

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU DEUXIEME TRIMESTRE 2021



Version provisoire

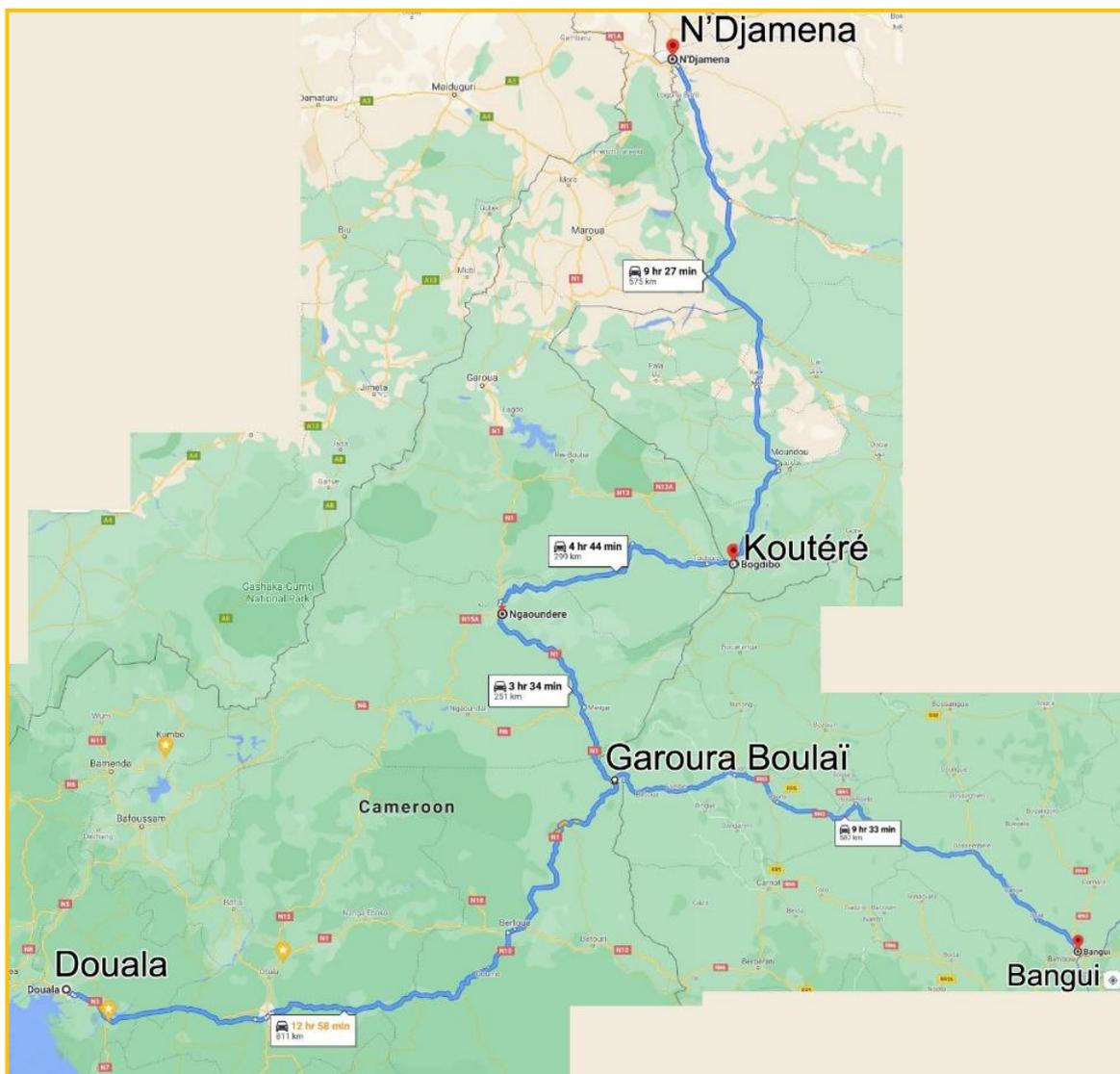


Financement du Projet
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet
ISSEA

