

Observateur Indépendant
au Contrôle et Suivi des Infractions Forestières
B.P. 11317 Tel/Fax: (237) 220 10 92
Yaoundé - Cameroun



RAPPORT DE L'OBSERVATEUR INDEPENDANT

N° 078/ OI / REM

Mission conjointe BNC – Observateur Indépendant

Titre : Port de douala
Localisation : Douala
Date de la mission : 8 – 14 octobre 2007

Équipe Observateur Indépendant :

Dr. Albert Barume, Chef d'équipe

M. Serge Christian Moukouri, IEF

M. Jean Cyrille Owada, IEF

MINFOF :

M. Medjo Frédéric Roger, BNC, Chef de mission

M. Njoya Martin, BNC

M. Ntsengué Levodo, DF

RESUME EXECUTIF

La Brigade Nationale de Contrôle a, avec l'Observateur Indépendant, effectué une mission de contrôle forestier au Port de Douala du 08 au 14 octobre 2007. La mission avait pour objectif d'établir la situation sur l'exportation des bois illégaux.

La mission a rencontré diverses personnes notamment des responsables provinciaux du Ministère des Forêts et de la Faune (MINFOF), des agents des douanes et des représentants d'entreprises privées et publiques qui opèrent au sein du port. Elle a visité toute l'enceinte du port et consulté divers documents, registres et bases des données notamment la base de données d'exportation de la Délégation Provinciale du MINFOF du Littoral (COMCAM), les données de la Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun (SEPBC) ainsi que les registres de trois check points, soit entrée port, Nyala et Bekoko.

Cette mission a pu révéler les divers mécanismes d'exportations frauduleuses des bois au port de Douala, mais elle n'a pas été en mesure d'en évaluer le coût total faute de temps. Un travail plus assidu s'avère donc indispensable au cours des mois de janvier et février 2008.

L'usage frauduleux des lettres de voiture émerge comme étant la principale méthode qui facilite l'exportation des bois illégaux à partir du port de Douala. En effet un bois même illégal ne peut être exporté que s'il est d'abord transportable jusqu'au port ; pour cela des lettres de voiture sont falsifiées ou maquillées avec de fausses mentions. L'administration forestière aurait une part de responsabilité dans cette situation étant donné que dans certains cas elle attribue plus de lettres de voiture que l'exploitant n'en a besoin ;

Il est ressorti de ce contrôle que :

- Des essences non autorisées, des bois pour lesquelles toutes les taxes n'ont pas été payées, des bois provenant de titres non actifs, inexistants ou invalides et des bois dont les dossiers de référence indiquent des lieux de provenance incorrects parviennent à être exportés au port de Douala ;
- Des lettres de voiture pour transport des débités sont utilisées en dehors de leurs itinéraires réglementaires ;
- Certaines décisions ministérielles prises entre mai et juin 2006 continuent d'entraver un bon contrôle de la légalité des bois qui arrivent au port ;
- Des agents du MINFOF affectés au port n'ont pas les moyens logistiques et matériels nécessaires en vue d'une exécution adéquate de leur travail ;
- Des recoupements réguliers des données SEPBC, COMCAM, DIT, SIGIF et PSRF ne sont pas effectués ;
- Les agents du MINFOF ne sont pas présents à tous les embarquements des bois ainsi qu'à tous les empotages de containers en vue de s'assurer entre autres que les bois spécifiés sont réellement ceux qui sont embarqués ;
- Certaines personnes exportent au-delà des quotas qui leur sont fixés ;
- Les usines ou unités mobiles de transformation semblent être au centre du mécanisme de blanchiment d'une grande quantité de bois illégaux exportés

Eu égard à ces observations, l'Observateur Indépendant formule ces deux recommandations principales, en plus des recommandations spécifiques mentionnées dans le rapport:

1. Qu'une mission d'évaluation complète des bois exportés illégalement ou sans respect des normes soit initiée au port de Douala en janvier et février 2008
2. Qu'un service spécialisé chargé de la distribution et du suivi des documents de transport de bois soit mis en place par le MINFOF

Objectif général du projet Observateur Indépendant

L'objectif général est de contribuer à l'application des principes de bonne gouvernance dans les activités forestières et à l'amélioration du contrôle forestier.

Objectifs spécifiques du projet Observateur Indépendant

Afin d'assurer une gestion durable des ressources forestières et d'améliorer la contribution du secteur forestier à l'ensemble de l'économie nationale, le projet vise les objectifs spécifiques suivants :

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

1. Contexte de la mission

La mission cadrerait avec les efforts croissants de l'Etat camerounais à normaliser le commerce international de son bois.

2. Objectifs de la mission

La mission avait en charge de :

- Vérifier tout bois entrant au port de Douala pour en déterminer l'origine et dresser des procès-verbaux au cas où le bois serait d'origine illégale.
- Prendre des dispositions pour procéder aux vérifications du même genre aux derniers check points donnant accès à la ville.

