



Paris le 6 décembre 2011

Compte rendu de la visite conduite par l'OHI au Cameroun en septembre 2011

1 ELEMENTS DE CONTEXTE

1.1 En avril 2004, une équipe d'experts de l'organisation hydrographique internationale (OHI) a mené une mission d'évaluation des capacités hydrographiques du Cameroun, et de sensibilisation sur l'importance de l'hydrographie pour l'exercice de la souveraineté nationale, la mise en œuvre des engagements internationaux pris notamment à travers les conventions de l'organisation maritime internationale (OMI) et le développement économique maîtrisé.

Cette mission a donné lieu à un compte rendu avalisé par les autorités camerounaises concernées notamment lors de la 8^{ème} réunion de la commission hydrographique de l'Atlantique oriental (CHAtO) dont le Cameroun est membre associé, tenue à Brest (France) en octobre 2004. Ce compte rendu formulait un plan d'action pour une amélioration progressive de la prise en compte de l'hydrographie dans la stratégie nationale et internationale du Cameroun.

Au sein de l'OHI, le sous comité pour le développement des capacités (SCBC) a souhaité renforcer la proximité de l'accompagnement des pays intéressés en désignant des représentants au sein des commissions hydrographiques régionales. C'est ainsi que l'IGA Michel Le Gouic a été mandaté pour visiter cette année trois pays de l'Afrique de l'Ouest dont le Cameroun (cf annexe 1). Pour la visite du Cameroun du 11 au 16 septembre 2011, il était accompagné de M Robert Renevot du SHOM, représentant le coordonnateur de la zone d'avertissements nautiques Navarea II et en charge de l'entretien des ouvrages nautiques publiés en Afrique de l'Ouest par la France.

1.2 Le Cameroun s'est doté de plusieurs instruments juridiques qui lui permettent de structurer son action sur les plans régional ou national. On peut en citer deux qui éclairent la vision maritime du pays.

- Le Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articulée autour du Copax¹ et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la Communauté économique des Etats de l'Afrique Occidentale², signé à Kinshasa le 24 octobre 2009.

Ce protocole stipule notamment que « Les parties prennent les mesures nécessaires pour la mise en œuvre effective sur terre et en mer des dispositions des instruments pertinents ». Au titre des instruments pertinents, le protocole d'accord cite la convention SOLAS (OMI-1974 : Sauvegarde de la vie humaine en mer), la convention Marpol (OMI-1973 : convention pour la prévention des pollutions par les navires), la convention Colreg (OMI-1972 : convention sur le règlement international

¹ Conseil de paix et de sécurité en Afrique Centrale

² CEEAC

pour prévenir les abordages en mer), la convention SAR³ (OMI-1979 : convention sur la recherche et le sauvetage maritimes), la convention SUA 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la convention UNCLOS (NU-1982 : convention des NU sur le droit de la mer) : les instruments pertinents énumérés sont compris « avec tous les protocoles ou amendements y afférents ainsi que les codes obligatoires adoptés dans le cadre de ces textes ».

- Au plan national, le décret 2007/290/CAB/PR du 1^{er} novembre 2007 porte sur l'organisation et la conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables. Il vise à coordonner l'action des différentes administrations agissant en mer et sur les voies navigables dans le cadre de leurs compétences propres et d'en optimiser le rendement.

L'action de l'Etat en mer comprend des missions de service public (recherche et sauvetage en mer, protection de l'environnement et lutte contre les pollutions, sécurité de la navigation et assistance aux navires en détresse) et des missions de police générale et de souveraineté (surveillance, contrôle et lutte contre les trafics, maintien de l'ordre).

Le décret sur l'AEM crée notamment un comité national de la mer qui définit la politique et comprend de nombreux ministres (défense, transport, administration du territoire, finances, pêche, environnement, économie, relations extérieures, recherche, tourisme, industrie), un organe central exécutif, la délégation générale à la mer, et des organes de l'échelon local.

1.3 Divers

- L'OMI a préparé un programme facultatif d'audit⁴ de ses Etats membres pour une vérification de leur conformité avec les instruments obligatoires de l'OMI. L'un de ces instruments est la Convention SOLAS, Règle V/4, qui demande la publication d'avertissements de navigation et la Règle V/9 qui impose la fourniture de services hydrographiques. Ce dispositif est appelé à devenir obligatoire au cours de la décennie à venir et s'appliquera au Cameroun, membre de l'OMI.
- Au premier trimestre 2011, des travaux hydrographiques ont été réalisés au Cameroun à bord du bâtiment hydrographique français Borda. Cette mission, qui s'inscrit dans le cadre de la coopération entre les deux pays en matière d'information et de documentation nautique, est décorrélée de celle effectuée par l'OHI.
- Le développement du projet ambitieux du port en eaux profondes de Kribi est un rendez-vous économique particulièrement important pour le Cameroun, et il serait bon

³ La Convention SAR offre un plan mondial pour l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage. Ce qu'elle ne peut faire, c'est améliorer les communications, qui sont si importantes pour le déroulement des opérations SAR. C'est là qu'intervient le SMDSM : système mondial de détresse et de sécurité en mer.

