

Observatoire régional des Pratiques Anormales sur les principaux corridors de l'Afrique Centrale

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2022



Version Provisoire

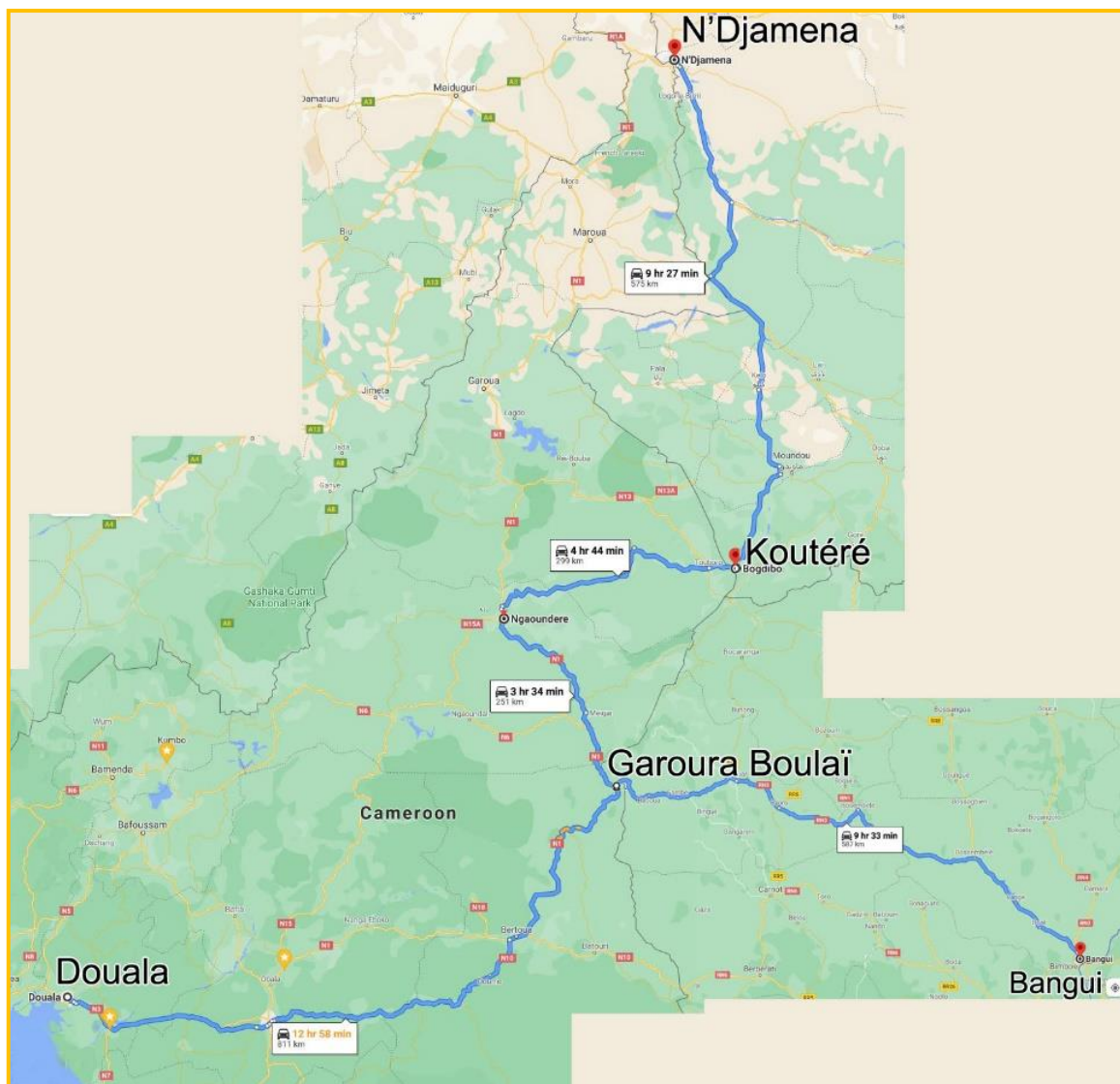


Financement du Projet
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet
ISSEA

www.issea-cemac.org
BP 294, Yaoundé - Cameroun





SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	4
LISTE DES TABLEAUX.....	5
LISTE DES GRAPHIQUES.....	6
RESUME EXECUTIF	7
INTRODUCTION	12
I. CONTEXTE GENERAL.....	14
I.2 Description Générale des indicateurs analysés.....	18
I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	20
I.4 Méthodologie d'observation.....	24
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	25
II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant	25
II.1.1 Appréciation	25
II.1.2 Dépenses de carburant.....	26
II.2. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	27
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs	27
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	30
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	34
II.3.1 Fréquences et durées des arrêts.....	34
II.3.2 Types de contrôles	37
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	39
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle	42
II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage	43
II.4 Cas particuliers des frontières.....	44
II.5.1 Coûts liés aux contrôles	45
II.5.2 Coûts des pesages	46

II. 6 Analyse de la traversée.....	48
RECOMMANDATION ET CONCLUSION.....	55

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

BARC	Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain
BGFT	Bureau de Gestion du Fret Terrestre
BNFT	Bureau National de Fret Terrestre
CAON	Cellule d'Appui à l'Ordonnateur National
CAPI	Computer Assisted Personal Interview
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CONAFE	Comité National de Facilitation des Echanges
DGD	Direction Générale des Douanes
FED	Fonds Européen de Développement
GPS	Global Positioning System
ISSEA	Institut Sous-régional de Statistique et d'Economie Appliquée
MINEPAT	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales
PACIE	Programme d'Appui au Commerce et à l'Intégration Economique
PAD	Port Autonome de Douala
PAGIRN	Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique Centrale
RCA	République Centrafricaine
TDR	Termes De Référence
UE	Union Européenne

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations	26
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français	29
Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.	29
Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors	30
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	34
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	35
Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.	36
Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage	36
Tableau 9: Durées moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt	37
Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).	38
Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors	41
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	42
Tableau 11 : Coût moyen des contrôles	45
Tableau 12 : Durée moyenne de la traversée (en jours)	48
Tableau 13 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	49
Tableau 16 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière	51
Tableau 17 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière	52
Tableau 16 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)	53

LISTE DES GRAPHIQUES

- Graphique 1 : Proportion des voyages selon qu'il ait eu des changements pour les derniers voyages 25
- Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements 26
- Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors 27
- Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années) 28
- Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français Erreur ! Signet non défini.
- Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques 30
- Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage 39
- Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures) 43
- Graphique 9: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures) 44
- Graphique 11: Dépenses liées aux pesages (en FCFA) Erreur ! Signet non défini.
- Graphique 13: Durée moyenne de la traversée (en jours) 48
- Graphique 14: Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours 50
- Graphique 15: vitesse moyenne de la traversée (km/h) 53

RESUME EXECUTIF

(i) Contexte

Plusieurs entraves au système des transports dans l'espace de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), principalement la multiplication des contrôles, les pertes de temps au cours de ses contrôles, la durée de la traversée et les frais illicites ont pour conséquences un coût élevé des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays membres de la sous – région.

Dans le but de réduire ses entraves et faciliter les échanges physiques, il a été mis en place en mai 2020 grâce à l'initiative de la CEMAC et avec l'appui technique et financier de l'Union européenne, l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les principaux corridors de l'Afrique Centrale.

La RCA et le Tchad n'ont pas d'ouverture maritime et dépendent pour leurs échanges principalement du port de Douala au Cameroun. L'approvisionnement de ces deux pays se fait par voie routière, sur des corridors de transit faisant l'objet de conventions (Douala – N'Djamena et Douala – Bangui).

Les pratiques illicites ou « anormales » observées sur les corridors de transport routier sont un phénomène répandu en Afrique en général et en Afrique Centrale en particulier. Elles constituent des entraves à la libre circulation des personnes et des biens et ont un impact non négligeable sur les échanges physiques et grèvent les coûts et les délais de transport des biens. Les populations de l'espace CEMAC en font les frais. Les entraves habituellement observées sont : l'installation de barrières physiques, les prélèvements illicites et les retards relatifs au temps de contrôle dans le transport de marchandises. Il est question d'instaurer une bonne gouvernance sur les principaux axes routiers de la sous-région en vue d'endiguer les entraves.

L'OPA est un outil de surveillance de la performance des corridors routiers communautaires, par la collecte et la diffusion de données vérifiables sur la circulation des véhicules de transport de marchandises. Il s'appuie sur les six (06) principaux indicateurs de surveillance suivants : (i) le nombre de contrôles, (ii) la durée des contrôles, (iii) le coût des contrôles, (iv) la durée de la traversée, (v) le salaire des conducteurs et (vi) l'état des véhicules.

Ce sixième rapport porte sur la collecte des données faite au premier trimestre 2022 allant de Janvier à Mars. Il concerne deux (02) corridors sur les trois couverts par l'OPA : Douala – Ndjamenas et Douala - Bangui.

Les objectifs visés par le présent rapport sont notamment :

- Identifier grâce aux enquêtes sur le terrain les pratiques illicites sur les différents corridors, dans le cadre du transport des personnes et des marchandises, analyser et publier ses faits ;
- porter à la connaissance des autorités de la sous-région et du grand public, les abus ainsi constatés ;
- amener les autorités concernées à prendre des décisions et mesures correctives appropriées ;
- faciliter la libre circulation des personnes et des biens.

ii. Méthodologie

Le suivi des pratiques anormales sur les principaux corridors de la CEMAC se fait à un rythme trimestriel. Une enquête est ainsi menée auprès d'un échantillon stratifié comprenant 125 véhicules. Les critères de stratification sont la destination et le type de cargaison.

iii. Principaux Résultats

Les données collectées au titre du 1er trimestre 2022 font ressortir presque les mêmes tendances que celles du trimestre précédent.

On retrouve ainsi les mêmes niveaux d'indicateurs que le trimestre précédent concernant les données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport.

Il en ressort que, l'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor Douala-Bangui et sur le corridor Douala - N'Djamena est de 44 ans. L'âge des chauffeurs varie entre 30 ans et 57 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 32 ans et 58 ans sur le corridor Douala-N'Djamena.

La dispersion observée sur les âges des chauffeurs se reflète aussi sur leur nombre d'années d'expérience qui varie de 2 ans à 30 ans, avec une moyenne de 15 ans sur le corridor Douala-Bangui, et de 14 ans sur le corridor Douala- N'Djaména.

En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort sur chacun des deux corridors que, plus de 30% des chauffeurs enquêtés ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Cette proportion est plus élevée sur le corridor Douala-N'Djamena (52,4 %) que sur Douala-Bangui (31,4 %). Plus de 70 % des chauffeurs sont affiliés à un syndicat. Contrairement aux trimestres précédents, cette proportion est plus élevée chez les chauffeurs du corridor Douala – N'Djaména.

Comme au trimestre précédent, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général plus neufs que ceux du corridor Douala-Bangui. L'âge moyen des tracteurs de camion est le même sur les deux corridors, soit de 7 ans et 2 mois. Sur les deux corridors. Ainsi, les pannes de camions au 100 km sont plus fréquentes en moyenne sur le corridor Douala –Bangui que sur le corridor Douala–Ndjamena que ce soit à l'aller qu'au retour.

La circulation des camions sur les corridors est marquée par les principaux types d'arrêts suivants: les contrôles, le péage, le pesage, les accidents et le repos.

Les contrôles et les péages représentent plus de 50% des arrêts à l'aller et plus de 60% des arrêts au retour sur le corridor Douala-Bangui.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, les péages sont les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour, représentant à eux seuls près de 50% des arrêts au retour. Les contrôles représentent la seconde cause des arrêts ; ils constituent en moyenne 24%.

En comparant la durée globale des arrêts à l'aller sur les deux corridors, elle est plus longue sur le corridor Douala – Ndjamena (environ 3 jours), ce qui est normal par rapport à la distance que sur le corridor Douala – Bangui (un peu plus de 2 jours et demi).

On distingue quatre motifs de contrôles qui se pratiquent sur les corridors : les papiers liés à l'activité des transports, ceux liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. La vérification des papiers au contrôle est de loin le motif le plus fréquent sur les deux corridors, pour 66,3% sur le corridor Douala –Bangui et 82,9% sur Douala – Ndjamena. Le deuxième motif de contrôle le plus observé est la fouille du véhicule pour plus d'un quart de postes de contrôle sur les deux corridors pour près de 29%.



A l'issue de ces contrôles, le paiement des amendes est la principale sanction infligée. Toutefois, c'est sur le corridor Douala-Bangui que l'amende est plus fréquente surtout à l'aller, soit 41,8% par rapport à 28% sur le corridor Douala – Ndjamen. Par contre, la proportion est similaire au retour soit 15%.