3. Calendrier de la mission

Date	Activités	Nuitées
08 octobre	Trajet Yaoundé – Douala Rencontre avec le délégué provincial du Littoral Séance de travail aux postes forestiers Port I et II	Douala
09 octobre	Collecte des données au projet Comcam, check point Port, check point Nyalla Séance de travail à la SEPBC	Douala
10 octobre	Compilation des données Poursuite de la collecte des données des check point Séance de travail avec le service des Douanes et la DIT	Douala
11 octobre	Définition de la méthodologie Compilation et dépouillement préliminaire des données	Douala
12 octobre	Collecte des données auprès de certaines unités de transformation basées à douala	Douala
13 octobre	Collecte des données auprès de certaines unités de transformation basées à douala	Douala
14 octobre	Trajet Douala - Yaoundé	

4. Itinéraire suivi

Yaoundé – Douala – Yaoundé

5. Activités réalisées

La mission a eu des séances de travail avec le délégué provincial des forêts et de la faune du Littoral, les responsables des douanes, de la SEPBC, des postes forestiers du port et des différents check points de la ville de Douala. Elle est par la suite descendue sur les différents parcs à bois logés dans l'enceinte portuaire.

6. Personnes rencontrées

La mission a rencontré les personnes suivantes :

- Le Délégué Provincial des forêts et de la faune du Littoral
- Les Chefs des postes forestiers port I et II
- Le responsable de la SEPBC
- Le personnel des check points

7. Documentation consultée

- Registre des check points (port, Bekoko, Nyalla)
- Base de données sur les exportations de bois (COMCAM)
- Etat des quitus fiscaux
- Statistiques de la SEPBC
- Liste des titres valides, exportateurs et transformateurs
- Statistiques du Programme de Sécurisation des Recettes Forestière (PSRF) et de la Direction des Grandes Entreprises (DGE)

8. Difficultés rencontrées et mesures prises à leur égard

Certaines intervenants du port ont refusé des données à la mission. Il s'agit notamment de **Douala International Terminal (DIT)**, qui a refusé de donner à la mission ses statistiques d'embarquement des bois en containers. La Délégation Provinciale MINFOF du Littoral dit avoir la même difficulté auprès de DIT, lequel représente pourtant un maillon important pour le contrôle des exportations des bois.

9. Situations et faits observés sur le terrain

A. Brève présentation du circuit des bois au port de Douala

A.1. Voies d'entrée des bois au port

Les bois entrent au port de Douala par trois voies principales:

Premièrement, des grumes ou débités arrivant par camion passent par le check point (point de contrôle) PSRF-MINFOF situé à l'entrée du port, où sont vérifiés la conformité des bois transportés avec leur document de transport appelé Lettre de voiture, la validité du quitus fiscal ainsi que la validité du titre de provenance indiqué sur le document de transport. Au bout de ce

contrôle, les bois concernés entrent au port et sont entreposés soit dans le parc commercial de la SEPBC ou dans quelques parcs privés de certaines sociétés comme CFC/SEBC ou SEFAC/SEBAC. Le **quitus fiscal** est un document émis par la Direction des Impôts du Ministère des Finances indiquant une quantité de bois qu'une personne est autorisée à exporter pendant une période bien déterminée. Ce check point entrée port tient deux registres respectivement pour les bois camerounais et les bois provenant d'autres pays de la CEMAC. Au sein du parc commercial de la SEPBC, des bois peuvent encore subir des modifications voire être vendus et parfois même ressortir du port.

Deuxièmement, des bois arrivant au port par rail (CAMRAIL) entrent directement dans les parcs à bois de la SEPBC ou autres parcs privés. Ces bois ne transitent pas par le check point situé à l'entrée du port et arrivent dans le port munis de bordereaux de transport, dont les copies ne sont pas remises à la Délégation Provinciale du MINFOF.

Enfin, des bois arrivant au port de Douala en containers scellés passent directement au terminal à container géré par la DIT (Douala International Terminal). Ces bois ne sont plus soumis à un quelconque contrôle des services du MINFOF au port, car une fois scellés (empotés) les containers ne sont plus rouverts avant leur embarquement. Les scellages (empotages) des containers en dehors du port sont censés se faire en présence des agents de la Douane et du MINFOF, qui sont supposés avoir vérifié le contenu des containers avant de contresigner les certificats d'empotage.

A.2. Présentation de la procédure d'exportation des bois entreposés au Port

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

La procédure douanière d'exportation débute avec le Bulletin de Spécifications, qui sert de document principal de travail au Guichet Unique et pour l'établissement du Bulletin de Connaissance ou du bill of landing.

Les bois quittent le port de Douala en conventionnel ou en container. Le premier mode consiste en des bateaux qui en plus d'autres marchandises embarquent des grumes et des débités en vrac. Alternativement, des débités ou des grumes sont mis dans des containers chargés sur des bateaux à containers. Le poste de contrôle forestier du MINFOF appelé Port2 est censé être présent au moment des embarquements pour éventuellement s'assurer que les quantités et essences mentionnées sur le Bulletin de Spécifications sont celles effectivement embarquées. Mais il s'avère qu'étant donné le rythme effréné des embarquements, quasiment 24 heures sur 24 heures,

7 jours sur 7 et très souvent plusieurs embarquements à la fois, le personnel de ce poste (5 personnes) sans moyen de transport à l'intérieur du port, sans logistique adéquate et sans permanence de nuit, ne sont pas présents à tous les embarquements. Leur travail se limite à contre vérifier des bois sur parcs.