Le SMDSM a été institué par des amendements à la Convention SOLAS, qui ont été adoptés en 1988 et sont entrés en vigueur le 1er février 1992. Il est devenu pleinement opérationnel le 1er février 1999.

⁴ Voir par exemple : http://www.iho-ohi.net/mtg_docs/circular_letters/french/2006/LC10F.pdf

que l'ouverture de ce nouveau port majeur des côtes africaines soit accompagnée de façon synchronisée par la publication et l'entretien de l'information nautique afférente afin de renforcer encore son attractivité et la sécurisation de ses accès.

2 DEROULEMENT DE LA VISITE DE L'OHI

Lundi 12 septembre 2011

08h45 - 09h30 *Entretien SE l'Ambassadeur de France* M Bruno Gain

10h00 – 12h00 *Entretien au Ministère des relations extérieures* avec M le chef de division des affaires juridiques et des traités M Richard Ambassa Ntede - Ministre Plénipotentiaire (tel : tel : 99 4 80 71 - 22 21 19 93 -mèl : ari4361@yahoo.fr –

en présence de:

-Mme Anne Chantal Nama – Directrice des Nations Unies et des relations internationales

-M Michel Djimgou Djomeni – Charge d'Etudes. cellule « Frontières et Droit de la Mer » – DAJ (tel: 77 42 62 76 – mèl djomenimischel@yahoo.fr)

-M Martin Olivier Edoute⁵ -Division Europe au Minrex (tel : 96 48 38 10 - mèl edoutemartinolivier@yahoo.fr)

-M le Colonel Charles de Kersabiec⁶

15H30 – 16h30 *Audience avec Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre chargé des transports* M Bello Bouba Maïgari.

en présence de :

-M Jean Pierre Soh – Secrétaire général (tel: 77 70 59 09 – 96 53 96 53)

- M le Colonel Charles de Kersabiec

Mardi 13 septembre 2011

10h00- 12H00 : *Visite de l'institut national de la cartographie (INC)* : Entretien avec M Martin Motta Elimbi – Directeur général (tel : 99 56 51 79 – mèl elimbi-martin@yahoo.fr)

en présence de:

-M Joseph Kamguia - PhD, Ingénieur Géographe, Coordonnateur des travaux cartographiques (tel: 99 44 04 26)

-M Jean Marie Tadjou (tel: 77 70 07 06)

-M Olivier Leumbé (tel:77 43 19 97)

12H30-15H00 *Déjeuner à la résidence de l'attaché de défense* en présence de:

-M Willie Tsanga Mba (APN) (mèl: apn@camnet.cm)

⁵ M Edoute a accompagné la délégation de l'OHI pendant toutes les visites à Yaoundé et Douala

⁶ Attaché de défense (Cameroun - Guinée équatoriale), chef de la mission de coopération militaire et de défense, Ambassade de France à Yaoundé

-CC Cyrille Serge Atonfack Guemo- Commissaire de la Marine Expert Sureté Maritime (tel 33 6 60 06 44 69 - mël sergecyrilatif@gmail.com)

16H00-17H30 : *Entretien* avec Guy Daniel Abouna Zoa, Direction des infrastructures et appui au développement régional et local, Ministère de l'économie de la planification et de l'aménagement du Territoire (tel : 22 23 35 81 – 77 77 69 76 - mël abouna@minpat.cm , abounaz@yahoo.fr) en présence de M le Colonel Charles de Kersabiec

Mercredi 14 septembre 2011

09h30-10h30: *Entretien avec le DG de l'Autorité Portuaire Nationale* M Josué Youmba (tel 237 22 23 73 16 – 22 23 73 17 mël : apn@camnet.cm)

en présence de MM:

-Jean Francois Ondigui Ononb – Conseiller technique (tel : 22 23 73 16)

-Yemnga Kamla – Directeur des projets portuaires (tel : 22 23 73 16)

-Valentin Ambadiang – Directeur du suivi Activites Portuaires (tel : 99 57 80 42)

-Ernest Mpoko – Contrôleur de gestion (tel : 96 48 69 09 - 74 72 44 44)

-Willie Tsanga Mba -Chef division communication et relations publiques (tel : 99 93 95 39)

13h30-14h15 *Entretien avec le chef d'état-major des armées* le GCA Meka en présence du CEM de la marine, le CA Jean Mendoua [Point de contact : l'EV Abanda (tel : 79 77 88 80)], et de M le Colonel Charles de Kersabiec.

14h30 – 18h00 Transit vers Douala

Jeudi 15 septembre 2011

08h30-9h30 *Entretien avec le consul général de France à Douala* M Didier Goujaud (tel : 33 50 17 00 – 99 41 49 00 - mël : didier.goujaud@diplomatie.gouv.fr)

10h00 -10h45 *Entretien avec le commandant du Port de Douala*, représentant le DG du Port autonome de Douala (M Jean Marcel Dayas Mounoume), M Gabriel Fomani (tel: 237 33 42 13 33 – 97 00 21 20/99 93 52 40 – mël : gabfomani@yahoo.fr) en présence de M le Capitaine de frégate Philippe Dezoteux⁷.