Le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage. Sur le corridor Douala-Bangui les contrôles sont en moyenne moins fréquents pour un voyage partant de Douala vers Bangui (10) que pour un autre allant en sens inverse (11). Inversement sur le corridor Douala- Ndjamen ce sont les voyages au départ de Douala qui enregistrent deux fois plus de contrôle en moyenne (15) que les voyages du sens contraire (7) durant lesquels la majorité est vide.

Le nombre moyen de contrôle payant pour un voyage est plus élevé à l'aller qu'au retour sur les deux corridors. Sur chaque corridor, pour les voyages allant de Douala, les contrôles sont plus fréquents côté camerounais relativement au pays de destination. À l'inverse, pour les voyages allant vers Douala, les contrôles sont moins fréquents côté camerounais relativement au pays de départ.

Pour les voyages vers Douala, les contrôles prennent en moyenne 20 minutes, tandis que ceux partant de Douala prennent environ 40 à 45 minutes.

Sur chacun des corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména, plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle. La gendarmerie (plus de 60 %) et la police (plus de 50 %) ressortent comme les principaux corps par la fréquence de leur contrôle. Ensuite on note la présence des corps suivants : la douane, l'armée, la police de frontière, la prévention routière, le bureau du fret, les Eaux et Forêt ainsi que les patrouilles mixtes.

Les paiements liés au contrôle sont les principales pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale.

Dans l'ensemble les dépenses totales dues aux contrôles diffèrent selon le corridor et dans chaque corridor selon le sens du voyage. Les contrôles sur le tronçon Douala-Bangui demeurent les plus coûteux : bien que ce tronçon soit plus court (400 km de moins que le tronçon Douala-N'Djaména), les contrôles y coûtent dans l'ensemble en moyenne quatre fois plus chers. La différence observée est valable aussi bien pour les voyages aller (quittant Douala) mais encore plus prononcée pour les voyages en direction de Douala



Concernant la durée du trajet, sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne près de 4 jours à l'aller et 3 jours retour. Par contre, les camions de Douala-N'Djamena mettent en moyenne 5 jours à l'aller et 4 jours au retour. Globalement, les camions dans leur traversée sur les corridors mettent au minimum 2 jours et au plus 11 jours.

(ii) Recommandations

L'analyse détaillée des données de ce trimestre permet de maintenir les précédentes recommandations :

- ✓ le maintien des actions entreprises par les Gouvernements camerounais et tchadien, notamment pour la réduction des postes de contrôle et la fluidité au port de Douala ;
- ✓ la revalorisation des salaires des chauffeurs professionnels ;
- ✓ le renforcement des capacités et la sensibilisation des agents et des autres acteurs ;
- ✓ l'appui à l'organisation fonctionnelle, à la formation sur le code routier en vigueur dans la CEMAC et le recyclage périodique des conducteurs ;
- ✓ l'amélioration de la sécurité sur les axes ainsi que dans les aires de stationnement et de repos ;
- ✓ la redynamisation du Comité Inter-états de Gestion des Corridors.

INTRODUCTION

Les entraves à la libre circulation des camions sur les routes de l'espace de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et notamment sur les corridors de transit Douala – N'Djaména et Douala – Bangui ainsi que sur le corridor Yaoundé – Libreville qui supporte des flux des échanges entre le Cameroun et le Gabon, sont une réalité qui a conduit à la mise en place d'un Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) financé par l'Union Européenne.

Ces entraves qui se caractérisent essentiellement par la multiplication et la fréquence des contrôles, les longues attentes aux frontières, des pertes de temps aux postes de contrôle et des paiements illicites lors de certains contrôles, ont pour conséquences d'accroître les coûts des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays de la CEMAC. En outre, on note de la part de certains opérateurs, des pratiques en marge de la réglementation et/ou des normes modernes de transport.

Dans le but de mesurer et d'éliminer ces dysfonctionnements, d'assurer la fluidité sur les corridors conventionnels par le respect du nombre de postes de contrôle à 5 check-points sur le corridor Douala – N'Djaména et 3 sur Douala – Bangui, les Etats de la CEMAC ont adopté en 2006, le Programme Régional du Transit qui vise entre autres, la mise en place d'un OPA.

En effet, l'Observatoire est destiné à suivre régulièrement les pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats et faire prendre par les autorités compétentes des secteurs concernés, les mesures correctrices appropriées. Il est question avec cet OPA d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les principaux corridors de l'Afrique centrale.

Ce rapport présente les informations découlant des données recueillies au cours du premier trimestre de l'année 2022 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA.

Ce trimestre comme le précédent, en dehors de l'analyse habituel des indicateurs, l'analyse des questions complémentaires, introduites après l'atelier de lancement et de présentation des premiers résultats, est mise en avant. Il s'agit de l'appréciation de l'évolution des facilitations sinon des pratiques anormales sur le terrain et des dépenses de carburant qui impactent sur les coûts directs de transport.

Il présente l'essentiel des éléments suivants :

- un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet ;
- l'appréciation de l'évolution par les conducteurs ;
- les dépenses de carburants observés sur les corridors ;



- les résultats classiques de l'enquête trimestrielle ;
- des recommandations en termes de mesures.

I. CONTEXTE GENERAL

I.1 Bref Rappel du Contexte, des Objectifs et de la Méthodologie

Le Cameroun, la République Centrafricaine, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad sont les six Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). La RCA et le Tchad sont les pays sans littoral et dépendent pour leurs échanges principalement du port de Douala au Cameroun. L'approvisionnement de ces deux pays se fait par voie routière, sur des corridors dont certains ont fait l'objet de conventions et d'autres pas encore.

Les pratiques illicites ou « anormales » observées sur les corridors de transport routier sont un phénomène répandu en Afrique en général et en Afrique Centrale en particulier. Elles ont un impact non négligeable sur les échanges physiques et grèvent les coûts et les délais de transport des biens.

Ainsi, dans la continuité des études du 9ème et du 10ème FED, l'OPA a été ciblé comme domaine d'intervention du 11ème FED en matière de gouvernance des infrastructures régionales. Ceci s'est traduit par le Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique Centrale (PAGIRN), dont l'un des projets est la mise en place effective de cet instrument qu'est l'OPA.

Le Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit, adopté en 2006 par les Etats membres en concertation avec les bailleurs de fonds, porte, entre autres, sur la mise en place d'un Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les deux corridors pilotes : le corridor Douala-Bangui (1.435 Km) et le corridor Douala-N'Djamena (1.844 Km en liaison directe via Nguéli). Le corridor Yaoundé-Libreville (790 Km) a été ajouté en octobre 2016.

L'OPA a pour objectif de collecter les données de transport permettant d'observer, analyser et publier, à périodicité régulière et sur la base de critères définis, les pratiques anormales le long des trois corridors routiers susmentionnés afin de sensibiliser les principaux acteurs et les décideurs dans le but de les éliminer progressivement.

Le suivi des pratiques anormales sur les principaux corridors de la CEMAC se fait à un rythme trimestriel. Ainsi, il est question, pour chaque trimestre, de suivre un échantillon de camions sur les corridors retenus.

L'échantillon est constitué par un tirage aléatoire stratifié, les variables de stratification étant la destination (Bangui/N'Djaména/Libreville) et le type de cargaison. L'unité d'observation est un voyage (soit aller, soit retour) d'une cargaison en transit. Pour chaque trimestre, il est prévu de suivre un échantillon d'environ 125 unités.

L'organisation de la collecte est orientée par les résultats des travaux préparatoires notamment ceux relatifs aux travaux de terrain. C'est ainsi que l'enquête pilote réalisée en septembre-octobre 2020 a permis de mieux cerner certaines spécifications méthodologiques ainsi que les coûts et les délais de collecte des données dans des conditions actuelles.

L'enquête du Trimestre Préliminaire (rapport n° 00) a permis de cerner davantage les contraintes de terrain et les éléments conjoncturels qui impactent significativement la circulation des marchandises en transit sur les corridors observés.

Dans le Rapport N° 00, les objectifs et la méthodologie sont suffisamment exposés, et les premiers résultats sont présentés.

Concernant la procédure de la collecte proprement dite, les enquêteurs sont affectés à des trajets et/ou des cargaisons spécifiques. Une fois sur le site (Douala), ils entrent en contact avec le chauffeur du véhicule à observer (sélectionné par le Point Focal en collaboration avec les syndicats) et embarquent à bord pour l'observation des indicateurs à l'aide d'une tablette jusqu'à la destination finale.

Une fois à destination, ils ont droit à un temps de repos (1 jour). Après s'être reposé, ils embarqueront à nouveau à bord d'un camion (tiré sur la base des LVI) pour un nouveau voyage en direction du Cameroun sous la supervision du Point Focal.

Ils bénéficient d'un nouveau temps de récupération (environ 2 jours) et la procédure se poursuit de la même manière jusqu'à la couverture de la charge de travail prévue pour le trimestre.

La validation du Questionnaire s'est faite avec les partenaires et il a été amélioré après l'Enquête Pilote. De plus, pendant le traitement et l'analyse proprement dite des données collectées, certaines variables de précision ont été identifiées. L'analyse des résultats du trimestre préliminaire a encore suscité des améliorations qui ont été introduites dans le questionnaire.

La collecte des données se fait à l'aide d'une application CAPI qui a été conçue et implémentée sur les tablettes. Cette application a été réajustée après l'enquête pilote. De même, après le calcul des



indicateurs et l'analyse, une mise à jour de l'application a été effectuée pour intégrer les modifications introduites dans le questionnaire.

Toutefois les enquêteurs voyagent toujours avec des versions physiques du questionnaire pour relever les observations en cas de panne de la tablette sur le terrain.

Encadré : Les principaux indicateurs associés aux grands thèmes d'analyse

Profil des chauffeurs	Age moyen des chauffeurs Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire en français Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA
Fréquence des contrôles	Nombre maximum de contrôles par voyage Nombre minimum de contrôles par voyage Nombre moyen de contrôles par voyage par voyage Nombre moyen de contrôles pour 100 km Proportion des contrôles ayant entraîné un paiement
Analyse des durées	Nombre moyen de jours passés au port de Douala Temps écoulé entre la sortie du port et le départ effectif de Yassa Durée moyenne d'un contrôle Durée totale des contrôles par voyage Durée totale des repos par voyage Durée totale des arrêts par voyage (repos, contrôle, pesage, péage, etc.) Durée de circulation effective d'un voyage Durée moyenne d'un voyage (une traversée du corridor) Vitesse moyenne de circulation effective sur les corridors hors arrêts Nombre moyen de kilomètres parcourus par jour
Coûts des contrôles	Coût moyen d'un contrôle Coût total moyen des contrôles par voyage Coût de contrôle aux 100 km de voyage
Etat et caractéristiques du véhicule	Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel Age moyen des tracteurs de véhicule Age moyen des semi-remorques de véhicule Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux Proportion de véhicules en état de surcharge
Accidents observés	Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km Nombre de sorties de route constatées pour 100 km

1.2 Description Générale des indicateurs analysés

L'observation des pratiques anormales sur les principaux corridors d'Afrique Centrale vise à relever tous les faits récurrents non conventionnels qui entravent la bonne circulation des camions qui transportent les marchandises en transit sur ces corridors. Ces faits relèvent à la fois des usagers (conducteurs et transporteurs) et des agents publics.

Avant d'entrer dans le corridor proprement dit, **les camions séjournent au port de Douala pour charger la cargaison en transit**. Il arrive, à cause de certains faits, que la durée de ce séjour soit anormalement longue. *L'Observatoire relève ce nombre de jours qui sert d'indicateur pour suivre l'évolution de l'amélioration souhaitée des délais de chargement des marchandises en transit arrivées au Port Autonome de Douala (PAD)* ; cette durée induit un coût implicite du transport de ces marchandises sur ces corridors. Il en est de même du temps mis à destination, pour le déchargement et éventuellement le chargement pour le retour, aspects pour lesquels la réflexion est en cours pour une observation appropriée.

A la sortie du PAD, les camions traversent la ville de Douala qui connaît beaucoup d'embouteillages ces derniers temps surtout avec les travaux en cours sur la pénétrante Est de la ville qui traverse Yassa, le premier check-point des corridors Douala – N'Djamena et Douala – Bangui. De manière officielle il est exigé, après la pose du GPS qui enclenche le décompte du temps mis pour la traversée du Corridor jusqu'à la frontière, que le camion mette au maximum 4 heures pour se présenter au premier check-point (Yassa). *Cependant, après les formalités au check-point, certains camions ne s'engagent pas immédiatement sur le corridor. Pour des raisons diverses, ils passent encore du temps avant le départ effectif. Il est question par exemple de finaliser les questions administratives liées aux frais de carburant et autres frais de voyage.*

Quant aux pratiques anormales, leur observation commence par les principaux facteurs qui concourent au transport de la cargaison. Il s'agit des caractéristiques des conducteurs et de l'état des camions dont une proportion non négligeable dispose de pneus défectueux. On note aussi des cas de surcharge des camions ; ces surcharges ont un impact sur la dégradation de la chaussée. Et cette dégradation en retour impacte sur l'état des pneumatiques. L'âge du véhicule est également un indicateur d'appréciation de ses performances. Les irrégularités notées sur ces facteurs relèvent principalement de la responsabilité des opérateurs du secteur.



