam, infrastructures fréquemment congestionnées, source de retards et de surcoûts (Mattern, 2020). Dans les deux cas, l'enclavement génère forte dépendance et faible diversification.

Il s'agit d'un enclavement externe : privés d'accès à la mer, les États enclavés dépendent des ports des pays côtiers, ce qui augmente leurs coûts et leur vulnérabilité économique. En Afrique centrale, cette relation crée une hiérarchie fonctionnelle qui canalise les flux vers le Cameroun, dont les infrastructures assurent l'organisation du transit. Le Tchad et la RCA sont ainsi placés dans une dépendance structurelle (Alaoui M'Hammdi & Jaïdi, 2025).

L'enclavement dépasse toutefois sa seule dimension externe. Des faiblesses internes (capacités administratives limitées, insécurité, faible maîtrise du territoire) aggravent les contraintes logistiques et entravent le développement (Zahar, 2015). S'y ajoutent des obstacles institutionnels communs à l'Afrique centrale et à l'Afrique de l'Est : barrières tarifaires et non tarifaires, contrôles informels et défaut d'harmonisation des procédures aux frontières, qui réduisent l'efficacité des corridors et consolident la dépendance (Mattern, 2020).

Enfin, ces logiques entretiennent l'asymétrie dans la gouvernance du transit. Les dispositifs institutionnels concentrent la décision chez les États de transit, permettant au Cameroun de convertir sa centralité logistique en levier d'influence régionale, en particulier dans la CEMAC.

1.2. La conversion d'un avantage géographique en levier de puissance : le Cameroun, pivot régional

L'enclavement des États voisins ne produit pas mécaniquement une puissance pour l'État côtier. Il faut encore que celui-ci soit capable de transformer un avantage géographique passif en ressource stratégique active. Dans le cas du Cameroun, cette conversion s'opère par la maîtrise des infrastructures portuaires et des corridors terrestres qui lui garantissent une centralité logistique en Afrique centrale

1.2.1. Le contrôle des infrastructures portuaires : une ressource stratégique

La position géographique du Cameroun fonde sa centralité en Afrique centrale. Avec 402 km de façade sur l'Atlantique et une zone économique exclusive d'environ 15 400 km², il bénéficie d'un avantage structurel dans une région marquée par l'enclavement du Tchad et de la RCA. Au-delà de cette souveraineté formelle, c'est le contrôle opérationnel des infrastructures portuaires qui constitue la véritable ressource stratégique.

Le Port Autonome de Douala, principal port de la CEMAC, a traité près de 12,9 millions de tonnes en 2024 et vise un million d'EVP d'ici 2026. Le port en eau profonde de Kribi, opérationnel depuis 2018, a traité environ 12,7 millions de tonnes la même année. Complémentaires, ces plateformes structurent les corridors reliant l'hinterland tchadien et centrafricain au littoral, faisant du territoire camerounais un passage incontournable vers les marchés internationaux (Business in Cameroon, 2024 ; Investir au Cameroun, 2025).

La situation diffère en Afrique de l'Ouest. Les États enclavés du Sahel – Mali, Burkina Faso, Niger – ont accès à plusieurs ports : Dakar, Abidjan, Lomé, Tema ou Cotonou. Cette pluralité alimente une concurrence portuaire renforcée par d'importants investissements (Alaoui

M'Hammadi & Jaïdi, 2025). Historiquement dominant, Abidjan concentrait plus de la moitié du transit avant la crise ivoirienne de 2002, qui a redistribué les flux vers Tema et Lomé, accentuant la compétition régionale (Charlier, 2017).

Dans ce contexte, l'attractivité des ports ouest-africains dépend de leur performance et de leur intégration à l'arrière-pays. Comme le souligne Steck (1996), la performance portuaire repose sur l'adéquation entre infrastructures et dynamique économique de l'hinterland, tandis que la rapidité de traitement des navires est décisive pour les armateurs (Lihoussou, 2014). Le choix d'un port devient ainsi un arbitrage stratégique pour les États enclavés, les compagnies maritimes et les opérateurs logistiques.

À l'inverse, en Afrique centrale, les flux restent concentrés et peu concurrentiels. Le Cameroun demeure l'exutoire maritime essentiel du Tchad et de la RCA. Cette situation tient à des facteurs géographiques, à la faible densité d'alternatives portuaires et à la structuration historique des corridors autour des ports camerounais.

Le contrôle des plateformes portuaires camerounaises devient alors un levier géopolitique majeur. L'oléoduc Tchad-Cameroun, qui relie les champs pétroliers tchadiens au terminal de Kribi, illustre cette centralité : le territoire camerounais est indispensable à l'exportation du pétrole tchadien, conférant au Cameroun un rôle économique et politique stratégique (Mbring, 2025).

Enfin, plus de 75 % du commerce mondial reposant sur le maritime, les pays enclavés dépendent fortement des infrastructures des États côtiers (UNCTAD, 2024). Maîtriser ces infrastructures permet au Cameroun de convertir sa géographie en ressource de puissance et de structurer durablement les interdépendances régionales. Cette centralité portuaire ne prend toutefois tout son sens qu'avec les corridors terrestres reliant le littoral à l'hinterland.

1.2.2. Les corridors terrestres : des instruments de régulation stratégique

Si le port constitue le point d'entrée maritime des échanges internationaux, les corridors terrestres en assurent la continuité vers les États enclavés. En prolongeant la façade maritime camerounaise dans l'espace continental, ils intègrent le Tchad et la République centrafricaine aux circuits commerciaux mondiaux. L'infrastructure terrestre devient dès lors un maillon stratégique, qui transforme la relation mer-hinterland en levier géopolitique durable.

Cette configuration correspond à la situation classique des pays en développement sans littoral. L'absence d'accès direct à la mer, conjuguée à la dépendance envers les États de transit, entraîne

des coûts logistiques élevés (souvent deux fois supérieurs à ceux des pays côtiers) ainsi que des délais d'acheminement prolongés (Nations Unies, 2014). À ces contraintes s'ajoutent des obstacles institutionnels : multiplicité des contrôles, lourdeurs administratives et faible coopération transfrontalière, qui entravent la fluidité des échanges.