B. Constats de contrôle

B.1. Conclusions en vue du renforcement du Contrôle au port de Douala

Problématique du contrôle des bois en containers :

La mission a noté qu'une quantité croissante des bois est exportée par containers, dont certains sont chargés au sein des usines de transformation. En pareil cas, il est prévu que des agents de la douane et du MINFOF soient présents au moment du chargement et du scellage (empotage) desdits containers en vue de s'assurer du respect des lois douanières et forestières. Une fois scellés, ces containers ne peuvent plus être ouverts par les agents du MINFOF au port encore moins ceux des check points routiers. Ces containers passent ainsi directement au point de leur embarquement à savoir Douala International Terminal (terminal container du port).

Il s'avère cependant que le MINFOF n'a pas les ressources humaines lui permettant d'être présent à toutes les opérations de scellage de containers. Rien que dans la seule ville de Douala, il existerait une dizaine de points d'empotages situés dans des enceintes des unités de transformation des bois et dans la zone portuaire. Compte tenu des effectifs restreints au niveau de la Délégation Provinciale du Littoral, il est quasiment impossible d'avoir un agent présent à chaque empotage, en raison du caractère quasi permanent de cette activité. La situation serait pareille dans plusieurs autres provinces forestières du Cameroun. Le problème de ressource humaine du MINFOF fait que plusieurs empotages sont effectués en l'absence des agents du MINFOF et comme une fois scellés les containers ne peuvent plus être ouverts, d'importantes quantités de bois pourraient être exportées sans véritable contrôle par le MINFOF.

Récemment, la Douane a mis en place un dispositif permettant de scanner des containers prêts à être embarqués, y compris ceux des bois. Mais cette technologie ne permet pas par exemple de déterminer les essences des bois et par conséquent ne peut se substituer au contrôle physique.

Absence des agents MINFOF aux moments des embarquements : Le service du MINFOF Port2 censé être présent à tous les embarquements des bois n'a pas les moyens humains et matériels requis pour cette tâche. Ce service ne compte que de 6 agents et ne dispose pas de mécanisme pour travailler 24 heures sur 24 heures, alors que plusieurs embarquements peuvent avoir lieu au même moment et que ces opérations sont quasiment permanentes de jour comme de nuit. Il s'avère que des bois continuent de subir diverses manipulations et modifications dans divers parcs du port. Aussi, ils ne peuvent facilement se déplacer à l'intérieur du port à certaines heures compte tenu des longues distances à couvrir et de l'insécurité à certains endroits du port.

Distribution non proportionnelle des lettres de voiture : La mission a noté que le MINFOF donne les documents d'exploitation (DF10) et de transport (Lettres de voiture) en quantité supérieure aux quantités des bois à exploiter ou à enlever. Ainsi par exemple, la liste de retrait des lettres de voiture au SIGIF pour 2007 indique que la société CIC a retiré 5 carnets de lettres de voiture pour transporter 500m³ de bois. **Cette quantité ne nécessite qu'un seul carnet de lettres de voiture** puisque chaque carnet compte 20 feuillets et que chaque feuillet permet d'inscrire en moyenne 25m³ de bois.

Non utilisation efficace des données d'exportation par d'autres services : A l'aide des données des Bulletins de Spécification, la Délégation Provinciale MINFOF du Littoral tient une banque des données appelées COMCAM, qui a été mise en place à l'aide d'un financement de l'OIBT. Ainsi, chaque année la Délégation Provinciale produit un rapport indiquant les quantités des bois exportées par exportateur, essence, et destination. La mission a relevé que ces données ne sont pas recoupées avec celles du SIGIF en vue de savoir par exemple si les quantités et essences exportées par exploitant sont conformes à celles autorisées par le MINFOF. Il serait même préférable que chaque trimestre le MINFOF recoupe les données COMCAM avec celles de la DIT et de la SEPBC car, ainsi que la mission l'a révélé, il peut y avoir des écarts entre ces différentes bases de données.

Blanchiment des bois avant leur arrivée au Port : Des bois illégaux arrivent au port de Douala déjà blanchis avec des documents de transport et d'exploitation en bonne et due forme. C'est le cas, par exemple, d'un bois exploité sans titre et transporté clandestinement vers une scierie ou une 'raboterie'; une fois transformé, ce bois sortira de ces unités de transformation vers le port de Douala avec une lettre de voiture de transport de débités dûment délivrée par l'administration des forêts. En pareille situation, les contrôleurs MINFOF du Port1 et du check point à l'entrée du port ne peuvent déceler l'origine illégale d'un bois, car la lettre de voiture de transport de débités ne mentionne pas le titre d'origine du bois. La même difficulté se pose pour les grumes qui transitent par des parcs de rupture avant d'être acheminées au port à l'aide des lettres de voiture Parc de Rupture. Il s'avère aussi que les lettres de voiture pour le transport des bois débités délivrées aux 'petits' transformateurs de bois (scierie et raboterie) constituent un des principaux moyens de blanchiment des bois qui arrivent au port de Douala. Ces lettres de voiture sont aussi utilisées pour transporter des bois du site d'exploitation (forêts) vers des 'raboterie' et scieries.

