



RAPPORT DE L'OBSERVATEUR INDEPENDANT

N° 082 / OI / REM

Mission conjointe BNC – Observateur Indépendant

Objet : Contrôle routier

Localisation : Départements de la Lékié, du Mbam et Kim et de la Haute Sanaga

Date de la mission : 13 au 22 février 2008

Équipe Observateur Indépendant :

M. Serge C. Moukouri, IEF

M. Jean Cyrille Owada, IEF

MINFOF :

M. Woambe Alfred, BNC, Chef de mission

M. Nonga Gérard, BNC

Mme Assouho Franckline, BNC

RESUME EXECUTIF

L'Observateur Indépendant a effectué une mission conjointe avec la Brigade Nationale de Contrôle (BNC) dans les départements de la Lékié, du Mbam et Kim et de la Haute Sanaga, province du Centre. Cette mission a eu lieu du 13 au 22 février 2008 et avait pour objectif un état des lieux du fonctionnement du contrôle routier des produits forestiers le long des principales voies d'évacuation de la province du Centre.

La mission a visité sept postes fixes de contrôle dont un du Programme de Sécurisation des recettes Forestières (PSRF) et les autres des délégations départementales sus citées. Sur chaque poste, la mission s'est appesanti de son fonctionnement ainsi que les outils (fiches de relève et/ou registres) utilisés par les contrôleurs dans le cadre de leurs tâches quotidiennes.

Il ressort de cette mission qu'une importante quantité de données est collectée par les services de contrôle forestier routier, mais que leur utilisation contre l'exploitation illégale et/ou le transport du bois frauduleux est négativement affectée par d'importants de failles identifiées par la mission.

Les facteurs majeurs qui ne favorisent pas un contrôle routier efficace sont les suivants :

- 1) La délivrance non suivie et l'utilisation incontrôlées des documents de transport (lettres de voiture) des bois ;
- 2) Le martelage du bois en dehors des chantiers d'exploitation ;
- 3) La faible exploitation des données collectées par les contrôleurs routiers ;
- 4) L'absence de sanctions à l'encontre des transporteurs de produits forestiers illégaux ;
- 5) L'insuffisance ou l'absence des canaux de communication entre les différents maillons du contrôle routier des produits forestiers ;
- 6) L'utilisation par raboteries et autres petits transformateurs des lettres de voiture pour le transport des débités sur le trajet chantiers – lieux de vente, d'exportation ou de seconde transformation
- 7) La variabilité des informations collectées en fonction du poste de contrôle, causée par la non uniformisation des outils de contrôle routier

Les pratiques illégales les plus courantes relevées par l'Observateur Indépendant au cours de cette mission sont :

- Utilisation frauduleuse des lettres de voiture : Parmi les pratiques décelées figurent :
 - 1) L'utilisation multiple d'une même lettre de voiture pour effectuer plusieurs transports des bois à l'insu des services de contrôle routier dont les outils ne permettent pas une vérification en temps réel ;
 - 2) L'impression et l'utilisation de lettres de voiture parallèles;
 - 3) Le transport des bois sans lettres de voiture avec complicité des agents de contrôle routier ou en leur absence ;
 - 4) L'utilisation des mêmes lettres de voiture pour plusieurs exploitations. La mission a par exemple relevé un cas où pour un même titre et sur une même période, le nombre de camions enregistrés au poste de contrôle situé en aval est supérieur à celui enregistré au poste de contrôle situé en amont ;
- Absence de points permanents de contrôle : Certains axes routiers n'ont pas de contrôle routier 24 heures sur 24 heures. Ainsi par exemple, la voie qui mène vers la Province de l'Ouest ne dispose pas d'un point de contrôle du PSRF. De même, le

Département de la Haute Sanaga, l'un des plus vastes de la Province du Centre ne dispose d'aucune barrière permanente de contrôle.

