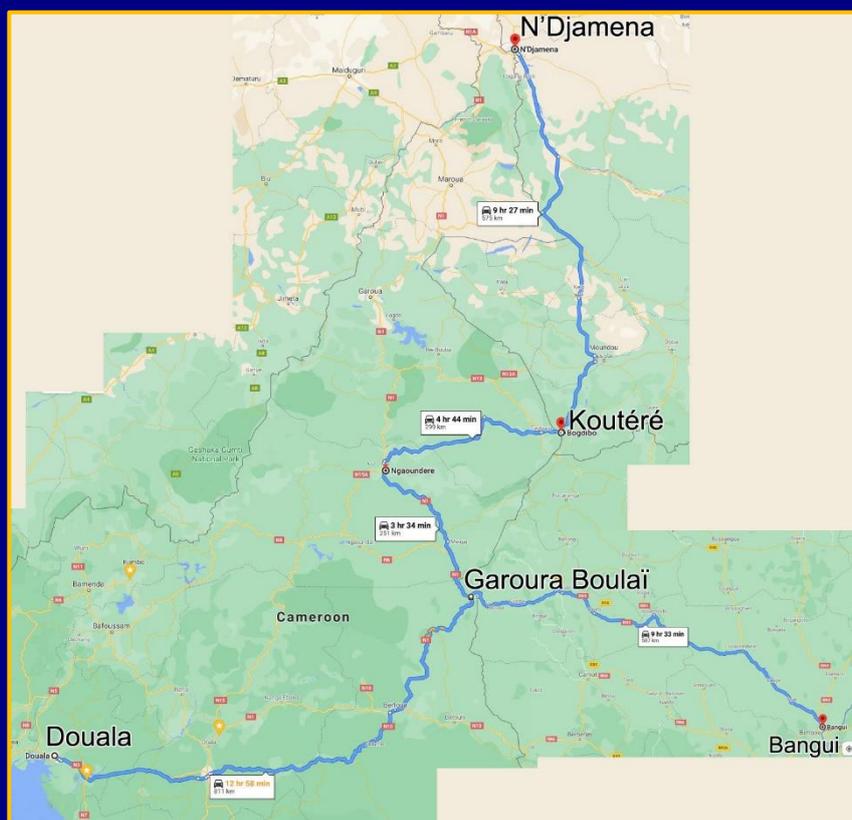


# Observatoire régional des Pratiques Anormales sur les principaux corridors de l'Afrique Centrale

CONTRAT N° FED/2019/413-035

## RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2021



Juin 2021



Financement du Projet  
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet  
ISSEA



## SOMMAIRE

Liste des sigles et abréviations .....	2
Liste des tableaux.....	3
Liste des graphiques .....	4
Résumé exécutif.....	5
Executive summary.....	7
Introduction .....	9
I. CONTEXTE GENERAL.....	10
I.1 Bref Rappel du Contexte, des Objectifs et de la Méthodologie.....	10
I.2 Contexte particulier du Premier Trimestre 2021 .....	13
I.3 Conditions d'observation : les enquêteurs victimes des pratiques anormales.....	14
II. Resultats de l'enquete trimestrielle .....	15
II.1 Description Générale .....	15
II.2 Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion) .....	18
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	24
Types et fréquences d'arrêts .....	24
Durée moyenne des arrêts .....	26
II.4 Cas particuliers des frontières .....	31
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles .....	33
II.6 Analyse de la traversée .....	36
II.7. Synthèse des pratiques anormales et évolution dans le temps.....	42
III. Appréciation de l'évolution des tracasseries le long des corridors .....	46
IV. Difficultés et perspectives .....	48
Conclusion.....	50
Annexe .....	51

## LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

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

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Récapitulatif des principaux indicateurs .....	17
Tableau 2 : Expérience des chauffeurs (en années).....	18
Tableau 3 : Caractéristiques des camions suivis sur les corridors. ....	21
Tableau 4 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena .....	24
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui .....	25
Tableau 6 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%).....	26
Tableau 7 : Durée moyenne des arrêts (heures).....	27
Tableau 8 : Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena.....	27
Tableau 9 : Nombre moyen de contrôle par pays au cours de la traversée des corridors .....	28
Tableau 10 : Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors .....	30
Tableau 11 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA) .....	34
Tableau 12 : Durée du trajet le long d'un voyage (en jours) et distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière .....	40
Tableau 13 : Résultat de l'OPA-AC du premier trimestre (janvier-mars 2021) : Contrôles, Durées et Coûts .....	42
Tableau 14 : Évolution du nombre de contrôles par voyage.....	43
Tableau 15 : Évolution de la durée des contrôles par voyage.....	44
Tableau 16 : Évolution du coût des contrôles par voyage .....	45

## LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors .....	18
Graphique 2 : Répartition des chauffeurs selon leur formation supplémentaire.....	19
Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français .....	19
Graphique 4 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat. ....	21
Graphique 5 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques .....	22
Graphique 6 : Sortie de route et accidents aux 100 km (en %). ....	22
Graphique 7 : Nombre moyen des contrôles sur les deux corridors.....	28
Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures) .....	30
Graphique 9 : Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures) .....	32
Graphique 10 : Coût moyen des contrôles.....	34
Graphique 11 : Durée moyenne de la traversée (en jours).....	36
Graphique 12 : vitesse moyenne de la traversée (km/h) .....	40

## RESUME EXECUTIF

### (i) Contexte

Mis en place en mai 2020 avec l'appui technique et financier de l'Union européenne, l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les principaux corridors de l'Afrique Centrale est une initiative de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) dans le but de faciliter les échanges physiques, réduire les coûts et les délais de transport des biens dans la sous-région.

La RCA et le Tchad ne possèdent pas de 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.

Cependant, 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

De même, 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 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 et 1.929 Km par Touboro). 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 d'éliminer progressivement ces pratiques anormales.

### (ii) Méthodologie d'intervention

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 véhicules 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 ; il faudra un semestre pour atteindre la taille requise pour garantir la précision des indicateurs.

L'enquête du Trimestre Préliminaire a permis de mieux cerner les contraintes de terrain et les éléments conjoncturels qui impactent significativement la circulation des marchandises en transit sur les corridors observés.

### **(iii) Principaux Résultats**

Les résultats du premier trimestre (Janvier – Mars 2021) portent sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena. La pandémie liée à la COVID-19 avec la fermeture des frontières ont fait que l'enquête sur l'axe Yaoundé – Libreville n'a pas pu se réaliser pour ce trimestre.

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 demeurent les sources les plus fréquentes des arrêts. Lors des voyages Douala – Bangui – Douala, les contrôles et les péages comptent respectivement 42,4 % et 18,3 %. Cependant pour l'autre corridor, les deux types d'arrêt comptent respectivement 32,4 % et 28,7 %.

Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre en moyenne 17 contrôles dont 10 payants subis par les camions allant de Douala à Bangui et 13 contrôles dont 8 payants pour ceux allant dans le sens inverse. En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena, le nombre moyen de contrôles est de 18 dont 8 payants pour les camions allant de Douala à N'Djamena et 12 dont 6 payants pour ceux allant dans le sens inverse.

Ainsi, certains contrôles font l'objet de paiements attribuables essentiellement aux pratiques anormales.

Sur le corridor Douala-Bangui, les contrôles pour un voyage ont un coût quasi identique à l'aller comme au retour. Ainsi, pour un voyage sur ce corridor, il est dépensé pour les contrôles en moyenne 3600 FCFA tous les 100 Km à l'aller comme au retour.

Les contrôles pour un voyage sur le corridor Douala-N'Djamena coûtent en moyenne plus de deux fois plus cher à l'aller qu'au retour. En effet, aux 100 Km, on constate que les contrôles pour un voyage sur ce corridor coûtent 1 971 FCFA à l'aller et 797 FCFA au retour. Il en ressort de tout ceci que les contrôles sur le corridor Douala-Bangui coûtent en moyenne plus chers que sur celui de Douala-N'Djamena.

### **(iv) Recommandations**

L'analyse détaillée des données de ce trimestre permet de dresser quelques recommandations.

- ✓ Le maintien des actions entreprises par le Gouvernement camerounais, notamment pour la réduction des postes de contrôle et la fluidité au port de Douala ;
- ✓ La formation 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, notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé ainsi que dans les aires de stationnement et des aires de repos.

## EXECUTIVE SUMMARY

### i) Background

The Regional Observatory of Abnormal Practices (OPA) on the main corridors of Central Africa was set up in May 2020 with the technical and financial support of the European Union. The Observatory which is an initiative of the Economic and Monetary Community of Central Africa aims to facilitate physical exchanges and to reduce the cost and deadline of the transportation of goods in the sub-region.

The Central African Republic and Chad are landlocked countries that depend mainly on the Douala port in Cameroon for trade. These two countries receive their provisions by land through corridors, some of which have been the subject of agreements.

However, illicit and “abnormal” practices observed on road transport corridors are widespread phenomena in Africa in general and Central Africa in particular. These practices significantly impact physical exchanges and affect the cost and deadline of transporting goods.

As such, for next phases of the studies of the 9<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup> FED, OPA has been identified as an area of intervention for the 11<sup>th</sup> FED, within the framework of regional infrastructures governance. This led to the Program for Support of National and Regional Infrastructures in Central Africa (PAGIRN), one of its projects being the effective setup of OPA.

Also, a Regional Transport and Transit Facilitation Program was adopted in 2006 by member states after consulting with funders. The program aimed at setting up an Observatory of Abnormal Practices on two pilot corridors: the Douala – Bangui corridor (1,435 km) and the Douala – N'Djamena corridor (1,844 km connected directly via Nguéli and 1,929 km by Touboro) amongst other things. The Yaoundé – Libreville corridor (790 Km) was added in October 2016.

The objective of the Observatory of Abnormal Practices is to collect and analyse transport data that makes it possible to observe, analyse, and publish abnormal practices along the three road corridors mentioned above at regular intervals and based on defined criteria. This is done to raise awareness among key actors and decision-makers so as to gradually eliminate these abnormal practices.

### ii) Methodology of Intervention

The monitoring of abnormal practices on the main CEMAC corridors was carried out quarterly. So, for each quarter a sample of vehicles on selected corridors was monitored.

Stratified random sampling as applied to obtain the sample and the stratification variables were destination (Bangui/N'Djaména/Libreville) and type of cargo. The unit of observation was a trip (one-way or return) of cargo in transit. For each quarter, a sample of about 125 units was monitored. It usually took a semester to reach the required size and to guarantee the accuracy of indicators.

The survey of the first quarter made it possible to better identify on-site difficulties as well as factors that had a significant impact the movement of goods in transit on the corridors observed.

### iii) Main Results

The results of the first quarter (January – March 2021) focused on the Douala – Bangui, Douala – N'Djamena corridors. Investigation on the Yaoundé – Libreville corridor could not be carried out because the borders were closed due to the Covid-19 pandemic.

Trucks flying the former corridors encountered the following main types of stops: checks, tollgates, weighing stations, accidents, and rest areas. Checks and tollgates stood out as the main reasons for stops. During the Douala – Bangui – Douala trips, checks and tollgates accounted for 42.4% and 18.3% respectively. However, for the other corridor, the two types of stops accounted for 32.4% and 28.7% respectively.

On the Douala – Bangui corridor, there was an average of 17 checks on the one hand, 10 of which were paid for by the trucks going to Bangui from Douala and 13 checks on the other hand, 8 of which were paid for by trucks going to Douala from Bangui. Regarding the Douala – N'Djamena corridor, the average number of checks was 18, 8 of which were paid for by trucks going to N'Djamena from Douala and 12 checks, 6 of which were paid for by trucks going in the opposite direction.

Thus, payments made at some checkpoints were mainly due to abnormal practices. On the Douala-Bangui corridor, checks for one-way and return trips cost roughly the same amount. Therefore, an average of FCFA 3,600 was spent on checks for every 100 km for one-way and return trips on the corridor.

On the Douala-N'Djamena corridor, checks for a one-way trip were two times more expensive on the average than checks for a return trip. As a matter of fact, it was observed that checks on this corridor cost FCFA 1,971 for a one-way trip and FCFA 797 for a return trip per a hundred km. It therefore stands out that checks on the Douala-Bangui corridor are more expensive on the average than checks on the Douala-N'Djamena corridor.

### iv) Recommendations

Based on the detailed analysis of data obtained for the first quarter, the following recommendations are made:

- ✓ actions undertaken by Cameroonian authorities to reduce checkpoints and ensure fluidity at the Douala port should be maintained,
- ✓ agents and other actors should be trained and sensitised,
- ✓ support for the functional organisation, training on highway code in force in the CEMAC Zone, and periodic recycling of drivers should be considered,
- ✓ security between Edéa and Yaoundé as well as in parking lots and rest areas especially at night should be beefed up.

## 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 des fréquences de contrôle, 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.