11h00-11h20 *Entretien avec le directeur de l'aménagement et de la maintenance du PA de Douala*, M Moïse Charles Nyemek (tel: 237 33 42 01 33 / 33 42 73 22 - 99 91 22 82 – mël mc_nyemek@yahoo.fr)

en présence de :

-M André Mbongo Ellong - Chef du service Hydrographie (tel : 99 98 31 04 / 79 53 88 10 - mël : mbongoea@yahoo.fr)

-M Joël Gislain Mbita– Chef du bureau Environnement Maritime (tel : 99 45 55 48 / 74 42 10 07 - mël : joelmbita@yahoo.fr)

-M Etienne Bakoe– Chef du bureau travaux hydrographiques (tel : 99 93 01 29 - mël : bakoeetienne@yahoo.fr –

⁷ Coopérant marine français auprès de la marine camerounaise

-M Joseph Djeutcheu– Chef bureau analyse et cartographie (tel 99 03 55 64/75 21 55 84)

- M le Capitaine de frégate Philippe Dezoteux

11H30-12h30 *Entretien avec le directeur des Affaires Maritimes et voies navigables*
M Simon Emmanuel Otto Pondy (tel 237 99 39 44 06 – 33 42 89 56)

en présence de son successeur M Salihou ancien sous-directeur de la navigation,
Sécurité maritime (tel 237 99 50 39 55 – 77 73 85 08 - mèl : salihou.cmr@gmail.com)
et du Capitaine de frégate Philippe Dezoteux

15h00 16h30 *Visite du Service hydrographique* par M André Mbongo Ellong - Chef
du service Hydrographie, et sortie dans le Port de Douala à bord de la vedette
hydrographique.

Vendredi 16 septembre

11h00 – 12h00 *Entretien avec le Secrétaire Général du Gouverneur de la Province à
Douala*, M Maurice Tcoffo Saa (tel : (237) 33 42 51 60 / 33 43 46 00)

12h00 – 16h00 Transit vers Yaoundé

18h00 Debriefing

3 ANALYSE SYNTHETIQUE

Il existe une préoccupation générale pour la sécurisation maritime (trafic, piraterie, frontières, souveraineté) : si, souvent, cette sécurisation est comprise comme une lutte contre les trafics et actes criminels, les interlocuteurs ont aussi inclus la sécurité de navigation comme le prévoit le protocole d'accord de Kinshasa cité dans le § 1.2, ou la maîtrise des risques environnementaux.

3.1 Visites institutionnelles

Pour le ministère des relations extérieures l'existence d'une organisation internationale compétente (l'OHI en l'occurrence) conduit naturellement le Cameroun à y adhérer car un Etat ne peut se tenir en marge ce qui se passe dans le reste du monde.

Inversement un tel engagement conduit cet Etat à des obligations qu'il se doit de respecter. Dans le cadre de l'OMI, la convention Solas prévoit la fourniture de services d'hydrographie aux navires fréquentant ses eaux : dans cet esprit un arrangement bilatéral avec la France sur ces services est quasiment finalisé (il reste à prendre en compte de la nouvelle définition de l'hydrographie adoptée par l'OHI) et devrait être signé prochainement désormais.

Une délégation générale à la mer a été créée afin de réaliser la nécessaire coordination interministérielle de l'action de l'état en mer (cf décret 2007/290/CAB/PRE du 1^{er} novembre 2007).

Le Ministère des relations extérieures insiste enfin sur l'importance d'établir les frontières maritimes du Cameroun (souveraineté). Les principes de l'établissement de ces frontières ont été adoptés par la loi 2000/02 du 17 avril 2000 après délibération de l'assemblée nationale, et une étude préliminaire sur l'extension juridique du plateau continental a été réalisée et a

conduit à une demande préliminaire d'extension. L'action diplomatique envers les pays voisins doit s'accompagner de la constitution d'un dossier technique comprenant la définition des lignes de base⁸ et des mesures géophysiques complémentaires pour préciser les limites d'une extension du plateau⁹, ces mesures complémentaires représentant un investissement relativement lourd.

Ces éléments relatifs à la souveraineté et la sécurisation du trafic maritime ont été régulièrement repris par les représentants institutionnels rencontrés. Le chef d'état-major des armées a ainsi insisté sur l'importance de frontières bien établies et sur la lutte contre la piraterie. Le chef d'état –major de la marine a souligné le rôle de celle-ci aux côtés de la direction des affaires maritimes pour les interventions en mer : il a rappelé qu'au Cameroun, la Marine n'a pas un rôle de production originale de données hydrographiques même si elle observe et relaie des faits observés (érosion importante de la côte au nord par exemple) mais est utilisatrice de l'information nautique diffusée. Le ministre d'Etat chargé des transports s'est montré particulièrement conscient des différentes facettes du fait maritime et attentif au rôle dévolu à des entités qui lui sont rattachées indirectement comme l'autorité portuaire nationale (APN) ou directement comme la direction des affaires maritimes et des voies navigables (DAMVN). Le secrétaire général des services du gouverneur de la région littoral insiste enfin sur la desserte des Etats voisins enclavés, les contraintes d'envasement / engraissement observées dans sa région et le lien terre-mer des régions côtières.

