



LES INDICATEURS CLÉS DES PRATIQUES ANORMALES

I. PROFIL DES CHAUFFEURS (CONDUCTEURS)



Après deux années complètes de collecte de données dans le cadre du projet OPA-AC, l'analyse du profil des chauffeurs par semestre laisse apparaître quelques écarts inter et intra-corridors.

la formation la plus suivie par les chauffeurs est la mécanique

En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, sur le corridor Douala-N'Djaména la majorité d'entre eux a reçu une formation supplémentaire et principalement en mécanique. Sur le corridor Douala-

Bangui, cours du 1er trimestre 2023, on a observé une baisse sensible de la proportion des chauffeurs enquêtés qui ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Il faudrait rappeler que cette formation permet aux chauffeurs de dépanner leurs véhicules pour certaines pannes durant leurs voyages avant le recours aux services spécialisés.

Sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména, la formation la plus suivie par les chauffeurs est la mécanique, On relève toutefois une proportion non négligeable l'électricité auto notamment sur le corridor Douala - N'Djaména.

L'aptitude à lire et écrire en français aussi a connu des variations entre les échantillons semestriels sur chaque corridor, la tendance étant à la hausse. En général, la proportion des conducteurs qui savent lire et écrire est supérieure à 80%.

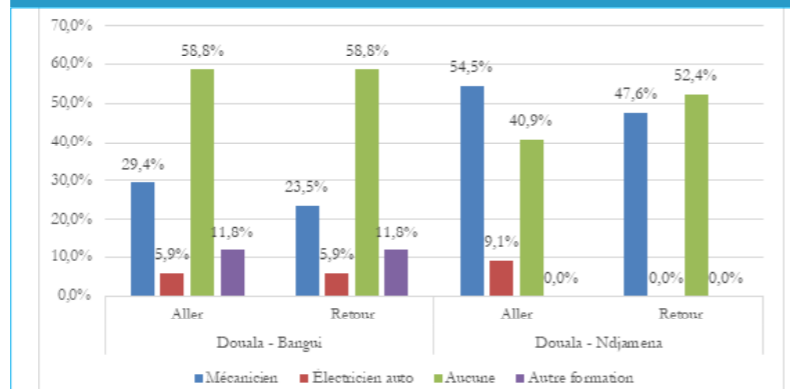
II. PROFIL DES VEHICULES ET ACCIDENTS

Les statistiques sur l'âge des tracteurs et des camions sont en moyenne plus favorables pour les transporteurs voyageant sur le corridor Douala - N'Djaména. Toutefois, l'âge moyen des camions connaît une tendance à la baisse sur les deux corridors.

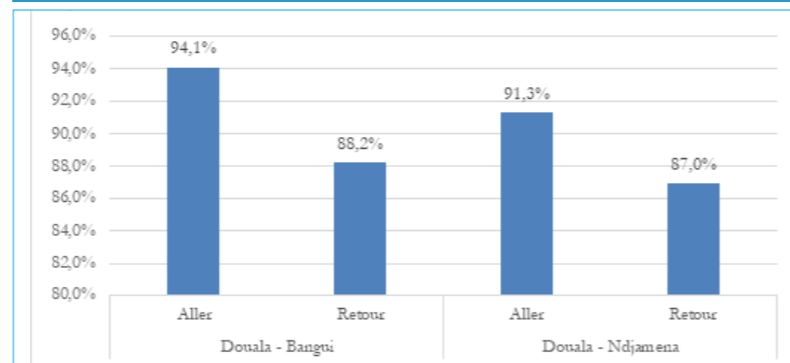
Les sorties de route restent plus fréquentes sur le corridor Douala-Bangui par rapport au corridor Douala-N'Djaména.

De même que les sorties de route, les accidents sont en général plus fréquents lors des voyages sur le corridor Douala - Bangui. Sur 100 km de distance parcourue, on dénombre en moyenne.