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

Ce rapport du premier trimestre 2021 intervient après l'enquête pilote et le rapport du trimestre préliminaire. Il sera complété avec celui du deuxième trimestre pour avoir des indicateurs plus robustes sur le semestre. Il présente l'essentiel des éléments suivants :

- Un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet en mettant l'accent sur le contexte particulier de ce trimestre ;
- les résultats de l'enquête trimestrielle ;
- les recommandations.

## 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 ne possèdent pas de 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.

Cependant, 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

Ainsi, 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 d'éliminer progressivement ces pratiques anormales.

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, cela permet d'avoir des résultats acceptables ; cependant, c'est avec les données d'un semestre qu'on va atteindre la taille requise pour garantir la précision des indicateurs avec un degré de confiance de 95%.

**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 exposés suffisamment, 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 voyage à observer (sélectionné par le Point Focal en collaboration avec les syndicats) et embarquent à bord du véhicule pour l'observation du voyage 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

<b>Profil des chauffeurs</b>	Age moyen des chauffeurs Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire en français Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA
<b>Fréquence des contrôles</b>	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
<b>Analyse des durées</b>	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
<b>Coûts des contrôles</b>	Coût moyen d'un contrôle Coût total moyen des contrôles par voyage Coût de contrôle aux 100 km de voyage
<b>Etat et caractéristiques du véhicule</b>	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
<b>Accidents observés</b>	Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km Nombre de sorties de route constatées pour 100 km

La liste des indicateurs, des unités et formules de calcul figure en annexe.

## I.2 Contexte particulier du Premier Trimestre 2021

Le premier trimestre 2021 a été marqué par les tensions post électorales en Centrafrique et les grèves des camionneurs sur le corridor Douala - N'Djamena. Au niveau de l'OPA, de nouveaux enquêteurs ont été formés et mobilisés pour remplacer les anciens enquêteurs indisponibles et augmenter le nombre des agents compétents et disponibles pour s'engager dans l'observation.

Après les grèves de janvier, les enquêteurs ont pu bénéficier de laissez-passer signés par l'Ambassadeur du Tchad au Cameroun pour leur permettre de circuler sur le corridor, malgré la fermeture officielle des frontières. La première série d'enquêtes du premier trimestre n'a pu se réaliser qu'à partir du mois de février et seulement pour ce qui concerne le Tchad.

Comme par le passé, les enquêteurs étaient obligés de payer pour les « timbres ou cachets » apposés sur les laissez-passer à la frontière et cela obère davantage les coûts des observations déjà très impactés par le paiement du voyage des enquêteurs aux conducteurs et aux syndicats. En outre, les tests de COVID-19 effectués à la frontière avaient permis de détecter deux cas positifs. Les enquêteurs testés positifs ont été obligés de rentrer se confiner chez eux à Yaoundé et n'ont pu reprendre les observations qu'après la période de quarantaine et un test négatif. On a aussi enregistré un cas d'accident qui a entraîné des blessures graves et l'arrêt du voyage. L'enquêteur, après les premiers soins sur le terrain, a été pris en charge à Yaoundé. Il a par la suite, pu reprendre ses observations après son rétablissement complet.

Au second tour d'enquêtes, mars-avril, quelques enquêteurs ont été reconduits sur le corridor Douala – N'Djamena pour compléter la strate. Cela s'est passé dans les mêmes conditions de traversée qui se font jusqu'alors à travers Touboro – Koutéré (Frontière) – Moundou.

C'est au cours de cette seconde vague, qu'il y a eu réouverture de la frontière terrestre entre le Cameroun et la République Centrafricaine, ce qui a permis d'orienter les enquêteurs davantage sur le corridor Douala – Bangui. Cependant, cette fermeture de la frontière pendant plus d'un mois avait entraîné une longue file d'attente à Garoua Boulai et les camions qui arrivaient devaient attendre plus d'une semaine avant de traverser. Cela a beaucoup impacté l'exécution des observations, certains enquêteurs ont été contraints de ne pas couvrir le corridor en un voyage unique. Ils ont plutôt effectué deux demi-trajets de part et d'autre de la frontière.

Il faudrait préciser que les formalités à la frontière Cameroun – Centrafrique se font à deux points distants de 10 Km (Garoua Boulai du côté du Cameroun et Beloko du côté de la Centrafrique). Les enquêteurs ont parfois quelques formalités gratuites à faire avec la Police à la frontière camerounaise, par contre, ils paient des frais à la Police centrafricaine.

En raison du contexte d'insécurité qui a régné pendant une certaine période, entre Beloko et Bangui les convois étaient escortés par l'Armée centrafricaine.

Au retour en général, les camions partaient vides de Bangui (à cause sûrement de l'inactivité liée au contexte sécuritaire) ; certains s'arrêtaient à Beloko pour chercher à charger des marchandises.

### I.3 Conditions d'observation : les enquêteurs victimes des pratiques anormales

Compte tenu de la nécessité d'obtenir des données fiables à travers une approche scientifique, les Enquêteurs dit « Observateurs » (contrairement à l'étude de CIVI-Pol qui confiait les questionnaires aux conducteurs) sont embarqués à bord des camions et sont considérés par les agents publics comme des voyageurs. Cette approche permet de faire l'observation le plus directement possible, en temps réel in situ. Elle 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. 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.

Ces difficultés sont plus intenses sur le corridor Douala – Bangui à cause de la longue attente observée à Garoua Boulai au moment de l'ouverture de la frontière après l'accumulation des centaines de camions. Et même pendant des enquêtes, les véhicules attendaient parfois plus d'une semaine sur place avant de rejoindre Beloko, qui est le poste frontière du côté de la Centrafrique, où les convois sont lancés surtout les mardi, jeudi et samedi. Lors de l'enquête pilote (septembre – octobre 2020), le conducteur devait juste attendre le jour de l'Escorte pour s'y intégrer. Mais au cours du premier trimestre 2021, le nombre de véhicules à escorter était limité à 50 par convoi à cause des risques d'attaques par les groupes rebelles.

Il convient de relever une autre catégorie de Pratiques Anormales découlant de l'approche méthodologique d'observation retenue et qui a été rappelée ci-dessus : celle dont sont victimes les Observateurs de l'OPA-AC au moment de la traversée des frontières et pendant certains contrôles.

- Au niveau des frontières, même lorsqu'ils sont en possession des documents normaux leur permettant de voyager (passeport, laissez - passer, ordre de mission), ils sont souvent contraints de payer sans aucun reçu des sommes d'argent oscillant entre 10.000 F et 30.000 FCFA par personne à la police et la gendarmerie tchadiennes au niveau de la frontière entre le Tchad et le Cameroun (KOUTERE). Pendant l'enquête pilote, les enquêteurs ne déboursaient que la somme de 5.000 FCFA pour ce qui représentait le visa (cachet derrière le laissez-passer ou l'ordre de mission), mais toujours sans reçu.
- En ce qui concerne la frontière entre le Cameroun et la RCA, l'observateur disposant du passeport ou du laissez - passer préétabli à la frontière paye juste les frais dits de visa. Cependant, l'observateur se trouve interpellé au niveau de certains postes de contrôle (aller et retour) et obligé de payer une somme allant de 1000 à 2000 FCFA, voire plus par poste en fonction des humeurs des agents de contrôle.

Pour la traversée des camions sur le corridor Douala -N'Djamena, en dehors des périodes de grève et la courte période qui a suivi les manifestations de la population à la suite du décès du Feu Président Idriss BEBY ITNO, on observe une certaine fluidité à la traversée de frontière.

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. Sur le plan technique 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.

## II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 01) sont basés sur 137 voyages suivis durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2021. Ce nombre est supérieur à la taille prévue en raison du renforcement de l'effectif des observateurs pour suppléer à la période d'interruption. Cela constitue déjà une avancée pour le semestre, étant donné que le 2<sup>nd</sup> trimestre est aussi perturbé. En général, les tendances se confirment et avec les données du deuxième trimestre 2021 on aura une consolidation semestrielle qui permettra de confirmer ou de corriger les estimations afin d'avoir des indicateurs suffisamment viables et de faire des comparaisons avec la confiance requise. Toutefois, la base de sondage pour les extrapolations est exhaustive à partir des données des Lettres de Voiture Internationales (LVI) délivrées par le BGFT et qui est le document sans lequel on ne peut pas s'engager sur le corridor.

### II.1 Description Générale

L'observation des pratiques anormales sur les principaux corridors d'Afrique Centrale vise à relever tous les faits récurrents qui entravent la bonne circulation des camions qui transportent les marchandises en transit sur ces corridors.

Avant d'entrée 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 élevée. L'Observatoire relève ce nombre de jours qui sert d'indicateur pour suivre l'évolution de l'amélioration souhaitée de la fluidité des marchandises en transit arrivées au Port Autonome de Douala (PAD) ; car, cette durée induit un coût implicite du transport de ces marchandises sur ces corridors.

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 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 présent rapport. Ces principaux indicateurs sont présentés dans le tableau ci-après

.

Tableau 1 : Récapitulatif des principaux indicateurs

N°	INDICATEURS	Unité	Niveau de désagrégation			
			Corridor			
			CMR-RCA		CMR-TCH	
			DLA	BG	DLA	NDJ
-	-	-	-			
BG	DLA	NDJ	DLA			
<b>1</b>	<b>Profil des chauffeurs</b>					
1.1	Age moyen des chauffeurs	Année	42,1		41,7	
1.2	Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire en français	%	86,8		80,8	
1.3	Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA	%	90,0	83,3	96,1	91,7
<b>2</b>	<b>Fréquence des contrôles</b>					
2.1	Nombre Maximum de contrôles par voyage	Unité	32,0	21,0	44,0	40,0
2.2	Nombre Minimum de contrôles par voyage	Unité	9,0	5,0	4,0	1,0
2.3	Nombre moyen de contrôles par voyage par voyage	Unité	16,6	13,2	17,8	11,9
2.4	Nombre moyen de contrôles pour 100 km	Unité	1,2	0,9	0,9	0,6
2.5	Proportion des contrôles ayant entraîné un paiement	%	60,9	60,0	53,7	55,4
<b>3</b>	<b>Analyse des durées</b>					
3.1	Nombre moyen de jours passés au Port de Douala	Jour	2,8	-	2,3	-
3.2	Temps écoulé entre la sortie du port et le départ effectif de Yassa	Jour	3,0	-	1,8	-
3.3	Durée moyenne d'un contrôle	Minute	45,8	25,3	40,1	47,9
3.4	Durée totale des contrôles par voyage	Heure	9,7	6,6	11,3	6,6
3.5	Durée totale des repos par voyage	Jour	2,4	2,0	1,4	1,0
3.6	Durée totale des arrêts par voyage (repos, contrôle, pesage, péage, etc.)	Jour	3,5	2,7	2,9	2,0
3.7	Durée de circulation effective d'un voyage	Jour	3,5	2,2	2,6	2,5
3.8	Durée moyenne d'un voyage (une traversée du corridor)	Jour	7	4,4	5,1	4,3
3.9	Vitesse moyenne de circulation effective sur les corridors hors arrêts	Km/h	19,52	33,65	35,75	37,04
3.1	Nombre moyen de kilomètres parcourus par jour	Km/j	468,21	808,76	857,82	888,92
<b>4</b>	<b>Coûts des contrôles</b>					
4.1	Coût moyen d'un contrôle	FCFA	3022	4022	2420	1513
4.2	Coût total moyen des contrôles par voyage	FCFA	51786,9	51666,7	38012,8	15369
4.3	Coût de contrôle aux 100 km de voyage	FCFA	3608,8	3600,5	1970,6	796,7
<b>5</b>	<b>Etat et caractéristiques du véhicule</b>					
5.1	Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	97,4		99,0	
5.2	Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	71,4		85,4	
5.3	Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	74,3		80,2	
5.4	Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	48,6		58,3	
5.5	Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	9,5		7,2	
5.6	Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	10,4		8,26	
5.7	Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	44,7		50,5	
5.8	Proportion de véhicules en état de surcharge	%	63,2		50,5	
<b>6</b>	<b>Accidents observés</b>					
6.1	Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km	Unité	0,4	0,5	0,5	0,3
6.2	Nombre de sorties de route constatées pour 100 km	Unité	3,9	5,8	3,7	2,8

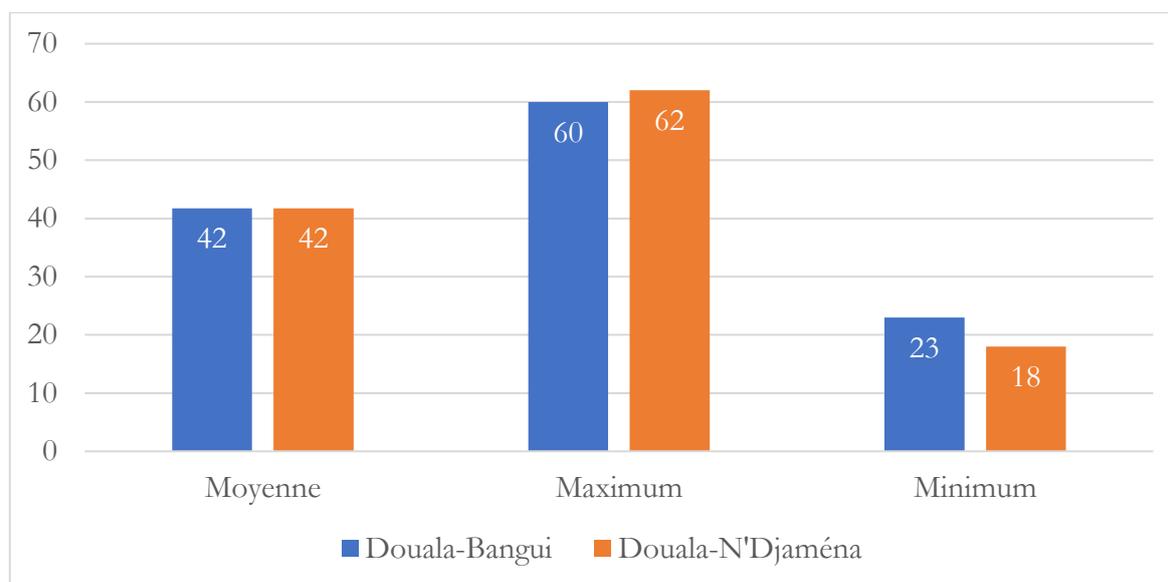
## II.2 Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion)

### II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

L'âge moyen des chauffeurs qui empruntent le corridor Douala-Bangui est sensiblement le même que celui des chauffeurs du corridor Douala – N'Djaména et vaut 42 ans. C'est sur le corridor Douala – N'Djaména qu'on a rencontré aussi bien le plus jeune chauffeur que le plus vieux.