Les États enclavés ne restent cependant pas passifs. Le Burkina Faso met en œuvre une stratégie de diversification en mobilisant plusieurs ports (Abidjan, Lomé, Cotonou et ceux du Ghana) afin de mettre les corridors en concurrence et de réduire les risques de rupture (Ndjambou, 2004). De son côté, le Rwanda combine modernisation logistique, digitalisation des procédures et diversification économique pour atténuer sa dépendance (Espace Afrique, 2026). Ces exemples montrent que les corridors constituent aussi des instruments de régulation stratégique permettant d'amortir les asymétries structurelles.

Cette dynamique est particulièrement visible en Afrique de l'Ouest, où la concurrence corridor-portuaire s'intensifie. Le port de Lomé se distingue par la rapidité de ses opérations, traitées en environ 24 heures, tandis que celui de Tema s'appuie sur des infrastructures modernes et une gouvernance performante pour capter les flux sahéliens. Parallèlement, des projets comme le corridor atlantique marocain visent à recomposer les circuits d'approvisionnement régionaux. La performance ne dépend donc plus seulement de la position géographique, mais de la qualité des infrastructures, de l'efficacité des services et de la sécurisation des axes. La fiabilité des routes devient ainsi un critère déterminant dans le choix des itinéraires.

En Afrique centrale, en revanche, les dynamiques de diversification demeurent limitées. Le Tchad et la RCA disposent de marges de manœuvre réduites, et les corridors restent fortement structurés autour du Cameroun. Les conventions bilatérales encadrent la circulation et la répartition des marchandises (Bitse Ekomo, 2008 ; Ngabmen, 2002), mais elles s'insèrent dans une architecture logistique polarisée par le littoral camerounais.

L'efficacité du transit reste néanmoins tributaire de la gestion des corridors. L'instauration du Titre de Transit Unique en 2017 a permis de simplifier les procédures, de raccourcir les délais et d'améliorer la traçabilité des cargaisons (Conseil National des Chargeurs du Cameroun, 2021). Ces réformes témoignent d'une volonté d'optimisation du système logistique.

L'expérience ouest-africaine rappelle qu'aucun itinéraire n'a de primauté acquise. Sa compétitivité dépend d'investissements continus dans les infrastructures, de la qualité du service offert et de la sécurité des flux. Face à l'émergence d'alternatives régionales, la

centralité camerounaise ne pourra se maintenir que par une modernisation constante de ses corridors.

Ainsi, les corridors terrestres apparaissent comme des instruments de régulation stratégique ambivalents : ils peuvent consolider une position dominante tout en étant exposés à la concurrence. L'articulation entre ports, infrastructures terrestres et qualité de service constitue, dès lors, le facteur déterminant de la puissance logistique régionale.

1.2.3. La centralité logistique du Cameroun, fondement de son leadership régional

Cette position constitue le socle du leadership du Cameroun en Afrique centrale. En concentrant l'essentiel des flux commerciaux de la sous-région, le pays s'impose comme plateforme incontournable au sein de la CEMAC. Cette position se traduit par son poids économique : selon la BEAC, le Cameroun représentait 42,1 % du PIB nominal de la sous-région en 2024 (Investir au Cameroun, 2025), part nettement supérieure à celle de ses partenaires. Ce différentiel reflète moins une performance interne qu'une capacité à structurer les échanges régionaux.

Les ports de Douala et de Kribi sont les principaux points d'entrée et de sortie des marchandises pour l'Afrique centrale. Douala traite encore la majorité des flux vers le Tchad et la RCA, tandis que Kribi renforce progressivement cette capacité. Les corridors camerounais, notamment les axes Douala–N'Djamena et Douala–Bangui, assurent le transit de plus de 80 % des importations du Tchad et de la RCA (Africa Supply Chain Magazine, 2025). Cette concentration traduit une dépendance logistique structurelle.

Cette dépendance engendre des coûts élevés pour les enclavés. Le transport vers N'Djamena ou Bangui implique délais et surcoûts supérieurs à ceux des pays côtiers, en raison de la distance, de l'état des infrastructures et des contraintes administratives (Banque mondiale, 2020). Le Cameroun capte alors une partie de la valeur du transit, consolidant son rôle d'intermédiaire économique incontournable.

Cette asymétrie est éclairée par la notion d'enclavement multiple d'Alaoui M'Hammadi et Jaïdi (2025). L'enclavement externe, interne et périphérique affecte simultanément le Tchad et la RCA, accroissant leur dépendance aux infrastructures camerounaises. À l'inverse, le Cameroun dispose d'un accès maritime et d'un réseau de corridors relativement structuré, ce qui lui confère un avantage décisif dans l'organisation des flux.

Collier (2008) montre que les pays sans accès à la mer supportent des coûts commerciaux nettement plus élevés, limitant leur compétitivité et leur intégration. Dans ce contexte, le Cameroun transforme son avantage géographique en rente logistique. La forte proportion d'États sans accès à la mer en Afrique centrale renforce cette dynamique, consolidant la dépendance régionale à ses infrastructures

Ce rôle dépasse donc le simple transit pour devenir un levier de puissance. En maîtrisant les principaux couloirs d'accès aux marchés internationaux, le Cameroun organise les interdépendances économiques et conditionne les modalités d'intégration de ses partenaires. Il en résulte des coopérations asymétriques où les enclavés restent tributaires des capacités logistiques camerounaises.

Cette centralité reste toutefois conditionnée par des contraintes structurelles. La difficulté d'aménager les territoires enclavés, la faiblesse de certaines infrastructures et l'insécurité sur les axes de transit peuvent perturber la fluidité des échanges. Le leadership logistique camerounais repose donc sur un équilibre fragile qui exige des investissements continus

Les données économiques, commerciales et géographiques convergent : la fonction de plateforme logistique du Cameroun représente donc un fondement empirique solide de son leadership régional. En maîtrisant les flux, il ne participe pas seulement à l'intégration sous-régionale ; il en détermine largement les modalités et les dynamiques.