Blanchiment des bois illégaux vers le port à l'aide des usines mobiles de transformation et lettres de voiture débités : La notion d'usine de transformation sans adresse physique unique contribue au blanchiment des bois et leur transport vers le Port de Douala. En principe, les lettres de voiture pour le transport des débités délivrées aux transformateurs ne doivent être utilisées que sur le trajet entre l'usine et les lieux de vente/exportation. Autrement dit, ces lettres de voiture ne doivent pas servir pour transporter des bois à partir des forêts vers l'usine de transformation. Voilà pourquoi une adresse fixe et connue de toute usine de transformation de bois est importante pour le contrôle forestier, qui peut ainsi vérifier les trajets sur lesquels ces lettres sont utilisées.

Il s'avère cependant, que parfois le MINFOF enregistre comme transformateurs des propriétaires des scies mobiles (Lucas Mill) non immobilisées. Sans adresse fixe bien spécifiée, ces scies mobiles et leurs lettres de voiture pour transformateur sont utilisées pour transformer et transporter des bois à partir de n'importe quelle forêt vers le Port de Douala. Ceci explique pourquoi des lettres de voiture d'une scierie prétendument basée à Douala soient utilisées pour le transport des bois en provenance de Lomié vers le port de Douala.

Instructions ministérielles entravant un bon contrôle bois au Port : Plusieurs décisions ministérielles prises entre mai et juin 2006 semblent avoir eu un impact négatif sur le contrôle de l'origine des bois qui arrivent au port de Douala. Il s'agit premièrement d'une lettre circulaire de mai 2006 interdisant le dépôt aux check points (postes de contrôle routier) des copies des lettres de voiture. Ceci empêche tout contrôle à posteriori de l'origine des bois étant donné que seule la lettre de voiture ayant servi à transporter le bois de la forêt peut permettre à retracer son origine; deuxièmement, une lettre du même mois de mai 2006 a interdit au Délégué Provincial du Littoral d'exécuter un projet de fiche sur laquelle devait être reprise l'origine des bois vers les scieries ou

raboteries; et finalement, une lettre circulaire de juin 2006 a suspendu le contrôle des volumes attribués (voir annexe 1), et indiqué que le contrôle devrait plutôt porter sur le nombre des pieds. Alors que plus de 65% des exportations de bois au Cameroun se font par débités, il est difficilement explicable qu'une instruction ministérielle ordonne aux contrôleurs de ne plus se pencher sur les volumes produits.

Conditions difficiles de travail des agents MINFOF : Divers points de contrôle routier (check points) vers le port de Douala travaillent la nuit. La mission a noté que certains check points n'étaient pas éclairés, ce qui ne facilite pas les vérifications et la prise de notes. Il faudrait aussi ajouter les difficultés matérielles et l'insuffisance en personnel des agents du Port². Tous les check points devraient aussi être dotés d'outil informatique.

Situation des bois CEMAC : Les bois en provenance de la zone CEMAC sont aussi exportés à partir du port de Douala. L'origine des bois centrafricains est certifiée par la BIVAC, contracté par le gouvernement centrafricain à cet effet avec un bureau au port. Celle des bois de la République du Congo est suivie par la SGS, aussi contracté pour cette fin. Mais il arrive que des bois de ces pays soient transformés au Cameroun. En pareil cas, ils sont soumis à un régime de suspension des droits de douane à condition d'exporter tous les produits issus de cette transformation.

Absence de collaboration entre le MINFOF et la SEPBC: La Société d'Exploitation des Parcs à Bois au Cameroun (SEPBC) gère le plus grand parc à bois à l'intérieur du port. Elle offre ses services d'entreposage et de manutention aux exportateurs et tient pour ce faire une base de données portant entre autres sur les volumes et essences des bois en grumes et débités, exportés ou en attente d'exportation par exportateur. Cette base de données s'avère importante compte tenu de la qualité, de la fiabilité et du caractère détaillé de ses informations. Ceci permettrait aussi au MINFOF de continuer à suivre les transactions et façonnages des bois qui s'effectuent dans le parc commercial de la SEPBC. Le MINFOF n'a aucune plate forme de collaboration permanente et formelle avec la SEPBC ; et pourtant les données de cette dernière sont importantes pour des actions de contrôle du MINFOF, ainsi que le rapport de cette mission le révèle.

Itinéraires empruntés : De la consultation du registre du check point de Bekoko, check point situé à l'entrée ouest de la ville, il ressort que des bois en provenance des villes comme Ngoro, Bafia, Monatelé et Obala, qui sont des villes de la province du Centre du Cameroun ont transité par ce poste. La logique aurait voulu que ces bois provenant de villes proches de Yaoundé arrivent à Douala via le check point de Nyalla situé à l'entrée est de la ville, au lieu de transiter par la province de l'Ouest pour déboucher par Bekoko. Cet itinéraire particulier est un indice important sur la provenance douteuse desdits bois surtout lorsqu'on sait qu'il n'y a pas d'autres postes de contrôle sur cet itinéraire.