Globalement, l'âge des chauffeurs observés pendant le premier trimestre 2021 varie entre 23 ans et 60 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 18 ans et 62 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

*Graphique 1 : Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors*



La dispersion observée sur les âges des chauffeurs reflète aussi leur nombre d'années d'expérience. Il ressort des résultats de l'enquête du premier trimestre 2021 que leur expérience varie de 3 mois à 39 ans, avec une moyenne de 11 ans sur le corridor Douala-Bangui.

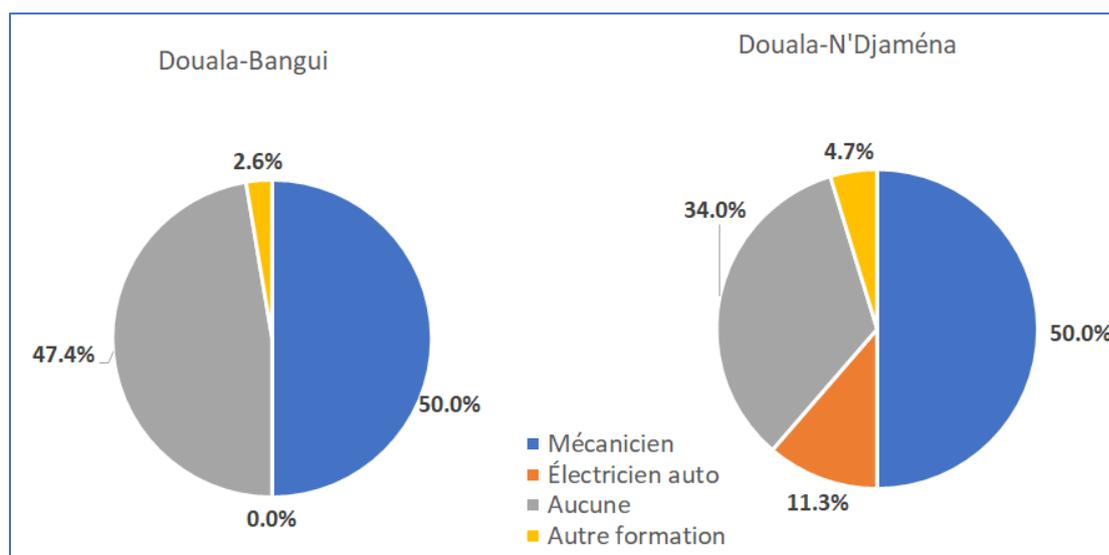
Ce nombre d'années d'expérience est compris entre 5 mois et 44 ans avec une moyenne de 13 ans sur le corridor Douala-N'Djaména, comme l'illustre le tableau suivant.

*Tableau 2 : Expérience des chauffeurs (en années).*

	Douala – Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Moyenne	10,6	13,0	11,7	14,7	11,7	13,3
Maximum	39,0	25,0	39,0	38,3	43,7	43,7
Minimum	0,3	1,0	0,3	1,1	0,4	0,4

En dehors de la conduite automobile, la majorité des chauffeurs qui circulent sur les corridors Douala- Bangui et Douala N'Djamena ont suivi des formations supplémentaires. En effet 50% d'entre eux ont suivi une formation en mécanique. Et sur le corridor Douala – N'Djaména une proportion de 11,3% de chauffeurs ont suivi une formation en électricité. Ces formations supplémentaires apparaissent comme des conditions favorables à leur employabilité et leur capacité de contribuer à l'entretien des véhicules ainsi qu'une certaine autonomie sur les longs voyages.

*Graphique 2 : Répartition des chauffeurs selon leur formation supplémentaire*



Près de 87% de conducteurs sur le corridor Douala-Bangui contre presque 81% sur le corridor Douala-N'Djaména savent lire et écrire en français (Graphique 3). Il est nécessaire de noter que les formalités de vérification et de contrôle sont souvent diligentées par le convoyeur qui interagit avec les forces de l'ordre.

*Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français*

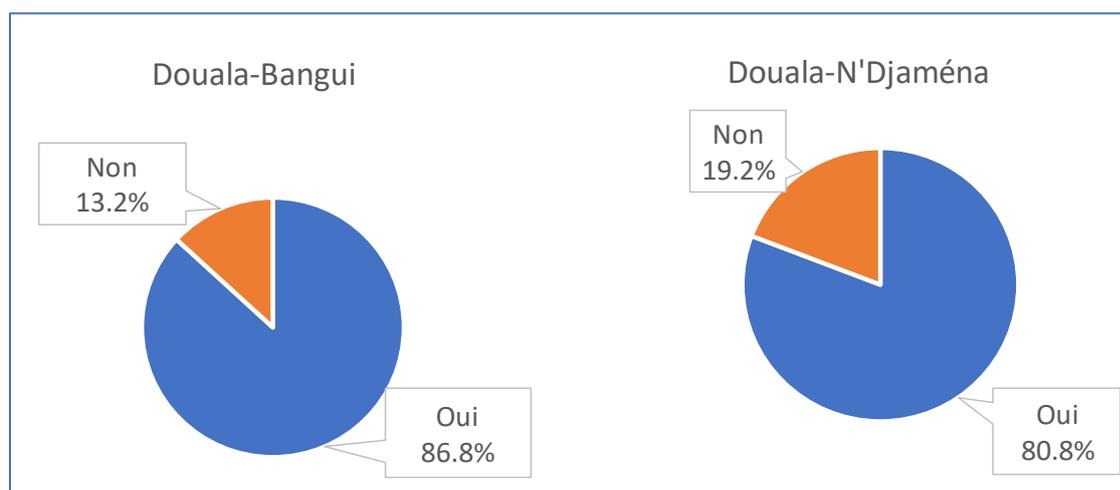




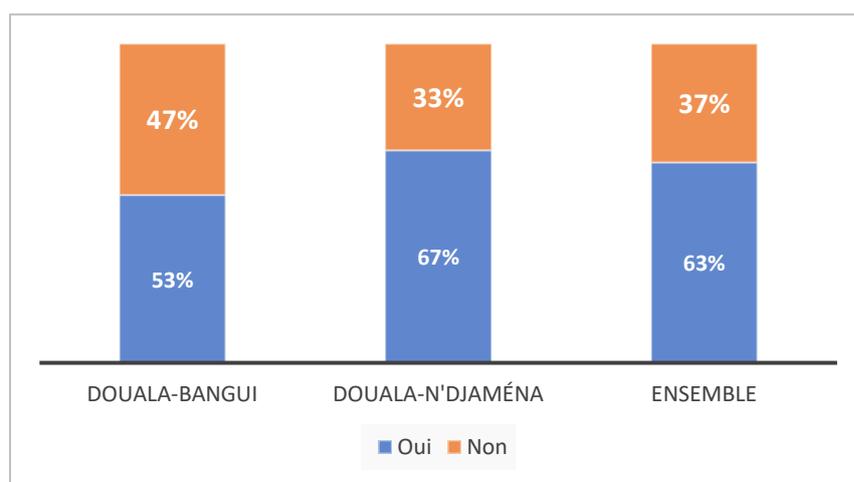
Photo 01 : Chauffeur mécanicien à l'œuvre



Photo 02 : Chauffeur mécanicien à l'œuvre

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, il ressort que 63% des chauffeurs sont affiliés à un syndicat, ce qui leur permet de renforcer leur capacité à défendre leurs droits auprès des patrons et des autorités compétentes. On note cependant que cette proportion d'affiliation est plus élevée chez les chauffeurs du corridor Douala – N'Djaména (66,7%) par rapport à ceux du corridor Douala – Bangui (52,6%). Cela s'observe dans l'organisation, notamment à Douala où les conducteurs tchadiens ont un espace de regroupement à Yassa qui, bien que nécessitant un appui pour l'aménagement, leur permet de bien s'organiser et c'est avec les responsables identifiés à ce lieu qu'un accord a pu être négocié pour la sensibilisation des conducteurs afin qu'ils acceptent d'embarquer les Observateurs à bord de leurs camions.

**Graphique 4 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.**



## II.2.2 Etat des véhicules circulant sur les corridors

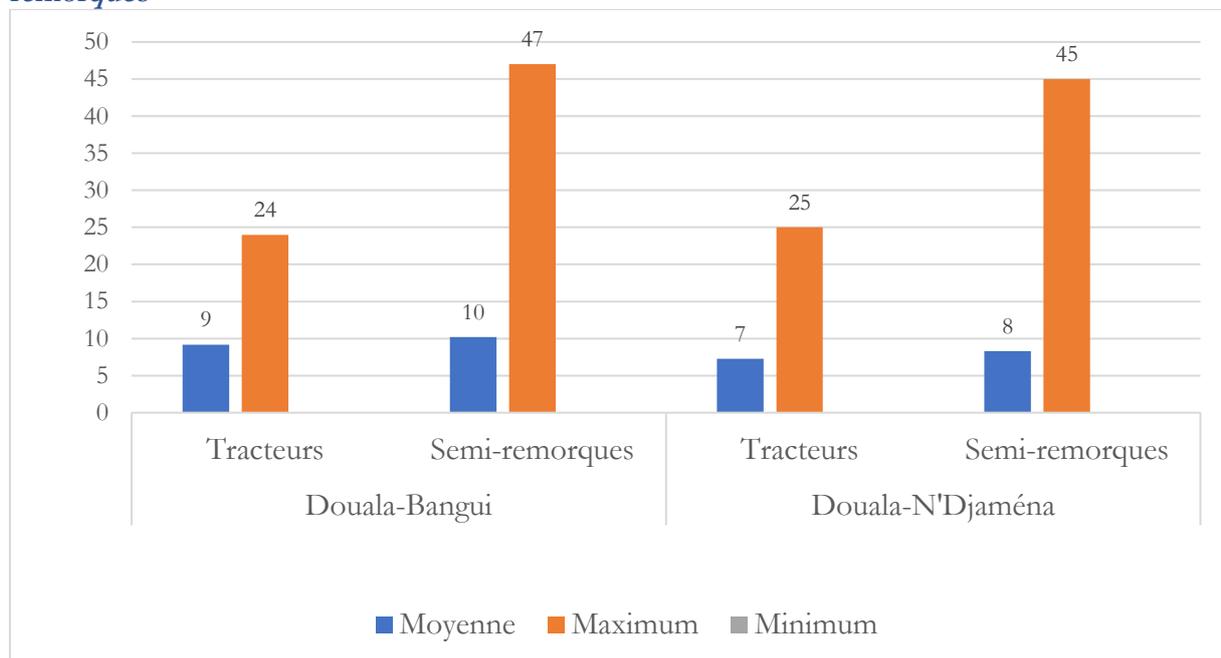
Le tableau 3 résume l'état des camions observés pendant le premier trimestre 2021 sur les deux corridors. Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména ont un état fonctionnel nettement meilleur que ceux du corridor Douala-Bangui.

L'âge moyen des tracteurs et semi-remorques sur le corridor Douala-Bangui est respectivement de 9 ans et 10 ans, contre 7 ans et 8 ans respectivement, sur le corridor Douala-N'Djaména. Sur le corridor Douala-Bangui, le tracteur le plus vieux a 24 ans et la plus vieille semi-remorque, 47 ans.