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



SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS.....	3
LISTE DES TABLEAUX	4
LISTE DES GRAPHIQUES.....	5
RESUME EXECUTIF.....	6
EXECUTIVE SUMMARY.....	9
INTRODUCTION	12
I. CONTEXTE GENERAL.....	13
I.1 Bref Rappel du Contexte, des Objectifs et de la Méthodologie.....	13
1.2 Note technique sur la définition des pratiques anormales.....	16
I.3 Conditions d'observation	19
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	20
II.1 Description Générale.....	20
II.2 Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	22
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	29
Types et fréquences d'arrêts.....	29
II.4 Cas particuliers des frontières	38
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles	39
II.6 Analyse de la traversée	42
II.7. Synthèse des pratiques anormales et évolution dans le temps.....	48
III Appréciation de l'évolution des tracasseries le long des corridors.....	52
IV Cas spécifique du corridor Yaoundé Libreville.....	54
V. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES	58
VI Mesures de réduction des pratiques anormales sur les corridors d'Afrique Centrale	59
CONCLUSION	62

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

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

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Récapitulatif des principaux indicateurs du 2 ^{ème} Trimestre 2021	21
Tableau 2 : Proportion des chauffeurs qui ont suivi des formations supplémentaires (en %)	23
Tableau 3 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.....	25
Tableau 4 : Caractéristiques des camions suivis sur les corridors.....	26
Tableau 5 : Sorties de route et accidents aux 100 km (en %).	27
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	29
Tableau 7 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	30
Tableau 8 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%)	30
Tableau 9 : Nombre moyen de contrôles par pays au cours de la traversée des corridors.....	34
Tableau 10 : Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	35
Tableau 11 : Durée moyenne de la traversée (en heure)	43
Tableau 12: Durée moyenne du trajet le long d'un voyage (en jours), distance couverte par jour de circulation et vitesse moyenne de circulation de part et d'autre des frontières.....	44
Tableau 13 : Contrôles Durées et Coûts au deuxième trimestre 2021	48
Tableau 14 : Évolution du traitement des conducteurs et des accidents corporels.....	49
Tableau 15 : Évolution des principales pratiques anormales constatées sur les camions.....	49
Tableau 16 : Évolution du nombre de contrôles par voyage	49
Tableau 17 : Évolution de la durée des contrôles par voyage	50
Tableau 18 : Évolution du coût des contrôles par voyage	50
Tableau 19 : Évolution des durées des traversées	51
Tableau 20 : Évolution des délais de chargement et de départ.....	51
Tableau 21 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Yaoundé-Libreville.....	55
Tableau 22 : Nombres moyens d'arrêts au cours de la traversée du corridor.....	55
Tableau 23 : Durées relatives à la frontière (en Heures)	56

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors	22
Graphique 2 : Expérience des chauffeurs (en années).	23
Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur formation supplémentaire	24
Graphique 4 : Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français	24
Graphique 5 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.	25
Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques.....	26
Graphique 7 : Sortie de route et accidents aux 100 km (en %).....	27
Graphique 8.a : Durée moyenne des arrêts (heures).....	31
Graphique 8.b : Durée cumulée moyenne des arrêts (jours).....	32
Graphique 9 : Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena.	33
Graphique 10.a: Nombre moyen des contrôles par voyage sur les deux corridors	34
Graphique 10.b: Nombre moyen des contrôles payants par voyage sur les deux corridors	34
Graphique 11: Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures).....	36
Graphique 12 : durée à la frontière	38
Graphique 13.a : dépense totale des contrôles	39
Graphique 13.b : dépenses	39
Graphique 14. : dépenses totales au contrôle	40
Graphique 15 : Durée moyenne de la traversée (en jours).....	43

RESUME EXECUTIF

(i) Contexte

L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les principaux corridors de l'Afrique Centrale est un projet de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) mis en place en mai 2020 avec l'appui technique et financier de l'Union Européenne, 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 de transit faisant l'objet de conventions (Douala – N'Djamena et Douala – Bangui), contrairement au corridor Yaoundé – Libreville qui est non conventionné et ne supporte aucun flux de transit.