- Irresponsabilité des transporteurs : Les transporteurs ne se soucient pas de la légalité des bois à transporter puisque leurs engins ne font pas l'objet de saisies et ventes aux enchères comme que le prévoit la loi.

Au regard de tout ce qui précède, l'Observateur Indépendant formule les recommandations générales suivantes :

- 1) Que soit effectuée une uniformisation des outils de contrôle forestier routier notamment des registres pour collecter les informations de même nature et de même qualité ;
- 2) Que soient mis en synergie des postes de contrôle du MINFOF avec toutes les barrières de contrôle du PSRF en dotant par exemple celles du MINFOF d'un cachet qui sera apposé sur les documents de transport et dont les points de contrôle situés en aval auront la charge de s'assurer de l'effectivité ;
- 3) Que soit mis en place des contrôles routiers 24 heures sur 24 heures sur les axes importants d'évacuation des bois ;
- 4) Que les contrôleurs routiers du MINFOF soient dotés des moyens matériels, y compris de communication, et financiers nécessaires en vue d'améliorer leurs conditions de travail ;
- 5) Que soient sanctionnés les transporteurs des bois illégaux, cela conformément à la loi forestière qui prescrit la vente aux enchères des outils et/ou matériels ayant servis pour une seconde fois à la commission d'une infraction forestière. Pour ce faire, le MINFOF devrait créer une base de données permettant d'identifier un outil ou matériel ayant servi à une exploitation forestière frauduleuse plus d'une fois ;
- 6) Que le Ministère des Forêts et de la Faune fasse régulièrement usage des données collectées par le contrôle routier en vue des sanctions éventuelles ;
- 7) Que des sanctions soient appliquées par le MINFOF à l'encontre de tout agent de contrôle routier complice d'un transport illégal de bois ;
- 8) L'identification des scies mobiles et raboteries avec des adresses fixes en vue de mieux contrôler l'usage des lettres de voiture qui leurs sont attribuées ;
- 9) La poursuite des contentieux ouverts ou l'ouverture des contentieux à l'encontre de toutes les sociétés ou personnes impliquées dans les actes illégaux relevés dans le présent rapport.

Objectif général du projet Observateur Indépendant

L'objectif général du projet Observateur Indépendant 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

Cette mission conjointe est intervenue sur instruction du Ministre des Forêts et de la Faune. Elle avait pour but de XXX.

2. Objectifs de la mission

La mission avait pour objectifs de :

1. Contrôler tous les véhicules transportant les produits forestiers (ligneux et non ligneux) ou fauniques sur les axes traversés par la mission;
2. Mener des investigations sur les provenances des bois enregistrés dans les check points et les postes mobiles;
3. Saisir tous les produits forestiers ou fauniques frauduleusement exploités ainsi que le matériel ayant servi à la commission des infractions;
4. Vendre éventuellement aux enchères publiques, les produits périssables;
5. Poursuivre en répression les contrevenants et suspendre éventuellement les chantiers illégaux;
6. Surveiller le territoire forestier sur les itinéraires de la mission.

3. Calendrier de la mission

Date	Activités	Nuitées
13 février	Trajet Yaoundé – Ntui Inspection des activités des postes de contrôle forestier de Nkometou et Efofok,	Ntui
14 février	Observation des activités de l’AEB 1102 à Bivoua.	Ntui
15 février	Rencontre avec le Délégué Départemental du Mbam et Kim et Observation des activités de l’AEB 1102 à Donga.	Ngoro
16 février	Surveillance du territoire et inspection des postes de contrôle forestier de Kemayo et Mbanga	Sa’a
17 février	Trajet Sa’a – Yaoundé	
19 février	Trajet Yaoundé – Mbandjok	Mbandjok
20 février	Trajet Mbandjok – Nanga Eboko Inspection des activités des postes de contrôle forestier de Nkoteng et Nanga Eboko	Nanga Eboko
21 février	Rencontre avec le Délégué Départemental de la Haute Sanaga et observation des activités de l’ARB 0375 de SFW (Ekok)	Nanga Eboko
22 février	Trajet Nanga Eboko – Yaoundé	

4. Itinéraire suivi

Yaoundé – Ntui – Ngoro – Sa’a – Mbandjok – Nanga Eboko – Yaoundé.