**Tableau 3 : Caractéristiques des camions suivis sur les corridors.**

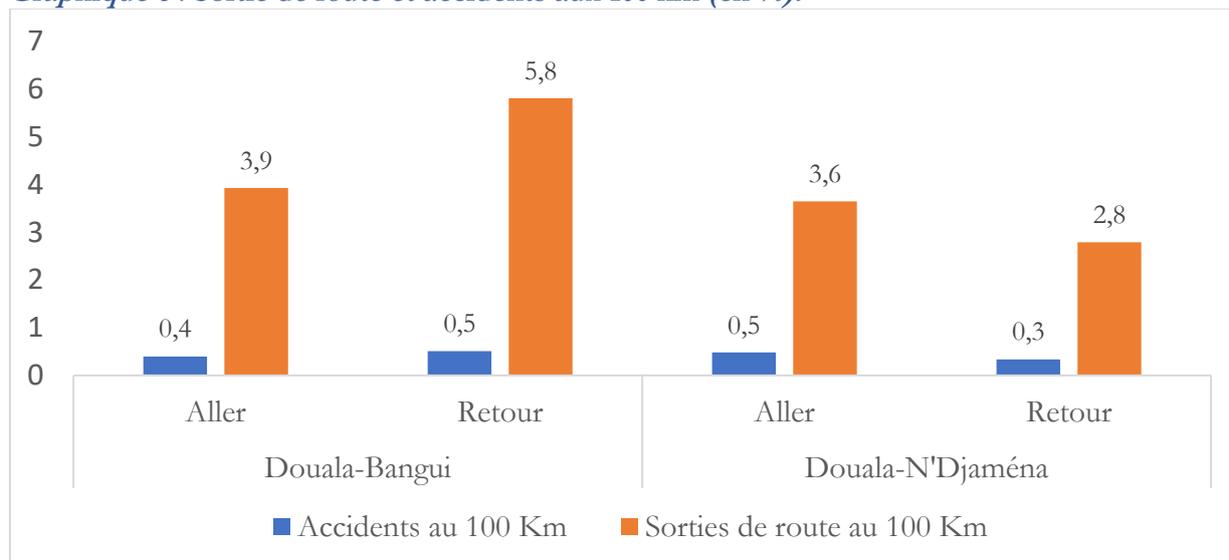
INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - N'Djaména
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	97,4	99,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	71,4	85,4
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	74,3	80,2
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	48,6	58,3
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	9,5	7,2
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	10,4	8,26
Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	44,7	50,5
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	63,2	50,5

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



Sur une distance de 100 Km, on n'observe quasiment pas d'accident corporel pendant le premier trimestre 2021 sur les deux corridors. Par contre, on constate que les sorties de route aux 100 Km, sont deux fois plus fréquentes parmi les véhicules quittant Bangui pour Douala que parmi ceux qui quittent N'Djaména pour la même destination. Pourtant à l'aller, les proportions sont presque identiques.

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





**Photo 03** : Cas d'accidents sur le corridor



**Photo 04** : Cas d'accidents sur le corridor

## II.3 Analyse des arrêts et des contrôles

### II.3.1 Fréquences et durées des arrêts

#### Types et fréquences d'arrêts

La circulation des camions sur les corridors est marquée par les principaux types d'arrêts suivants : les contrôles (Police, Douane Gendarmerie), 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 104 points d'arrêts potentiels dont 77 sont des postes/points de contrôle. Parmi ces postes de contrôle 60 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 17 sur le territoire tchadien (590 Km). La répartition est donnée dans le tableau ci-après.

Cependant certains postes de Contrôle n'interpellent pas les camions en transit. L'observation est enregistrée pour les contrôles effectifs pendant les unités de voyage échantillonnées.

*Tableau 4 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena*

Nombre de poste de Contrôle/pays	Cameroun	TCHAD	Ensemble
Police	8	8	16
Gendarmerie	27	3	30
Douane	9	3	12
Contrôle mixte	16	3	19
<b>Sous total</b>	<b>60</b>	<b>17</b>	<b>77</b>
Péage	12	6	18
Pesage	7	2	9
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>25</b>	<b>104</b>

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombre 68 points d'arrêts dont 48 postes de contrôle répartis tels que présentés dans le tableau ci-après. Il faudrait noter que ce qui a été relevé sur le corridor Douala – N'Djamena dans la partie camerounaise est similaire à l'observation sur celui-ci entre Douala et Garoua-Boulai qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Plus loin à 10 Km se trouve le poste frontière centrafricain : Beloko. A partir de là le convoi de 50 véhicules 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 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui*

Nombre de poste de contrôle/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	6	3	9
Gendarmerie	16	2	18
Douane	6	2	8
Contrôle mixte	11	2	13
<b>Sous total</b>	<b>(39)</b>	<b>(9)</b>	<b>(48)</b>
Péage	9	4	13
Pesage	5	2	7
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>15</b>	<b>68</b>

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. Elles sont présentées dans les tableaux qui suivent. Une différence sensible est observée entre les voyages aller à partir de Douala et les voyages retour.

Les arrêts dans le cadre des différents contrôles et aux postes de péages sont les plus élevés. Ils représentent respectivement plus du tiers et du quart de l'ensemble de ces arrêts.

La fréquence des contrôles sur le corridor Douala – N'Djaména reste pratiquement identique lors des voyages aller et retour. Par contre, sur le corridor Douala – Bangui, la proportion des contrôles est plus importante dans le sens retour.

Quant à la proportion d'arrêts pour péage, elle est plus élevée sur le corridor Douala – N'Djaména (28,7%) que sur le corridor Douala – Bangui (18,3%).

En dehors des temps consacrés au repos, le troisième type d'arrêts concerne le pesage. On note cependant que, la proportion des arrêts dus au pesage est en forte baisse au retour (en dessous du tiers des arrêts des voyages aller).

Le repos prend aussi une proportion importante des arrêts. On observe que la proportion des arrêts pour repos (20,2%) est plus élevée sur le corridor Douala – Bangui, pourtant plus court que le corridor Douala – N'Djaména pour lequel cette proportion est de 13,7%. Cela pourrait s'expliquer par les escales effectuées par certains conducteurs qui ont leurs familles à Garoua-Boulai.

Tableau 6 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%)

Type d'arrêt	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Contrôle	40,8	44,9	42,4	32,3	32,4	32,4
Péage	16,9	20,5	18,3	25,5	33,5	28,7
Pesage	11,3	3,4	8,3	9,8	2,8	7,0
Accident	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Pluie	0,0	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0
Repos	21,5	18,2	20,2	13,6	13,8	13,7
Autres	9,5	12,5	10,7	18,8	17,5	18,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>



Photo 05 : Check Point

### Durée moyenne des arrêts

La durée de la traversée est un fait qui impacte indirectement le coût de transport et des facilités des échanges entre les pays de l'Afrique centrale. Ces durées sont rallongées par le temps mis dans les arrêts. La description de la durée moyenne des arrêts permet d'appréhender ceux qui peuvent avoir un impact significatif sur le temps global mis pour la traversée du corridor.

Les données montrent que le temps moyen de repos, en dehors de celui des arrêts imprévisibles comme les accidents et les pannes, est plus élevé sur le corridor Douala – Bangui que sur Douala – N'Djaména. Cette durée moyenne est suivie par celle des **pesages** qui la dépasse même en moyenne sur le corridor Douala – N'Djaména. Ces durées moyennes sont présentées dans le

tableau ci-après. Toutefois, c'est en tenant compte du nombre d'arrêts par type qu'on va appréhender l'impact réel sur le temps global. Cet exercice est fait dans l'analyse de la traversée.

On relève quelques cas de relative longue durée (plus de 5 heures) dans des stations de pesage due à : problèmes de surcharge, convenance personnelle du chauffeur ou problème technique tel que défaut de listing. Les problèmes décriés dans des publications antérieures semblent sensiblement amoindris.

**Tableau 7 : Durée moyenne des arrêts (heures)**

	Douala-Bangui		Douala-N'Djaména	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Contrôle	0,76	0,42	0,67	0,80
Péage	0,07	0,06	0,31	0,27
Pesage	1,11	1,6	3,82	1,14
Repos	2,4	1,9	1,4	1,0
Autres types d'arrêts	6,22	4,50	2,58	3,72
Tous les arrêts	9,7	6,6	11,3	6,6

### II.3.2 Types de contrôles

On distingue quatre motifs de contrôles qui se pratiquent sur les corridors. Le motif le plus fréquent est la vérification des papiers liés au contrôle qui représente presque 91% des contrôles. Ensuite, la vérification des papiers sans objets avec le contrôle vient avec 9% lors des voyages. Les autres motifs de contrôles sont les fouilles de véhicule et la vérification des éléments de sécurité du véhicule qui représentent des proportions marginales des contrôles de véhicule. Les combinaisons de ces motifs comptent pour environ 10% et un peu plus de 12% des contrôles respectivement à l'aller et au retour.

**Tableau 8 : Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména.**

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	86,2	89,9	87,7	95,3	93,0	94,4
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	14,7	12,7	13,8	5,1	6,3	5,5
Fouille du véhicule	8,6	11,4	9,7	6,1	8,4	7,1
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	4,3	3,8	4,1	4,9	5,6	5,2
Combinaison d'au moins deux motifs de contrôles précédents	11,2	13,9	12,3	8,7	10,8	9,5

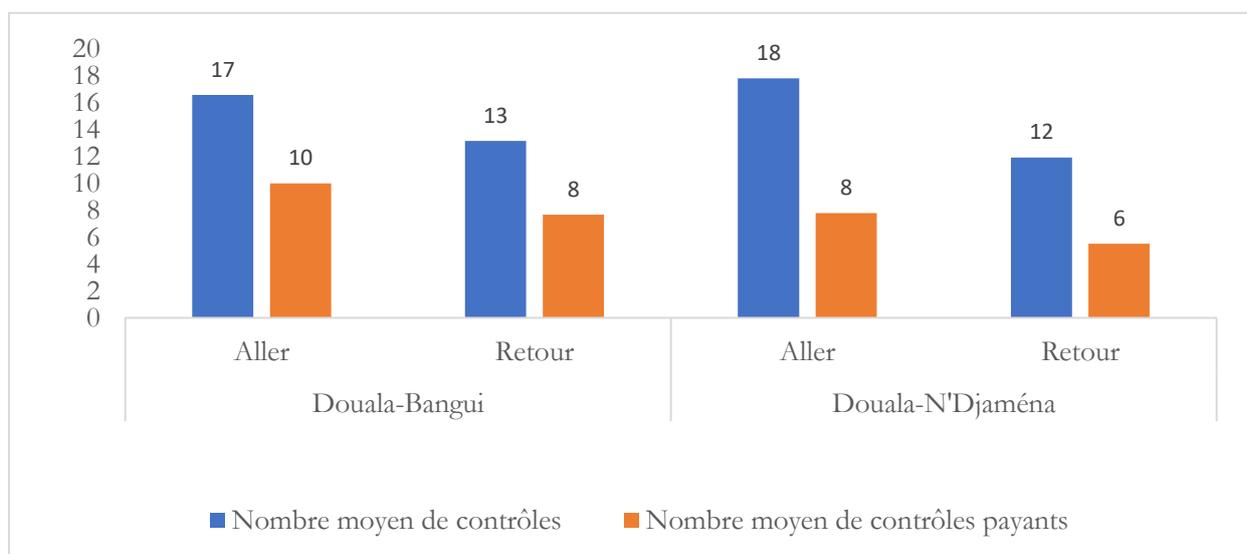
### II.3.3 Fréquences des contrôles

Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre en moyenne 17 contrôles subis par les camions allant de Douala à Bangui (dont 7 sur le territoire camerounais) et 13 pour ceux allant dans le sens inverse. Il faudrait préciser que les camions en transit ne sont pas interpellés à tous les postes de contrôle

que l'on peut dénombrer sur le trajet. C'est en cela que le terme corridor prend toute sa signification, car le corridor coïncide avec les routes nationales dont les autres usagers ne sont pas concernés par les accords actuels entre les pays relatifs au transport des cargaisons en transit. En outre, comme il a été mentionné plus haut, entre Garoua-Boulai / Beloko et Bangui les convois sont escortés, il y a plus de contrôles liés aux exigences sécuritaires.

En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena, le nombre moyen de contrôles est de 18 dont 11 sur le territoire camerounais, pour les camions allant de Douala à N'Djamena et 12 dont 6 payants pour ceux allant dans le sens inverse. Parmi ces 18 contrôles, 8 donnent lieu à des paiements sans reçus et qui sont de ce fait illicites.

*Graphique 7: Nombre moyen des contrôles sur les deux corridors.*



*Tableau 9 : Nombre moyen de contrôle par pays au cours de la traversée des corridors*

Arrêts	Cameroun	RCA	Ensemble
<b>Contrôle</b>	7	10	<b>17</b>
<b>Repos</b>	3	4	<b>7</b>
<b>Autre</b>	3	2	<b>5</b>

Arrêts	Cameroun	Tchad	Ensemble
<b>Contrôle</b>	11	7	<b>18</b>
<b>Repos</b>	5	3	<b>8</b>
<b>Autre</b>	7	3	<b>11</b>



**Photo 06** : Aire de repos de Sombo entre Douala et Yaoundé

### II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

Le tableau ci-après permet d'identifier les corps qui interviennent dans le contrôle le long des deux corridors suivis. Il s'agit, outre la police et la gendarmerie qui ressortent comme les principaux corps de contrôle par la fréquence de leur contrôle, de la douane, de l'armée, de la prévention routière.