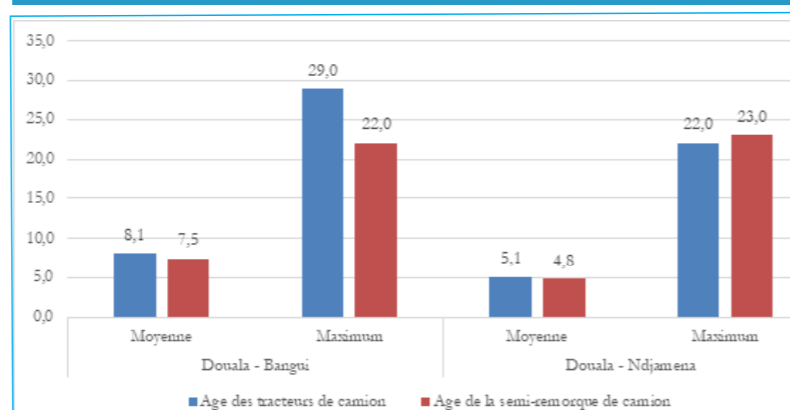
Graphique 1 : Répartition des chauffeurs selon les formations complémentaires suivies



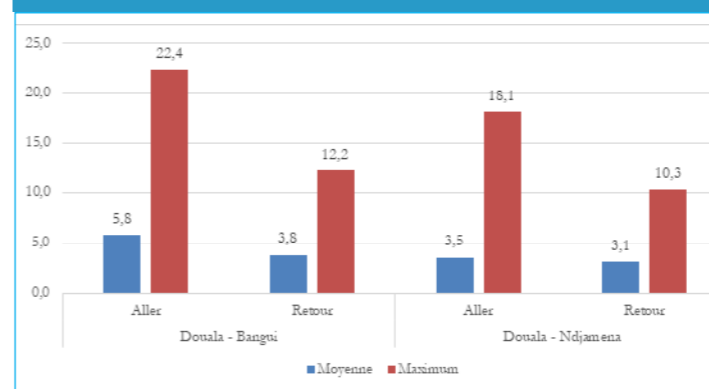
Graphique 2 : Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire le français



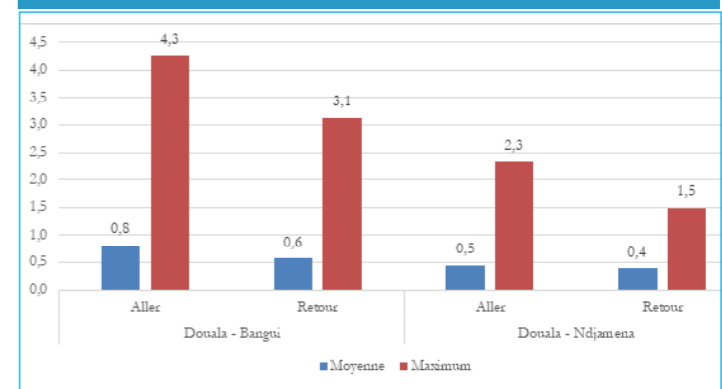
Graphique 3 : Statistiques sur l'âge des tracteurs et des camions



Graphique 4 : Statistiques sur les sorties de route aux 100 km



Graphique 5 : Statistiques sur les accidents aux 100 km



III. POSTES DE CONTRÔLE ET D'ARRÊTS IDENTIFIÉS

Sur le corridor Douala - N'Djaména, le plus long (1 934 km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), depuis le 1er Trimestre 2022, 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 (sur 590 Km). Les postes 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. La répartition de ces postes est donnée dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djaména

Nombre de postes de Contrôle	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 dénombrait 80 points d'arrêts dont 57 postes de contrôle. Au cours du 3ème Trimestre 2022, sur le territoire camerounais, les enquêteurs ont assisté à une augmentation du nombre de postes de Police, passant de 2 à 6 ; par contre, le nombre de poste de Gendarmerie a baissé (de 18 à 16). Il faudrait noter que les pratiques observées sur le corridor Douala - N'Djaména dans la partie camerounaise sont similaires à celles observées sur celui-ci, entre Douala et Garoua-Boulai qui est le poste frontière camerounais avec la

Tableau 2 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui

Nombre de postes de Contrôle	Cameroun	Tchad	Ensemble
Police	6	3	9
Gendarmerie	16	5	21
Douane	6	3	9
Contrôle mixte	12	8	20
Sous total corps contrôle	40	19	59
Péage	9	5	14
Pesage	7	2	9
Total	56	26	82

RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Boulai. 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 unique point, soit à Beloko, soit au dernier poste de Contrôle, au lieu-dit PK26 à l'entrée de Bangui.