L'APN (située à Yaoundé) a pour rôle d'assurer un fonctionnement harmonieux du secteur portuaire à travers sa régulation et d'améliorer sa compétitivité. La sécurité maritime va dans le sens de la compétitivité et les coopérations sur le plan international (OMI, AISM, académies maritimes d'Accra et Abidjan¹⁰, Association de gestion des ports de l'Afrique de l'ouest et du centre¹¹) dans celui du fonctionnement harmonieux des ports autonomes de Douala, Limbe, Garoua et bientôt Kribi.

La DAMVN (située à Douala) insiste aussi sur le souci essentiel lié aux actions de piraterie et observe que les actions conjointes DAMVN – Marine nationale ont un effet sensible sur leur diminution. La DAMVN est clairement consciente qu'elle ne peut s'en tenir à des actions purement nationales et que le travail sur la scène internationale est à bénéfice réciproque pour l'Etat et l'organisation internationale concernée : la réglementation maritime internationale est ainsi clairement démarquée des règlements de l'OMI.

3.2 Visites à caractère technique

3.2.1 L'institut national de cartographie (sous tutelle du Ministère chargé de la recherche scientifique et de l'innovation) rappelle ses deux grands défis que sont l'unification des références géodésiques et la réfection de la cartographie du territoire terrestre. Il est conscient des enjeux qui se posent aux zones littorales comme l'érosion côtière, et de l'importance de la

⁸ Le représentant du SHOM rappelle qu'un vol photogrammétrique récent a été réalisé pour mettre à jour le trait de côte, mais que son exploitation reste subordonnée à la fourniture par la Cameroun d'un certain nombre de points de calage.

⁹ La disposition géographique des états concernés (Nigeria, Guinée Equatoriale, Sao Tome y Principe) fait qu'une approche régionale (Golfe de Guinée) devrait être proposée par le Cameroun.

¹⁰ L'APN insiste sur le besoin de formation

¹¹ L'OHI a des relations suivies avec l'AGPAOC : le CV H Gorziglia, directeur, a ainsi rencontré l'association à Douala en février 2005.

définition des zones maritimes camerounaises pour laquelle il conseille le ministère des relations extérieures⁴. Il signale enfin que les frontières terrestres sont liées à des entités physiographiques comme les fleuves et que cela pose un problème de suivi continu.

3.2.2 Le développement du port de Kribi est placé dans le cadre du schéma directeur portuaire établi en 2008 par le ministère en charge des transports et l'APN : il a été présenté de façon détaillée par la direction des infrastructures et d'appui au développement régional et local du ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire. Le chef du projet est Louis Nlend Barack et la société de construction la China Harbour Engineering Company Limited (CHEC). Les études préliminaires (faisabilité) ont permis de prendre en compte les paramètres géographiques, topographiques, bathymétriques, géotechniques et océanographiques, et le projet a été dessiné afin de minimiser l'impact de et sur l'hydrodynamique côtière.

Un premier port pour conteneurs, aluminium et hydrocarbures pourra accueillir en 2014 sur 6km de quais des navires de 15 à 16 m de tirant d'eau et de 100 000 tonnes (il deviendra polyvalent ultérieurement). Un deuxième port minéralier (fer : 35 MT/an) permettra d'accueillir en 2013 des navires de 24m de tirant d'eau et de 300 000 tonnes. Ces ports et les infrastructures attenantes (dont une usine de liquéfaction du gaz naturel) occuperont une surface de 260 km² : ils ont vocation à devenir ports d'éclatement vers les autres pays de la région (y compris ceux enclavés), et il est prévu que le trafic du port de Douala¹² croisse car il offre une possibilité de trafic fluvial vers la Centre Afrique.

3.2.3 L'activité du port de Douala (navires de tirant d'eau de 6 à 7 m et de 15 000 tonnes) a été présentée et a compris une démonstration de la vedette hydrographique¹³ affectée aux travaux de contrôle de la bathymétrie du chenal de Douala et des accès au port de Limbé. Cinq personnes sont directement affectées à l'équipe hydrographique (hors équipage de la vedette) : il est clair qu'une formation de nouveaux hydrographes, dans une approche régionale, devrait être étudiée.

Le représentant du SHOM a souligné que le faible flux de renseignements maritimes entre le Cameroun et la France (coordonnateur Navarea II), limité à un échange en moyenne par an avec la seule capitainerie du port de Douala, est insuffisant pour décrire globalement la situation maritime du Cameroun. La préservation des importants enjeux économiques du pays dépend du bon entretien de la connaissance cartographique, et il se dit surpris que des projets majeurs comme les ports en eaux profondes de Limbé et Kribi n'aient jamais été portés à la connaissance du SHOM pourtant en charge de leur représentation.