B.2. Constats infractionnels et/ou de non respect de la réglementation

- **Des sociétés exportatrices des essences ne figurant pas sur la liste des essences autorisées pour leur fournisseur :** Certaines sociétés exportent des essences prétendument fournies par un fournisseur dont le certificat ou le titre ne mentionne pas les essences en question. Ainsi par exemple, les bulletins de spécifications enregistrés par le COMCAM pour la société Asso Business K T Bois indique que cette dernière a exporté du Wengué provenant de la vente de coupe 10 01 167 attribuée à la société Groupement Africain de Distribution (GAD). Or, cette essence ne figure pas sur le certificat annuel de vente de coupe délivré à la société GAD. Ceci signifie en d'autres termes que le bois dont

il est question ici ne provenait pas de cette vente de coupe. C'est aussi le cas pour la société Arnaud Corporation (AC) avec le Zingana qui ne figure pas sur les certificats de ses fournisseurs Ets STJJY et la société Exploitation Forestière Manga Molo.

- **Utilisation des lettres de voiture en dehors de leur trajet** : La mission a retrouvé dans les registres des check points situés à plus de 5 kilomètres de la ville de Douala des lettres de voiture transportant des bois vers le port de Douala mais indiquant Douala comme lieu de départ. Cette situation illustre à suffisance le fait que des lettres de voiture délivrées aux sociétés enregistrées comme transformateurs de bois sont utilisées pour convoier le bois en dehors de leurs itinéraires réglementaires (unité de transformation – port). Ainsi par exemple les sociétés Africa Business Center (ABC), Société Nationale Forestière et Industrielle (SONAFI), AC ; certaines de leurs lettres de voiture indiquant Douala comme lieu de provenance de leurs bois exportés ont été notées par les check points de Nyalla et/ou Bekoko pour entrer dans la ville Douala.
- **Complicité éventuelle de certains agents des check points** : La mission a noté par exemple que la provenance indiquée pour la lettre de voiture N°0547687 au check point de Nyalla est Edéa alors qu'à l'entrée du port, la même lettre de voiture est enregistrée avec Douala comme provenance. La mission a aussi rencontré le cas d'une lettre de voiture portant la mention 'vu au check point de Bekoko' écrite au stylo à bille en lieu et place du cachet du check point, du nom et de la signature de l'agent ayant contrôlé le chargement. Ces informations contradictoires sont un indicateur de la possibilité de collusion entre les agents des check points et les utilisateurs desdites lettres de voiture.
- **Entreprises non enregistrées comme transformateurs** : Des sociétés ne figurant pas sur la liste des entreprises enregistrées en qualité de transformateurs de bois utilisent des lettres de voiture pour le transport des débités. C'est le cas de la société Abong Mbang et Fils.
- **Exportation de bois dont l'origine indiquée ne renvoie à aucun titre** : La société Africa Business Center (ABC) a fait arriver au port et exporté des bois dont la lettre de voiture indique comme lieu de provenance Pouma, un lieu où cette société ne dispose pas de titre d'exploitation et n'a pas un contrat de fourniture de bois de la part d'un exploitant qui opère dans la zone. C'est aussi le cas pour la société ELOUNDOU Célestin (ETG) dont les lettres de voiture indiquent Foumban dans la province de l'Ouest comme provenance alors que ses bois sont supposés provenir de l'UFA¹ 10 038, de la VC² 09 03 154 et de la VC 10 04 167, titres localisés respectivement à Mbang (Est), Olamze (Sud) et Bertoua (Est).
- **Exportation de bois provenant de titres non actifs, inexistantes ou invalides** : La consultation des registres des check points (Entrée port, Nyala) ainsi que la vérification des sources d'approvisionnement des divers exportateurs a permis à la mission de mettre en évidence le fait que des bois provenant de titres non actifs ou dont la validité a expiré continuent d'approvisionner certaines unités de transformation de bois. C'est le cas de la société Kieffer, bénéficiaire des AEB³ 0206 et 0226 qui ont expiré respectivement en avril et juin 2007 mais dont des lettres de voiture ont continué à approvisionner des unités

¹ Unité Forestière d'Aménagement

² Vente de Coupe

³ Autorisation d'Enlèvement des Bois

de transformation de bois en juillet 2007. (voir annexes 2 Notification de démarrage, Autorisation exceptionnelle d'évacuation des bois et Lettre de voiture). De même, des bois issus de l'UFA 10 057 ont été livrés et exportés par ALPICAM au cours de l'année 2007, alors que cette UFA a été suspendue pour non paiement de la redevance forestière annuelle. Par ailleurs pour cette même période, les données fiscales de la Direction de Grandes Entreprises indiquent qu'aucune taxe d'abattage n'a été payée pour des bois issus de l'UFA 10 057 au cours du premier semestre de 2007. De même, l'AEB 224 n'existe pas, aucun document d'exploitation portant ce titre n'a été octroyé, mais des bois ont été exportés au nom de ce titre par la société ABC.