2. Le régionalisme comme outil ambigu : entre idéal de solidarité et reproduction des inégalités

Le régionalisme en Afrique centrale s'appuie sur une logique double mêlant ambition normative et réalités du pouvoir. Perçu comme un outil de solidarité et d'intégration, il entend réduire les contraintes pesant sur les États enclavés et favoriser un développement partagé fondé sur l'égalité souveraine. Cependant, cet idéal coexiste avec des inégalités persistantes. Les disparités de capacités économiques, de maîtrise des infrastructures et d'influence politique organisent les relations entre États. Le régionalisme se présente donc comme un outil ambigu, associant coopération et reproduction des hiérarchies régionales.

2.1. Le régionalisme normatif comme cadre de légitimation

Le régionalisme en Afrique centrale dépasse un simple projet d'intégration économique. Il constitue un cadre normatif légitimant les relations entre États côtiers et enclavés. Dans le cas du Cameroun, l'adhésion aux principes relatifs au droit d'accès à la mer inscrit sa diplomatie

économique dans une logique de solidarité. Cette dimension normative trouve d'abord son fondement dans la reconnaissance internationale du droit d'accès à la mer.

2.1.1. La consécration internationale du droit d'accès à la mer : fondement normatif de la solidarité

À partir des années 1960, la question de l'enclavement s'impose à l'agenda international dans le contexte des indépendances et de la revendication d'un droit au développement. Les conférences de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Genève 1964, New Delhi 1968) consacrent plusieurs principes structurants : droit d'accès à la mer pour les États sans littoral, liberté de transit sans restrictions injustifiées, non-discrimination et adoption de mesures compensatoires destinées à corriger les handicaps structurels liés à l'absence de façade maritime. L'enclavement cesse ainsi d'être un simple fait géographique pour devenir une question normative relevant de la solidarité internationale (CNUCED, 1964, 1968).

Cette orientation est juridiquement consolidée par la Convention de New York de 1965 relative au commerce en transit des États sans littoral, puis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Ce dernier texte établit un équilibre entre la souveraineté des États côtiers et les droits des États enclavés. Il affirme la liberté de transit tout en subordonnant ses modalités à des accords bilatéraux ou régionaux. Le droit d'accès n'est donc ni absolu ni automatique ; il demeure encadré par la coopération entre États (Nations Unies, 1965, 1982).

Dans cette perspective ; le droit de la mer renvoie à un ensemble cohérent de prérogatives permettant aux États sans littoral d'accéder à la mer, de l'utiliser et d'en tirer bénéfice. Son fondement remonte au principe de la liberté des mers formulé par Hugo Grotius, puis consacré par le droit international coutumier et conventionnel. Le droit d'accès comprend notamment la liberté de transit à travers les États de transit, le droit de disposer d'un pavillon maritime, la liberté de navigation et l'accès aux ports maritimes dans des conditions non discriminatoires. La Convention de 1982 énonce également des droits dérivés, comme le passage inoffensif dans la mer territoriale, le passage en transit dans les détroits internationaux et la liberté de navigation dans la zone économique exclusive, illustrant l'équilibre entre la liberté des échanges et la souveraineté des États riverains (Nations Unies, 1982 ; Wendkuni, 2013).

Au-delà de la circulation, le droit de la mer comporte également des dimensions économiques. Les États sans littoral peuvent participer, sous certaines conditions, à l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques exclusives voisines, bénéficier des libertés de la

haute mer et accéder aux fonds marins internationaux, considérés comme patrimoine commun de l'humanité. En Afrique, cette dynamique s'inscrit dans l'héritage panafricain de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), qui érige la solidarité entre États en principe cardinal et souligne l'importance du libre transit pour le développement des pays enclavés (OUA, 1963 ; Iya Tidjani, 1978).

Toutefois, ces normes jouent une fonction ambivalente. Elles corrigent partiellement les inégalités géographiques tout en encadrant l'asymétrie entre États côtiers et enclavés. L'adhésion aux standards internationaux permet à l'État côtier d'affirmer sa conformité normative tout en conservant la maîtrise opérationnelle des infrastructures de transit. Ces principes ont ensuite été relayés et institutionnalisés à l'échelle sous-régionale.

2.1.2. L'institutionnalisation du régionalisme normatif en Afrique centrale

Le régionalisme normatif en Afrique centrale ne se limite pas à des proclamations politiques ; il s'incarne dans des organisations sous-régionales dotées d'un appareil juridique structuré. La création, en 1964, de l'Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale (UDEAC) s'inscrit dans cette dynamique d'intégration. Son objectif était de promouvoir un développement économique équilibré entre les États membres, en atténuant les disparités géographiques entre États côtiers et enclavés et en consolidant un espace économique commun fondé sur la coopération (UDEAC, 1964).

Les principes fondateurs de l'UDEAC reposaient sur l'unité du territoire douanier, la libre circulation des personnes et des marchandises ainsi que l'harmonisation tarifaire. L'instauration d'un tarif extérieur commun visait à renforcer la cohérence économique de la sous-région et à sécuriser les flux commerciaux vers les États sans littoral. L'institution d'un fonds de solidarité, bien que supprimé ultérieurement, traduisait la volonté de corriger les déséquilibres structurels liés à l'enclavement (Mbonda, 1990).

La transformation de l'UDEAC en Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en 1994 a renforcé la dimension institutionnelle du processus. La CEMAC intègre non seulement une union douanière, mais également une union monétaire et des organes décisionnels, juridictionnels et techniques plus structurés (CEMAC, 2009a). Le Code des douanes CEMAC constitue un pilier central de ce dispositif. Il encadre le régime des marchandises en transit, fixe les conditions de perception des droits et taxes et organise les régimes d'entrepôt et de garantie. Ce corpus normatif vise à harmoniser les pratiques administratives et à réduire les incertitudes juridiques susceptibles de freiner les échanges

(CEMAC, 2019). En adaptant à l'échelle sous-régionale les principes du droit international du transit, la CEMAC contribue à régionaliser la solidarité normative. L'encadrement commun des corridors, la normalisation documentaire et la coordination des administrations douanières favorisent la prévisibilité des procédures et l'insertion des États enclavés dans le commerce mondial (Nations Unies, 1965, 1982).