Du côté des acteurs publics les principaux phénomènes observés sont relatifs aux contrôles des forces de l'ordre, de la Douane et aux contrôles de surcharges dans les postes de pesage.

Les pratiques anormales qui en résultent impactent la durée et les coûts de transport sur les différents corridors observés.

Les postes des frontières sont les points névralgiques des différents corridors où les formalités sont importantes et coûteuses même pour les observateurs de l'OPA embarqués à bord des camions. Aussi, une analyse particulière est-elle réservée pour ces frontières ainsi que l'analyse des trajets de part et d'autre.

Le bulletin trimestriel résume les principaux indicateurs retenus dont une analyse plus complète est présentée dans le rapport du trimestre correspondant.

1.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport

A la suite de la production du Rapport N° 01 portant sur le 1^{er} Trimestre 2021, un mini-atelier a été organisé par la DUE, la CAON et l'équipe de l'OPA avec la participation des principaux partenaires dans la facilitation des transports. L'une des recommandations de ce mini-atelier a mis l'accent sur la nécessité de s'accorder sur la définition des pratiques anormales. Ainsi, les responsables techniques de l'OPA, en concertation avec les experts, ont convenus de proposer une définition opérationnelle des Pratiques Anormales et de réadapter progressivement le champ d'observation et/ou d'analyse.

Définition opérationnelle des Pratiques Anormales

Au sens de la facilitation des échanges, une pratique anormale s'entend comme toute tracasserie causée par les agents chargés du contrôle routier (police, douane, gendarmerie, eaux et forêts, agents communaux, agents de pesage...), soit à travers l'exigence des documents non prescrits dans la procédure en vigueur, ou encore le prélèvement des frais exigibles au-delà du tarif fixé auprès des transporteurs ou des usagers du corridor de transit.

Une pratique anormale peut aussi s'entendre comme tout fait ayant pour conséquence :

- **Le rallongement de délais** lors de :
 - o La délivrance des documents administratifs
 - o La sortie de la marchandise du port ;
 - o Le chargement du fret ;
 - o Le contrôle à un check-point ou à un poste frontalier ;
 - o L'obsolescence de l'infrastructure (route, pont bascule...)
- **La non professionnalisation des activités du transit** :
 - o Parc automobile vieillissant et insuffisant ;
 - o Absence ou insuffisance d'espace de stockage des marchandises ;
 - o Activités illégales (agreement expirés) ;
 - o Personnel peu qualifié ou en nombre insuffisant ;
 - o Connaissance approximative de la réglementation en vigueur.

Les études antérieures, notamment celles de la Banque Mondiale sur le prix et le coût du transport en Afrique, avaient permis de détecter beaucoup de pratiques qui pourraient être qualifiées d'anormales sur les corridors de l'Afrique centrale. Les plus décriées et qui semblent encore perdurer sont :

- ✓ La régulation du marché des transports de biens par les acteurs regroupés en cartels pour empêcher la compétitivité ;
- ✓ Les rallongements des délais de chargement des marchandises ;

- ✓ Les rallongements des délais de passage aux frontières ;
- ✓ La vitesse de circulation et le temps mis pour la traversée ;
- ✓ L'utilisation des véhicules trop âgés ;
- ✓ La non pratique de l'entretien périodique des véhicules ;
- ✓ Les surcharge des véhicules
- ✓ Le paiement des salaires modiques aux conducteurs (qui, pour joindre les deux bouts, sont amenés parfois à surcharger les véhicules et à retirer le carburant du réservoir pour vendre).

En outre, jusqu'ici les études tendent à montrer que malgré la multiplicité des postes de contrôle routier, dont certains font l'objet des paiements illicites (déchirés souvent par les transporteurs), les pratiques anormales liées aux contrôles routiers, ont un faible impact sur les coûts élevés de transport de biens en Afrique Centrale, d'autant plus que les observations des 1^{er} et 2nd Trimestres 2021 révèlent une diminution de ces postes. Pourtant, l'Observatoire a vocation à devenir l'instrument technique d'accompagnement de la CEMAC, qui est appuyée par l'UE dans le cadre du Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique Centrale (PAGIRN), dans le but d'une meilleure atteinte des résultats de son Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit. Il serait donc indiquer d'élargir l'observation et d'étendre l'analyse sur le champ général des coûts et obstacles significatifs.

Le questionnaire actuel est basé sur l'expérience de l'Afrique de l'Ouest, les travaux antérieurs financés pour le compte de la CEMAC par l'UE notamment la phase pilote conduite par CIVI-Pol et l'étude de faisabilité faite en 2018 par le Consortium LOUIS BERGER. Il a été amélioré au cours des travaux avec des partenaires.

En dehors des items relatifs à la pratique de l'entretien périodique des camions, ce questionnaire contient les principaux éléments cités plus haut et qui nécessitent une observation in situ. En ce qui concerne la régulation du marché des transports de biens par les acteurs regroupés en cartels pour empêcher la compétitivité, elle est structurelle et émane d'une analyse institutionnelle. Une réflexion doit être menée pour la collecte des données sur le mode d'entretien de camions et même sur la consommation du carburant dont des normes sont identifiées.

Par ailleurs, sur le terrain, on observe des « barrières douanières » (Douala – Bangui et Yaoundé – Libreville) qui frappent des produits d'origine de la Communauté (CEMAC) et qui pourraient être des

entraves importantes aux échanges dans la sous-région. Ces éléments seront portés dans l'analyse qualitative en attendant d'introduire progressivement les méthodes d'estimation.

Données d'une exploitation moderne des transports de biens

Les données d'une exploitation moderne des transports de biens sont obtenues à partir de la consommation moyenne de carburant par un bon véhicule, ainsi que des normes sécuritaires de conduite que sont la vitesse de roulement et les durées de travail d'un conducteur.

La consommation moyenne de carburant est de 33 litres pour 100 km parcourus. La vitesse moyenne de roulement d'un bon véhicule lourd est de 50 km/h.

Pour la durée de conduite sécuritaire, les normes européennes sont les suivantes :

- 13 heures de conduite pendant la journée de 24 heures ; ces 13 heures journalières de travail effectif doivent être réparties en 2 ou 3 heures de conduite continue séparées par 30 à 60 minute de repos ;
- 45 heures de repos hebdomadaire.

Les normes européennes d'amortissement des véhicules (48 mensualités), d'entretien des véhicules et de remplacement des pneus ont également été retenues pour le cas d'exploitation moderne des transports.

Ces normes permettront de calculer :

- Le kilométrage journalier, mensuel et annuel à effectuer dans les conditions normales d'exploitation des transports de biens ;
- Le nombre de voyages par an sur Douala – Bangui et sur Douala – N'Djamena ;
- La consommation annuelle de carburant.

Par rapport aux coûts en général, les données des autres régions du monde et des corridors d'Afrique sont celles de l'étude Banque Mondiale. Elles portent essentiellement sur :

- l'amortissement du véhicule ;
- la consommation de carburant ;
- le salaire des conducteurs ;
- l'entretien du véhicule et des pneus ;
- l'âge des véhicules utilisés ;

- le coût des pots-de-vin ;
- le coût des crédits contactés pour l'achat des véhicules ;
- la marge bénéficiaire des transporteurs.

A titre d'exemple, le tableau suivant présente la structure des coûts dans quelques pays, selon une étude menée par la Banque Mondiale en 2007.

Pourcentage de chaque élément du coût total de transport par pays étudiés :

Eléments du coût	Pays		
	France	Tchad	Kenya
Carburant	25	50	21
Entretien et pneus	9	22	10
Amortissement et assurance	12	8	24
Péage et redevance d'usage	5	11	1
Salaires	35	6	19
Coûts administratifs, frais généraux	14	3	25
Total	100	100	100

Source : Etude du prix et du coût de transport en Afrique : Banque Mondiale 2007

Actuellement une étude complémentaire est menée pour analyser l'évolution de la structure des coûts par rapport à celle qui a été réalisée en 2015 par l'ISSEA pour le compte de la Banque Mondiale.

1.4 Méthodologie d'observation

Compte tenu de la nécessité d'obtenir des données fiables tant quantitativement que qualitativement à travers une approche scientifique, nos Enquêteurs aussi appelés « Observateurs » sont embarqués à bord des camions (contrairement à l'étude de CIVI-Pol qui confiait les questionnaires aux conducteurs). Cette approche permet de faire l'observation le plus directement possible, en temps réel in situ. Elle est bien sûr plus coûteuse pour l'ISSEA et plus éprouvante pour les enquêteurs. En effet, l'équipage du camion est contraint de passer la nuit soit à l'endroit où le conducteur (chef d'équipage) décide de le faire, soit sur le lieu où le camion est tombé en panne, le cas échéant. Les enquêteurs sont ainsi obligés de passer parfois des nuits sous des camions ou à la belle étoile, à la merci des intempéries comme la pluie et d'autres diverses mésaventures (reptiles, etc.). Pis encore, certains ont déjà été victimes des accidents impliquant le camion qui les transporte et même des agressions nocturnes impliquant le vol de leur argent.

La réduction des difficultés à la frontière sur le corridor Douala – Bangui, observé depuis second trimestre 2021 s'est stabilisée.

A la frontière entre le Tchad et le Cameroun (KOUTERE), même en possession des documents normaux leur permettant de voyager (passeport, laissez - passer, ordre de mission), des paiements sans reçus sont souvent exigés aux observateurs par la police et la gendarmerie tchadiennes.

En ce qui concerne la frontière entre le Cameroun et la RCA, l'observateur disposant du passeport et du laissez - passer préétabli à la frontière paye juste les frais dits de visa. Cependant, quand il est interpellé au niveau de certains postes de contrôle (aller ou retour), il est obligé de payer une somme allant de 1000 à 2000 FCFA, voire plus par poste en fonction des humeurs des agents de contrôle.

Sur le plan technique, le questionnaire est contenu dans une application CAPI qui est installée sur la tablette. Les données sont donc saisies pendant la traversée du corridor. Et sur ce plan, tout se passe très bien en général, sauf en cas de bug de l'application. Les principales difficultés observées sont souvent liées à l'instabilité des connexions à Internet. Ce questionnaire a été complété après l'atelier notamment par l'enregistrement des dépenses de carburant et l'appréciation des conducteurs.

II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

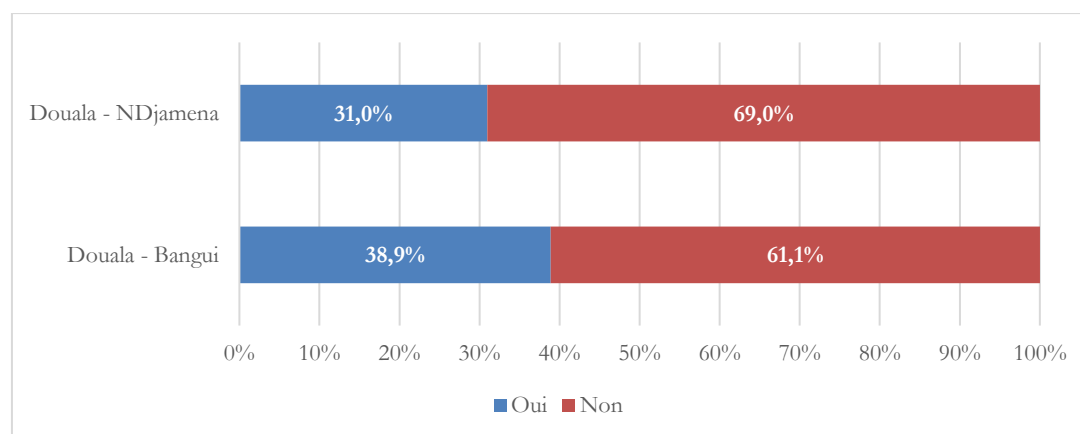
Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 05) sont basés sur les enquêtes du 1^{er} trimestre 2022. En général, les tendances se confirment avec celles données des trimestres précédents. Ce trimestre comme le précédent, la collecte et l'analyse ont introduit l'appréciation que les conducteurs font à l'égard de l'évolution des tracasseries sur les corridors ainsi que les dépenses de carburants. Les résultats obtenus permettront de mieux affiner les observations pour une meilleure pertinence.