- **Bois exportés dont la Lettre de voiture (LV) porte un lieu de provenance où le prétendu fournisseur n'a pas de titre** : Dans la base de données COMCAM relative aux exportations de bois, la société Etta Afric Wood (EAW) indique que ses bois proviennent des titres ou unités de transformation de la société Transformation Reef Cameroun (TRC). Mais dans les registres des check points (Entrée port, Nyalla), la mission a noté qu'une de ses lettres de voiture dont les bois proviendraient d'un titre de TRC portait comme lieu de provenance Lomié, une zone dans laquelle la société TRC n'a pas de titre ou d'unité de transformation. Ceci montre que ce bois exporté ne provenait pas d'un titre de TRC, contrairement à ce que l'exportateur a présenté comme documents en vue d'obtenir une autorisation d'exporter. De même, des lettres de voiture de la société CAMES, qui dit être fournis en bois par l'ARB⁴ 2491 de IFTCA, portent comme lieux de provenance Akonolinga, Douala et Bafia alors que l'ARB 2491 est localisée à Yoko.
- **Exportation au-delà des quotas fixés dans les quitus fiscaux** : Au cours du 2^e trimestre 2007, certaines sociétés ont exporté des bois pour un volume supérieur à celui indiqué sur leurs quitus fiscaux. C'est le cas des sociétés Arnaud Corporation, Société Forestière et Industrielle du Cameroun (SOFIC), ELOUNDOU Célestin (ETG) qui, sur la base des statistiques des exportations produites par la Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun (SEPBC), ont exporté respectivement 1.009, 2.641 et 2.594m³ de bois alors que selon leurs quitus fiscaux, ils n'étaient autorisés à exporter respectivement que 800, 2000, 1000m³.
- **Sociétés ayant des provenances multiples** : Il s'agit des sociétés ayant leurs unités de transformation basées dans une ville bien déterminée, mais dont les lettres de voiture enregistrées au check point entrée Port indiquent d'autres lieux de provenance des bois à exporter. Et pourtant, ces lettres de voiture ne doivent servir que sur le trajet Usine-Port ou autre point de vente. C'est le cas par exemple des sociétés BKB⁵, ABC⁶, NB⁷ et EAW⁸ dont les unités de transformation sont supposées être à Douala mais dont certaines lettres de voiture enregistrées au Check Point entrée Port indiquent entre autres provenances Kumba, Yaoundé, Obala, Abong Mbang, Lomié, Bafia et Bertoua.
- **Exportation de bois pour lesquels la taxe d'abattage n'a pas été payée** : La mission a aussi relevé que des bois pour lesquels la taxe d'abattage n'a pas été payée parviennent à être exportés au port de Douala. Ainsi par exemple, la société FTB⁹ qui a exporté au

⁴ Autorisation de Récupération des Bois

⁵ BK business

⁶ Africa Business Center

⁷ Nation Bois

⁸ Etta Afric Wood

⁹ Société FOTRAB Sarl

cours du mois de mai 2007 des bois provenant de l'ARB 042 attribuée à la société FOREMO¹⁰, alors qu'aucune déclaration de taxe d'abattage n'a été faite pour ce titre au cours du premier semestre 2007. Il en est de même de SEF¹¹ avec les bois provenant de l'ARB 1324.

10. Infractions constatées

D'éventuels cas d'infractions pourraient être constatés après convocation des sociétés citées dans ce rapport par la Brigade Nationale de Contrôle.

11. Conclusions générales et recommandations de l'Observateur Indépendant

Cette mission a pu révéler les divers mécanismes d'exportations frauduleuses des bois au port de Douala, mais elle n'a pas été en mesure d'en évaluer le coût total, faute de temps. Un travail plus exhaustif s'avère donc indispensable au cours des mois de janvier et février 2008 ;

L'usage frauduleux des lettres de voiture émerge comme la principale méthode qui facilite l'exportation des bois illégaux à partir du port de Douala par des exploitants moyens. En effet un bois illégal ne peut être exporté que s'il est d'abord transporté jusqu'au port ; pour cela des lettres de voiture sont falsifiées ou maquillées de fausses mentions. L'administration forestière aurait une part de responsabilité dans cette situation étant donné que dans certains cas, elle attribue plus de lettres de voiture que l'exploitant n'en a besoin ;

Le contrôle de volumes exportés en comparaison avec ceux autorisés est devenu quasiment impossible depuis la **note circulaire de juin 2006** suspendant toute vérification des volumes au motif que le tarif de cubage posait des problèmes ;

Des problèmes de moyens matériels et humains affectent la qualité du contrôle par le MINFOF au port ;

Eu égard au constat, analyses et conclusions faites ci-dessus, l'Observateur Indépendant recommande :

1. Qu'une mission d'évaluation complète des bois exportés illégalement soit initiée au port de Douala en janvier et février 2008
2. Qu'un service spécialisé chargé de la distribution et du suivi des documents de transport de bois soit mis en place
3. Que soit levée la mesure (Lettre circulaire de juin 2006) portant interdiction de contrôle des volumes exploités et exportés en comparaison avec ceux autorisés. Il devrait en être de même pour la lettre circulaire portant interdiction de laisser des photocopies de lettre de voiture aux check points ;
4. Que le MINFOF mette en place un système rigoureux de suivi de l'usage des lettres de voiture et que des sanctions soient appliquées à ceux qui ne respecteraient pas les normes en la matière. Ainsi par exemple, on devrait donner à chaque exploitant le strict minimum des documents dont il a besoin ;
5. Que soient renforcés en ressources humaines et matérielles les services du MINFOF opérant au port de Douala et dans la ville elle-même ;