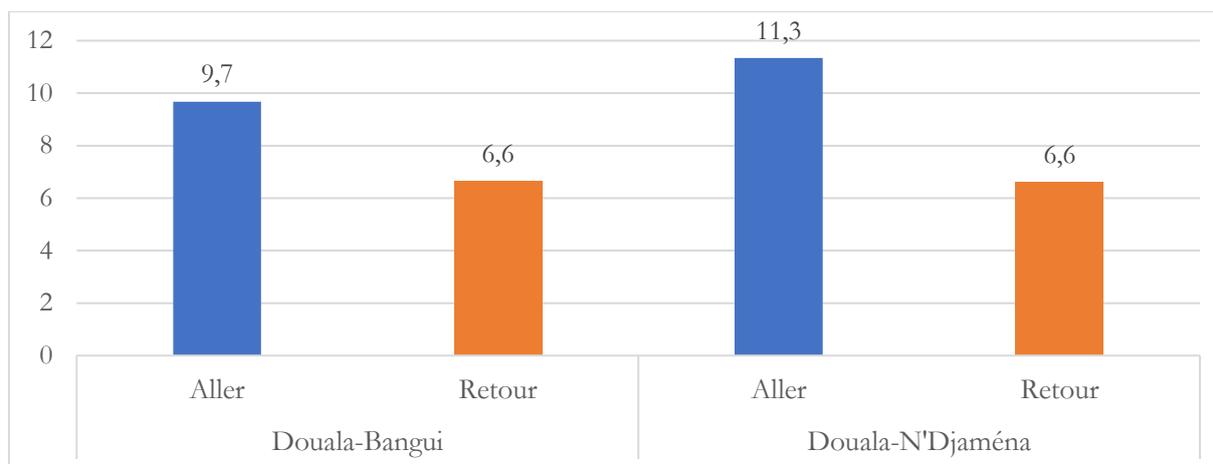
*Tableau 10 : Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors*

Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	40,5	65,8	50,8	53,1	61,3	56,4
Gendarmerie	62,9	65,8	64,1	49,8	46,3	48,4
Douane	14,7	15,2	14,9	21,4	12,1	17,7
Armée	18,1	20,3	19,0	1,6	1,2	1,4
Prévention routière	9,5	3,8	7,2	7,8	6,4	7,2
Police frontalière	4,3	5,1	4,6	4,1	5,0	4,4
Autres corps	6,9	3,8	5,6	8,0	2,3	5,7

### II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

Le graphique ci-dessous indique les durées des contrôles au cours des voyages. On constate que les voyages aller connaissent de longues périodes de contrôles sur chacun des deux corridors soit respectivement 9,7 heures et 11,3 heures sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djaména. La durée des contrôles est identique au retour sur les deux corridors.

*Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)*



## II.4 Cas particuliers des frontières

La traversée des frontières par des camions ayant emprunté le corridor, apparaît comme le moment névralgique du voyage. C'est particulièrement le cas en cette période de COVID19 avec des exigences sanitaires qui alourdissent les formalités. La frontière tchadienne est officiellement fermée (il n'y a pas encore de texte officiel pour sa réouverture) mais dans les faits les camions la franchissent. On observe que les observateurs subissent davantage des tracasseries comme cela a été présenté plus haut. Il y'a lieu de noter une nette amélioration au niveau de la traversée de la frontière de la RCA comparativement à la période où il fallait attendre les résultats du test COVID-19 analysé à Bangui. La frontière du Gabon est plus difficile ; après une période de fermeture totale, la traversée n'est autorisée que par le Ministre de l'Intérieur. L'OPA pourra faire observer directement des voyages au cours du deuxième trimestre 2021.

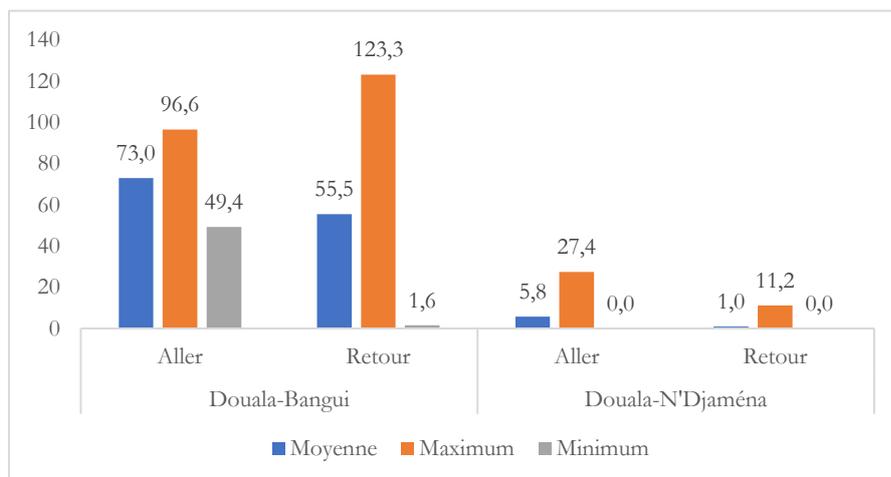
Sur le corridor Douala - Bangui, on observe jusqu'à présent une très longue file d'attente. Les chauffeurs à l'arrivée à Garoua-Boulai, garent leurs camions au parc en attendant de faire les formalités frontalières et leur insertion dans un convoi. Cependant, il faut au moins 5 jours d'attente pour espérer entrer dans le convoi en partance pour Bangui. Seul les camions transportant du liquide inflammable et les produits alimentaires très périssables (Yaourt, fromage et autres) ont la possibilité de faire au maximum deux (02) jours pour entrer dans le convoi.

C'est ainsi que le temps moyen passé à la frontière Cameroun – RCA à l'aller par les observateurs est de 3 jours. Dans le cas particulier du 1er Trimestre 2021 les camions mettaient plus d'une semaine compte tenu des files d'attente et les enquêteurs ont été obligés de procéder à une sorte de relai en allant rejoindre d'autres camions à Beloko.

Des contraintes similaires sont observées au retour ; en outre, la durée moyenne cache beaucoup des disparités entre les camions qui rentrent à vides et ceux qui s'y arrêtent pour charger des marchandises ou du bois, étant donné qu'à Bangui les activités étaient au ralenti.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, le temps passé à la frontière à l'aller est relativement plus élevé en moyenne qu'au retour. En effet, les chauffeurs passent en moyenne près de 6 heures à la frontière à l'aller contre une heure en moyenne au retour où très peu de camions sont chargés en ce moment. Toutefois, ce temps passé à la frontière à l'aller est assez varié.

**Graphique 9 : Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)**



**Photo 07 : File des camions à la frontière Cameroun RCA**

## II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles

Les paiements liés aux contrôles sont les pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale. Ils semblent systématisés et parfois « normalisés » pour certains types de contrôle.

Sur le corridor Douala-Bangui, l'ensemble des contrôles pour un voyage ont un coût moyen quasi identique à l'aller comme au retour, légèrement au-dessus de 51 000 FCFA. Ceci signifie que pour un voyage sur le corridor Douala-Bangui, pour chaque 100 Km, il est dépensé pour les contrôles en moyenne 3600 FCFA à l'aller comme au retour. Ce coût est beaucoup plus élevé que celui observé le trimestre précédent à cause du contexte particulier décrit plus haut.

Les paiements moyens de 51 000 F notés par les observateurs comprennent environ 31 000 F sur le territoire camerounais (dont 15 000 F à 20 000 F au poste frontière camerounais à Garoua Boulai) et 20 000 F du côté de la Centrafrique. Ce montant n'intègre pas les frais de convoi légal de 25 000 qui donnent lieu à un reçu. En outre, un grand nombre de camions font des chargements supplémentaires à Garoua-Boulai et sont amenés à payer des frais de Douane en général supérieurs à 100 000 F.

Pour ce qui est du corridor Douala-N'Djamena, les coûts des contrôles pour un voyage sont en moyenne plus de deux fois plus élevés à l'aller qu'au retour où le camion est vide le plus souvent. Ces coûts moyens sont respectivement de 38 013 FCFA à l'aller et 15 369 FCFA au retour. En ramenant ces coûts au 100 Km, on constate que les contrôles pour un voyage sur le corridor Douala-N'Djamena coûtent 1 971 FCFA à l'aller et 797 FCFA au retour. La principale justification serait liée au fait que la majorité des camions en étude roulant dans le sens N'Djamena – Douala ne portent pas de marchandises.

Le montant moyen de 38 000 F des frais des contrôles sur ce corridor sont payés à hauteur de 25 000 F sur le territoire camerounais (y compris la frontière) soit les 2/3 du trajet, et 13 000 F sur le territoire tchadien.

Il ressort de tout ceci que les contrôles sur le corridor Douala-Bangui ont en moyenne coûté plus chers que ceux de Douala-N'Djamena, pendant ce trimestre particulier.

Graphique 10 : Coût moyen des contrôles

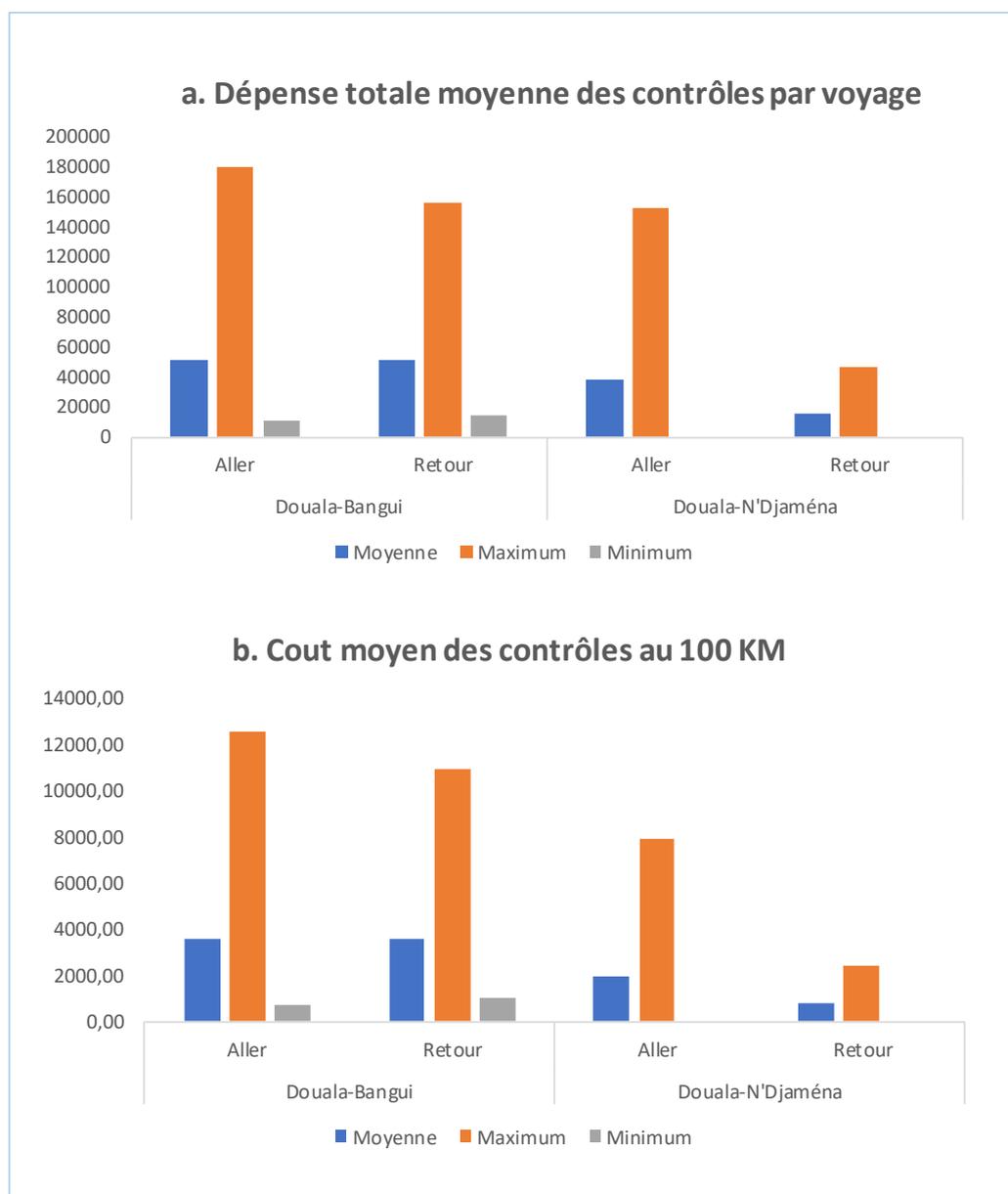


Tableau 11 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)

	Douala-Bangui			Douala-N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense moyenne par voyage	0	167	24	3478	369	3005
Dépense moyenne pour 100 Km	0,00	69,69	9,96	1451,54	174,21	1257,16

Dans le cas particulier des **pesages** on a noté un seul cas pour lequel il y'a eu paiement sur le corridor Douala – Bangui à l'aller ; c'est au retour qu'on enregistre près de 17% de paiement au poste de pesage au retour. Il faudrait noter qu'en cette période c'est sur ce corridor qu'on retrouve davantage de camions chargés au retour. Sur le corridor Douala N'Djaména, la proportion de paiement aux postes de pesage est de 19% à l'aller et seulement 5% au retour.