4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La visite de l'OHI s'est déroulée dans un réel esprit d'ouverture et de construction de la part des interlocuteurs camerounais. Chaque entrevue a été très bien préparée malgré le court

¹²Citation « Au Cameroun il y a 1 port comprenant 4 terminaux »

¹³ Baptisée "Vedette Hydro", cette vedette a été mise en service en 2005. D'une longueur de 18 m, et d'un tirant d'eau de 2,65 m, elle a un déplacement 40tdw et peut naviguer à 12 nœuds. L'équipement (sondeur : Atlas Deso 17, système de positionnement DGPS Trimble 5700, ..) est géré sous Hypack.

préavis et l'environnement politique (élections présidentielles du 9 octobre) : en particulier la précédente visite effectuée en 2004 était bien présente en mémoire. Il apparaît de ce fait utile de partir des actions suggérées en 2004 et de mesurer le chemin parcouru.

4.1 Ces actions concernaient :

La promulgation effective et en temps opportun de l'information nautique

Force est de constater que la circulation de l'information nautique n'a que peu évolué en ce qui concerne la mise en copie de tous les avis adressés aux navigateurs afin de lui permettre d'entretenir la documentation nautique publiée, ainsi que la désignation d'un correspondant officiel pour la diffusion vers le coordonateur de la zone Navarea II. La participation d'un représentant du SHOM a permis de sensibiliser à nouveau les différents acteurs camerounais potentiels et d'initier des contacts qu'il faudra veiller à ne pas laisser sans lendemain [Action France (SHOM) et Cameroun (ports autonomes, APN, DAM)]. L'utilisation désormais généralisée d'internet devrait faciliter l'insertion des correspondants identifiés dans les listes de diffusion. Le Service Hydrographie du Port de Douala établit par exemple un état mensuel synthétique du balisage de ce port et a convenu de mettre le SHOM dans sa liste de destinataires.

L'arrangement bilatéral en matière d'hydrographie entre la France et le Cameroun devrait faciliter cet axe de progrès : sans attendre sa signature qui devrait être prochaine, les principes qui y sont décrits et qui sont agréés pourraient inspirer la mise en œuvre de cette action.

Concernant la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sauvetage en mer (SMDSM) par contre, et notamment la mise en place d'une coopération régionale, le Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer (cf §1) semble offrir un cadre juridique et opérationnel efficace. Au-delà de la coopération régionale qu'il permet, l'installation d'une station Navtex partagée entre plusieurs pays riverains du Golfe de Guinée est encouragée¹⁴, à l'instar de ce qui fut réalisé récemment entre le Sénégal et le Cap Vert. L'OHI, via son sous-comité sur le développement des capacités (SCBC), la commission hydrographique régionale de l'Atlantique Oriental (CHAto) ou le coordonateur Navarea II peut aider à régler les questions techniques et organisationnelles qui pourraient lui être soumises, comme elle le fit pour la station Sénégal – Cap Vert.

La fourniture de services hydrographiques conformément à la convention Solas

L'équipe d'experts de 2004 recommandait d'étudier une formalisation des rôles du Cameroun et de la France dans la fourniture de ces services. L'arrangement bilatéral cité à plusieurs reprises dans ce rapport est destiné à permettre cette formalisation. Sa signature semble souhaitable à tous les correspondants rencontrés et pouvoir être prochaine.

¹⁴ Une telle station régionale s'inscrirait en outre dans les efforts de sécurisation maritime définis dans le protocole de Kinshasa.

Cette formalisation est également nécessaire dans le cadre de la procédure d'audit qu'a lancée l'OMI sur une base de volontariat, et qui devrait devenir obligatoire au milieu de la présente décennie. Elle deviendra pleinement essentielle à la satisfaction des ambitions du futur port de Kribi et dans le rôle de régulation et d'amélioration de la compétitivité du secteur portuaire dévolu à l'APN.

Propositions pour le développement des capacités hydrographiques

Ces propositions étaient articulées sur deux actions :

Une participation régulière aux instances de la CHAtO. Le Cameroun (en sa qualité d'observateur) était représenté lors de la 8^{ème} conférence tenue en octobre 2004 à Brest par M Jean Goula (chef du service environnement maritime du PA de Douala), et à la 9^{ème} tenue en décembre 2006 à Dakar par M Charles Kontelizao (commandant du PA de Douala) et M J-C Cnkomo Ngbwa (chef du département des travaux maritimes du PA de Douala). Par contre son absence a été notée lors des 10^{ème} (décembre 2008 à Lomé) et 11^{ème} (novembre 2010 à Accra) conférences. A travers la représentation du Cameroun aux travaux de la CHAtO, on peut noter le rôle particulier joué par la PA de Douala (cf §4.2) et regretter l'interruption de ces contacts essentiels.

Une possible adhésion à l'OHI. Le Cameroun a présenté une demande en ce sens et a recueilli très rapidement une majorité de votes positifs des 2/3 des membres (actuellement 83 en croissance très régulière). La procédure de finalisation de cette adhésion a été présentée et il appartient au Cameroun de saisir en ce sens selon le modèle joint en annexe et remis aux représentants du ministère des relations extérieures, la principauté de Monaco, dépositaire des instruments d'adhésion. La prochaine conférence hydrographique internationale, qui doit notamment renouveler son comité de direction, se tiendra en mai 2012 à Monaco et le pavillon Camerounais pourrait être à cette occasion présenté aux autres Etats membres.