¹⁰ La Forestière du Moungo

¹¹ Ets Sani et Fils

6. Que le MINFOF et le secteur privé discutent des modalités pratiques permettant à ce que des agents du MINFOF soient présents aux moments des chargements des containers à empoter ;
7. Que le MINFOF adresse à tous les détenteurs des lettres de voiture pour transport des débités une note de rappel du respect des trajets sur lesquels ces documents doivent servir ;
8. Que soit harmonisé la tenue des registres dans tous les check points de manière à ce qu'elles contiennent des informations sur la raison sociale, le transporteur, le numéro de la lettre de voiture et/ou DF10, la provenance, la destination, le volume, les essences et la date. Ces informations doivent être enregistrées aussi bien pour les grumes que pour les débités. Dans la mesure du possible, ces postes de contrôle devraient être dotés d'outils informatiques même portables ;
9. Que dans les dossiers à déposer au poste de contrôle du MINFOF appelé Port1 en vue de l'exportation d'un bois figurent désormais les copies des lettres de voitures ayant transporté les bois en question des forêts à leur lieu de transformation ou au parc de rupture ;
10. Que soit formalisé un partenariat entre la SEPBC, le DIT et le MINFOF ;
11. Que la société CAMRAIL fasse viser les bordereaux de transport des bois par les agents forestiers du lieu de départ et que copies soient données aux services du MINFOF du lieu d'arrivée ;
12. Que des mesures soient prises en vue de contre vérifier des bois en containers empotés avant leur embarquement. Ceci jusqu'à ce que le MINFOF soit en mesure d'être présent à tous les empotages ;
13. Que les données provenant des COMCAM, SEPBC, DIT, SIGIF et PSRF soient recoupées chaque trimestre ;
14. Que le COMCAM enregistre également le titre d'exploitation des bois exportés ;
15. Qu'une fois le SIGIF rendu fonctionnel, les agents MINFOF postés au Port y aient accès en temps réel ;
16. Que le MINFOF exige l'utilisation à des endroits fixes bien déterminés les Lucas Mills ou autres outils mobiles de transformation;
17. Que soient convoquées les sociétés citées dans ce rapport en vue de recevoir leur explication sur les faits qui leur sont reprochés ;
18. Qu'une enquête exhaustive soit menée pour l'ensemble des sociétés exportatrices ne disposant pas de titres d'exploitation en vue de déterminer l'origine des bois exportés sous le couvert des contrats de fourniture de bois ; et le cas échéant prendre les sanctions qui s'imposent à l'encontre desdites sociétés et de leurs fournisseurs.

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTERE DES FORETS
ET DE LA FAUNE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES FORETS

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF FORESTRY
AND WILDLIFE

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF FORESTRY

Yaoundé, le 27 JUIL 2006

L^{ettre} CIRCULAIRE N° 0545 /LC/MINFOF/SGA/DFIS/DAF/SIS/DEF
relative à l'appréciation du respect des quotas des volumes accordés dans les
certificats d'assiettes et de ventes coupe et les permis annuels d'opération

LE MINISTRE DES FORETS ET DE LA FAUNE

A TOUS LES DELEGUES PROVINCIAUX

L'étude sur la détermination du seuil de dépassement tolérable des volumes attribués dans les certificats d'assiette et de vente de coupe (CAC et CVC) et les permis annuels d'opérations (PAO) a révélé, l'imprécision des tarifs de cubage autorisés par l'Administration des Forêts.

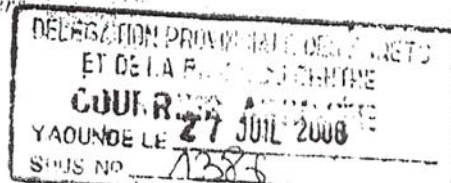
En attendant l'actualisation de ces outils d'estimation des volumes des bois sur pied,

Je vous invite par conséquent à apprécier jusqu'à nouvel ordre, le respect des quotas autorisés dans les titres d'accès à la ressource forestière susvisés, à partir du nombre des tiges accordées.

Vous prendrez soin, de faire une large diffusion de la présente mesure auprès de tous vos collaborateurs commis au suivi de l'exploitation forestière. /

Ampliations :

- MINFOF/CAB/BNC
- GFBC
- Syndicats des Exploitants Forestiers Nationaux
- Syndicats des Jeunes Exploitants Forestiers Nationaux



MINISTÈRE DES FORÊTS
ET DE LA FAUNE

DELEGATION PROVINCIALE
DU LITTORAL

SERVICE PROVINCIAL
DES FORÊTS

MINISTRY OF FORESTS
AND WILDLIFE

PROVINCIAL DELEGATION
FOR THE LITTORAL

PROVINCIAL SERVICE
OF FORESTRY

Douala le 09 MARS 2007
N° 278 /NDI /MINFOF /DPLT /SPF

NOTIFICATION DE DEMARRAGE DES TRAVAUX

Le Délégué Provincial des Forêts et de la Faune du littoral, soussigné,

Notifié à compter de la date de signature, à la société KIEFFER et Cie Sarl, B.P. 669 Douala, le démarrage des travaux de coupe de récupération de bois sur une parcelle immatriculée de 45 ha sise dans l'arrondissement de POUUMA, département de la Sanaga Maritime, zone I d'exploitation forestière ; objet de la vente aux enchères n°220/PVVEB/MINFOF/DPLT/SPF du 15/02/2007.