Toutefois, cette institutionnalisation ne supprime pas le déséquilibre initial lié à la géographie. Les mécanismes juridiques organisent la coopération sans redistribuer les ressources stratégiques. Le contrôle des ports maritimes, des infrastructures logistiques et des dispositifs douaniers demeure concentré entre les mains de l'État côtier. Le régionalisme normatif encadre ainsi l'inégalité sans l'abolir, transformant une asymétrie géographique en relation institutionnalisée. L'évolution récente du régionalisme s'est enfin étendue aux infrastructures portuaires et logistiques, renforçant cette logique d'intégration régulée.

2.1.3. L'institutionnalisation du régionalisme portuaire en Afrique centrale

La convention tripartite du 7 septembre 1985 entre le Cameroun, la République centrafricaine et le Tchad constitue le socle historique de la solidarité institutionnalisée en matière de désenclavement en Afrique centrale. Conclue dans le cadre de l'UDEAC, elle a instauré une zone d'entreposage longue durée au Port Autonome de Douala, offrant des facilités douanières et tarifaires ainsi qu'une gestion concertée des espaces logistiques au profit des États enclavés (Mbonda, 1990). Cette mesure constitue la première formalisation d'une coopération portuaire destinée à réduire les contraintes liées à l'absence d'accès direct à la mer.

L'évolution récente du système portuaire camerounais témoigne toutefois d'un élargissement des instruments de facilitation. La mise en service du port en eau profonde de Kribi s'inscrit dans cette dynamique. Destiné à recevoir des navires de grande capacité, ce port diminue les coûts logistiques et renforce la compétitivité des flux vers le Tchad et la République centrafricaine. Son extension progressive en termes de capacités conteneurisées accroît son attractivité régionale et le transforme en un centre complémentaire du port de Douala, renforçant ainsi l'ouverture du Cameroun vers l'arrière-pays (Tchakounte, 2023). Une innovation majeure réside également dans l'ouverture, en 2018, de représentations portuaires camerounaises à Bangui et à N'Djamena. Ces bureaux, issus des recommandations des forums tripartites Cameroun-RCA-Tchad, visent à assister les opérateurs économiques, à fluidifier les procédures et à résoudre les difficultés administratives rencontrées sur les corridors logistiques reliant les ports camerounais à l'hinterland. Cette externalisation partielle de la gouvernance

logistique traduit une diplomatie portuaire proactive, rapprochant l'administration camerounaise des acteurs économiques des pays enclavés (Œil du Sahel, 2018). Cette stratégie s'est renforcée avec la signature d'un protocole d'accord entre le Port autonome de Kribi et le Conseil des chargeurs du Tchad, qui prévoit la mise à disposition d'une parcelle pour la construction d'une base logistique tchadienne dans la zone portuaire et la facilitation des procédures de transit. Cette avancée marque un passage d'une logique de compensation à une logique d'attractivité et de compétition régionale (Investir au Cameroun, 2022).

Par ailleurs, le Port autonome de Douala a renforcé les dispositifs de facilitation du transit. Un accord signé en 2025 prévoit des tarifications préférentielles, la simplification des procédures et la mise en place de guichets dédiés aux marchandises tchadiennes. Ces mesures visent à réduire les délais de passage portuaire et à sécuriser les flux, alors qu'environ 80 % du commerce tchadien transite par le littoral camerounais (Meliedje, 2025). Ainsi, l'accès des États enclavés aux ports camerounais repose sur une combinaison d'instruments conventionnels, institutionnels et économiques. Le Cameroun articule solidarité régionale et stratégie de hub logistique, consolidant son rôle de porte d'entrée maritime des échanges sous-régionaux.

2.2. Les limites structurelles du régionalisme : la persistance des hiérarchies de pouvoir sous couvert d'intégration

Le régionalisme en Afrique centrale, fondé sur la solidarité et la coopération, met au jour une tension structurelle : les institutions organisent l'intégration sans réduire les déséquilibres entre États. Dans les relations entre le Cameroun, la RCA et le Tchad, il agit moins comme un mécanisme d'égali sation que comme un dispositif de régulation stabilisant des rapports de pouvoir préexistants.

2.2.1. L'asymétrie des capacités étatiques : maritimisation et hiérarchie matérielle persistante

Les textes fondateurs de la CEMAC consacrent l'égalité souveraine : chaque État membre siège dans les instances communautaires sur un pied d'égalité formelle (CEMAC, 2009a ; Nations Unies, 1945). Cette égalité juridique masque pourtant une asymétrie matérielle structurée par la maritimisation des échanges. Comme l'a montré André Vigarié, la mondialisation repose sur le primat du transport maritime, faisant de l'accès à la mer une ressource stratégique qui hiérarchise les capacités étatiques (Vigarié, 1987). Dans la CEMAC, le Cameroun, seul État côtier doté de ports en eau profonde opérationnels, concentre les infrastructures nodales du commerce sous-régional.

Cette hiérarchie se traduit par un contrôle différencié des flux. Si la Convention de New York de 1965 consacre la liberté de transit des États sans littoral, elle ne supprime pas la souveraineté territoriale de l'État de transit. Le droit international encadre mais n'efface pas l'asymétrie : le Cameroun conserve la maîtrise des infrastructures, des procédures douanières et des goulets d'étranglement. Le cas bolivien étudié par Pancraccio (2019) le confirme : même garanti juridiquement, l'accès à la mer reste soumis au pouvoir discrétionnaire de l'État côtier (Kappeler, 1967).

Cette asymétrie n'est toutefois pas un déterminisme absolu. Le Tchad et la RCA développent des stratégies pour atténuer leur dépendance. Ils négocient des cadres normatifs : le protocole du 8 novembre 2024 entre les douanes camerounaises et le Conseil des chargeurs du Tchad institue l'échange d'informations, la digitalisation du suivi des cargaisons et la réduction du coût des balises GPS pour fluidifier le transit (Nono, 2024). Le Titre de Transit Unique unifie la traçabilité sur le corridor Cameroun-Tchad-RCA et limite les ruptures administratives (LeFisk, 2026). En juillet 2025, un protocole entre le Port Autonome de Douala et le Conseil centrafricain des chargeurs vise à simplifier les procédures, instaurer des tarifs préférentiels et digitaliser le suivi, enjeu majeur car plus de 80 % des importations centrafricaines transitent par Douala (La Voix du Centre, 2025).