DLA - Bangui
80 points d'arrêts
dont 57 postes de contrôle

Il faudrait cependant noter que, comme il a été déjà indiqué les trimestres précédents, certains de ces postes de contrôle identifiés n'interpellent pas toujours 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.

IV. ANALYSE DES CONTROLES

Les contrôles ayant fait l'objet de paiements illicites sont toujours plus nombreux à l'aller où les véhicules sont bien chargés qu'au retour où certains véhicules sont vides. Ces écarts en fréquences des contrôles selon le sens du trajet sur chaque corridor se traduisent par des écarts aussi importants en termes de durées des trajets sur chacun des corridors selon le sens du voyage.

Les coûts moyens de contrôle sont beaucoup plus élevés sur le corridor Douala – Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena où ils sont relativement stables après une baisse observée en fin 2021.

		Douala – Bangui		Douala – N'Djaména	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Dépense moyenne d'un contrôle	Moyenne	13.211	2.201	3.807	1.263
	Maximum	38.500	9.001	7.250	5.000
Dépense totale des contrôles par voyage	Moyenne	112.365	15.677	41.904	3.978
	Maximum	225.000	60.000	126.000	11.000
Nombre de contrôles payants par voyage	Moyenne	7.893	1.092	2.171	207
	Maximum	15.679	4.181	6.532	567

V. ANALYSE DES TRAVERSEES

Sur chacun des deux corridors, la durée de circulation effective est plus élevée pour les voyages avec départ de Douala, avec un écart d'une demi-journée sur le corridor Douala-Bangui et de plus d'un jour et demi sur le corridor Douala-N'Djaména.

Graphique 6 : Durée moyenne des traversées des corridors (en jours)

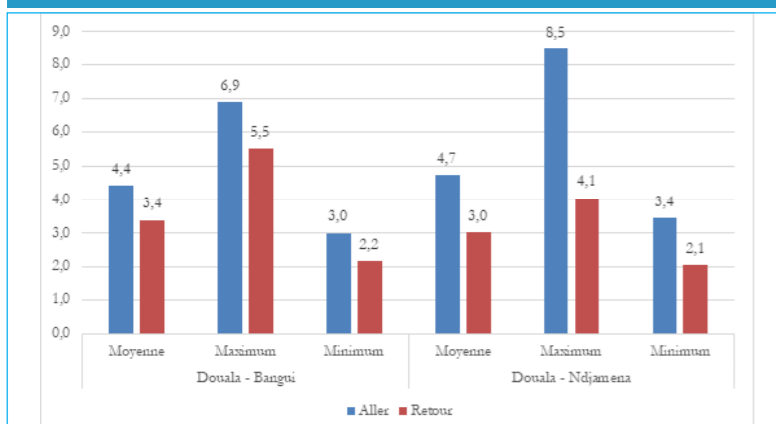
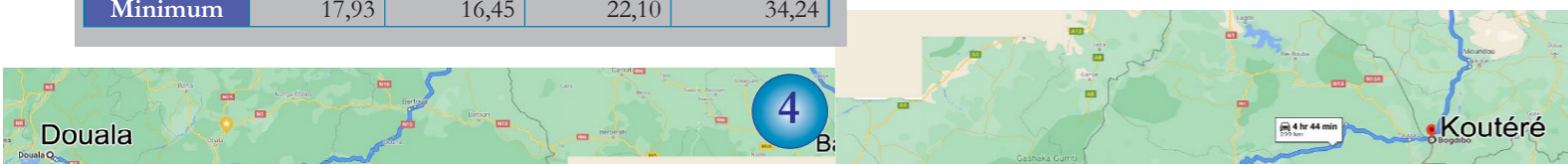


Tableau 5 : Vitesse effective en KM par heure

	Douala - Bangui		Douala - N'Djaména	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	34,52	36,79	32,39	43,97
Maximum	57,25	52,44	42,55	69,25
Minimum	17,93	16,45	22,10	34,24