5. Activités réalisées

La mission a marqué une escale à tous les postes de contrôles et les check points se trouvant sur son itinéraire. A chaque fois, elle a pris le soin de consulter les registres et les fiches d’enregistrement des données avant de s’entretenir avec les équipes de contrôle.

6. Personnes rencontrées

- Le préfet du Mbam et Kim ;
- Les délégués départementaux du Mbam et Kim et de la Haute Sanaga ;
- Les équipes de contrôle routier ;
- Le Commandant de la brigade de gendarmerie de Ntui.

7. Documentation consultée

- Fiche de collecte des données de check point PSRF;
- Registre main courante du check point PSRF;
- Registres de collecte des données des points de contrôle MINFOF ;
- Liste des titres valides au 06 septembre 2007.

8. Difficultés rencontrées et mesures prises à leur égard

Compte tenu des moyens limités dont disposait l'équipe de la BNC, la mission n'a pas pu couvrir tous les postes de contrôle routier des produits forestiers des dix départements de la province du Centre. Elle s'est par conséquent uniquement déployée vers les axes routiers des départements de la Lékié, du Mbam et Kim et de la Haute Sanaga.

9. Situations observées

A/ Organisation du contrôle des produits forestiers le long des routes :

A.1. Brève présentation du dispositif de contrôle routier des produits forestiers

Les actions de contrôle menées dans le cadre du contrôle des produits forestiers le long des voies d'évacuation fait partie de la catégorie des contrôles de routine prévue dans la SNCFE dont le but est de contrôler la légalité des produits transportés. Ces actions sont menées par deux types de structures que sont les 'check points' du Programme de Sécurisation des Recettes Forestières (PSRF) et 'les points de contrôle' du MINFOF, qui dépendent respectivement du Ministère en charge des impôts et de celui en charge des forêts.

Une structure en charge du contrôle routier des produits forestiers a pour rôle de filtrer les produits en circulation afin de ne laisser dans le circuit que les produits ne souffrant d'aucune irrégularité, mais aussi de collecter les statistiques en rapport avec les produits transitant par chacun d'eux. Les vérifications à ce niveau portent sur l'authenticité du document de transport, la conformité des informations contenues dans le document de transport avec le chargement du camion, l'effectivité du martelage des bois, le respect des conditions de sécurité et les visas des check points situés en amont le cas échéant. La collecte des statistiques se fait à travers le report dans les fiches (PSRF) ou registres (MINFOF) de certaines informations figurant sur le document de transport et qui donnent des renseignements sur la provenance, la destination, le volume, les essences, le transporteur et le document de transport.

Si le fonctionnement du point de contrôle du MINFOF est exclusivement sous l'autorité du Délégué Départemental, les check points quant à eux rendent compte à la Délégation départementale du MINFOF du ressort territorial en cas de contentieux et au coordonnateur du PSRF pour les statistiques. Cette particularité est sans doute la raison pour laquelle le registre du check point sert plutôt comme main courante pour consigner le compte rendu du travail de chaque équipe. Les check points sont implantés exclusivement le long des grands axes routiers alors que les points de contrôle du MINFOF en plus des grands axes couvrent aussi des routes secondaires. Ces derniers ont l'avantage d'offrir un meilleur quadrillage des étapes du circuit de transport des bois.

A.2. Les étapes du circuit de transport du bois

Bois en grumes :

Le transport des bois en grumes part du chantier d'exploitation, où se font préalablement le marquage et le martelage du bois. Le marquage consiste à l'apposition des marques réglementaires suivantes sur les bois : le numéro du titre, la zone d'exploitation, la date d'abattage, le numéro de la grume et le numéro d'ordre de la bille ainsi que le signe distinctif de l'exploitant.