Ces dispositifs s'appuient sur des mécanismes techniques : acquits à caution, balises GPS et suivi électronique sécurisent les flux et limitent la fraude. Sur le corridor Douala-N'Djamena, 20 000 camions et plus d'un million de tonnes transitent par an, générant 350 milliards de FCFA de recettes pour le Cameroun (Nono, 2024). Cette coopération s'inscrit dans une coordination régionale plus large, illustrée par le forum tripartite Cameroun-Tchad-RCA de mai 2026 sur la sécurisation des corridors (Benin Infos, 2026). Loin de subir passivement leur enclavement, Tchad et RCA participent à une gouvernance logistique fondée sur la standardisation et la modernisation.

Des marges de manœuvre existent, mais elles restent bornées par la dépendance infrastructurelle. Cette hiérarchie est consolidée par les défaillances du régionalisme. La CEMAC peine à harmoniser les politiques de transport et à neutraliser les logiques nationales. Lenteurs bureaucratiques, divergences d'intérêts, insécurité et jeux d'acteurs (douanes, transporteurs, élites locales) fragmentent la gouvernance des flux.

Ainsi, la maritimisation consacre une hiérarchie matérielle persistante : le Cameroun tire de sa façade maritime une centralité qui déséquilibre les capacités étatiques réelles. L'égalité formelle

coexiste avec une domination fonctionnelle. Cette hiérarchie n'est pas figée ; elle résulte d'un rapport de force permanent entre contraintes géographiques, souveraineté côtière, stratégies des enclavés et faiblesses du régionalisme.

2.2.2. Les insuffisances institutionnelles : un régionalisme à capacité limitée

Les dispositifs régionaux et bilatéraux de la CEMAC encadrent formellement la coopération en matière de transit et d'intégration économique. Leur capacité à corriger les asymétries entre États côtiers et enclavés demeure toutefois limitée. Cette limite tient à des insuffisances institutionnelles qui brident la portée transformative du régionalisme (CEMAC, 2009b ; CEMAC, 2019).

Les commissions mixtes techniques des corridors Douala–N'Djamena et Douala–Bangui sont conçues comme des instances de dialogue, non comme des organes de décision. Leurs recommandations restent subordonnées aux arbitrages nationaux et peuvent être retardées, modifiées ou ignorées. Le régionalisme de la CEMAC fonctionne ainsi selon une logique de coordination intergouvernementale où la souveraineté étatique prime sur la norme commune (Bitse Ekomo, 2008). L'institution existe, mais elle ne dispose pas de la capacité de contraindre. La répartition des revenus du transit, la définition des priorités d'investissement et la gestion des postes-frontières opposent régulièrement les États (LeFisk, 2026). En période de crise, les logiques nationales reprennent le dessus : fermetures de frontières, taxations unilatérales, blocages administratifs. Ces pratiques traduisent la prééminence des intérêts nationaux sur les engagements communautaires. Comme le souligne Zomo Yebe (2022), l'application des principes de supranationalité, de subsidiarité et de coordination reste « lâche », révélant un engagement limité des États. La supranationalité n'est pas mise en œuvre : les États privilégient des stratégies nationales et n'exécutent pas systématiquement les textes communautaires. Par ailleurs, les difficultés liées à la subsidiarité, résultant de cadres juridiques inadaptés et de conflits de leadership, entravent l'élaboration de politiques communes. La CEMAC ne dispose ni d'instruments coercitifs ni de la légitimité nécessaire pour imposer des solutions collectives. Sur ces liaisons, la multiplicité des acteurs (administrations douanières, transporteurs, forces de sécurité, intermédiaires logistiques) complexifie la gouvernance. La persistance de nombreux postes de contrôle et les tracasseries administratives génèrent des coûts non tarifaires qui ralentissent les flux (LeFisk, 2026). Ces dysfonctionnements relèvent à la fois de problèmes de coordination et de contraintes sécuritaires. Des réformes telles que le Titre de Transit Unique ou l'introduction des balises GPS témoignent d'une volonté de rationalisation. Pourtant, l'écart

entre les délais théoriques (4 à 5 jours pour Douala–N'Djamena) et les délais réels (7 à 15 jours) met en évidence les limites de l'harmonisation (LeFisk, 2026). La gouvernance reste fragmentée, ce qui affaiblit l'emprise des instances communautaires.

Le droit international conforte davantage qu'il ne corrige ces faiblesses institutionnelles. La Zone économique exclusive renforce les droits souverains des États côtiers (Franckx et Gautier, 2003). Si la Convention de 1982 reconnaît aux États enclavés un droit d'accès à la mer, elle ne prévoit aucun mécanisme contraignant pour en garantir l'application. Sa mise en œuvre dépend donc de la bonne volonté de l'État de transit (El Abboubi, 2018). La CEMAC ne parvient pas à compenser ce déséquilibre juridique.

Le Cameroun illustre ce régionalisme à capacité limitée. Il privilégie une gestion bilatérale du transit, accorde des facilités au cas par cas et conserve un pouvoir d'arbitrage sur les corridors. Si le cadre de la CEMAC demeure coopératif, le Cameroun garde la maîtrise des règles qui régissent l'accès à ses infrastructures.

En définitive, ces insuffisances institutionnelles produisent un régionalisme à capacité limitée. Les organes de la CEMAC coordonnent sans se substituer aux souverainetés nationales. Ils n'arbitrent pas les conflits distributifs, ne contrôlent pas les acteurs opérant sur les corridors et ne corrigent pas les déséquilibres consacrés par le droit international. Le régionalisme encadre les asymétries existantes sans les supprimer : il régule les effets de la hiérarchie matérielle, mais ne la transforme pas.