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.

Il est donc question d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les trois principaux axes routiers de la sous-région CEMAC.

L'OPA est donc un outil de surveillance de la performance des corridors routiers communautaires, par la collecte le traitement et la diffusion de données vérifiables sur la circulation des véhicules de transport de marchandises.

Pour le moment, 6 principaux indicateurs ont été retenus pour suivre cette performance à savoir :

1. le nombre de contrôles ;
2. la durée du contrôle ;
3. le coût des contrôles ;
4. la durée de la traversée,
- 5- le salaire des conducteurs,
6. l'état des véhicules.

Les rapports sont produits et publiés trimestriellement et annuellement.

Ce 3^{ème} rapport porte sur la collecte des données faites au 2^{ème} trimestre, notamment d'avril à juin 2021. Il prend en compte le corridor non conventionnel Yaoundé-Libreville.

(ii) Méthodologie d'intervention

L'observation des pratiques anormales sur les principaux corridors de la CEMAC se fait à un rythme trimestriel. Ainsi, il est question à chaque trimestre de suivre un échantillon de véhicules dans 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.

La série d'enquête du Trimestre Préliminaire et celle du 1^{er} trimestre 2021 ont 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

En résumé, les données enregistrées au cours de ce trimestre, indiquent en moyenne une hausse des pratiques anormales par rapport au premier trimestre.

Le coût de contrôle aux 100 kms par voyage est passé de 3 609 FCFA au trimestre 1 à 8 684 FCFA au trimestre 2 sur le trajet *Douala - Bangui*, soit une **augmentation de 5 075 FCFA**, mais il a baissé dans le sens de *Bangui - Douala* de 3 601 FCFA à 1 487 FCFA, soit une **diminution de 2 114 FCFA**.

Concernant le trajet *Douala - N'Djaména*, il est passé de 1 971 FCFA au trimestre 1 à 2 535 FCFA au trimestre 2, soit une **augmentation de 564 FCFA**, et de 797 FCFA à 933 FCA dans le sens N'Djaména – Douala, soit une **légère augmentation de 136 FCFA**.

Cependant, sur le corridor *Yaoundé - Libreville - Yaoundé*, ce coût de contrôle est très élevé. Il est de **55 662 FCFA** sur le trajet *Yaoundé - Libreville* et de **5 430 FCFA** dans le sens inverse.

Quant au nombre de postes de contrôle aux 100 km, il est resté stable à 0,7 entre Douala et Bangui, mais en légère augmentation dans l'autre sens de 0,7 à 0,95. On observe également une **légère hausse** entre Douala et N'Djaména, de 0,7 au trimestre 1 à 0,8 au second trimestre 2 et une diminution de nombre de contrôles aux 100 kms dans le sens inverse passant de 0,9 à 0,4. Ce nombre est plus élevé sur le corridor Yaoundé / Libreville qui n'est que de 790 kms. En effet, le nombre de contrôle au 100 kms sur ce corridor est d'environ 4 postes dans le sens *Yaoundé - Libreville* et environ 3 dans le sens inverse.

Pour les temps de contrôle, la durée moyenne d'un contrôle en minutes entre Douala et Bangui est passée de 45,6 minutes au trimestre 1 à 122,63 minutes au trimestre 2. On assiste par contre à une tendance baissière dans l'autre sens, soit de 25,2 à 12,76 minutes. Pour le corridor Douala – N'Djaména, la durée moyenne d'un contrôle en minutes connaît une hausse passant de 40,2 à 57,6 et une diminution dans l'autre sens de 48 à 40,51. Cette durée est de 40,8 minutes sur le trajet Yaoundé / Libreville et de 22,20 minutes dans l'autre sens.