Le martelage consiste en l'apposition du marteau forestier par le responsable local compétent du MINFOF. Chaque responsable local du MINFOF est doté d'un marteau identifié par un numéro.

Le marteau est le visa qui stipule que la légalité du bois ne souffre d'aucune contestation. Le martelage des bois se fait sur les parcs à bois du chantier après quelques vérifications et exclusivement sur les bois préalablement marqués.

C'est après ces différentes étapes qu'intervient le transport des grumes du chantier vers leur lieu de dépôt, commercialisation ou transformation.

La condition *sine qua non* pour le transport du bois est de disposer d'un document de transport aussi appelé 'lettre de voiture', qui renseigne sur les quantités, les spécifications, la provenance et la destination des produits transportés. Chaque numéro de feuillet a 8 souches autocopiantes destinées aux différents services intervenant dans le suivi de l'exploitation forestière. Le premier feuillet est destiné à l'exploitant, le second à la direction des forêts, le troisième sert au transporteur pour convoier les produits, le quatrième et le cinquième sont destinés aux délégations provinciale et départementale des forêts du ressort, le sixième va au PSRF en appui de la déclaration de la taxe entrée usine. Les feuillets 7 et 8 sont quant à eux destinés aux douanes et à la société d'exploitation des parcs à bois du Cameroun (SEPBC). Le dernier feuillet est la souche qui doit rester dans le carnet pour les besoins de contrôle.

Généralement, le transport est effectué par des transporteurs indépendants loués pour ce faire par les exploitants forestiers. Un des feuillets d'une lettre de voiture est destiné au transporteur. Les grumes sont transportées directement vers une usine de transformation ou au point d'exportation. Les grumes peuvent aussi être acheminées dans un parc de rupture ou de stockage, d'où elles repartent avec une nouvelle lettre de voiture spécialement conçue pour les 'Parcs de rupture'.

Au niveau du premier point de contrôle routier, la procédure consiste à stopper un véhicule pour vérifier le chargement et les documents prescrits par le MINFOF aux usagers du secteur forestier. Son rôle est de vérifier l'effectivité et l'authenticité de la réalisation des pré requis de même que les visas des check points situés en amont le cas échéant. Après la vérification physique, les spécifications du chargement et le numéro de la lettre de voiture sont reportés sur des fiches ou dans le registre en fonction du monde d'organisation de la structure concernée. Ces données servent en ce qui concerne les check points du PSRF à la vérification de l'effectivité du paiement des droits et taxes dus. Celles des points de contrôle du MINFOF, ne sont pas véritablement exploitées.

Bois en débités.

Le transport des bois débités a comme point de départ l'unité de transformation. Il se fait aussi grâce à une lettre de voiture différente de celle utilisée pour les grumes. Une lettre de voiture pour le transport des bois débités renseigne sur la destination des bois transportés, le nom de l'acheteur, la nature des produits, les essences, les spécifications et le volume des produits par colis. Ces lettres de voiture servent à l'évacuation des produits transformés de l'usine vers le lieu de commercialisation. La lettre de voiture pour le transport des débités ne renseigne pas sur la provenance des bois transformés. Cette faille est exploitée par les détenteurs de scies mobiles considérées comme des unités de transformation pour évacuer en toute quiétude un volume important de bois débité dont l'origine est inconnue.

B/ Constats de contrôle :

B.1. Les failles du dispositif

Absence de communication entre les différents maillons : Les points de contrôle du MINFOF et ceux du PSRF qui sont les maillons du dispositif de contrôle routier des produits forestiers n'interagissent pas entre eux. Ils fonctionnent comme un ensemble hétéroclite de structures indépendantes les unes des autres. Cette absence de synergie est l'origine du faible impact de ces structures sur la circulation des produits d'origine frauduleuse.