2.2.3. Le régionalisme comme mécanisme de stabilisation des rapports de pouvoir

Le régionalisme en Afrique centrale ne supprime pas les asymétries structurelles entre États côtiers et enclavés ; il en organise la gestion et en stabilise les effets. Les normes de la CEMAC et les accords bilatéraux de transit encadrent la circulation des marchandises, harmonisent partiellement les procédures et réduisent l'incertitude juridique. Ces dispositifs n'altèrent pourtant pas la dépendance fondamentale liée à la géographie et à la concentration des infrastructures portuaires (CEMAC, 2009b, 2019).

Dans une perspective réaliste, la fonction première des institutions n'est pas de dissoudre les hiérarchies mais de les rendre prévisibles. En codifiant les interactions, le régionalisme confère une légitimité aux rapports asymétriques. Le Cameroun, principale porte maritime du Tchad et de la RCA, inscrit ainsi sa centralité dans un cadre normatif reconnu. Cette institutionnalisation limite les contestations ouvertes tout en consolidant sa position dominante. Comme le montrent

Waltz (1979) et Keohane (1984), les régimes internationaux stabilisent l'anarchie en rendant les comportements anticipables, sans abolir les inégalités de puissance.

La stabilisation produite n'est toutefois pas une pacification mécanique. Les relations de transit restent marquées par des tensions récurrentes sur les coûts, les délais, la gestion des postes-frontières ou la répartition des revenus du transit. Ces frictions traduisent une intégration incomplète et une application différenciée des principes communautaires. Zomo Yebe (2022) souligne un engagement « lâche » des États dans la CEMAC, lié au faible respect de la supranationalité et de la coordination. Le cadre institutionnel ne supprime pas le conflit : il en fixe les arènes et les modalités.

Le régionalisme opère comme un espace d'interactions stratégiques. Les États enclavés, bien que dépendants, ne subissent pas passivement les règles. Ils négocient l'accès aux corridors, mobilisent les instruments communautaires et recherchent des alternatives logistiques pour élargir leur marge de manœuvre. Symétriquement, l'État côtier ajuste l'application des normes de transit selon ses intérêts économiques et politiques. Les accords récents entre le Cameroun et la RCA pour fluidifier le corridor Douala-Bangui illustrent cette adaptation stratégique des règles du jeu (L'Économie, 2025).

Cette stabilisation est travaillée par les jeux d'acteurs internes. Douanes, autorités portuaires, transporteurs et opérateurs économiques interviennent dans la régulation des flux. L'analyse des corridors Cameroun-Tchad-RCA montre que, malgré les réformes (réduction des postes de contrôle, Titre de Transit Unique, généralisation des balises GPS) des coûts non tarifaires et des tracasseries administratives persistent, allongeant les délais au-delà des standards théoriques (LeFisk, 2026). Ces pratiques reflètent des dysfonctionnements institutionnels, des problèmes de coordination et des contraintes sécuritaires plutôt qu'une captation systématique de rente. La stabilité institutionnelle coexiste donc avec une instabilité pratique.

Enfin, les insuffisances structurelles de la CEMAC bornent la portée du régionalisme. L'absence de mécanismes contraignants, la primauté des souverainetés nationales et les difficultés d'harmonisation limitent sa capacité à corriger les déséquilibres régionaux (Paquin, 2021). En période de crise, les engagements communautaires cèdent souvent devant les logiques nationales, confirmant le caractère intergouvernemental du régionalisme centrafricain.

L'ambivalence du régionalisme apparaît ainsi. D'un côté, il réduit l'incertitude, codifie les attentes et encadre les interactions. De l'autre, il institutionnalise les asymétries existantes en leur donnant une forme juridique et procédurale. Il ne redistribue pas la puissance, mais la

régule. Le régionalisme fonctionne dès lors comme un mécanisme de stabilisation des rapports de pouvoir : il les rend prévisibles, négociables et durables, sans en modifier la structure matérielle.

Conclusion

L'analyse des relations du Cameroun avec ses voisins sans accès à la mer révèle une asymétrie enracinée dans la géographie. Le Tchad et la RCA dépendent structurellement des ports camerounais et des axes terrestres vers l'Atlantique. Cette contrainte géographique dessine des rapports de force et confère au Cameroun un avantage stratégique. Elle oriente les flux commerciaux, influence les investissements et façonne les agendas diplomatiques, créant ainsi des liens durables, bien que déséquilibrés, entre le pays côtier et ses partenaires enclavés. Pourtant, cette relation inégale ne se déploie pas en dehors de tout cadre. Elle est encadrée par le droit international, les conventions régionales et les institutions communes, qui tentent d'inscrire cette dépendance dans une logique de solidarité organisée.

Le régionalisme en Afrique centrale joue alors un rôle ambivalent : il permet aux États enclavés de s'insérer dans les circuits commerciaux mondiaux et favorise la coopération, tout en entérinant des hiérarchies issues des contraintes physiques et des infrastructures existantes. En fixant des règles communes et en ouvrant des discussions continues, les systèmes communautaires permettent d'éviter les tensions, sans remettre en cause la répartition inégale des atouts stratégiques. Cette logique se retrouve au cœur de la diplomatie économique camerounaise. En maîtrisant ses infrastructures portuaires, en organisant les corridors et en utilisant les instruments juridiques régionaux, le Cameroun fait de son avantage géographique un véritable levier d'influence. Sa position centrale lui permet de faciliter les échanges, de générer des revenus logistiques et d'affirmer son rôle dans les instances sous-régionales. L'interdépendance qui en résulte est à la fois coopérative et déséquilibrée, mêlant solidarité affichée et concentration des ressources.

Cependant, cette position stratégique n'est pas immuable. Elle repose sur la performance des ports et des routes, l'efficacité des administrations, la sécurité des axes de transit et la compétitivité des tarifs face à d'autres options régionales. L'apparition de nouveaux ports dans le golfe de Guinée, l'amélioration d'itinéraires concurrents ou des recompositions géopolitiques pourraient, à moyen terme, redistribuer les cartes. La position du Cameroun dépend donc moins d'un privilège acquis que d'une capacité constante à s'adapter.