L'âge des chauffeurs qui font les trois corridors varie globalement entre 28 et 62 ans. La moyenne d'âge de ces conducteurs est relativement moins élevée chez les chauffeurs empruntant les corridors *Yaoundé - Libreville* et *Douala - Bangui*, que ceux identifiés sur le corridor *Douala - N'Djaména*. Les chauffeurs qui font les corridors *Douala - Bangui* et *Douala - N'Djaména* ont en général des salaires inférieurs à 200 000 FCFA par mois et sont affiliés à 44,45 % à un syndicat de conducteurs. Un peu plus de la moitié d'entre eux a reçu une formation de mécanicien et nombreux savent lire et écrire en français. Cette proportion est plus élevée pour les chauffeurs suivis sur le corridor Douala – N'Djaména (90,3 %) que ceux du corridor Douala – Bangui

(79,2%). Cependant 67 % des chauffeurs qui travaillent sur le corridor Yaoundé / Libreville, perçoivent des salaires mensuels supérieurs à 200 000 FCFA. Il faut noter l'absence de syndicat sur ce corridor.

Quant aux camions observés sur le corridor Douala-N'Djamena où beaucoup de camions neufs ont été observés pendant l'enquête, on relève qu'ils ont globalement un état fonctionnel nettement meilleur que ceux du corridor Douala-Bangui. En effet, l'âge moyen des tracteurs et semi-remorques sur le corridor Douala-Bangui est respectivement de 7 ans et 6 ans, contre 3 ans pour les deux, sur le corridor Douala-N'Djamena. Sur le corridor Douala-Bangui, le tracteur le plus âgé a 40 ans et la plus vieille semi-remorque, 33 ans.

Malgré un état fonctionnel des camions globalement satisfaisant sur les trois corridors, des défaillances sont néanmoins observés au niveau des pneumatiques et on note parfois le non-respect du tonnage autorisé (surcharge des véhicules).

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, les péages et le repos demeurent les raisons les plus fréquentes des arrêts.

(iv) Recommandations

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

- ✓ le respect des quotas conventionnels par les structures mises en place qui doivent se limiter aux missions qui leurs sont confiées par les textes ;
- ✓ 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 ;
- ✓ la redynamisation du Comité Inter-états de Gestion des Corridors

EXECUTIVE SUMMARY

(i) Context

Establishment of technical and financial monitoring of European Union on May 2020, the Observatory of Abnormal Practices (OAP) on the main corridors of Central Africa is an initiative of the Central African Economic and Monetary Community (CEMAC) with the aim of facilitating physical exchanges, to reduce the cost and duration of transport of goods in the sub-region.

The Central African Republic (CAR) and Chad do not own coastline and depends mainly on exchanges at the port of Douala in Cameroun. The supply of these two countries is done by road, on the transit corridors covered of agreements (Douala – N'Djamena and Douala – Bangui), in contrary to the Yaoundé – Libreville corridor which is not contracted and does not support any transit flow.

However, illegal or « abnormal » practices observed on the road transport corridor is a widespread phenomenon in general in Central Africa in particular. Those have a significant impact on physical exchanges and strike the cost and transit time for goods.

It is about establishing good road governance on the main roads of the CEMAC sub-region.

The OAP is a monitoring tool of performance in the community road corridors, through collection and dissemination of real data on the movement of genuine freight transport.

Actually, 06 main indicators have been retained to monitor this performance, namely:

1. Number of checks ;
2. Duration of the check
3. Total cost of the check
4. Duration of crossing
5. Drivers' salaries
6. Vehicule condition

Reports are produced and published (quarterly and annually).

This report is based on data collected during the second (2nd) trimester 2021 going from June to August 2021. It practically covers the three corridors concerned by OAP.

(ii) Intervention methodology

The monitoring of abnormal practices on the main corridors of CAEMC is done quarterly. Thus, it is question, for each quarter, to monitor a sample of vehicles of the corridors of concern.