Variabilité des données collectées : Toutes les barrières de contrôle routier des produits forestiers n'enregistrent pas les mêmes types d'information. On a par exemple noté qu'à certaines barrières relevant du MINFOF, les références des grumes et les titres de provenance ne sont pas enregistrés. Au niveau d'autres postes de contrôle comme celui d'Efok, le travail porte exclusivement sur les camions transportant des débités en provenance des 'petits transformateurs'.

Absence de sources de vérifications : Les structures en charge du contrôle routier des produits forestiers ne disposent pas des outils permettant une vérification rapide des informations qui leur sont fournies par les transporteurs à travers les lettres de voiture. Or leur travail consiste en la vérification de la légalité des produits en circulation. Ces services ne disposent pas par exemple des outils de communication, de moyens de transport autonome. A divers points, les contrôleurs n'ont pas de liste à jour des titres valides, ce qui les empêche de distinguer les bois issus des titres expirés de ceux issus des titres valides.

Contrôle des bois débités provenant des unités de transformation artisanale : Le contrôle de la légalité des débités issus de unités mobiles de transformation est difficile car, avec ces outils il n'est pas aisé pour un contrôleur de savoir d'où devrait provenir les bois. Généralement, tout transformateur des bois se fait octroyer par le MINFOF des lettres de voiture pour le transport des bois débités, qui doivent uniquement servir sur le trajet entre l'usine de transformation et le lieu de commercialisation, d'exportation ou de stockage. Pour les usines fixes, le trajet suivi par les bois qu'elles produisent peut être retracé, ce qui facilite le travail du contrôleur qui peut ainsi s'interroger par rapport à un itinéraire.

Les lettres de voiture de ces transformateurs artisanaux ne sont attachées à aucun titre, ce qui rend leur contrôle quasiment impossible.

Récurrence des interventions de la 'hiérarchie' : A plusieurs reprises au cours de cette descente, les agents commis au contrôle routier ont fait part à la mission des difficultés qu'ils rencontrent dans l'accomplissement de leur tâche du fait des interventions quasi permanentes de la 'hiérarchie'. A plusieurs reprises, les agents commis au contrôle routier ont dit que des camions bloqués/saisis pour une raison pertinente sont libérés sur injonctions de leurs supérieurs hiérarchiques.

En effet, il convient de souligner que le poste de contrôle est l'échelon le plus bas de la chaîne de contrôle et à ce titre les agents subissent beaucoup de pression. Un exploitant anonyme a révélé à l'Observateur Indépendant que les montants à donner à chaque point de contrôle et à certaines autorités locales sont inclus dans le coût de production de tout opérateur dans le sciage sauvage.

Conditions de travail difficiles : Certains postes de contrôle routier fonctionnent 24h/24 et 7j/7. Des équipes de 2 ou 3 agents y sont postées pour une durée variant de 24 à 72 heures. Certains de ces postes ne sont pas alimentés en énergie électrique ou en eau, pourtant ils doivent fonctionner de nuit, période de grande activité pour les transporteurs. Il manque aussi des moyens de communication entre les différents points (véhicule, appareils de communications, etc)

Non respect des procédures requises avant le transport des bois : Les bois circulent sans être martelés ni munis de lettre de voiture. La mission a croisé sur son itinéraire un grumier transportant des grumes portant les marques de l'AEB 1102 non martelées et circulant sans lettre de voiture. De tels dysfonctionnements en amont des barrières de contrôle compliquent la tâche de celles-ci et contribuent en partie à leur inefficacité.

Données incorrectes : Plusieurs données sont enregistrées de manière incorrecte ce qui a des répercussions sur leur utilisation. En effet, la mission a relevé des cas d'inscription incomplète ou erronée des numéros de titres (vente de coupe N°1002 ou bien AEB 110), l'inscription du nom du transporteur en lieu et place de celui de l'exploitant ou encore l'inscription du numéro du certificat de transformateur comme titre de provenance des bois débités (Topaze : titre 043).