En somme, si la géographie est un atout stratégique majeur, son potentiel ne se réalise qu'à travers des politiques publiques cohérentes et des institutions efficaces. Le leadership régional du Cameroun repose ainsi sur sa capacité à concilier performance logistique, respect des engagements communautaires et approfondissement de la coopération avec ses voisins. Le régionalisme en Afrique centrale apparaît alors comme un cadre de gestion des déséquilibres, où la solidarité de principe et les hiérarchies de fait coexistent, dessinant une interdépendance à la fois durable et inégale.

Bibliographie

- Actu Cameroun. (2019, 27 août). *Coopération : voici les problèmes que le Cameroun doit résoudre avec le Tchad*. <https://actucameroun.com/2019/08/27/cooperation-voici-les-problemes-que-le-cameroun-doit-resoudre-avec-le-tchad/>, consulté le 03/12/2025.
- Africa Supply Chain Magazine. (2025, 2 juin). *Nouvelle carte stratégique au Sahel : La bataille des ports est lancée*. <https://africasupplychainmag.com/nouvelle-carte-strategique-au-sahel-la-bataille-des-ports-est-lancee/>
- Africa Supply Chain Magazine. (2025, 8 août). *Tchad : diversifier les débouchés portuaires pour réduire la dépendance au corridor camerounais*. <https://africasupplychainmag.com/tchad-diversifier-les-debouches-portuaires-pour-reduire-la-dependance-au-corridor-camerounais/>, consulté le 03/12/2025.
- Alaoui M'Hammdi, N., & Jaïdi, L. (2015). L'enclavement des pays sahéliens : contraintes et perspectives de désenclavement. *Revue Tiers Monde*, 223(3), 85–102.
- Alaoui M'Hammdi, N., & Jaïdi, L. (2025). *Le Sahel : un espace à enclavement multiple* (Policy Paper No. PP-01/25).
- APA News. (2016). *Ouverture à Bangui de la deuxième commission mixte RCA-Cameroun*. <http://apanews.net/fr/news/ouverture-a-bangui-de-la-deuxieme-commission-mixte-rca-cameroun>, consulté le 09/05/2016.
- Benin Infos. (2026, 12 mai). *Modernisation du transit : le Cameroun, le Tchad et la RCA renforcent leur coopération logistique*. <https://benininfos.info/modernisation-du-transit-le-cameroun-le-tchad-et-la-rca-renforcent-leur-cooperation-logistique/>
- Bitse Ekomo, C. B. (2008). *La côte atlantique du Cameroun et les États sans littoral d'Afrique centrale : évolution et défis de la question d'accès à la mer*. United Nations–Nippon Foundation Fellowship.
- BIYINA T. (2025). Cameroun : le port de Douala renforce ses liens avec le Tchad pour contrer la concurrence. *Sika Finance*. <https://www.sikafinance.com>, consulté le 03/01/2026.
- Business in Cameroon. (2024, 16 juillet). *Douala ports' RTC aims for one million container handling capacity by 2026*. <https://www.businessincameroon.com/public-management/1607-14018-douala-ports-rtc-aims-for-one-million-container-handling-capacity-by-2026>, consulté le 05/12/2025.
- Cardoso, F. H., & Faletto, E. (2024). *Dependency and development in Latin America*. Univ of California Press.
- Collier, P. (2007). *The bottom billion: Why the poorest countries are failing and what can be done about it*. Oxford University Press.
- Collier, P. (2008). Les performances de l'Afrique sont-elles les conséquences de sa géographie ? *Revue d'économie du développement*, 16(3), 5–28.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). (1994). *Convention régissant l'Union Économique de l'Afrique Centrale*. N'Djamena.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). (2009a). *Traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale*. <https://cemac.int/wp-content/uploads/2024/12/traite-revise-de-la-CEMAC.pdf>, consulté le 05/12/2025.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). (2009b). *Convention régissant l'Union Économique de l'Afrique Centrale*. <https://cemac.int/wp-content/uploads/2025/01/Convention-UEAC.pdf>, consulté le 05/12/2025.
- Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). (2019). *Règlement n° 05/19-UEAC-010 A-CM-33 portant révision du Code des douanes de la CEMAC*.

CEMAC, file:///C:/Users/smart%20tech/Desktop/diplomatie%20economique/CEMAC-Reglement-2019-05-revision-code-douanes.pdf, consulté le 05/12/2025.

- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. (1964). *Actes de la première session* (Genève). Nations Unies.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. (1968). *Actes de la deuxième session* (New Delhi). Nations Unies.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. (2024). *Rapport sur le commerce et le développement 2024*. Nations Unies.
- Conseil National des Chargeurs du Cameroun. (2021). *Facilitation et sécurisation des opérations de transit*. <https://www.cncc.cm>, consulté le 05/12/2025.
- Debie, J., & Steck, B. (2001). L'enclavement, entre ouverture et fermeture. *L'Espace géographique*, 30(1), 26–38.
- EcoFinances. (2025, 1 juillet). *Port autonome de Kribi : le chiffre d'affaires augmente de 24 %*. <https://www.ecofinances.net/>, consulté le 05/12/2025.
- El Abboubi, B. (2024). L'équité et les droits des États sans littoral dans le droit international de la mer : perspectives africaines. *Revue Internationale du Chercheur*, 5(3), 296–311.
- Espace Afrique. (2026). *Rwanda : les leçons d'un pays enclavé*. <https://espace-afrique.com/rwanda-les-lecons-dun-pays-enclave/>
- Frank, A. G. (1967). *Capitalism and underdevelopment in Latin America* (Vol. 93). NYU Press.
- Franckx, E., & Gautier, P. (Eds.). (2003). *The exclusive economic zone and the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- Haquani, Z. (2016). Les pays sans littoral et le droit de la mer. In *The International Legal Order* (pp. 373–382).
- Investir au Cameroun. (2020, 7 février). *Entre 2018 et 2019, le trafic import-export de la RCA au port de Kribi a augmenté de près de 70 %*. <https://www.investiraucameroun.com>, consulté le 05/12/2025.
- Investir au Cameroun. (2022, 22 décembre). *Le port de Kribi autorise le Conseil des chargeurs du Tchad à construire une base logistique*. <https://www.investiraucameroun.com>, consulté le 05/12/2025.
- Investir au Cameroun. (2025, 13 novembre). *Port de Douala : 12,9 millions de tonnes traitées en 2024*. <https://www.investiraucameroun.com>, consulté le 05/12/2025.
- Iya Tidjani. (1978). *Droit de la mer et États africains sans littoral*. Mémoire de maîtrise, Université de Yaoundé.
- Journal Intégration. (2026, 18 mars). *Douala–Bangui et Douala–N'Djamena : les corridors reprennent leur souffle*. <https://journalintegration.com>, consulté le 05/12/2025.
- Kappeler, D. (1967). The convention on transit trade of land-locked states of 8 July 1965. *German Yearbook of International Law*, 10, 119–138.
- Keohane, R. O. (1984). *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton University Press.
- L'Économie. (2025). *Coopération : le Port autonome de Douala renforce ses liens avec le Conseil centrafricain des chargeurs*. <https://leconomie.info/cooperation-le-port-autonome-de-douala-renforce-ses-liens-avec-le-conseil-centrafricain-des-chargeurs/>
- L'Entraide missionnaire. (2025, 3 octobre). *Comment les pays en développement sans littoral deviennent des acteurs mondiaux*. <https://lentraidemissionnaire.org>, consulté le 05/12/2025.
- La Voix du Centre. (2025, 8 juillet). *Cameroun : Douala-Bangui, un couloir logistique revitalisé par un partenariat stratégique*. <https://lavoixducentre.info/2025/07/08/cameroun-douala-bangui-un-couloir-logistique-revitalise-par-un-partenariat-strategique/>