The sample is constituted through a stratified random draw, the real stratification variables being the destination (Bangui /N'Djamena/Libreville) and the type of cargo. The observation unit is a trip (either go or return) in a cargo on transit. For each quarter, it is planned to follow a sample of approximatively 125 units. It will take a semester to reach the size required to ensure the accuracy of the indicators.

The survey series of the Preliminary Quarter and that of the first (1st) quarter 2021 have permitted to better understand the constraints of the field and the economic factors that significantly impact the movement of goods in transit on the corridors observed.

(iii) Main Results

Data registered during this quarter, globally reveals an average increase in abnormal practices when compared to the first quarter.

The cost of control per 100 km trip has increased from 3 609 FCFA in quarter 1 to 8 684 FCFA in quarter 2 on the road Douala – Bangui, but it went down in the inverse direction Bangui – Douala from 3 601 FCFA to 1 487 FCFA. Concerning the corridor Douala – N'Djamena, it went from 1 971 FCFA in quarter 1 to 2 535 FCFA in quarter 2 and from 797 FCFA to 933 FCFA in the N'Djamena – Douala direction, and a slight increase in both directions. However, on the Yaoundé / Libreville / Yaoundé corridor, this cost is very high. It is 55 662 FCFA on Yaoundé / Libreville road and 5 530 FCFA in the opposite direction. As for the number of checkpoints per 100km, it remained stable at 0.7 between Douala and Bangui, but slightly increasing in the other direction from 0.7 to 0.95. There is also a slight increase between Douala and N'Djamena, from 0.7 in quarter 1 to 0.8 in second quarter and a decrease in the number of checks per 100 km in the opposite direction, from 0.9 to 0.4. This number is higher on the Yaoundé / Libreville corridor which is only 790 km. In fact, the number of checks per 100 km on this corridor is around 3 in the opposite direction. The same is true for the control times because the average duration of a control in minutes between Douala and Bangui went from 45.6 in quarter 1 to 122.63 in quarter 2. On the other hand, we are witnessing a download trend in the other direction, from 25.2 to 12.76. For the Douala – N'Djamena corridor, the average duration of a control in minutes has increased from 40.2 to 57.6 and a decrease in the other direction from 48 to 40.51. This duration is 40.8 on the Yaoundé / Libreville road and 22.20 in the other direction.

Overall, the age of the drivers who make the three corridors varies between 28 and 62 years. The average age of these drivers is relatively lower among drivers using the Yaoundé –Libreville and Douala – Bangui corridors, than those identified on the Douala –N'Djamena corridor generally have salaries below 200 000 FCFA francs per month and are 44.45% affiliated with a driver's union. Just over half of them have received training as a mechanic and many can read and write in French. This proportion is higher for the drivers monitored on the Douala N'Djamena corridor (90.3%) than for those on the Douala – Bangui corridor (72.2%) of the drivers who work on the Yaoundé –Libreville corridor receive monthly salaries of more than 200 000 FCFA. It should be noted that there is no union on this corridor.

As for the trucks observed on the Douala – N'Djamena corridor, we note that overall, they have a much better functional condition than those of Douala – Bangui corridor.

In fact, the average age of tractors and semi-trailers on the Douala – Bangui corridor is respectively 7 years and 6 years, against 3 years for both, on the Douala – N'Djamena corridor. On the Douala –Bangui corridor, the oldest tractor is 40 years old and the oldest semi-trailer 33 years old.

Despite a generally satisfactory functional condition of the trucks on the three corridors, tire failures were nevertheless observed and there was sometimes non-compliance with the authorized tonnage (vehicle overloading).

The moment of trucks on the corridors is marked by following main types of stops: checks, tolls and rest. Checks, tolls and rest remain the most frequent sources of stoppages.

(iv) Recommandation

The detailed analysis of this quarter's data makes it possible to draw up some recommendations.