La durée des travaux est de 03(trois) mois non renouvelables, le transport des produits enregistrés sur DF10 se fera par lettres de voitures sécurisées et les bois porteront la mention 'AEB 0206'.

Le Délégué Départemental de la Sanaga Maritime sera chargé du suivi des travaux et tiendra un rapport à la fin des opérations

En foi de quoi la présente notification est établie et délivrée à l'intéressée pour servir et valoir ce que de droit.

Ampliations
MINFOF
DD/SM
DOSSIER
CHRONO

Pour le Délégué Provincial
et par Ordre
Chef de Service Provincial
des Forêts du Littoral

Medja Jean
Ingénieur des Eaux, Forêts et Cha



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTERE DES FORETS
ET DE LA FAUNE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES FORETS

0226

N° /AEEB/MINFOF/SG/D/SDAFF/SAG

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

MINISTRY OF FORESTRY
AND WILDLIFE

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF FORESTRY

Yaoundé, le 14 FEV 2007

AUTORISATION EXCEPTIONNELLE
D'EVACUATION DES BOIS

Le Ministre des Forêts et de la Faune soussigné,

Autorise la **Société KIEFFER & Cie SARL, BP 669 Douala**, à évacuer de la Vente coupe 07 03 58, pour une période de **deux mois non renouvelable**, les stocks de bois gisant, inscrits sur DF10, représentant un volume total de 3846 m³, dont 2770,511 m³ sur parcs et 1497,878 m³ abattus et non débardés.

Le Délégué Provincial des Forêts et de la Faune du Littoral, veillera personnellement à l'évacuation des volumes et des essences identifiés dans les carnets de chantier (DF10), avec les documents sécurisés en cours de validité.

Aucun abattage nouveau, dans le cadre de la présente autorisation exceptionnelle n'est permis.

En foi de quoi la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

COPIE :
DPFOF/Litt.



Annexe 2c : Lettre de voiture pour l'AEB 0226 datée du 7 juillet 2007

REPUBLICQUE DU CAMEROUN *Paix - Travail - Patrie* **REPUBLIC OF CAMEROON** *Peace - Work - Fatherland*
MINISTERE DES FORETS ET DE LA FAUNE **MINISTRY OF FORESTRY AND WILDLIFE**
DIRECTION DES FORETS **DEPARTMENT OF FORESTRY**

LETTRE DE VOITURE POUR LE TRANSPORT DES BOIS D'ŒUVRE (GRUMES)
WAYBILL FOR THE TRANSPORTATION OF LOGS

N° 0399994

EXERCICE **Du 1er Janvier au 31 Décembre 2007**
Fiscal Year

Nom de l'exploitant ou Raison sociale: **KIEFFER & CIE SARL** Localisation **POUMA**
Company Name *Location*

N° contribuable (NIU) **M 04680008866 F** Code agréé **212**
Taxpayer identification N° *Code agréé*

(1) Titre de provenance : **AEBB 0226** Date **07-07-2007**
(1) Title of provenance *Date*

(2) **Bois de négoce ***
Wood for trade

Nom de l'acheteur : **ESTAD** Parc de provenance : **Pouma**
Name of buyer *Wood origin*

Nom du transporteur : **ISSA TINDI** Son N° de contribuable (NIU) _____
Name of transporter *His Taxpayer identification N°*

Immatriculation du camion **LITN 2137A**
Truck registration N°

Destination du bois (usine, port, parc à grumes, autre) : **Stade Ebino Douala**
Wood Destination

Les photocopies ne sont pas acceptées

ESSENCES		N° DE LA GRUME <i>Log N°</i>	LONGUEUR <i>Length</i>	MOYEN		VOLUME	PROVENANCE <i>(2)</i>	Réf. Code à barres <i>Code barre ref.</i>
Nom commercial <i>Name</i>	Code			GROS BOUT <i>(CM)</i>	PETIT BOUT <i>(CM)</i>			
Frêne		152842-121	1350	70	64	4100		
Frêne		152830-111	1350	78	60	5048		
Frêne		152842-071	1260	60	50	3100		
Frêne		152842-030	1350	68	58	4208		
Frêne		152842-021	1130	80	66	4730		
Frêne		152842-011	620	60	50	1473		
Frêne		152842-042	500	66	60	1539		
TOTAL						24,881 m³		

OBSERVATIONS : _____

Signature au départ _____ Nom et signature du conducteur _____ Signature à l'arrivée **12.07.07**
Signature at point of departure *Driver's name and signature* *Signature at point of arrival*

TRANSPORTEUR