Couverture territoriale et refus d'obtempérer : La répartition spatiale des barrières de contrôle n'est pas équilibrée dans la province du Centre. Ainsi, la sortie menant vers la province de l'Ouest ne dispose pas de barrière de contrôle du PSRF; et le département de la Haute Sanaga ne dispose d'aucune barrière fonctionnelle. Cette situation favorise l'utilisation frauduleuse des documents de transport.

Par ailleurs l'implantation de certaines des barrières de contrôle du MINFOF donne une grande latitude aux transporteurs de produits frauduleux pour emprunter des itinéraires parallèles permettant d'échapper à tout contrôle. Des cas des transporteurs qui font carrément fi des points de contrôle et refusent de s'y arrêter ont également été signalés à la mission au niveau des barrières de contrôle aussi bien du MINFOF que du PSRF.

Exploitation limitée des données collectées : Les données collectées au niveau des barrières de contrôle du PSRF servent en priorité à la vérification de la conformité des déclarations de volumes abattus faites par les sociétés opérant dans le secteur forestier. Celles des barrières de contrôle du MINFOF quant à elles ne servent presque pas dans la mesure où des informations pouvant donner lieu à des contentieux y sont consignées sans qu'une quelconque action ne soit engagée. Ces informations pourraient servir pour le recoupement les données enregistrées au SIGIF.

Responsabilité des transporteurs : Aucun lien formel n'existe entre le MINFOF et les sociétés en charge du transport des produits forestiers. Les transporteurs ignorent toujours que leur responsabilité est engagée en cas de transport de bois d'origine frauduleuse ou sans documents réglementaires. Ils estiment n'avoir aucun lien direct avec le produit qu'ils transportent. En effet, la loi forestière dispose qu'un outil ou un matériel ayant servi à l'exploitation forestière illégale plus d'une fois doit être saisi et vendu aux enchères par l'Etat. Le MINFOF ne dispose pas d'un fichier lui permettant d'identifier un outil ou matériel ayant servi à une exploitation forestière illégale plus d'une fois.

B.2. constats infractionnels :

Usage frauduleux de lettres de voiture : Des lettres de voitures portant des numéros identiques avec des spécifications identiques et enregistrées à des jours différents ont été relevées dans le registre de deux barrières de contrôle. C'est le cas des lettres de voiture N° 0560791 et 0560790 de la forêt communautaire du GIC GRAMOMA de Massassa qui ont été enregistrées respectivement les 16, 22, et 26 janvier 2008 avec des informations identiques.

Défaut de lettre de voiture : Deux camions transportant des bois non martelés et non munis de lettre de voiture ont été saisis par la mission. Le premier circulant sans lettre de voiture et sans plaque d'immatriculation a été retrouvé au niveau de la barrière de contrôle d'Efok. Il transportait des bois débités dont la provenance n'a pas pu être établi par la mission. Le stock de

bois en question a été saisi et placé sous la garde du poste routier de contrôle forestier d'Efok. Le second transportait des grumes portant les marques de l'AEB 1102 et circulait lui aussi sans le moindre document entre le chantier d'exploitation et la ville de Ntui. Ce dernier a été confié à la garde de la brigade de gendarmerie de Ntui.

Edition et usage frauduleux des documents : Des documents sécurisés parallèles sont utilisés sur le terrain pour convoier les bois. L'inspection des barrières de contrôle du MINFOF et du PSRF a permis de constater que les 07 et 18 novembre 2007 des bois estampillés ZJ (ZINGUI JUDAS) et AEB 221 ont été enregistrés au poste de contrôle d'Issandja respectivement sous les lettres de voiture numéros (0468331, 0468332, 0468333, 0468334, 0468335, 0468336, 0468337) et (0468290, 0468291, 0468292, 0468293, 0468294). Or cette AEB n'existe pas dans le répertoire des titres attribués au cours de l'année 2007 et cette série de numéros ne figure pas sur les listes de décharge des documents sécurisés élaborées par le SIGIF.