Formalisation de l'existence et du rôle du comité hydrographique national

Une délégation générale à la mer a été créée afin de réaliser la nécessaire coordination interministérielle dans le domaine maritime (cf décret 2007/290/CAB/PRE du 1^{er} novembre 2007 sur l'action de l'état en mer). Il apparaît assez clairement que la coordination en matière d'hydrographie devrait naturellement tomber dans l'escarcelle de cette DGM.

La visite effectuée en 2011 par l'OHI montre ainsi que le Cameroun s'est doté du corpus juridique et réglementaire permettant de progresser en matière d'hydrographie tant au plan national, régional qu'international. Par contre une certaine faiblesse existe toujours, non pas dans les capacités techniques à gérer les besoins hydrographiques, mais dans la circulation des résultats apportés par ces capacités techniques.

4.2 Axes nouveaux suggérés

Le rôle joué jusqu'à présent par le Port Autonome de Douala en matière d'hydrographie concerne à ce jour essentiellement le port de Douala lui-même, et dans une mesure moindre celui de Limbé. La question de l'hydrographie du port de Kribi et de ses approches se posera prochainement avec une vive acuité tant son importance dans la stratégie économique du Cameroun est impressionnante. Deux voies sont alors possibles : ou le PA de Douala apporte ses services au nouveau port de Kribi (et à celui de Garoua), et alors il serait nécessaire de mieux préciser son rôle et ses moyens dans le dispositif camerounais (action APN), ou le PA de Kribi développe ses propres capacités et la question de la cohérence des activités entre ces deux entités se pose (embryon de service hydrographique national : action APN).

Cette réflexion devrait aussi intégrer la dimension régionale, par exemple dans le cadre du Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer (cf §1.2) et les besoins des autres acteurs camerounais en mer (énergie, frontières, recherche scientifique, aménagement du territoire, cartographie terre-mer, mitigation des risques en zones inondables...) qui devraient être pris en compte dans le cadre des attributions de la Délégation générale à la mer.

Pour ces deux axes de réflexions, rôle de service hydrographique national et coopération régionale, une question a été soulevée à plusieurs reprises : celle de la formation en hydrographie. Une telle formation pourrait faire partie d'une initiative régionale susceptible de recevoir, avec le soutien de l'OHI, le soutien des bailleurs de fonds internationaux: un projet¹⁵ a déjà été esquissé en ce sens et présenté, pour l'heure sans support affirmé localement, au sein de la CHAtO en reprenant quelques fondamentaux dérivés du projet en cours d'autoroutes maritimes de l'Océan Indien (avec financement de la Banque Mondiale).

Enfin, il est nécessaire de prendre la mesure de la notion d'audit de la fonction « sécurité maritime » que l'OMI rendra prochainement obligatoire (action DAMVN ?).

4.3 Regrets

Au vu des enseignements de la visite effectuée et de la conscience croissante qu'a le Cameroun du « fait hydrographique » qui se trouve implicitement ou explicitement présent dans la plupart des projets maritimes d'une part, de la cohérence affichée au plan légistique par le Cameroun notamment dans le cadre de l'action de l'Etat en mer ou des besoins de plus en plus prégnants d'affirmation de la souveraineté du pays hors de ses terres émergées, il eût été extrêmement utile de pouvoir rencontrer des représentants des ministères en charge de l'économie¹⁶ (ressources minérales en mer), de la recherche et de l'innovation (gestion intégrée des zones côtières, modélisation des risques, ..) et de la pêche. Etant donné les préavis limités et le calendrier politique, ces rendez-vous « manqués » n'emportent qu'un regret, pas une déception.

¹⁵ CHARMER pour « Coopération Hydrographique Africaine pour des Routes Maritimes Electroniques Rénovées » ou « Cooperation in Hydrography for African Reliable Maritime Electronic Routes ».

¹⁶ Le ministre a proposé le 5 octobre de recevoir le chargé de mission de l'OHI. La visite ayant déjà eu lieu, et il n'a malheureusement pas été possible d'honorer cette invitation.

4.4 Remerciements

Cette visite a été préparée avec une remarquable efficacité par les services de l'ambassade de France à Yaoundé via notamment par les services de son attaché de défense. Cette entremise pourrait sembler « naturelle » dans la mesure où le mandataire de l'OHI était lui-même de nationalité française, mais elle témoigne avant tout de l'attention et de l'accompagnement portés au fait maritime camerounais par cette ambassade. Il a fallu un engagement volontariste et une implication résolue pour obtenir dans de très courts délais les contacts de haut niveau essentiels à la réflexion menée, pour susciter de riches rencontres informelles, ou pour accompagner les missionnaires de l'OHI, aussi bien dans le soutien logistique impeccable que par la participation avisée dans nombre des entrevues à Yaoundé et à Douala.

M Edoute, côté camerounais, a été partie prenante de toutes les visites effectuées : il a toujours eu le souci de bien préparer la fluidité des entrevues aussi bien dans leur aspect matériel que pour bien cerner leur contenu et leur portée.