II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant

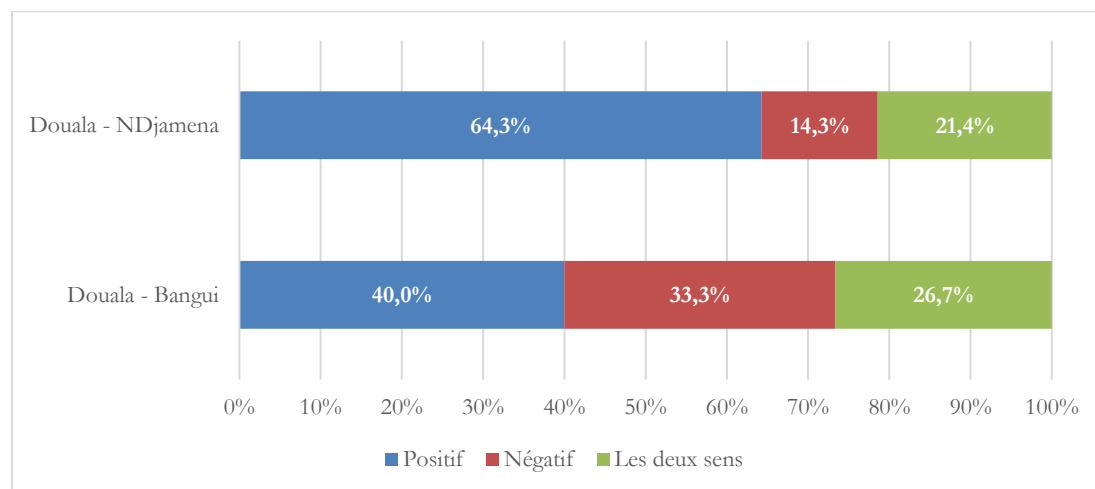
II.1.1 Appréciation

Sur le corridor Douala-N'Djamena, contrairement au trimestre précédent où la majorité des conducteurs estimait qu'il y avait eu changement par rapport au 3^{ème} trimestre 2021 et que ce changement était positif, la majorité observe plutôt une stabilité. Par contre, sur le corridor Douala-Bangui il y a plutôt une évolution de la proportion des conducteurs qui pensent qu'il y a eu d'amélioration par rapport au trimestre précédent ; soit 40% contre 29% le trimestre passé.

Graphique 1 : Proportion des voyages selon qu'il ait eu des changements pour les derniers voyages



Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements



II.1.2 Dépenses de carburant

Depuis le quatrième trimestre 2021 les dépenses de carburant ont été observées tout au long des corridors. On observe une très grande variation entre les dépenses minimales et dépenses maximales. On note cependant une similarité entre les quantités consommées à l'aller et celle du retour ainsi qu'entre les dépenses du 1^{er} trimestre 2021 et du 4^{ème} trimestre 2021.

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations

Consommation de Carburant	Douala - Bangui				Douala - N'Djamena direct			
	Aller		Retour		Aller		Retour	
	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA
Moyenne	303	174868	309	176281	386	222383	356	188969
Maximum	500	287500	435	250125	905	520375	500	275000
Minimum	100	57500	200	110000	64	38000	300	575

II.2. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion)

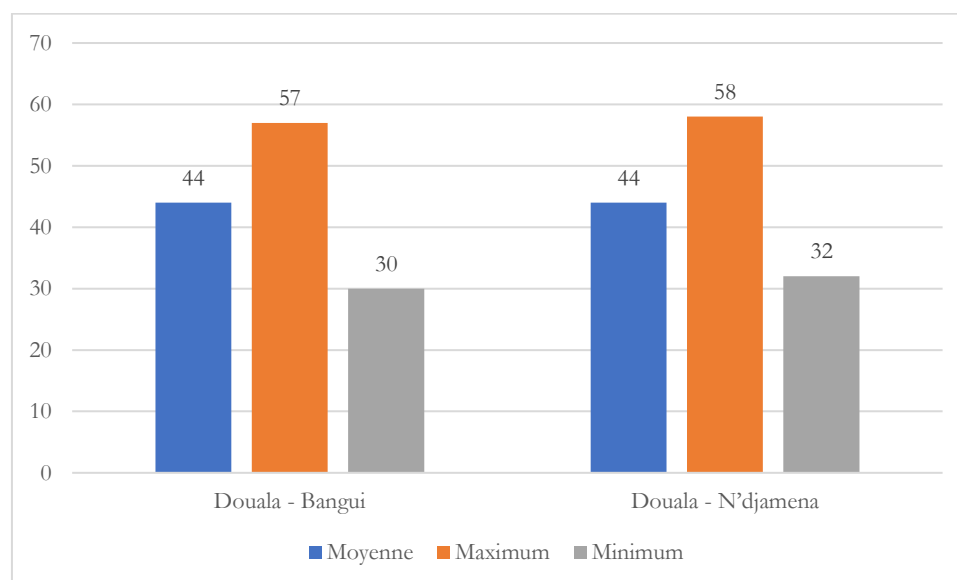
L'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport révèle le profil des conducteurs et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que les âges des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors de *Douala-Bangui* et *Douala-N'Djamena*.

II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

L'âge des chauffeurs observés pendant le premier trimestre 2022 varie entre 30 ans et 57 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 32 ans et 58 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

Il en ressort que, l'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor Douala-Bangui et Douala - N'Djaména est de 44 ans, ce sont presque les mêmes moyennes qui ont été estimées au 4ème trimestre de 2021.

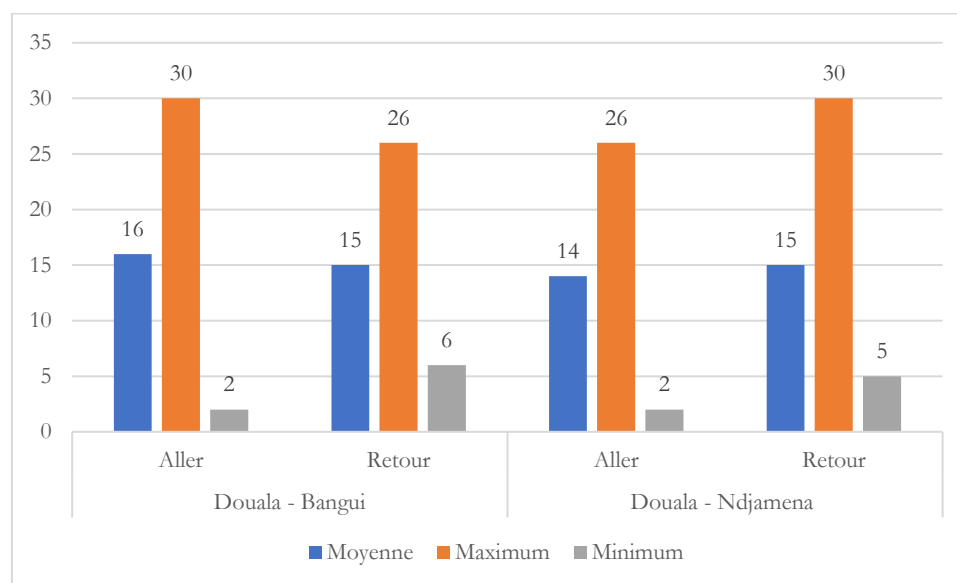
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors (à transformer)



La dispersion observée sur les âges des chauffeurs se reflète aussi sur leur nombre d'années d'expérience. Il ressort des résultats de l'enquête du premier trimestre 2022 que leur expérience varie de 2 ans à 30 ans, avec une moyenne de 15 ans sur le corridor Douala-Bangui.

La répartition est la même sur le corridor Douala- N'Djaména avec une moyenne plus petite de 14 ans, comme l'illustre le tableau ci-dessus.

Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)



En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort du tableau 4 ci-dessous que, sur chacun des deux corridors, plus 30% des chauffeurs enquêtés pendant le premier trimestre 2022 ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Ceci permettant aux chauffeurs, qu'ils puissent dépanner leurs véhicules en cas de pannes durant leurs voyages avant le recours aux services spécialisés. Cette proportion de chauffeurs formés en mécanique est plus élevée sur le corridor Douala-N'Djamena que sur de Douala-Bangui.

Par contre, les conducteurs ayant reçus une formation en électricité auto ont dépassé le seuil de 10% seuil non atteint sur les deux corridors depuis les trimestres précédents.

Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français

	Douala - Bangui	Douala - NDjamena
Mécanicien	31,4%	52,4%
Électricien auto	11,4%	14,3%
Aucune	66,7%	38,1%
Autre formation	0,0%	2,4%

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, il ressort que plus de 70% des chauffeurs sont affiliés à un syndicat. Cette forte adhésion leur permet de renforcer leur capacité à défendre leurs droits auprès des patrons et des autorités compétentes, elle a augmenté par rapport au 4^{ème} trimestre 2021 où la proportion d'adhésion était de 45% en moyenne sur les deux corridors. On note cependant que cette proportion d'affiliation, contrairement aux trimestres précédents, est plus élevée chez les chauffeurs du corridor Douala – N'Djaména par rapport à ceux du corridor Douala-Bangui

Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.

	Douala - Bangui		Douala - NDjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
OUI	72,2%	83,3%	81,0%	85,7%
NON	27,8%	16,7%	19,0%	14,3%

II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors

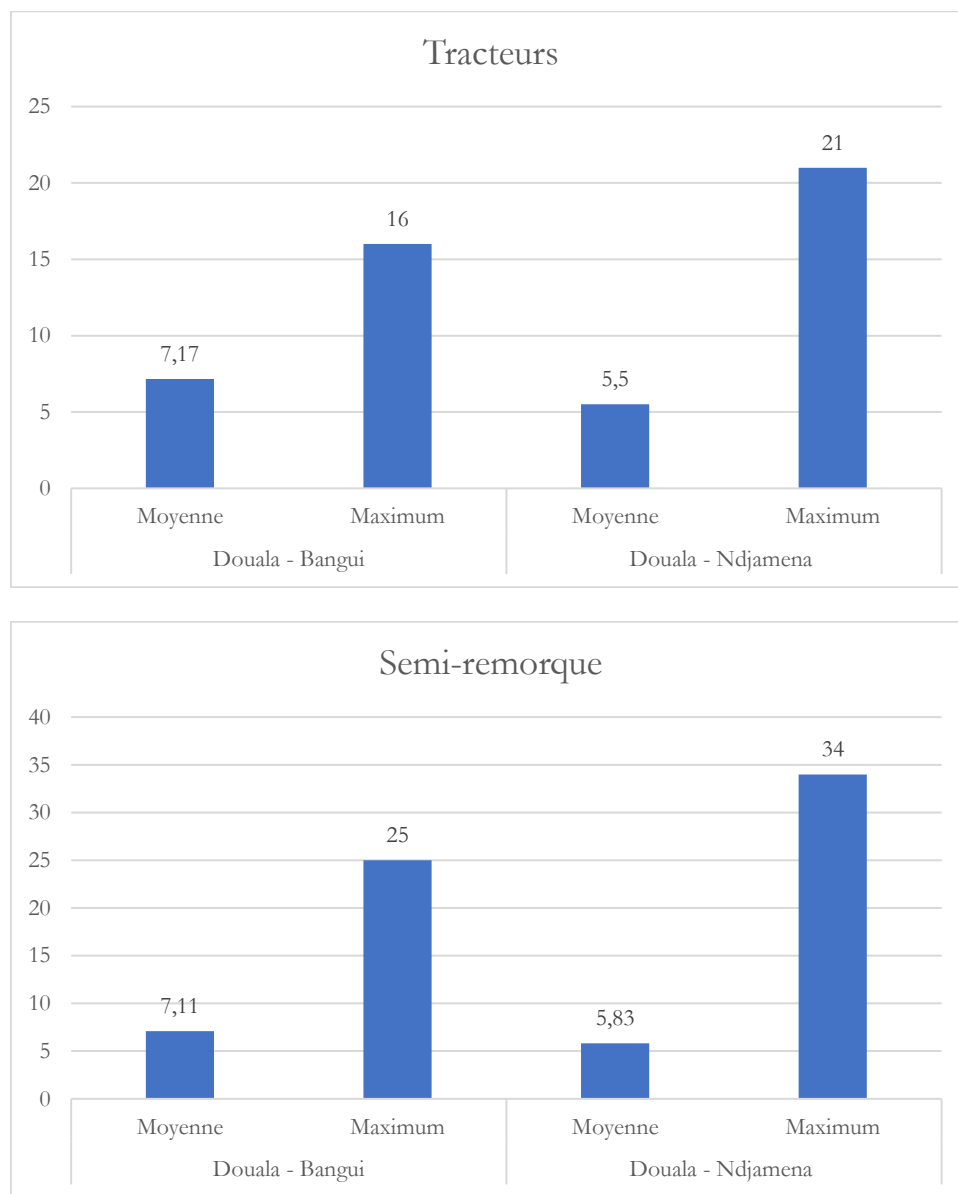
Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général plus neufs que ceux du corridor Douala-Bangui. C'est le même constat qu'en 2021.

Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - N'djaména
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100	100
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	73,5	76,3
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	91,2	84,2
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	26,5	47,4
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	7,17	5,50
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	7,11	5,83
Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	100	100
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	20,0	36,0

L'âge moyen des tracteurs de camion est le même sur les deux corridors, soit de 7 ans et 2 mois. Sur les deux corridors, l'âge minimum des tracteurs de camion et de la semi-remorque de camion est de moins d'un an. Les tracteurs de camion et les semi-remorques sur chacun des deux corridors ont sensiblement le même âge.