- LeFisk. (2026). *Transit de marchandises Cameroun–Tchad–RCA : TTU, corridors et procédures douanières*. <https://www.lefisk.cm/blog/transit-marchandises-cameroun-tchad-rca-ttu-corridors>
- Mattern, T. (2020, 25 juin). *Désenclaver l'Afrique des Grands Lacs : les défis de l'Afrique de l'Est*. <https://classe-internationale.com/2020/06/25/desenclaver-lafrique-des-grands-lacs-les-defis-de-lafrique-de-lest/>
- Mbonda, B. (1990). *La coopération Cameroun–Centrafrique en matière d'accès à la mer*. Thèse de doctorat, Université de Yaoundé.
- Mbring, J. (2025). Territoires frontaliers et sécurisation du pipeline Tchad-Cameroun. *RHUMSIKI*, (9).
- Meliedje, T. (2025, 2 mai). *Le port de Douala et les chargeurs tchadiens formalisent leur collaboration*. News du Camer.
- Nations Unies. (1945). *Charte des Nations Unies*. San Francisco.
- Nations Unies. (1965). *Convention relative au commerce en transit des États sans littoral*. New York.
- Nations Unies. (1982). *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. Montego Bay.
- Nations Unies. (2014). *À propos des pays en développement sans littoral*. <https://www.un.org/ohrls>, consulté le 05/12/2025.
- Ndjambou, L. E. (2004). Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 57(226-227), 233–258.
- Ngabmen, H. (2002). *Les transports routiers au Cameroun* (Vol. 2). Alpha Print.
- Nkot, P. F. (1990). *Les relations bilatérales camerouno-tchadiennes*. Mémoire de maîtrise, Université de Yaoundé.
- Nono, F. (2024, 12 novembre). *Corridor Douala-N'Djamena : douanes camerounaises et chargeurs tchadiens s'engagent à sécuriser le transit*. Investir au Cameroun. <https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/1211-21397-corridor-douala-ndjamena-douanes-camerounaises-et-chargeurs-tchadiens-s-engagent-a-securiser-le-transit>
- Œil du Sahel. (2018, 3 mars). *Le Port autonome de Douala s'installe à Bangui*.
- Organisation de l'Unité Africaine. (1963). *Charte de l'Organisation de l'Unité Africaine*. Addis-Abeba.
- Pancraccio, J.-P. (2019). La Bolivie et l'accès à la mer. *Revue générale de droit international public*, 123(2), 345–368.
- Paquin, S. (2013). Chapitre 5. La perspective libérale. *Références*, 183-224.
- Paquin, S. (2021). Les organisations internationales dans la théorie des relations internationales. *Revue québécoise de droit international*, Hors-série, 11–36.
- Pulvenis, J.-F. (1979). La notion d'État géographiquement désavantagé. *Annuaire français de droit international*, 25, 751–776.
- Raballand, G. (2003). L'enclavement : coûts et parades. *Cahiers d'Asie centrale*, 35, 15–28.
- Raballand, G., & Zins, M.-J. (2001). La question de l'enclavement en Asie centrale. *Revue internationale et stratégique*, 41, 109–122.
- Rose, G. (1998). Neoclassical realism and theories of foreign policy. *World Politics*, 51(1), 144–172.
- Schneider, F. (2024). Les limitations unilatérales imposées par les États à la liberté de navigation. In M.-P. Lanfranchi (Ed.), *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. DICE Éditions.
- Season Media. (2025, 22 juillet). *Cameroun 2024 : leader en zone CEMAC*. <https://seasonmedia.net>, consulté le 05/12/2025.

- Steck, B. (2004). La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale. *Belgeo*, (4). <https://doi.org/10.4000/belgeo.13411>
- Tchakounte, P. (2023). *Cameroun : Mise en service de la 2e phase du port en eau profonde de Kribi*. Africa Presse.
- Traoré, A. É. (1997). *Le problème des États enclavés dans et après la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. Thèse de doctorat, Université Lille 2.
- Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale. (1964). *Traité instituant l'Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale*. Brazzaville.
- Vigarié, A. (1987). État, mer et puissance. *Annales de Géographie*, 96(536), 193–216.
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of international politics*. Addison-Wesley.
- Wendkuni, O. A. A. (2013). Le droit à la mer des États sans littoral. *Revue africaine de droit international*, 5(1), 45–68.
- Zahar, M.-J. (2015). La République centrafricaine et le Tchad : fragiles également ? In *Consolidation de la paix et fragilité étatique* (pp. 37–55). Presses de l'Université de Montréal.
- Zomo Yebe, G. (2022). L'engagement des pays dans l'intégration régionale CEMAC. *FERDI Notes brèves / Policy Briefs*, B235.