Chacun des intervenants camerounais a su à la fois faire part de ses attentes et de son implication. L'ouverture d'esprit et la disponibilité en faveur d'une avancée collective ont prévalu. Moi-même, ayant eu l'honneur de conduire la mission initiale de 2004, ai été très heureux de voir qu'elle restait bien connue.

L'ingénieur général de 1^{ère} classe (2S) Michel Le Gouic
Chargé de mission senior de l'OHI

SIGNE : MICHEL LE GOUIC

Annexe 1

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC
BUREAU

4, quai Antoine 1er
B.P. 445
MC 98011 MONACO CEDEX
PRINCIPAUTE DE MONACO



BUREAU HYDROGRAPHIQUE
INTERNATIONAL

Tel : +377.93.10.81.00
Fax : +377.93.10.81.40
e-mail : info@ihb.me
web : www.ihb.int

Monaco, le 12 avril 2011

LETTRE DE PRESENTATION

L'Organisation hydrographique internationale (OHI) est une organisation internationale compétente, mentionnée en tant que telle dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui coordonne, à l'échelle mondiale, l'établissement de normes pour la production de données et la fourniture de services hydrographiques, et qui aide au renforcement des capacités des services hydrographiques nationaux.

L'OHI développe ses actions au travers de commissions hydrographiques régionales et de comités spécialisés.

Une de ces commissions régionales regroupe les états de l'Afrique de l'Ouest (du Maroc au Congo) avec le but de développer la cohésion régionale et un de ces comités est celui sur le développement des capacités hydrographiques (CBSC).

Un des objectifs du CBSC est de coopérer avec les Commissions hydrographiques régionales à la création de comités nationaux, de groupes de travail ou de groupes d'action en vue de mener à bien des évaluations dans des zones identifiées. Dans cet esprit, la Commission Hydrographique de l'Atlantique Oriental (CHATO) a demandé au service hydrographique français (SHOM) de réaliser un suivi des recommandations formulées à l'issue des visites organisées entre 2002 et 2004.

Pour ce faire, l'ingénieur général Michel Le Gouic est mandaté par l'OHI pour conduire, avec l'aval des pays concernés, les missions d'audit recommandées par le CBSC.

Sont concernés en 2011 le Cameroun, le Gabon et la Guinée-Bissau."

Pour le Comité de direction

Capitaine de vaisseau Hugo GORZIGLIA

Directeur

Annexe 2

Exemple de lettre pour le dépôt de l'instrument d'adhésion à la convention de l'OHI

Le Ministre des relations extérieures de _____ présente ses compliments au Ministre d'Etat de la principauté de Monaco et a l'honneur de déclarer que le gouvernement de _____ adhère à la Convention relative à l'Organisation hydrographique internationale dont le texte est ci-joint.

Le Ministre des relations extérieures de _____ serait reconnaissant si le Ministre d'Etat de la principauté de Monaco pouvait informer les Etats membres de l'Organisation hydrographique internationale de cette adhésion.

En remerciant le Ministre d'Etat de Monaco, le Ministre des relations extérieures de _____ saisit cette occasion pour lui renouveler l'assurance de sa très haute considération.

ou

The Secretary of State/Minister for Foreign Affairs of _____ presents his compliments to the Minister of State of the Principality of Monaco and has the honour to declare that the Government of _____ accedes to the Convention on the International Hydrographic Organization, a copy of which is annexed herewith.

The Secretary of State / Minister for Foreign Affairs of _____ would be grateful if the Minister of State of the Principality of Monaco could inform the Member States of the International Hydrographic Organization of this accession.

In thanking the Minister of State of the Principality of Monaco, the Secretary of State/Minister for Foreign Affairs of _____ avails himself