Graphique 5: Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques

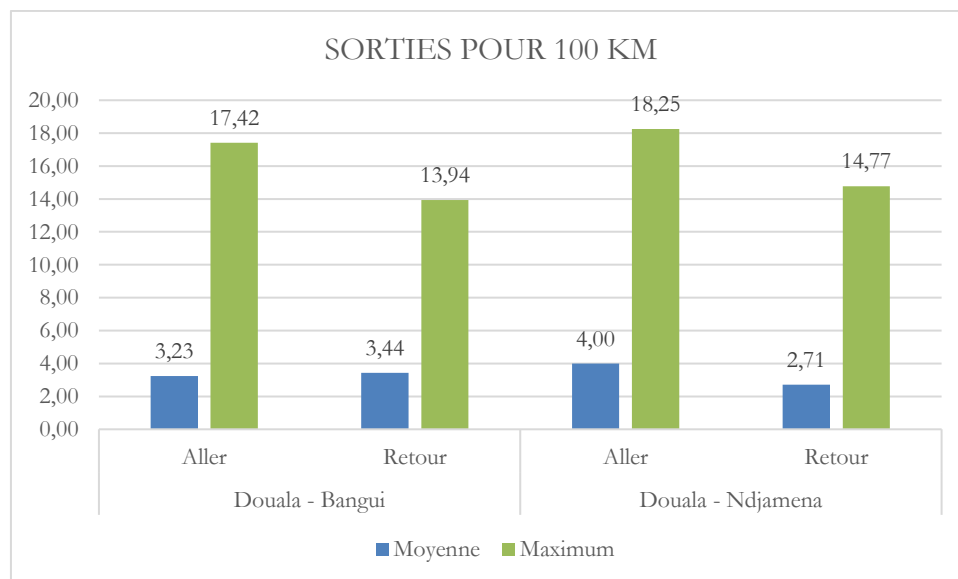
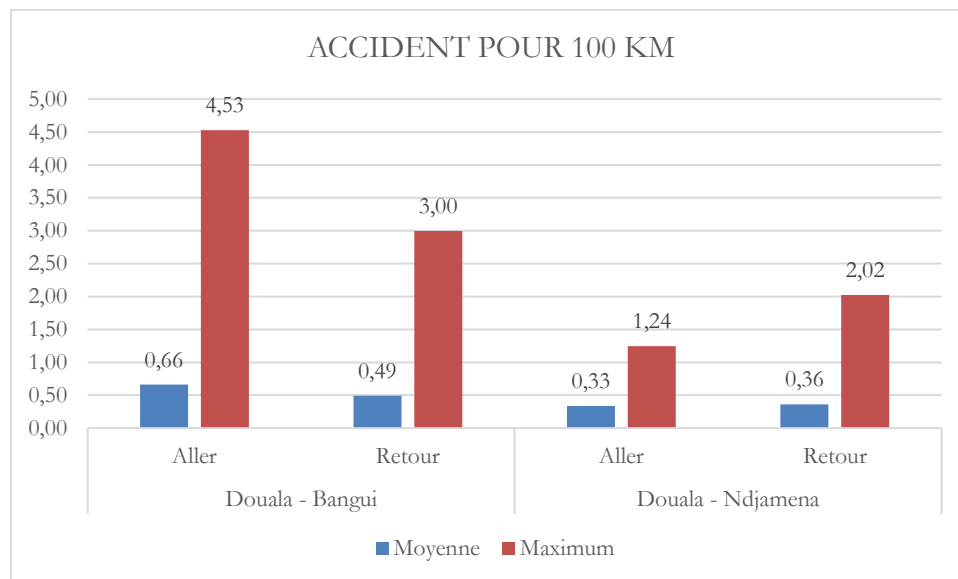


Au 1^{er} trimestre 2022, sur une distance de 100 km, on a observé à l’aller une proportion moyenne des accidents de 0,66 et 0,33 respectivement sur les corridors Douala-Bangui et Douala-Djamena. Au retour, la proportion moyenne est quasiment la même sur les deux corridors, soit 0,3 accidents sur 100 km.



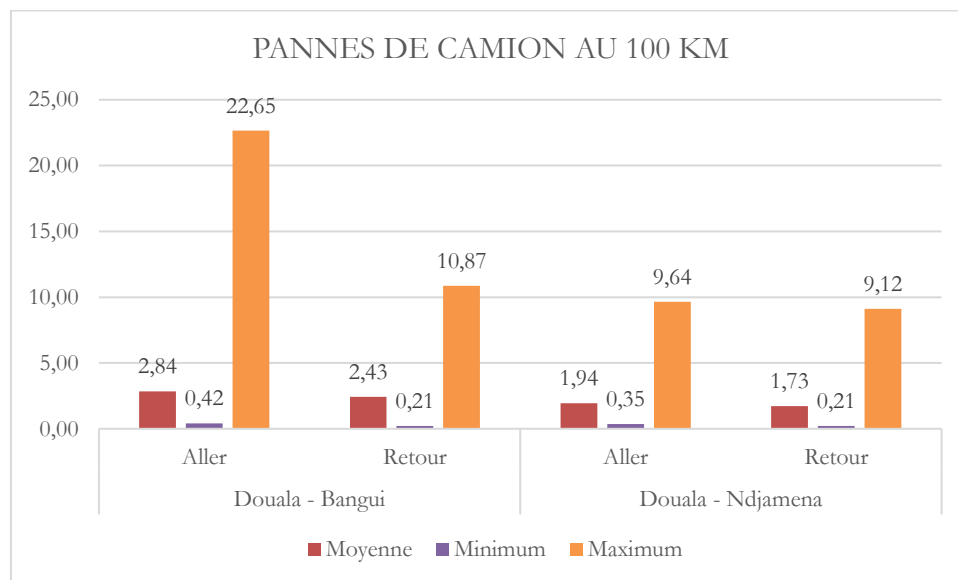
Par contre, on constate que les sorties de route aux 100 km sont en moyenne similaires sur le corridor Douala-N'Djamena que sur celui de Douala-Bangui, à l'aller et au retour.

Graphique 6: Sortie de route et accidents aux 100 km (en %).

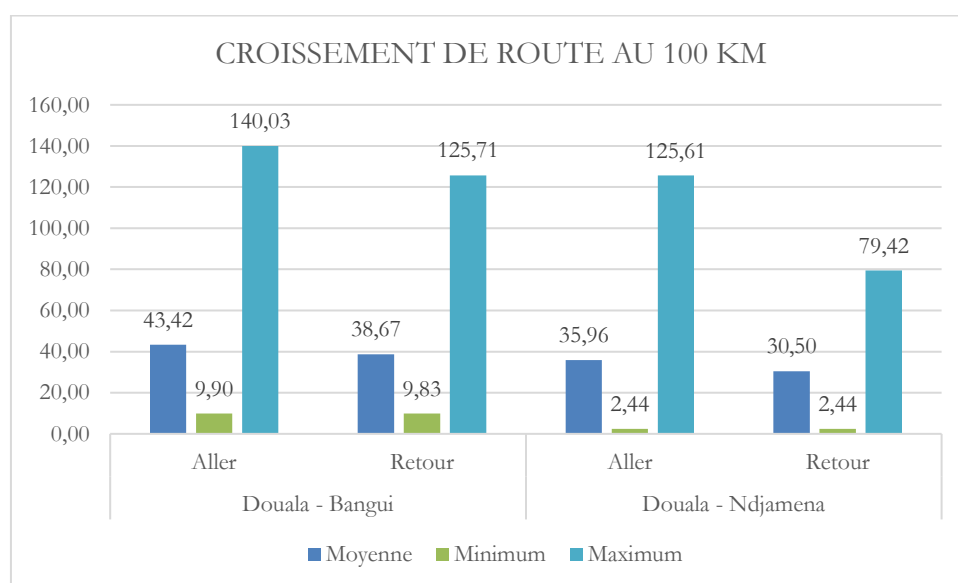




Par ailleurs, les pannes de camions au 100 km sont plus fréquentes en moyenne sur le corridor Douala –Bangui que sur le corridor Douala –Ndjamena que ce soit à l’aller qu’au retour. Cette différence est sûrement liée celle observée sur l’âge moyen des véhicules.



De plus, les croisements de route au 100 Km sont en moyenne plus élevés sur le corridor Douala –Bangui que sur le corridor Douala –Ndjamena, avec une proportion de 43,42% à l’aller contre 36 % et 39% au retour contre 31%.



II.3 Analyse des arrêts et des contrôles

II.3.1 Fréquences et durées des arrêts

❖ Postes de Contrôle et d'Arrêts identifiés

La circulation des camions sur les corridors est toujours marquée par les principaux types d'arrêts suivants : les contrôles (Police, Douane, Gendarmerie, Contrôles-mixtes), les péages, les pesages, les repos et quelques fois des pannes et accidents.

Sur le corridor Douala – N'Djamena, le plus long (1 929 Km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), les observateurs de l'OPA ont noté 93 points d'arrêts potentiels dont 61 sont des postes/points de contrôle. Parmi les postes de contrôle identifiés, 57 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 04 sur le territoire tchadien (590 Km). La répartition est donnée dans le tableau ci-après. Les poses de péage, pesage et Douane sont très stables ; mais les postes de contrôle de Police et/ou de Gendarmerie peuvent varier au cours du trimestre, entre le jour et la nuit, d'une journée à l'autre, ce sont donc les nombres moyens de postes qui sont retenus.

Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena

Nombre de poste de Contrôle/pays	Cameroun	TCHAD	Ensemble
Police	6	1	7
Gendarmerie	22	1	23
Douane	9	2	11
Contrôle mixte	20	0	20
Sous total corps contrôle	57	4	61
Péage	15	6	21
Pesage	9	2	11
Total	81	12	93

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombre 80 points d'arrêts dont 57 postes de contrôle répartis tels que présentés dans le tableau ci-après. Il faudrait noter que les pratiques observées sur le corridor Douala – N'Djamena dans la partie camerounaise sont similaires à ceux observés sur celui-ci, entre Douala et Garoua-Bouläï qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Bouläï. A partir de là le convoi de 50 véhicules (cela augmente actuellement compte tenu de l'amélioration du contexte sécuritaire) est escorté par des forces militaires et les paiements liés aux péages et frais d'escorte sont faits au cours de cette période en un point, soit à Beloko, soit au dernier poste de Contrôle, au lieu-dit PK26 à l'entrée de Bangui.

Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui

Nombre de poste de contrôle/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	2	3	5
Gendarmerie	18	5	23
Douane	6	3	9
Contrôle mixte	12	8	20
Sous total corps contrôle	38	19	57
Péage	9	5	14
Pesage	7	2	9
Total	54	26	80

Cependant, certains de ces postes de contrôle identifiés n'interpellent pas les camions en transit. Les observations analysées par la suite et qui sont enregistrées dans la base sont relatives aux contrôles effectifs pendant les unités de voyage échantillonnées. A partir de l'ensemble des arrêts enregistrés au cours des observations du trimestre, les statistiques sur les fréquences et les durées moyennes de ces arrêts ont été calculées.

❖ Types et fréquences d'arrêts

Les contrôles et les péages représentent plus de 50% des arrêts à l'aller et plus de 60% des arrêts au retour sur le corridor Douala-BANGUI. À l'aller 3 arrêts sur 10 sont des contrôles tandis qu'au retour, l'on enregistre 4 contrôles sur 10 arrêts. Il n'y a pas eu d'accidents dans les deux corridors au 1er trimestre 2022 comparé au 4ème trimestre 2021 bien qu'ils survinssent très rarement.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, les péages sont les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour, représentant à eux seuls près de 50% des arrêts au retour. Sur 10 arrêts faits par les véhicules à l'aller l'on note 03 péages et 05 au retour où il y a diminution des autres types d'arrêts. En outre, les contrôles représentent la seconde cause des arrêts ; ils constituent en moyenne 24% des arrêts.

Tableau7: Fréquences des types d'arrêt.

type d'arrêt	Douala - Bangui			Douala - NDjamena direct		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Contrôle	29,4%	42,0%	34,9%	27,6%	20,2%	24,7%
Péage	22,4%	28,8%	25,1%	32,5%	48,5%	38,8%
Pesage	14,5%	1,7%	9,0%	14,2%	1,5%	9,2%
Accident	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pluie	0,0%	0,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Repos	18,4%	15,5%	17,1%	10,8%	13,7%	12,0%
Panne	2,0%	0,4%	1,3%	1,6%	0,7%	1,2%
Carburant	1,2%	1,1%	1,1%	2,5%	1,9%	2,2%
Autre à préciser	12,2%	10,0%	11,2%	10,8%	13,6%	11,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

❖ Durée moyenne des arrêts

En comparant la durée globale des arrêts sur les deux corridors, on relève qu'au 1^{er} trimestre 2022, elle est plus longue sur Douala – Ndjamena que sur le corridor Douala – Bangui soit 2,78 jours contre 2,45 à l'aller et 2,14 au retour contre 2,10. Ce qui semble être cohérent dans la mesure où la distance Douala – Ndjamena est plus longue que Douala – Bangui.

Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage

Durée totale des arrêts en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	2,45	2,10	2,78	2,14
Maximum	3,25	5,58	5,29	8,90
Minimum	1,80	0,58	0,99	0,55

Tableau 9: Durée moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt

	Douala - Bangui		Douala - NDjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Traversée	5972,3	5025,6	7702,8	5878,6
Contrôle	43,9	13,9	38,2	13,3
Péage	2,8	2,3	4,1	2,1
Repos	475,2	592,8	370,3	327,1
Pésage	12,7	16,5	10,3	7,4
Panne	134,2	552,0	85,0	560,3
Carburant	145,4	117,1	128,0	414,9
Autre	76,2	314,3	340,1	305,4
Traversee effective	2448,3	2002,4	3695,4	2794,3

II.3.2 Types de contrôles

Les véhicules sont contrôlés pour quatre motifs, à savoir les papiers liés à l'activité des transports, ceux liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. La vérification des papiers au contrôle est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui et Douala – Ndjamenana, pour respectivement 66,3% et 82,9% des postes de contrôles observés au cours du 1^{er} trimestre 2022. Le deuxième motif de contrôle le plus observé est la fouille du véhicule pour plus d'un quart de postes de contrôle sur les deux corridors pour près de 29%. La vérification des éléments de sécurité est citée de manière marginale comme motif de contrôle sur ces corridors.

De plus, les résultats de ces contrôles aux postes révèlent que le paiement des amendes est la principale sanction infligée. Toutefois, c'est sur le corridor Douala-Bangui que l'amende est plus fréquente surtout à l'aller, soit 41,8% par rapport à 28% sur le corridor Douala – Ndjamena. Par contre, la proportion est similaire au retour soit 15%.

Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	78,6%	54,6%	66,3%	83,2%	82,3%	82,9%
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	25,4%	30,6%	28,1%	23,5%	9,5%	19,0%
Fouille du véhicule	19,7%	39,3%	29,8%	17,7%	50,3%	28,2%
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	11,0%	1,6%	6,2%	7,7%	4,8%	6,8%
Combinaison d'au moins deux motifs précédents	28,3%	25,1%	26,7%	27,4%	42,2%	32,2%

Tableau 11: Résultats des contrôles

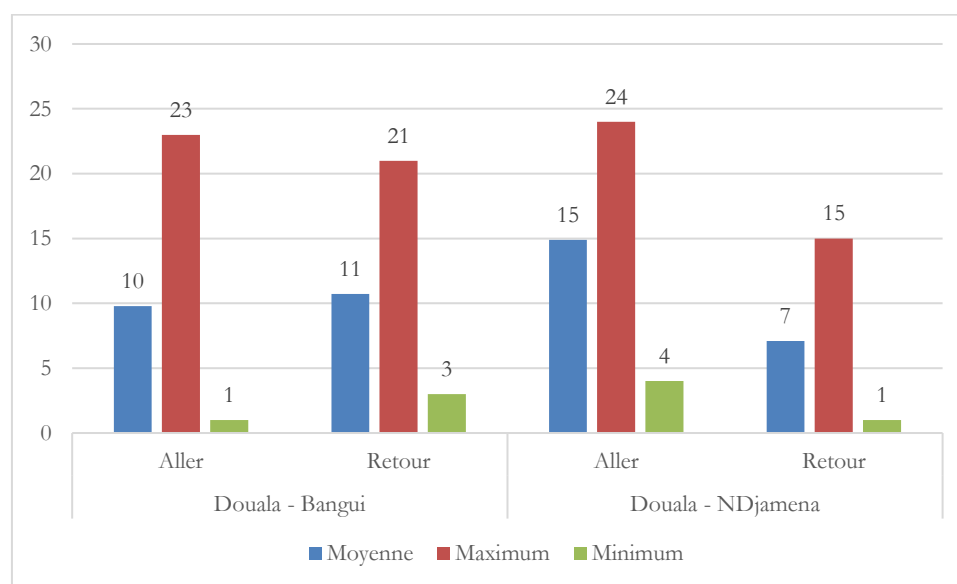
	Douala - Bangui		Douala - NDjamena direct	
	Aller	Retour	Aller	Retour
RAS	58,2%	85,4%	71,7%	84,9%
Païement des amendes	41,8%	14,6%	28,0%	15,1%
Peine de prison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Confiscation des papiers	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Autre résultats du controle	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%

II.3.3 Fréquences des contrôles

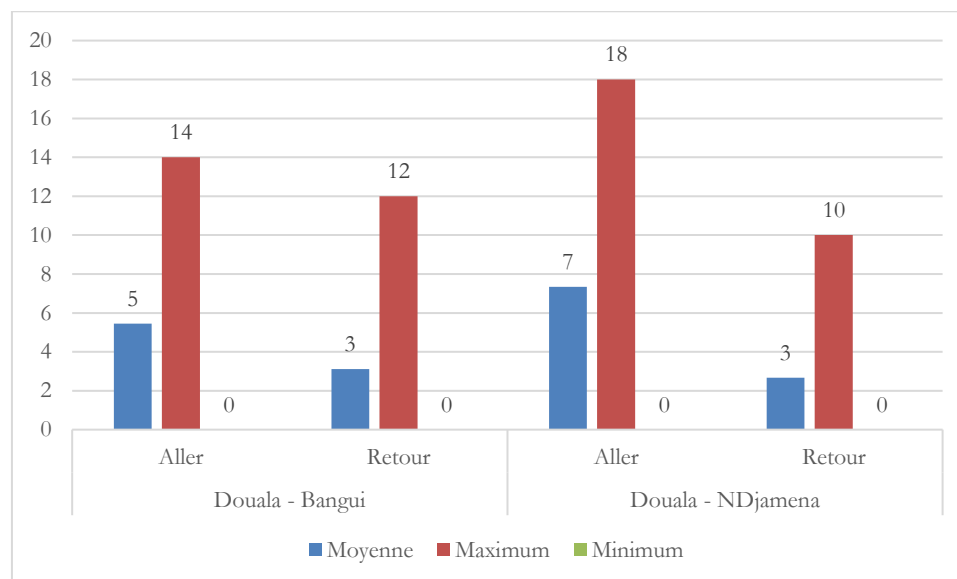
Le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du corridor. Sur le corridor Douala-Bangui au 1^{er} trimestre 2022, les contrôles sont en moyenne moins fréquents pour un voyage partant de Douala vers Bangui (10) que pour un autre allant en sens inverse (11). Il faudrait noter qu'à l'aller les convois sont escortés sur le territoire centrafricains. C'est le cas contraire qu'on observe sur le corridor douala- Ndjamena où ce sont les voyages au départ de Douala qui enregistrent deux fois plus de contrôle en moyenne (15) que les voyages du sens contraire (7) durant lesquels la majorité est vide.

Le nombre moyen de contrôle payant pour un voyage est plus élevé à l'aller (5) qu'au retour (3) sur le corridor Douala – Bangui. Il en est de même sur le corridor Douala – Ndjamena bien que l'écart soit plus considérable avec 7 contrôles payant en moyenne à l'aller contre 3 au retour.

Graphique 7 Nombre de contrôles par voyage



Graphique 8 Nombre de contrôles payants par voyage



Il est intéressant de faire ressortir la décomposition du nombre moyen de contrôles par pays sur chaque corridor comme le présente le tableau ci-après. Il ressort de ce tableau que, sur chaque corridor, pour les voyages de Douala vers Bangui, les contrôles sont plus relativement fréquents côté camerounais car après la frontière les camions circulent en convoies escortés. À l'inverse, pour les voyages retour (vers Douala), les contrôles sont moins fréquents côté camerounais.

Tableau 12: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors

A- sur le corridor Douala-N'Djamena

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	Tchad	Ensemble	Cameroun	Tchad	Ensemble
Contrôle	13	1	14	5	1	6
Péage	13	5	18	12	5	17
Pesage	6	1	8	0	0	0
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	5	1	6	3	2	5
Panne	1	0	1	0	0	0
Carburant	2	0	2	1	0	1
Autre arrêt	5	2	7	4	1	4

B-sur le corridor Douala-Bangui

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	RCA	Ensemble	Cameroun	RCA	Ensemble
Contrôle	10	2	11	4	7	11
Péage	8	0	8	8	0	8
Pesage	5	0	5	1	0	1
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	3	5	8	2	2	4
Panne	0	0	1	0	0	1
Carburant	0	0	0	0	0	0
Autre arrêt	1	2	3	1	1	2

II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

Sur chacun des corridors Douala – Bangui et Douala –Ndjamena, plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle, notamment la police, la gendarmerie, la douane, l'armée, la prévention routière, la police de frontière, le bureau de fret, les eaux et forêts et les autres corps. Toutefois, la fréquence relative des contrôles effectués par chacun de ces corps varie suivant le corridor et le sens du voyage au regard du tableau ci-dessous. Ainsi, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles est la gendarmerie (62,1%) suivie de la police (59,1%) tandis que la douane vient en 3ème position (24,5%). Sur le corridor Douala-Ndjamena c'est pratiquement la même tendance, avec la gendarmerie (63,0%) puis la police (54,5%) ensuite la douane (29,9%). Une différence significative entre les deux corridors est l'intervention de l'armée dans les contrôles ; son niveau est nettement plus élevé sur le corridor Douala – Bangui (15,9) que sur celui de Douala – Ndjamena (1,7).

Tableau 13: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors

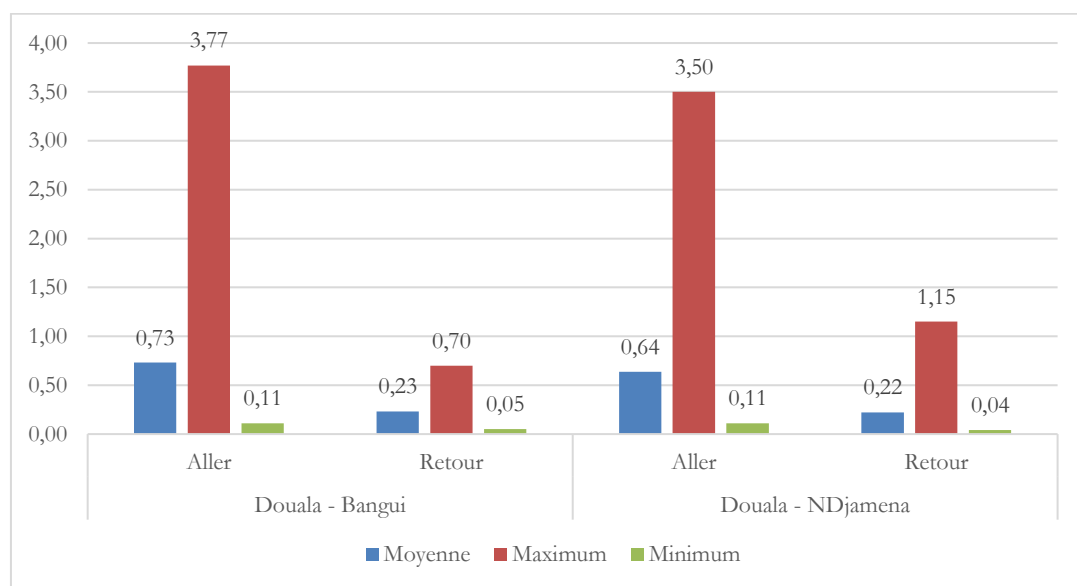
Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	48,9%	68,6%	59,1%	49,5%	65,1%	54,5%
Gendarmerie	66,1%	58,4%	62,1%	60,7%	67,8%	63,0%
Douane	33,3%	16,2%	24,5%	34,5%	20,1%	29,9%
Armée	10,3%	21,1%	15,9%	1,6%	2,0%	1,7%
Prevention routière	10,9%	4,3%	7,5%	13,1%	6,0%	10,8%
Police de frontière	13,8%	6,5%	10,0%	5,1%	8,1%	6,1%
Bureau du fret	19,5%	2,2%	10,6%	17,9%	6,7%	14,3%
Eaux et Forêts	5,2%	11,9%	8,6%	6,1%	8,7%	6,9%
Autre corps	7,5%	2,7%	5,0%	7,3%	0,7%	5,2%
Contrôle mixte	54,6%	57,8%	56,3%	47,9%	53,0%	49,6%



II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

Tout comme la fréquence des contrôles, le cumul moyen des durées de contrôle par voyage diffère selon le pays et le sens du trajet. Le graphique ci-dessous indique que ce cumul moyen est en général plus faible sur les deux corridors pour les voyages venant vers Douala. Pour les voyages vers Douala, les contrôles prennent en moyenne 20 minutes, tandis que ceux partant de Douala prennent environ 40 à 45 minutes.