Par ailleurs, en dates du 17 et du 20 février 2008, la lettre de voiture N°0465960 a été enregistrée respectivement pour le compte de l'AEB 221 de la société ZINGUI Judas comme transportant 19,558 m³ d'iroko à destination de la scierie SEEF à Douala et pour le compte de l'AEB 1102 au nom de ZINGUI Judas avec 26,600 m³ d'aningré en direction de la scierie ECAM PLACAGES de Mbalmayo. Cette situation est un indicateur de la duplication des lettres de voiture attribuées à cette société.

Présomption d'exploitation non autorisée : L'analyse des éléments récoltés au niveau des barrières de contrôle du MINFOF de Mbanga et d'Issandja située respectivement l'une en aval de l'autre fait ressortir que des bois en provenance de l'AEB 1102 localisée à Yoko en amont de ces deux barrières de contrôle ont été enregistrés à Mbanga sans transiter par la barrière d'Issandja. Cette situation curieuse a été élucidée par le camion grumier saisi non loin de la ville de Ntui avec des bois portant les marques de l'AEB 1102. Ce cas a mis en évidence l'implication de la société ZINGUI Judas dans une exploitation non autorisée des forêts du domaine national.

10. Infractions constatées

Des procédures ont été engagées à l'encontre de la société ZINGUI Judas et du propriétaire des bois saisis à Efofok au cours de cette mission par les agents assermentés de la Brigade Nationale de Contrôle. D'autres cas d'infractions pourraient être constatés après convocation des sociétés GIC GRAMOMA, SFEES, SEEF et ECAM PLACAGES par la Brigade Nationale de Contrôle .

11. Conclusions générales et recommandations de l'Observateur Indépendant

Divers facteurs réduisent l'efficacité du contrôle routier des bois. Il s'agit notamment du mauvais fonctionnement du contrôle en amont des points de contrôle routier, de la délivrance et de l'utilisation incontrôlées des documents de transport ainsi que les facteurs inhérents aux barrières de contrôle.

Eu égard à ce qui précède, l'Observateur Indépendant recommande :

- 1) Que soit effectuée une uniformisation des outils de contrôle forestier routier notamment des registres pour collecter les informations de même nature et de même qualité.
- 2) Que soient mis en synergie des postes de contrôle du MINFOF avec toutes les barrières de contrôle du PSRF en dotant par exemple celles du MINFOF d'un cachet qui sera apposé sur les documents de transport et dont les points de contrôle situés en aval auront la charge de s'assurer de l'effectivité.
- 3) Que soit mis en place des contrôles routiers 24 heures sur 24 heures sur les axes importants d'évacuation des bois,
- 4) Que les contrôleurs routiers du MINFOF soient dotés des moyens matériels, y compris de communication, et financiers nécessaires en vue d'améliorer leurs conditions de travail
- 5) Que soient sanctionnés les transporteurs des bois illégaux, cela conformément à la loi forestière qui prescrit la vente aux enchères des outils et/ou matériels ayant servis pour une seconde fois à la commission d'une infraction forestière. Pour ce faire, le MINFOF devrait créer une base de données permettant d'identifier un outil ou matériel ayant servi à une exploitation forestière frauduleuse plus d'une fois
- 6) Que le Ministère des Forêts et de la Faune fasse régulièrement usage des données collectées par le contrôle routier en vue des sanctions éventuelles
- 7) Que des sanctions soient appliquées par le MINFOF à l'encontre de tout agent de contrôle routier complice d'un transport illégal de bois ;
- 8) L'identification des scies mobiles et raboteries avec des adresses fixes en vue de mieux contrôler l'usage des lettres de voiture qui leurs sont attribuées ;
- 9) La poursuite des contentieux ouverts ou l'ouverture des contentieux à l'encontre de toutes les sociétés ou personnes impliquées dans les actes illégaux relevés dans le présent rapport.