- ✓ Compliance with conventional quotas by the structures put in place, which must be limited to the missions entrusted to them by the texts;
- ✓ The maintenance of the actions undertaken by the Cameroonian Government, in particular for the reduction of checkpoints and fluidity at the port of Douala;
- ✓ Training and sensitization of agents and other actors;
- ✓ Support for functional organization, training on the road code in force in the CEMAC and periodic recycling of drivers;
- ✓ Improving safety, particularly at night between Edea and Yaoundé as well as in parking areas and rest areas;
- ✓ Revitalizing of the inter-State corridors management committee.

INTRODUCTION

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

Ces entraves qui se caractérisent essentiellement par la multiplication et la fréquence des contrôles, les longues attentes aux frontières, des pertes de temps aux postes de contrôle et des paiements illicites lors de certains contrôles, ont pour conséquences d'accroître les coûts des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays de la CEMAC.

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

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

Ce rapport présente les informations découlant des données recueillies au cours du deuxième trimestre de l'année 2021 et analyse les activités menées au cours de ce trimestre, en présentant des résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA que sont : le nombre de contrôle ; la durée des contrôles, le coût total de contrôle, la durée de la traversée, l'âge, le salaire et la formation mécanique des conducteurs, l'âge et l'état des véhicules. L'impact de ces pratiques sur les coûts globaux de transport et leur comparaison avec les études y relatives seront faits dans les prochains rapports

Il présente l'essentiel des éléments suivants :

- un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet ;
- les résultats de l'enquête trimestrielle ;
- une synthèse des pratiques anormales avec une évolution des principaux indicateurs par rapport au trimestre précédent ;
- des recommandations en termes de mesures.

I. CONTEXTE GENERAL

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

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

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

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

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

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

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

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

L'organisation de la collecte est orientée par les résultats des travaux préparatoires notamment ceux relatifs aux travaux de terrain. C'est ainsi que l'enquête pilote réalisée en septembre-octobre

2020 a permis de mieux cerner certaines spécifications méthodologiques ainsi que les coûts et les délais de collecte des données dans des conditions actuelles.

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

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

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

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

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

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

La collecte des données se fait à l'aide d'une application CAPI qui a été conçue et implémentée sur les tablettes. Cette application a été réajustée après l'enquête pilote. De même, après le calcul des indicateurs et l'analyse, une mise à jour de l'application a été effectuée pour intégrer les modifications introduites dans le questionnaire.

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

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

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

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

I.2 Définition des pratiques anormales et normes de transport

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

Définition opérationnelle des Pratiques Anormales

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

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

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, sur le terrain, on observe des « barrières douanières » (Douala – Bangui et Yaoundé – Libreville) qui frappent des produits d'origine de la Communauté (CEMAC) et qui pourraient être des entraves importantes aux échanges dans la sous-région. Ces éléments seront portés dans l'analyse qualitative en attendant d'introduire progressivement les méthodes d'estimation.

Données d'une exploitation moderne des transports de biens

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

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

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

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

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

Ces normes permettront de calculer :

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

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

- l'amortissement du véhicule ;
- la consommation de carburant ;
- le salaire des conducteurs ;
- l'entretien du véhicule et des pneus ;
- l'âge des véhicules utilisés ;
- le coût des pots-de-vin ;
- le coût des crédits contractés pour l'achat des véhicules ;
- la marge bénéficiaire des transporteurs.

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

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

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

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

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

I.3 Méthodologie d'observation

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

Les difficultés à la frontière qui étaient 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 au premier trimestre, ont été relativement réduites au cours du second trimestre.

Cependant les Observateurs de l'OPA-AC sont toujours victimes des pratiques anormales notamment au moment de la traversée des frontières. Il convient de spécifier le cas de la frontière gabonaise où la traversée est très difficile.

Au niveau de ces 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).

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 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 ce plan tout se passe très bien en général, sauf en cas de bug de l'application. Les principales difficultés observées sont souvent liées à l'instabilité des connexions à Internet.