Les postes de pesage sur le territoire camerounais ont été modernisés avec affichage visible des poids par le conducteur à l'extérieur à l'exemple de la station d'Edéa ci-dessous illustrée.



**Photo 08** : poste de pesage sur le territoire camerounais



**Photo 09** : poste de pesage sur le territoire camerounais

## II. 6 Analyse de la traversée

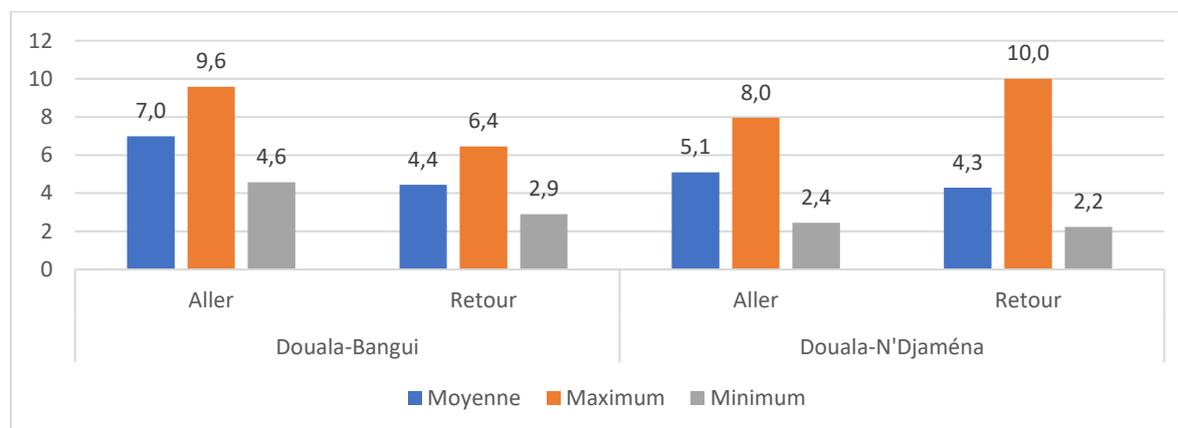
L'analyse des traversées fournit des informations sur le temps mis pour aller d'un point du corridor à un autre, la durée totale des arrêts par voyage, la vitesse de circulation. Les indicateurs sont mesurés à l'aller et au retour.

Il faut noter qu'avant d'entamer la traversée, les véhicules attendent plusieurs jours au port autonome de Douala pour leur chargement. Ce temps d'attente est de 3 jours en moyenne et peut atteindre un maximum de 11 jours, avant la pose du GPS qui autorise le départ du port. En outre, on observe un délai entre la sortie du port et le départ effectif que l'OPA pointe à partir du check point de Yassa (sortie Est de la ville de Douala). Ce délai est de trois (3) jours en moyenne avec un maximum enregistré de sept (07) jours.

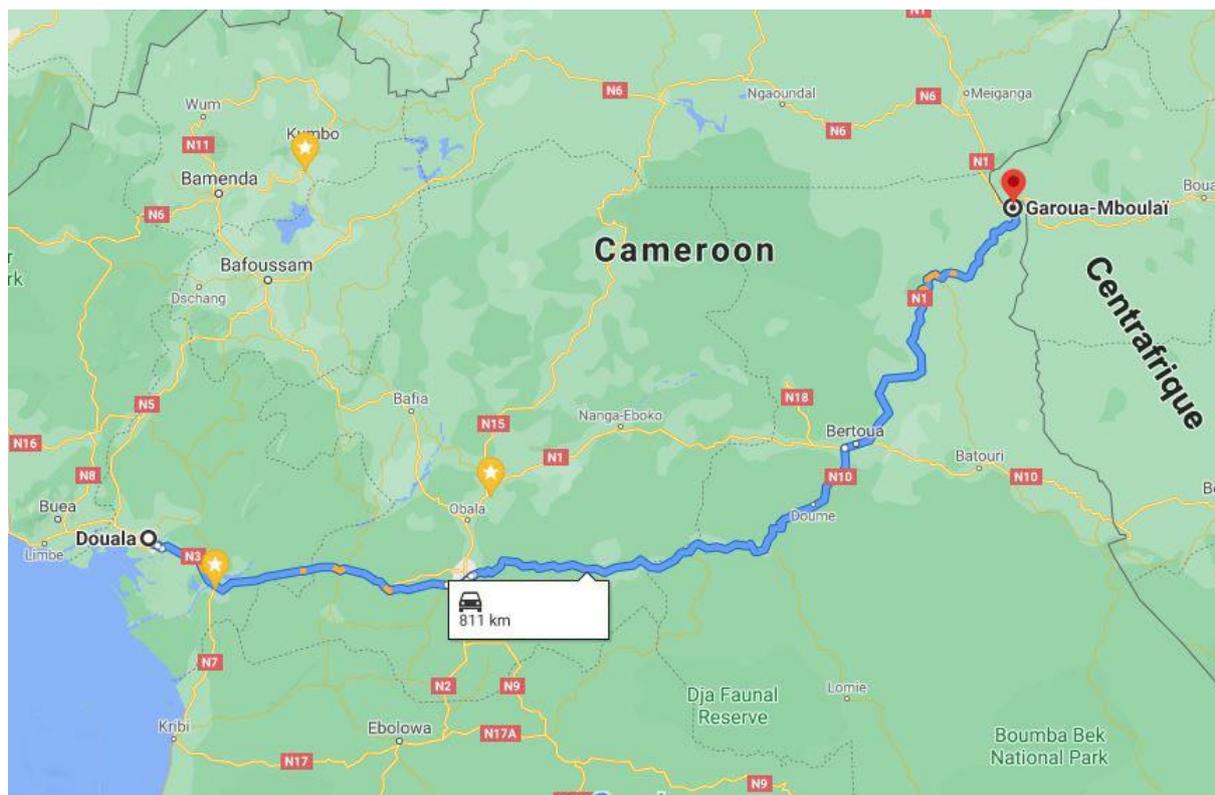
Au cours du premier trimestre, le trajet sur le corridor Douala-Bangui a duré en moyenne sept (07) jours avec un maximum de 9,6 jours à l'aller et environ quatre (4,4) jours en moyenne au retour avec un maximum de 6,4 jours.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée moyenne est de cinq (05) jours à l'aller avec un maximum de huit (08) jours et quatre (04) jours en moyenne sur le trajet retour avec un maximum de dix (10) jours.

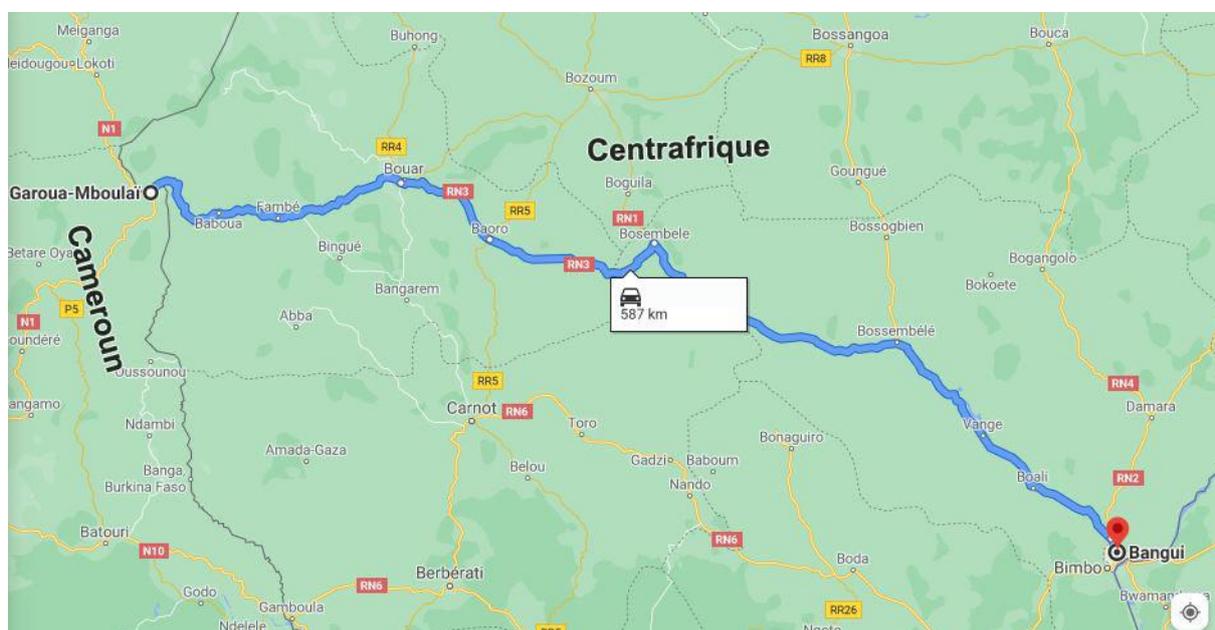
*Graphique 11 : Durée moyenne de la traversée (en jours)*



Cette analyse des données de la traversée est détaillée par tronçon (avant et après la frontière). Sur le corridor Douala-Bangui et avant la frontière de Garoua - Boulai, les véhicules ont mis en moyenne 3,5 jours à l'aller et environ 2 jours au retour. Par contre, après la frontière, ils ont dû passer en moyenne 6 jours pour arriver à destination (à cause principalement de l'attente des convois) et en moyenne 2 jours pour rallier la frontière.

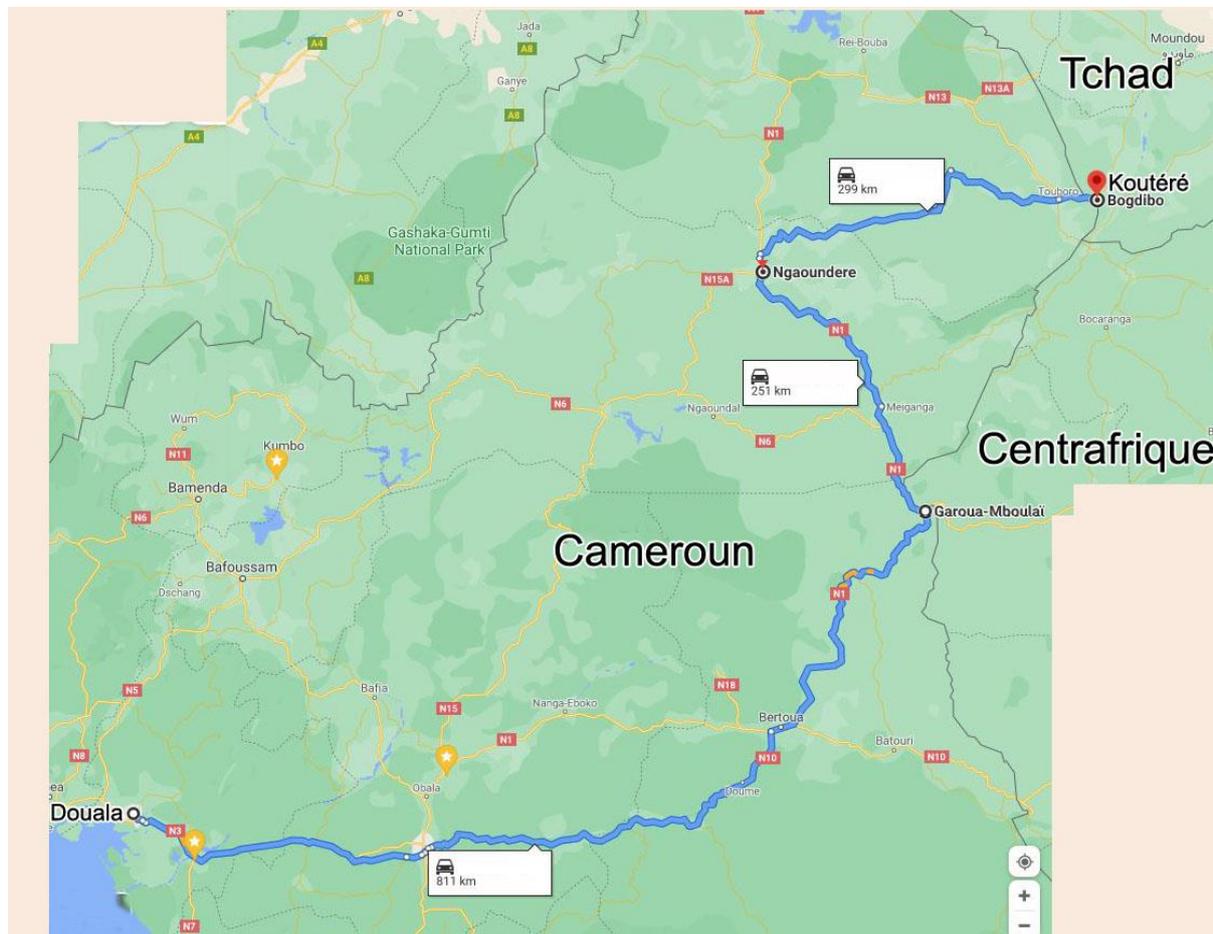


**Carte 01** : tronçon Douala - Garoua Bouläi (bleu)



**Carte 02** : tronçon Garoua Bouläi - Bangui (bleu)

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée moyenne à l'aller avant la frontière est pratiquement la même que sur le corridor Douala-Bangui. En revanche, après la frontière, les camions ont mis en moyenne deux (02) jours pour rallier N'Djamena tant à l'aller qu'au retour, avec un maximum de six (06) jours à l'aller et cinq (05) jours au retour.