Graphique 9 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)

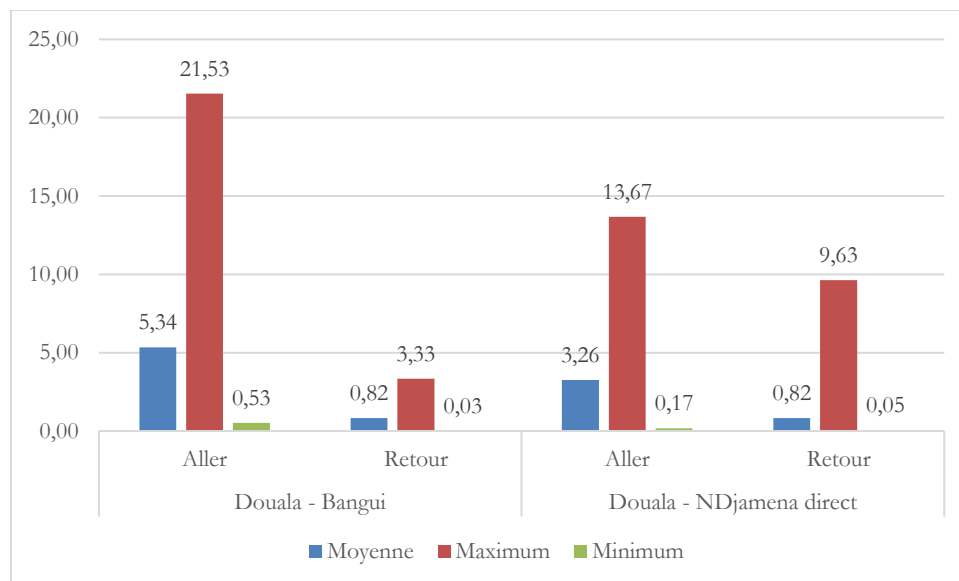


II.4 Cas particuliers des frontières

Au niveau des frontières, le temps mis par les camions est très variable. Sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller, les camions mettent en moyenne 5,3 heures. La durée maximum observée est de 21,53 heures et la durée minimale est de 0,53 heures. Ces temps sont plus réduits sur le trajet retour avec une moyenne de 0,82 heure. Sur le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller, les durées des camions à la frontière sont relativement moins élevées que sur le corridor de Bangui. On y relève : 3,26 heures en moyenne avec un maximum de 13,67 heures. Sur le trajet retour, on enregistre une moyenne de 0,82 heure pour un maximum de 9,53 heures.

Comparativement au trimestre passé, le temps moyen passés aux frontières est en hausse sur les deux corridors.

Graphique 10: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)



II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles et des pesages

II.5.1 Coûts liés aux contrôles

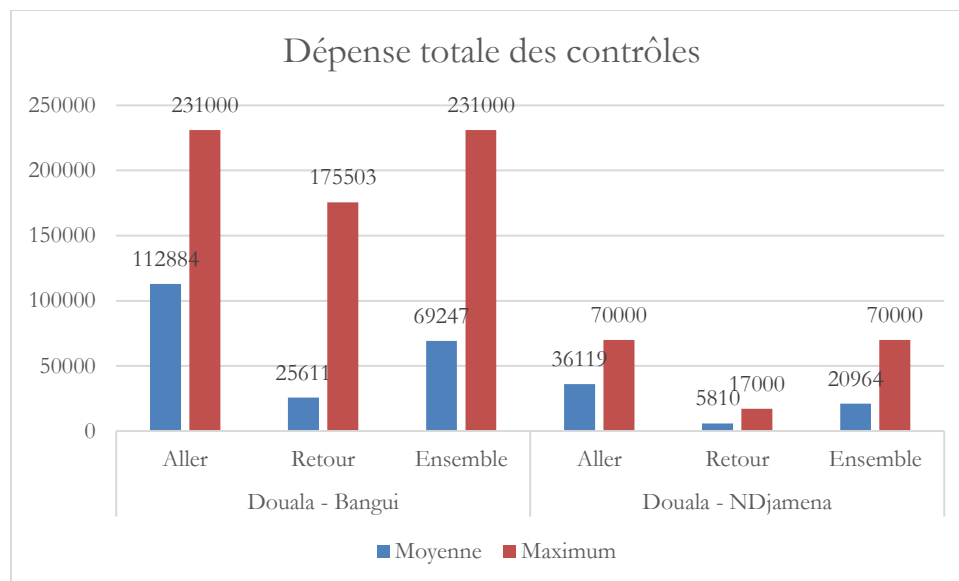
Les paiements liés au contrôle sont les principales pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale.

Dans l'ensemble les dépenses totales dues aux contrôles diffèrent selon le corridor et dans chaque corridor selon le sens du voyage. Les contrôles sur le tronçon Douala-Bangui demeurent les plus coûteux : bien que ce tronçon soit plus court (400 km de moins que le tronçon Douala-N'Djamena), les contrôles y coûtent dans l'ensemble en moyenne quatre fois plus chers. La différence observée est valable aussi bien pour les voyages aller (quittant Douala) mais encore plus prononcée pour les voyages en direction de Douala. À titre d'illustration, pour les voyages en direction de Douala, tous les contrôles coûtent en moyenne autour de 35.000 Fcfa sur le tronçon Douala-Bangui contre seulement 3.500 Fcfa sur Douala-N'Djamena. Lorsqu'on **rapporte** ~~ramène~~ les coûts liés aux contrôles ~~par rapport~~ aux distances, les différences observées plus haut marquent leur pertinence : tous les 100 kilomètres, les contrôles coûtent en moyenne beaucoup plus chers sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena.

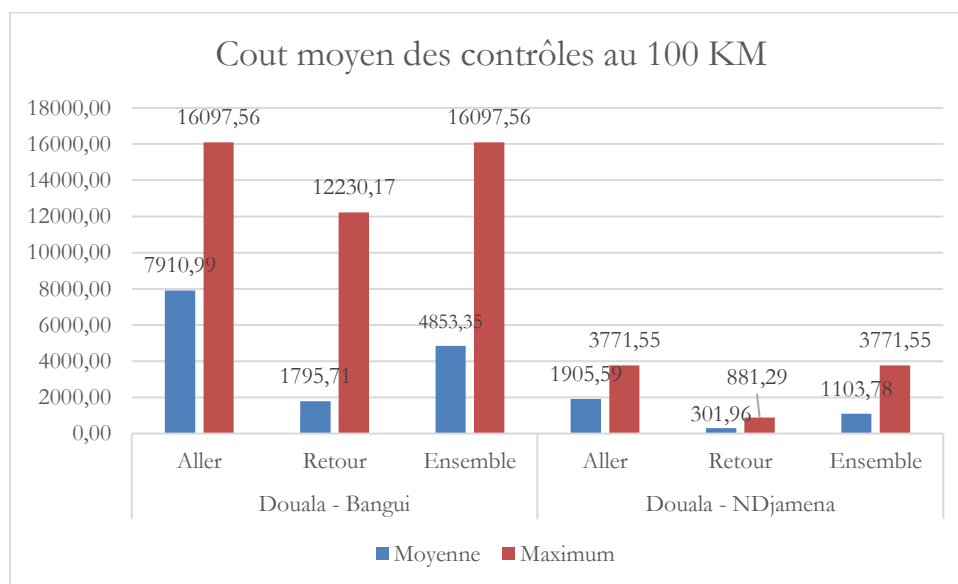
Tableau 14 : Coût moyen des contrôles

		Douala-Bangui			Douala-N'Djamena		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense totale des contrôles	Moyenne	112884	25611	69247	36119	5810	20964
	Maximum	231000	175503	231000	70000	17000	70000
	Minimum	0	0	0	0	0	0
Coût moyen des contrôles au 100 KM	Moyenne	7910,99	1795,71	4853,35	1905,59	301,96	1103,78
	Maximum	16097,56	12230,17	16097,56	3771,55	881,29	3771,55
	Minimum	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Graphique 11 : Dépenses totales des contrôles par voyage



Graphique 12 : Coûts moyens des contrôles



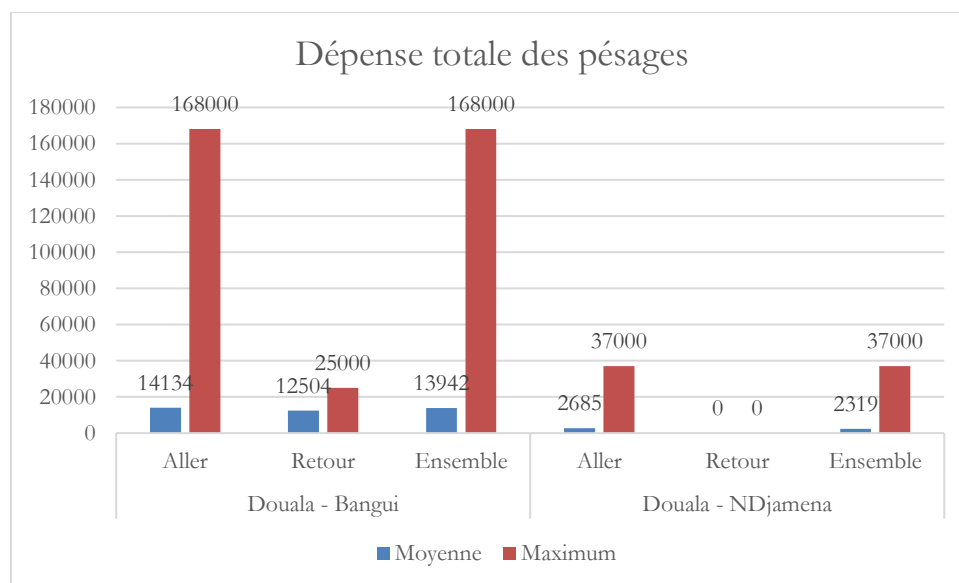
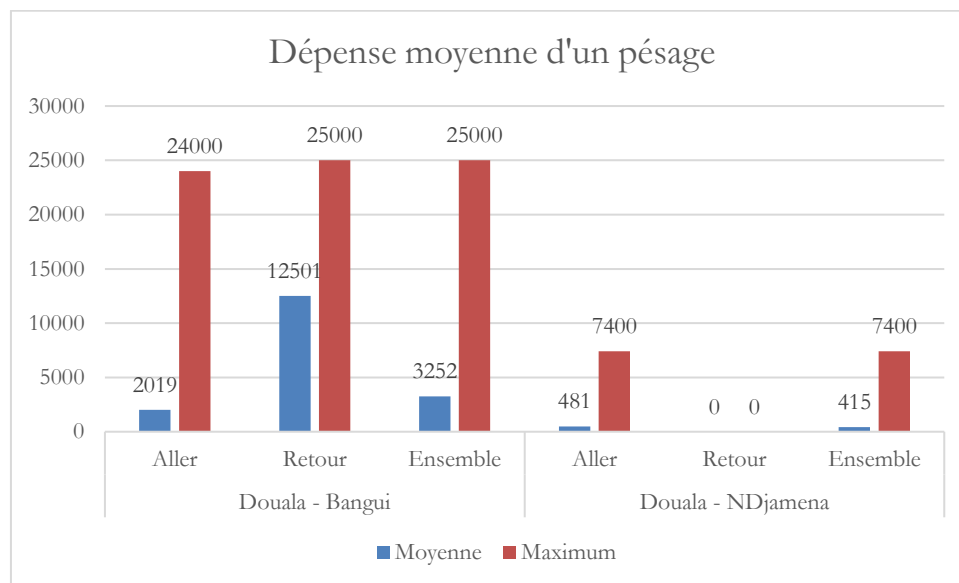
II.5.2 Coûts des pesages

Le coût moyen des pesages est un peu plus de trois fois plus élevé sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena. Quant aux coûts totaux liés aux pesages, ils sont quatre fois plus



élevés sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena. Les raisons de ces grandes différences viendraient certainement du non-respect du tonnage par les camions desservant le corridor Douala-Bangui. Normalement, les coûts de pesage devaient faire l'objet d'homologation pour pouvoir comparer les coûts totaux du fret sur les deux corridors.