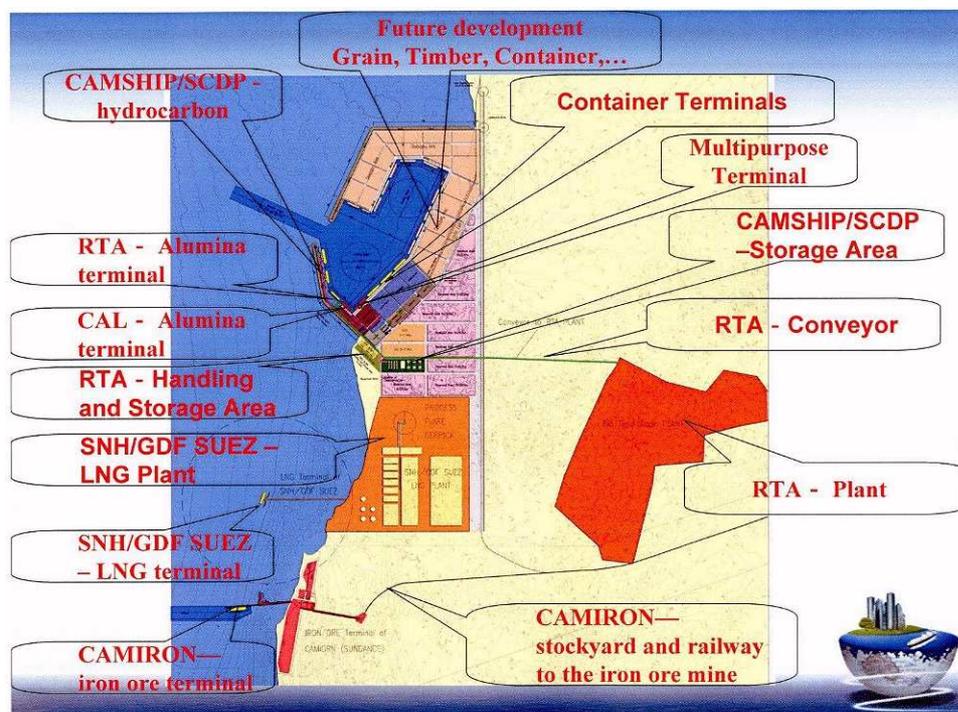
Annexe 3

Présentation du projet de nouveau port à Kribi.

Kribi est depuis 2003 le débouché maritime de l'oléoduc transportant le pétrole extrait à Doba, dans le Sud du Tchad. Avec le projet de port en eau profonde pour lequel les études techniques ont commencé, la ville est sur le point de devenir l'un des centres névralgiques de l'industrialisation du Cameroun : un port marchand, industriel et minéralier dont l'édification va créer 20 000 emplois directs et autant d'emplois indirects, sans compter la construction d'une ville nouvelle qui pourra accueillir 100 000 habitants.

Le coût des travaux du seul port général est estimé à plus de 457 millions d'euros, le financement et la construction des ouvrages étant assurés par des partenaires privés : les groupes français Vinci, Sogea-Satom et Bolloré sont sur les rangs, le néerlandais Boskalis International, la multinationale Rio Tinto Alcan, ainsi que plusieurs entreprises camerounaises. Les travaux de construction des installations portuaires, qui vont s'étendre sur plusieurs sites localisés à 30 km au sud de la ville, ont commencé en mars 2010 et devraient s'achever en 2014.

Il est d'abord prévu d'y ériger une digue de protection de 2 800 m. Suivront ensuite des travaux de dragage et de remblai du chenal d'accès aux quais. Sur le port général, situé à Mboro, le plan prévoit la construction d'un terminal à conteneurs d'une capacité annuelle, à terme, de 800 000 EVP (l'unité de mesure de conteneurs "équivalent vingt pieds" représente environ 30 m³). Grâce à un tirant d'eau de 15 à 16 mètres, ce port marchand pourra accueillir des navires d'une capacité de 100 000 tonnes.



Le port général comportera également un terminal aluminium, dont la construction est confiée à Rio Tinto Alcan. L'ouvrage permettra à la major mondiale de l'alumine et de la bauxite d'en faire le point d'entrée et de sortie de son usine d'Édéa.

Un terminal hydrocarbures, financé par l'armateur Camship et la société camerounaise des dépôts pétroliers (SCDP), doit également y voir le jour, de même qu'un terminal polyvalent (marchandises diverses, colis lourds), pour lequel les partenaires, bailleurs de fonds et maîtres d'œuvre, n'ont pas encore été sélectionnés.

Le port minéralier, localisé quant à lui à Lolabé, à 4 km au sud de Mboro, bénéficiera d'un tirant d'eau allant de 22 à 24 m, permettant ainsi l'accueil de navires de 300 000 tonnes. Il comporte notamment un appontement, dont le maître d'œuvre est Cam Iron SA, l'entreprise à capitaux australiens et camerounais chargée d'exploiter le gisement de fer de Mbalam (Sud-Est). Ce quai sera la tête de pont à l'exportation de la mine, dont les réserves sont estimées à 1 milliard de tonnes. Le minerai sera transporté par chemin de fer, les 500 km de voies ferrées qui relieront le gisement au port étant à construire.

Pour l'acheminement des produits vers le port ou leur évacuation vers l'hinterland, d'autres dessertes routières et ferroviaires sont prévues. Les 40 km de route Kribi-Lolabé sont déjà en cours de réhabilitation. Les autorités camerounaises parient sur le transport de "grande masse" pour faire baisser les prix des produits d'importation et, donc, améliorer le pouvoir d'achat des populations. Ils en attendent aussi une meilleure compétitivité des produits locaux à l'exportation.



Annexe 4



Au ministère en charge des relations extérieures

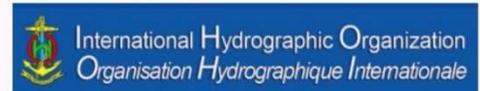
Au ministère en charge des transports



CAMEROUN
septembre
2011



Entretien avec le chef d'état major des armées



Présentation du projet majeur de développement du port de Kribi

Debriefing à Douala



Avec l'équipe du service hydrographique du port autonome de Douala

Entretien avec le chef d'état major de la marine camerounaise



Avec le comité de direction de l'Autorité Portuaire Nationale



Avec les directeurs quittant et prenant de la direction des affaires maritimes et des voies navigables