Carte 03 : tronçon Douala - Koutéré (bleu)



**Carte 04** : tronçon Koutéré – N'Djamena (bleu)

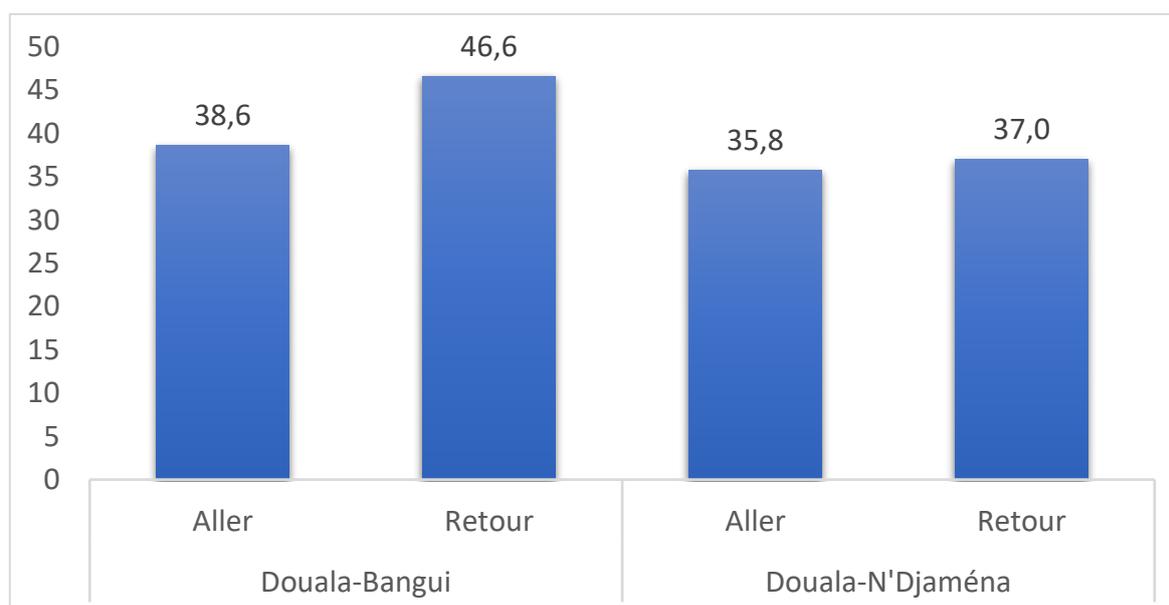
On note aussi qu'entre Douala et la frontière, les véhicules effectuent en moyenne 238 km par jour sur le trajet aller du corridor Douala-Bangui, et 432 km en moyenne par jour sur le trajet retour. Entre la frontière et Bangui, ces chiffres sont respectivement de 108 km et 424 km par jour. Sur le corridor Douala-N'Djamena, les distances moyennes journalières couvertes sont de 422 km à l'aller avant et après la frontière et 345 km et 613 km au retour avant et après la frontière.

*Tableau 12 : Durée du trajet le long d'un voyage (en jours) et distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière*

Indicateur		Douala - Bangui		Douala – N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Durée écoulée avant la frontière (en jours)	Moyenne	3,5	1,6	3,4	2,2
	Maximum	3,7	2,1	7,2	7,3
	Minimum	3,3	0,9	1,8	0,7
Durée écoulée après la frontière (en jours)	Moyenne	6	2	2	2
	Maximum	6	4	6	5
	Minimum	5	2	1	1
Distance parcourue par jour avant la frontière en Km	Moyenne	238	432	422	423
	Maximum	250	690	756	881
	Minimum	227	293	186	81
Distance parcourue par jour après la frontière en Km	Moyenne	108	424	345	613
	Maximum	114	542	590	970
	Minimum	101	219	102	248

Les vitesses moyennes de circulation des véhicules sont présentées sur le graphique suivant.

*Graphique 12 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)*



### Zoom sur les procédures au Port Autonome de Douala

Une marchandise importée en transit à travers le port de Douala fait intervenir le Port Autonome de Douala (PAD), l'Aconier, la Douane Camerounaise et la Douane Centrafricaine ou respectivement Tchadienne. L'importateur agit à travers un Commissionnaire Agréé en Douane (CAD) ou Transitaire. Les procédures sont résumées dans les étapes ci-après :

- Validation du Manifeste par le Bateau et le PAD qui communique l'information à la Douane camerounaise.
- Déclaration et paiement d'une caution dans une banque à hauteur des droits de douane et taxe de la marchandise au cas où elle serait importée pour le Cameroun. Cette caution est matérialisée par un document IM8 délivré par la Douane Camerounaise.
- Transmission de l'IM8 avec les pièces originales du dossier de la marchandise et un numéro d'identification du contribuable (NIF) à la Douane Centrafricaine ou Tchadienne pour traitement, introduction dans le Système SYDONIA, vérification par l'Inspecteur et impression du Bulletin de Liquidation à viser par l'inspecteur, puis validé par le Chef du Corridor.
- Décharge et paiement des droits et taxes sur la base du bulletin de liquidation sur les comptes du Guichet Centrafricain ou Tchadien de Transit.
- Après la justification de ce paiement la Quittance définitive de Douane est éditée et remise au déclarant avec le fond du dossier ; ce qui marque la fin de la première phase.
- Emission du Titre de transit (T1) par la Douane Camerounaise sur la base du fond de dossier et la quittance définitive de douane centrafricaine ou tchadienne.
- Ce T1 revient chez le Chef Corridor Centrafricain pour validation (signature et cachet) ; il est introduit à cet effet dans le réseau « POLELE » qui permet la visibilité en machine dans les points de contrôle centrafricain (Garoua-Boulaï, Beloko, Bangui). Pour le Tchad un processus similaire et particulier est mis en place.
- Retour à la douane camerounaise pour chargement de la marchandise et la pose de balises GPS NEXUS.
- Dès que le GPS est branché sur un camion, il a l'obligation de rester sur le corridor et dispose d'un délai maximum de 7 jours est autorisé pour quitter le territoire camerounais.
- A l'arrivée du camion à la frontière, le GPS est débranché par la Douane Camerounaise. Le bureau local de la douane centrafricaine ou tchadienne vérifie la conformité des informations.

Il convient de noter au passage qu'une marchandise en transit bénéficie d'une franchise de 11 jours à compter du jour où le PAD donné, l'autorise de la décharger.



Photo 10 : Route dégradée après Lumia au Tchad

## II.7. Synthèse des pratiques anormales et évolution dans le temps

### II.7.1. Synthèse des pratiques anormales

Le Tableau 8 ci-dessous est une synthèse des résultats obtenus à partir du traitement des données d'enquêtes du premier trimestre 2021 réalisées sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena. Il permet une meilleure visualisation et comparaison entre ces corridors.

*Tableau 13 : Résultat de l'OPA-AC du premier trimestre (janvier-mars 2021) : Contrôles, Durées et Coûts*

Corridor	Nombre de contrôles		Durée des contrôles		Coût des contrôles par voyage		
	Moy. par voyage	Nbr. Pour 100 km	Par voyage en heure	Moy. 1 contrôle par minute	Total moyen en FCFA	aux 100 km en FCFA	
<b>Douala (DLA) - Bangui (BG)</b>							
DLA-BG	10,3	0,7	7,6	51,6	51 787	3 609	
BG-DLA	9,7	0,7	4,5	19,9	51 667	3 601	
<b>Total corr.</b>	<b>20,0</b>	<b>1,4</b>	<b>12,1</b>	<b>71,5</b>	<b>103 454</b>	<b>7 210</b>	
<b>Douala (DLA) – N'Djamena (NDJ)</b>							
DLA-NDJ	18,2	0,7	11,6	40,6	38 013	1 971	
NDJ-DLA	11,5	0,9	16,7	66,6	15 369	797	
<b>Total corr.</b>	<b>29,7</b>	<b>1,6</b>	<b>28,3</b>	<b>107,2</b>	<b>53 382</b>	<b>2 768</b>	

Le nombre moyen de contrôles par voyage est plus important sur le corridor Douala-N'Djamena. Il est de 18,2 pour les voyages vers N'Djamena et 11,5 pour les voyages vers Douala. La durée des contrôles par voyage est plus élevée dans ce même corridor avec une durée totale de 11,6 heures pour les camions allant de Douala à N'Djamena et 16,7 heures pour ceux allant dans le sens inverse. Le corridor Douala-Bangui est caractérisé par des

coûts des contrôles par voyage relativement élevés, avec, en outre, un coût total moyen de 51 787 FCFA pour les camions allant de Douala à Bangui, et un coût aux 100 km de 3 609 FCFA dans cette même direction.

## II.7.2. Évolution des pratiques anormales dans le temps

Les résultats du premier trimestre 2021 (T1-2021) sont comparés à ceux du trimestre 0 de l'année 2020 (T0-2020).

### II.7.2.1. Évolution du nombre de contrôles

Sur l'ensemble des deux corridors, les résultats du tableau ci-dessus montrent que le nombre moyen de contrôles par voyage a baissé de 13% au cours du premier trimestre 2021 passant d'une moyenne de 34 (T0-2020) à 29,7 (T1-2021). Ceci est imputable à une baisse de 13% du nombre moyen de contrôles des camions allant vers N'Djamena et 46% pour les voyages vers Bangui.

*Tableau 14 : Évolution du nombre de contrôles par voyage*

Corridor	Nombre moyen de contrôles par voyage		Nombre de contrôles pour 100 km	
	T0 - 2020	T1 - 2021	T0 - 2020	T1 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
<i>DLA-BG</i>	19,0	10,3	1,3	0,7
<i>BG-DLA</i>	15,0	9,7	1,0	0,7
<b>Total corr.</b>	<b>34,0</b>	<b>20,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,4</b>
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
<i>DLA-NDJ</i>	21,0	18,2	1,5	0,7
<i>NDJ-DLA</i>	11,0	11,5	0,6	0,9
<b>Total corr.</b>	<b>32,0</b>	<b>29,7</b>	<b>2,1</b>	<b>1,6</b>

## II.7.2.2. Évolution de la durée des contrôles

Le premier trimestre 2021 a enregistré une baisse importante de la durée totale des contrôles par voyage par rapport au trimestre préliminaire (tableau 10). Les voyages de Bangui vers Douala enregistrent la baisse la plus importante. Les durées moyennes d'un contrôle ont globalement connu une baisse de plus de 50%.

Tableau 15 : Évolution de la durée des contrôles par voyage

Corridor	Durée totale des contrôles par voyage (en heures)		Durée moyenne d'un contrôle (en minutes)	
	T0 - 2020	T1 - 2021	T0 - 2020	T1 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
DLA-BG	24,0	9,7	79,0	45,6
BG-DLA	24,4	6,6	91,0	25,2
<b>Total corr.</b>	<b>48,4</b>	<b>16,3</b>	<b>170,0</b>	<b>70,8</b>
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
DLA-NDJ	16,7	11,3	77,0	40,2
NDJ-DLA	1,2	6,6	76,0	48,0
<b>Total corr.</b>	<b>17,9</b>	<b>17,9</b>	<b>153,0</b>	<b>88,2</b>

## II.7.2.3. Évolution du coût des contrôles

En comparant les résultats du trimestre préliminaire à ceux du premier trimestre 2021, une forte hausse du coût moyen des contrôles par voyage est perceptible sur le corridor Douala-Bangui, justifiée par les événements sécuritaires. Les coûts moyens sont pratiquement stables dans l'ensemble sur le corridor Douala-N'Djamena, quand on prend en compte les deux sens.