Graphique 13 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)



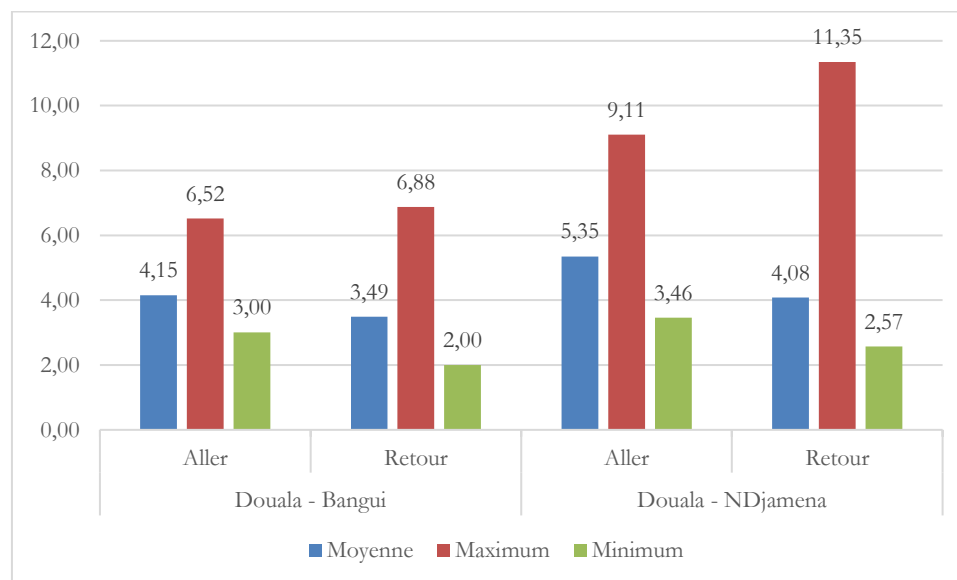
II. 6 Analyse de la traversée

Les données collectées au cours du 1er trimestre 2022 révèlent que sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne près de 4 jours autant à l'aller qu'au retour. Et sur le corridor Douala-N'Djamena les camions mettent en moyenne 5 jours à l'aller et 3 jours en au retour. Globalement, les camions dans leur traversée sur les corridors mettent minimum 2 jours et au plus 11 jours tels qu'illustre le tableau ci-après.

Tableau 15 : Durée moyenne de la traversée (en jours)

Durée des traversées en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	4,15	3,49	5,35	4,08
Maximum	6,52	6,88	9,11	11,35
Minimum	3,00	2,00	3,46	2,57

Graphique 14: Durée moyenne de la traversée (en jours)

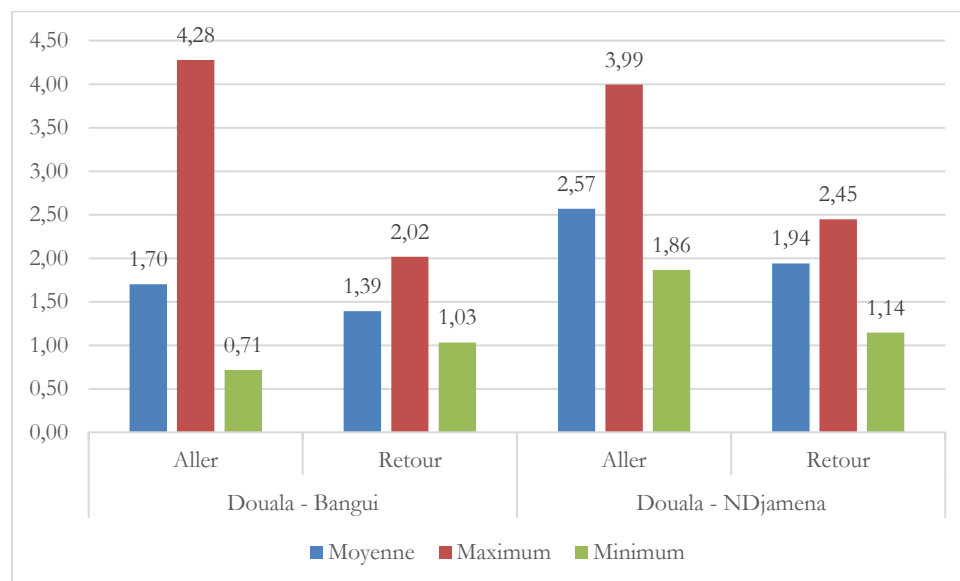


Les durées de la traversée présentées ci-dessus intègrent celles de tous les types d'arrêt identifiés plus haut. Il est question ici d'estimer le temps mis en circulation effective. L'on constate que sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne moins de 2 jours autant en aller qu'en retour. Et sur le corridor Douala-N'Djamena, beaucoup plus long (1929 Km Contre 1435 Km) les camions mettent en moyenne un peu plus de 2 jours à l'aller et moins de 2 jours au retour. Cela se reflète dans les vitesses en circulation effective décrites plus bas.

Tableau 16 : Durée effective (hors arrêts) des traversées en jours

Durée effective (hors arrêts) des traversées en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	1,70	1,39	2,57	1,94
Maximum	4,28	2,02	3,99	2,45
Minimum	0,71	1,03	1,86	1,14

Graphique 15: Durée effective (hors arrêts) des traversées en jours



Il est aussi intéressant d'analyser la durée du trajet le long d'un voyage et la distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière d'une part et la vitesse moyenne de circulation des camions d'autre part.

Sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller les camions mettent en moyenne 39 heures de Douala jusqu'à la frontière, soit une vitesse brute moyenne de 23,24km/h sur une distance de 831 Km. A la frontière les camions mettent en moyenne 5 heures 20 minutes d'attente. Et de là jusqu'à Bangui les camions font 2 jours et demi (59,30 heures) vitesse moyenne de 11,73km/h sur une distance de près de 609 Km. Ainsi les vitesses sont relativement faibles sur le territoire centrafricain où la route est plus dégradée. Au retour, on assiste aux mêmes tendances sauf à la frontière où la durée d'attente est nette courte, comme l'illustre le tableau ci-après.

Tableau 17: Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière au cours d'un voyage

Corridor	Douala-Bangui					
	Aller			Retour		
	Cameroun	Frontière	RCA	RCA	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	1,61	0,22	2,47	1,61	0,03	2,00
Durée moyenne de la traversée (en heure)	38,57	5,34	59,30	38,70	0,83	48,08
Distance de la traversée	831		609	606		833
Vitesse moyenne de circulation en km/h	23,24		11,73	16,81		22,84

Quant au corridor Douala-N'Djamena, à l'aller les camions mettent en moyenne 4 jours de Douala jusqu'à la frontière, soit une vitesse brute moyenne de 15,81 km/h sur une distance de 1339 km. Compte tenu de la longue distance il y a toujours arrêt pour le repos et/ou la recharge du carburant. Le temps d'attente à la frontière est en moyenne près de 3 heures 20 minutes. Ensuite, les camions mettent près d'un jour et demi pour atteindre N'Djamena, roulant à une vitesse brute moyenne de 19,32 km/h sur une distance de près de 590 km. Au retour les camions étant en général vides, les vitesses sont relativement plus élevées qu'à l'aller, comme il a déjà été observé, mais conservent des différences sur les deux territoires.

Tableau 18: Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière au cours d'un voyage

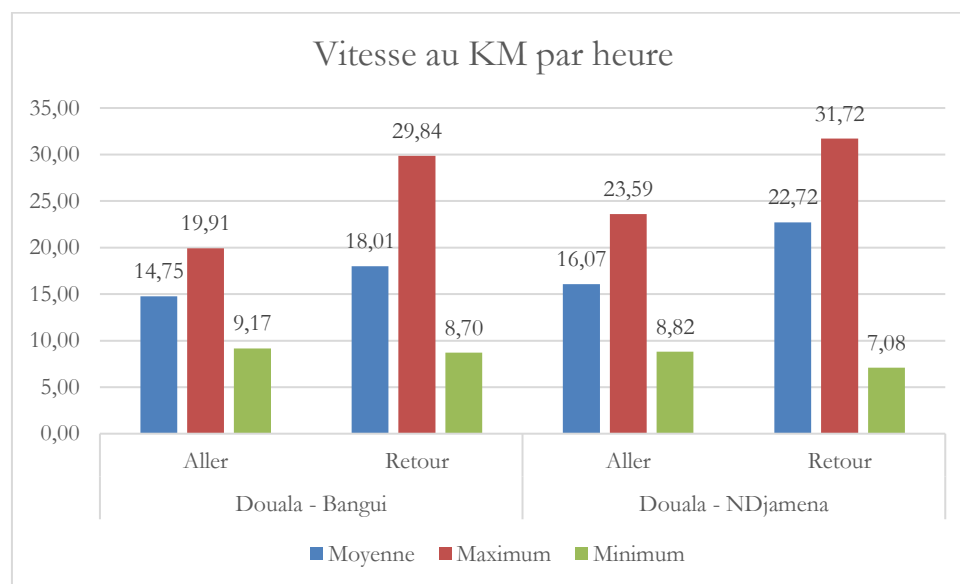
Corridor	Douala-N'Djamena					
	Aller			Retour		
	Pays	Frontière	Tchad	Tchad	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	3,98	0,14	1,57	0,98	0,03	3,12
Durée moyenne de la traversée (en heure)	95,52	3,28	37,67	23,59	0,81	74,86
Distance de la traversée	1339		590	590		1339
Vitesse moyenne de circulation en km/h	15,81		19,32	30,35		21,81

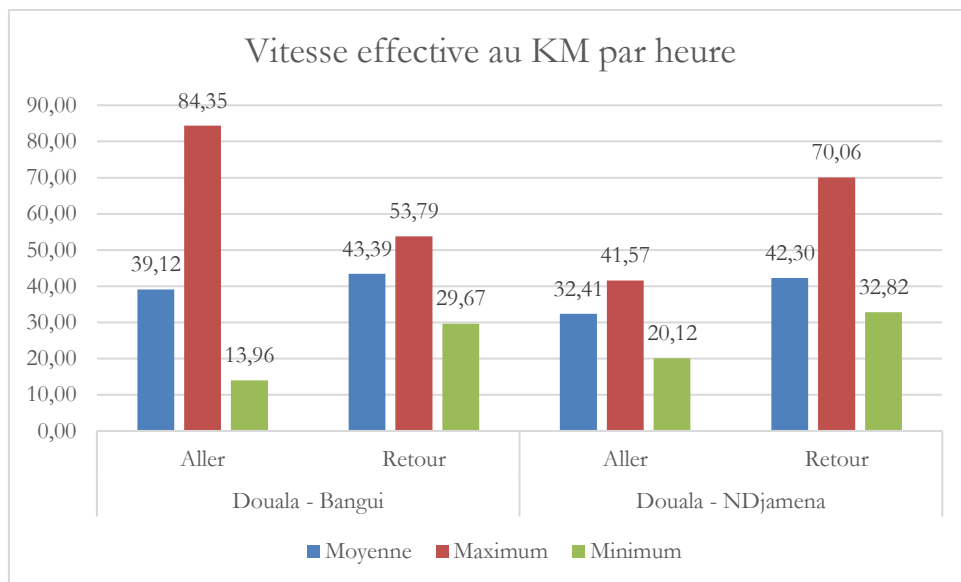
L'analyse des vitesses retient d'une part les vitesses moyennes brutes (dont le temps intègre les arrêts) et d'autre part les vitesses moyennes effectives (estimées seulement sur le temps de circulation effective) des camions sur les corridors. Il ressort que sur le corridor Douala-Bangui, les camions ont une vitesse moyenne de 14,75/km en aller contre 18,01km/h au retour, pratique les mêmes qu'au trimestre précédent. Toutefois, les vitesses effectives qui sont nettement plus élevées sont de 39,12km/h à l'aller et 43,99km au retour. Sur le Douala-N'Djamena les vitesses moyennes brutes sont un peu plus élevées ; on y relève des vitesses moyennes de 16,07km/h à l'aller et 22,72km/h au retour. Les vitesses effectives moyennes y sont de 32,41km/h à l'aller et de 42,30km/h au retour. Il faudrait rappeler la strate des camions bennes (plus rapides) n'a pas été échantillonnée depuis le quatrième trimestre afin de ressortir les différences qui caractérisent les autres types de camions.

Tableau19 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)

		Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse au KM par heure	Moyenne	14,75	18,01	16,07	22,72
	Maximum	19,91	29,84	23,59	31,72
	Minimum	9,17	8,70	8,82	7,08
Vitesse effective au KM par heure	Moyenne	39,12	43,39	32,41	42,30
	Maximum	84,35	53,79	41,57	70,06
	Minimum	13,96	29,67	20,12	32,82

Graphique 16: vitesse moyenne de la traversée (km/h)





RECOMMANDATION ET CONCLUSION

L'analyse détaillée des données de ce trimestre, comme du trimestre précédent, permet de maintenir les précédentes recommandations :

- ✓ le maintien des actions entreprises par les Gouvernements camerounais et tchadien, notamment pour la réduction des postes de contrôle et la fluidité au port de Douala ;
- ✓ la revalorisation des salaires des chauffeurs professionnels ;
- ✓ le renforcement des capacités et la sensibilisation des agents et des autres acteurs ;
- ✓ l'appui à l'organisation fonctionnelle, à la formation sur le code routier en vigueur dans la CEMAC et le recyclage périodique des conducteurs ;
- ✓ l'amélioration de la sécurité sur les axes ainsi que dans les aires de stationnement et de repos ;
- ✓ la redynamisation du Comité Inter-états de Gestion des Corridors.