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

Bulletin Trimestriel N° 09

Janvier - Mars 2023



Financement
Union Européenne



Mise en oeuvre
ISSEA

CONTRAT N° FED/2019/413-035

N°	INDICATEURS CLÉS	UNITE	Niveau de désagrégation			
			Corridor			
			CMR-RCA		CMR-TCH	
		DLA - BG	BG - DLA	DLA - NDJ	NDJ - DLA	
1	Profil des chauffeurs					
1.1	Age moyen des chauffeurs	Année	46		43	
1.2	Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire en français	%	91,2		89,1	
1.3	Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA	%	94,1	88,2	95,7	100,0
2	Analyse des contrôles					
2.1	Nombre Maximum de contrôles par voyage	Unité	16	21	24	12
2.2	Nombre Minimum de contrôles par voyage	Unité	3	3	4	1
2.3	Nombre moyen de contrôles par voyage	Unité	9	8	12	5
2.4	Nombre moyen de contrôles pour 100 km	Unité	0,63	0,56	0,60	0,27
2.5	Proportion des contrôles ayant entraîné un paiement	%	54,82	27,99	56,59	39,50
3	Analyse des durées					
3.1	Nombre moyen de jours passés au Port de Douala	Jour	2		2	
3.2	Temps écoulé entre la sortie du port et le départ effectif de Yassa	Jour	2		1	
3.3	Durée moyenne d'un contrôle	Heure	0,99	0,27	0,66	0,24
3.4	Durée totale des contrôles par voyage	Heure	9,06	2,13	6,62	0,81
3.5	Durée totale des repos par voyage	Jour	1,78	1,49	1,17	0,90
3.6	Durée totale des pannes par voyage	Jour	0,00	0,00	0,30	0,08
3.7	Durée totale des arrêts par voyage (repos, contrôle, pesage, péage, etc.)	Jour	2,49	1,69	2,55	1,11
3.8	Durée de circulation effective d'un voyage	Jour	1,93	1,85	2,58	1,89
3.9	Durée moyenne d'un voyage (une traversée du corridor)	Jour	4,42	3,39	4,72	3,01
3.10	Vitesse moyenne de circulation effective sur les corridors hors arrêts	Km/h	34,52	36,79	32,39	43,97
3.11	Nombre moyen de kilomètres parcourus par jour	Km/j	339,79	450,70	426,67	660,17
4	Analyse des coûts du trajet					
4.1	Coût moyen d'un contrôle	FCFA	13211	2201	3807	1263
4.2	Coût total moyen des contrôles par voyage	FCFA	112365	15677	41904	3978
4.3	Coût de contrôle aux 100 km de voyage	FCFA	7892,69	1092,45	2171,48	206,72
5	Etat et caractéristiques du véhicule					
5.1	Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%		100,0		100,0
5.2	Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%		68,8		84,1
5.3	Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%		78,1		86,4
5.4	Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%		6,3		25,0
5.5	Age moyen des tracteurs de véhicule	Année		6,34		4,45
5.6	Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année		5,44		4,05
5.7	Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%		100,0		100,0
5.8	Proportion de véhicules en état de surcharge	%		10,7		26,3
6	Accidents observés					
6.1	Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km	Unité	0,82	0,57	0,45	0,39
6.2	Nombre de sorties de route constatées pour 100 Km	Unité	5,76	3,77	3,53	3,09
6.3	Nombre de pannes de camion constatés pour 100 Km	Unité	2,53	2,11	1,90	1,58
6.4	Nombre de croisements de route constatées pour 100 km	Unité	40,18	35,08	30,59	25,76
7	Observations sur les changements sur le corridor					
7.1	Proportion des chauffeurs ayant constaté des changements	%		41,18		36,96
7.2	Proportion des chauffeurs dont le changement est positif	%		64,29		50,00

■ Douala - Garoua Boulai 825 Km ■ Garoua Boulai - Bangui 610 Km ■ Douala - Koutéré 1339 Km ■ Koutéré - N'Djaména 590 Km

L'ISSEA est une Institution Spécialisée de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale qui est chargée de la formation et de la recherche appliquée dans les domaines de la statistique et de l'économie appliquée www.issea-cemac.org BP 294, Yaoundé - Cameroun