Tableau 16 : Évolution du coût des contrôles par voyage

Corridor	Coût total moyen des contrôles par voyage (FCFA)		Coût de contrôle aux 100 km par voyage (FCFA)	
	T0 - 2020	T1 - 2021	T0 - 2020	T1 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
<i>DLA-BG</i>	32 148	51 787	2 553	3 609
<i>BG-DLA</i>	18 100	51 667	1 313	3 601
<b>Total corr.</b>	<b>50 248</b>	<b>103 454</b>	<b>3 866</b>	<b>7 210</b>
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
<i>DLA-NDJ</i>	36 955	38 013	1 993	1 971
<i>NDJ-DLA</i>	19 500	15 369	1 114	797
<b>Total corr.</b>	<b>56 455</b>	<b>53 382</b>	<b>3 107</b>	<b>2 768</b>

### III Appréciation de l'évolution des tracasseries le long des corridors

Les premières constatations, relevées dans le Rapport Préliminaire, étaient faites à partir des descentes sur le terrain et l'exploitation des rapports obtenus. Elles concernaient :

- ✓ Le dédouanement des marchandises en transit et les problèmes rencontrés avant l'amorce des corridors ;
- ✓ Les tracasseries de toutes sortes le long des corridors ;
- ✓ Les contextes d'affrètement différents entre le BARC et le BNFT ;
- ✓ Les conséquences déjà perceptibles ;
- ✓ La mise en place d'une instance sous-régionale chargée du suivi des recommandations.

De manière générale, dès le lancement de l'enquête pilote, on a relevé des besoins réels pour une meilleure organisation et professionnalisation du secteur. Ces besoins existent à la fois chez les conducteurs et chez les transporteurs.

**Chez les conducteurs**, à l'instar des conducteurs tchadiens vivant au Cameroun, ils sont regroupés au sein d'une association qui travaille en collaboration avec le Syndicat Unifié des Chauffeurs et Conducteurs du Tchad (SUCCT) et même avec le Syndicat des Transporteurs Tchadiens. Cependant, **ils expriment des besoins réels d'appui à l'organisation fonctionnelle, à la formation sur le code routier en vigueur dans la CEMAC et le recyclage périodique. Ils expriment aussi le besoin d'amélioration de la sécurité notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé (par exemple par un système de surveillance) ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et des aires de repos.**

**Quant aux transporteurs** qui sont en général membres des syndicats, il existe une Organisation Patronale des Syndicats des Transporteurs du Cameroun qui a recensé les principaux blocages à la circulation et donc à une bonne évolution des échanges dans la sous-région, dont principalement :

- ✓ La qualité des routes et aires de repos qui ne sont pas conformes aux standards internationaux ;
- ✓ L'excès de contrôle ;
- ✓ Le non accompagnement des Transporteurs dans le renouvellement des camions ;
- ✓ Le manque de professionnalisme des conducteurs ;
- ✓ Le flou dans la répartition du fret par les bureaux de gestion ;
- ✓ La nécessité de digitalisation des informations sur le transport ;
- ✓ La réglementation communautaire non respectée dans certains pays ;
- ✓ Les conventions non actualisées ;
- ✓ La non sensibilisation des acteurs.

Les données ainsi que l'observation qualitative des enquêteurs au cours des voyages permettent d'apprécier l'évolution des nombreuses tracasseries observées le long des corridors conventionnels par la mission interministérielle du 29 mai au 13 juin 2019 dépêchée sur le terrain par le Gouvernement camerounais. Cette mission avait « recensé 124 (cent vingt-quatre) postes de contrôle. Soit une moyenne d'un poste de contrôle tous les 14,3 kilomètres ».

Une amélioration est constatée par rapport aux tracasseries suivantes :

- ✓ La pléthore des postes de contrôle mixtes police-gendarmerie : le nombre de postes de contrôle a été réduit de près de moitié ;
- ✓ L'emploi des personnels non commis d'Etat, généralement non identifiés, dans les actes de gestion de la voie publique les camions en transit ne sont plus contrôlés par les personnels non commis d'Etat ;
- ✓ La mauvaise tenue vestimentaire de certains agents publics en service dans les points de contrôle (plus observé) ;
- ✓ L'absence de cantonnage ou mauvais état de la chaussée sur certaines sections du corridor (on observe un cantonnage fréquent sur le territoire camerounais) ;
- ✓ L'arrêt systématique des transporteurs à tous les postes de contrôle, même lorsqu'ils ne sont pas interpellés, assorti de la présentation de dossiers munis de billets de banque (rarement observé par les enquêteurs pour les camions en transit) ;
- ✓ La difficulté d'identification à première vue des agents de l'Etat affectés aux contrôles, du fait du non-port du macaron (port plus systématique observé) ;
- ✓ Le contrôle des marchandises en transit dans les points non conventionnels (rarement observé pendant les enquêtes).

En outre, à l'issue de la descente sur les corridors de la Mission du Gouvernement Camerounais du 29 mai au 13 juin 2019, il a été formulé des recommandations en cinq grands groupes relatifs à :

- L'application des conventions entre les Etats ;
- La normalisation des activités au niveau des check points conventionnels et l'adaptation des procédures ;
- La coordination et le suivi administratifs des opérations de surveillance et de contrôle de la voie publique ;
- La répression des actes de corruption au niveau des postes de contrôle ;
- La formation des agents et des autres acteurs.

L'application des deux premières est visible sur le terrain. Cependant, on note certains problèmes récurrents, à savoir :

- ✓ Les tracasseries spécifiques au niveau de la frontière (coté Cameroun et coté Tchad) ;
- ✓ Le mauvais état des camions (souvent trop de pannes) ;
- ✓ Le mauvais état de la route à certains endroits et surtout du côté Tchadien sur le nouvel itinéraire (après l'effondrement d'un pont sur le trajet via Nguéli) ;
- ✓ L'absence de la police et de la gendarmerie dans certains check points conventionnels.

Une autre amélioration a été constatée sur le corridor Douala - Bangui, le test COVID-19 était exigé à tous ceux qui étaient à bord des camions. Des prélèvements étaient effectués pour aller faire des tests en Centrafrique. Lors de l'enquête pilote en octobre 2020, on observait encore que les transporteurs et leurs équipages étaient obligés de rester à la frontière en attente de leurs résultats de test dans des délais pouvant atteindre quatre jours. Par contre, pendant les enquêtes de décembre on a noté que ces tests étaient effectués à la frontière avec des résultats immédiats. Il est vrai cependant que des difficultés politico-sécuritaires post élection ont entraîné une suspension brutale des voyages, contraignant ainsi les enquêteurs à rebrousser chemin.

## IV. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES

### Sur le plan sécuritaire

La situation sécuritaire en RCA oblige les camions à attendre la mise en place des convois entre la frontière du Cameroun et la RCA en direction de Bangui. Ce qui a pour conséquence l'allongement des délais et des coûts. L'aggravation depuis décembre 2020 a entraîné le blocage des camions et la suspension de l'enquête durant des mois sur ce corridor.

### Sur le plan organisationnel et financier

Des difficultés d'organisation qui ont été rencontrées sont principalement celles dues à la pandémie du COVID-19 et celles relevées sur le plan financier.

La pandémie du COVID-19 a perturbé les échanges avec les parties prenantes ; ce qui a entraîné des retards dans la mise en œuvre de certaines activités.

**Une autre contrainte qui subsiste est celle de la non ouverture officielle des frontières qui retarde l'atelier de lancement. Cet atelier est déterminant pour une bonne sensibilisation des acteurs et de toutes les parties prenantes.**

Sur le plan financier, la longue durée des voyages entraîne des coûts plus élevés relatifs aux primes et aux perdiems. En outre, après les premiers voyages de l'enquête pilote, il s'est révélé la nécessité de payer le transport aux conducteurs qui l'exigent aux enquêteurs qui sont embarqués dans les camions, ainsi que leurs syndicats. Un rapport financier détaillé sera produit à la fin de la première année d'exécution du projet.

Des difficultés ont été aussi observées sur le plan technique.

### Sur le plan technique

La collaboration avec la Cellule NEXUS de la Division Informatique de la Douane du Cameroun, était attendue pour la finalisation de la Base de Sondage. Les séances de travail qui ont eu lieu après l'autorisation du Directeur Général des Douanes, ont permis de mieux cerner le processus de pose de la balise GPS. Une liste de cargaisons, dont toutes les formalités douanières sont effectuées et dont la demande de GPS est introduite, est produite chaque matin. Les dossiers sont traités dans l'ordre d'enregistrement et les fiches de départ de cargaisons respectives sont imprimées et sont signées après la pose du GPS sur les camions correspondants.

Cependant, cette liste ne contient ni les coordonnées du transporteur, ni celles du conducteur, et encore moins le type de cargaison. Elle contient seulement le nom du Commissionnaire Agréé en Douanes (CAD) et l'immatriculation du Camion. Ces informations ne sont pas suffisantes pour nous aider à repérer les conducteurs.

En outre, le départ ordonné par NEXUS après la pose du GPS ne semble pas être le départ effectif du voyage pour une majorité de conducteurs. Ils ont un délai de 4 heures de temps pour arriver au check-point de Yassa vers la sortie de Douala ; mais après le check-point certains conducteurs n'engagent pas directement le voyage pour des raisons diverses :

- L'heure avancée de la journée, compte tenu des risques de nuit (agressions, vols de marchandises, etc.) sur le tronçon Edéa - Yaoundé ;
- Le jour, par rapport au temps à mettre pour arriver à la frontière et le départ des convois pour Bangui programmés uniquement les mardis, jeudis et samedis ;

- L'attente de l'argent pour couvrir les charges du voyage ;
- Les convenances personnelles du conducteur.

Ainsi, l'échantillonnage se fait à partir du Check-point de Yassa (plutôt qu'au départ du port) et on relève la durée et les causes éventuelles du retard entre le départ de la cargaison du PAD et l'arrivée à Yassa, ainsi que celles du stationnement prolongé au check-point de Yassa<sup>1</sup>.

En outre, compte tenu des délais de route, la taille de l'échantillon pourrait ne pas suffire pour avoir des précisions requises au cours d'une période de trois mois. Toutefois, pour les publications prévues au cours des ateliers semestriels, la taille sera largement suffisante pour la robustesse des indicateurs.

### Perspectives

Après le trimestre partiel dit préliminaire de fin 2020 et le premier trimestre 2021 qui ont pu se faire, malgré les contraintes liées à l'insécurité et/ou au COVID-19, la poursuite des activités va s'améliorer. L'expérience du terrain et de l'analyse se capitalisent pour la suite des travaux.

Le retard dans les enquêtes du trimestre en cours (avril – juin 2021) a été compensé par la mobilisation d'un plus grand nombre d'enquêteurs comme pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2021, parmi les trente nouveaux qui ont été formés en janvier 2021, ainsi qu'un léger prolongement prévu en début juillet 2021.

---

<sup>1</sup> Sur la fiche de départ de cargaison la date et l'heure de pose de la balise GPS sont notées

## CONCLUSION

Bien que le contexte de ce trimestre n'ait pas permis son démarrage rapide, l'enquête a pu se faire et confirmer les grandes tendances observées lors de l'enquête du trimestre préliminaire, malgré certaines variations remarquables dues aux tensions post électorales en Centrafrique.

Ces résultats confirment qu'il y a un réel besoin d'amélioration de la professionnalisation du secteur, tel que constaté depuis le rapport préliminaire, et une meilleure coordination de la surveillance des camions en transit sur les corridors.

Les actions entreprises par le Gouvernement camerounais ont continué à se faire ressentir sur certaines tracasseries observées sur le terrain, notamment en matière de respect des termes des conventions relatives aux corridors.

Cependant, certains phénomènes structurels continuent à plomber la fluidité des échanges à travers ces corridors. On peut relever entre autres :

- ✓ La qualité des routes et des aires de repos en deçà des standards internationaux ;
- ✓ Le non accompagnement des Transporteurs dans le renouvellement des camions ;
- ✓ Le manque de professionnalisme des conducteurs ;
- ✓ La non compréhension par les transporteurs, de la répartition du fret par les bureaux de gestion ;
- ✓ La nécessité de digitalisation des informations sur le transport ;
- ✓ La réglementation communautaire non respectée dans certains pays ;
- ✓ Les conventions non actualisées ;
- ✓ L'absence de sensibilisation des acteurs.

Avant l'atelier de validation des résultats et de formulation des recommandations, il y a déjà lieu d'examiner la faisabilité des recommandations suivantes :

- ✓ Le maintien des actions entreprises par le Gouvernement camerounais notamment pour la réduction des postes de contrôle et la fluidité au port de Douala ;
- ✓ La coordination et le suivi administratifs des opérations de surveillance et de contrôle de la voie publique ;
- ✓ La formation 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 ;
- ✓ Le renforcement de la sécurité, notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et des aires de repos ;
- ✓ La redynamisation du Comité Inter-Etats de Gestion des Corridors.



## ANNEXES