II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 02) sont basés sur 129 voyages suivis durant le 3ème trimestre 2021. En général, les tendances se confirment et avec ces données du deuxième trimestre 2021 on a une consolidation semestrielle qui permet d'avoir des indicateurs suffisamment fiables et de faire des comparaisons pertinentes

II.1 Description Générale

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

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

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

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

Du côté des acteurs publics les principaux phénomènes observés sont relatifs aux contrôles des forces de l'ordre, de la Douane et aux contrôles de surcharges dans les postes de pesage. Les pratiques anormales qui en résultent impactent la durée et les coûts de transport sur les différents corridors observés.

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

Le bulletin trimestriel résume les principaux indicateurs retenus dont une analyse plus complète est présentée dans le présent rapport. Ces principaux indicateurs sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Récapitulatif des principaux indicateurs du 2^{ème} Trimestre 2021

N°	INDICATEURS	Unité	Niveau de désagrégation par corridor			
			CMR-RCA		CMR- TCH	
			DLA BG	BG - DLA	DLA - NDJ	NDJ - DLA
1	Profil des chauffeurs					
1.1	Age moyen des chauffeurs	Année	42,26		44,43	
1.2	Proportion des chauffeurs sachant lire et écrire en français	%	79,25		90,3	
1.3	Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA	%	96,3	100	94,8	94,1
2	Analyse des contrôles					
2.1	Nombre maximum de contrôles par voyage	Unité	19	30	40	23
2.2	Nombre minimum de contrôles par voyage	Unité	1	5	3	1
2.3	Nombre moyen de contrôles par voyage	Unité	10	14	16	8
2.4	Nombre moyen de contrôles pour 100 km	Unité	0,71	0,95	0,8	0,4
2.5	Proportion des contrôles ayant entraîné un paiement	%	52,22	33,65	78,22	73,75
3	Analyse des durées					
3.1	Nombre moyen de jours passés au port de Douala	Jour	4,19		1,97	1
3.2	Temps écoulé entre la sortie du port et le départ effectif de Yassa	Jour	2,5	1	1,47	1
3.3	Durée moyenne d'un contrôle	Heure	2,04	0,21	0,96	0,69
3.4	Durée totale des contrôles par voyage	Heure	13,61	2,61	15,25	4,59
3.5	Durée totale des repos par voyage	Jour	2,01	1,09	1,29	0,76
3.6	Durée totale des arrêts par voyage (repos, contrôle, pesage, péage, etc.)	Jour	3,19	1,37	2,4	1,29
3.7	Durée de circulation effective d'un voyage	Jour	1,72	1,49	2,1	1,88
3.8	Durée moyenne d'un voyage (une traversée du corridor)	Jour	4,92	2,86	4,5	3,17
3.9	Vitesse moyenne de circulation effective sur les corridors hors arrêts	Km/h	13,22	22,03	19,37	27,21
3.10	Nombre moyen de kilomètres parcourus par jour	Km/j	317,20	528,80	464,99	652,98
4	Analyse des coûts du trajet					
4.1	Coût moyen d'un contrôle	FCFA	15 755,96	1 429,23	3 313,79	2 811,94
4.2	Coût total moyen des contrôles par voyage	FCFA	124 621,19	21 342,41	48 904,26	18 000,64
4.3	Coût de contrôle aux 100 km de voyage	FCFA	8 684,40	1 487,28	2 535,21	933,16
5	Etat et caractéristiques du véhicule					
5.1	Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100		98,6	
5.2	Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	79,6		82,9	
5.3	Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	85,7		91,4	
5.4	Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	49		60	
5.5	Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	7,81		3,42	
5.6	Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	6,64		3,67	
5.7	Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	43,4		50	
5.8	Proportion de véhicules en état de surcharge	%	38		17	
6	Accidents observés					
6.1	Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km	Unité	0,44	0,39	0,32	0,34
6.2	Nombre de sorties de route constatées pour 100 km	Unité	2,05	3,06	4,07	3,01

II.2 Conditions de voyage (Conducteurs, convoyeurs)

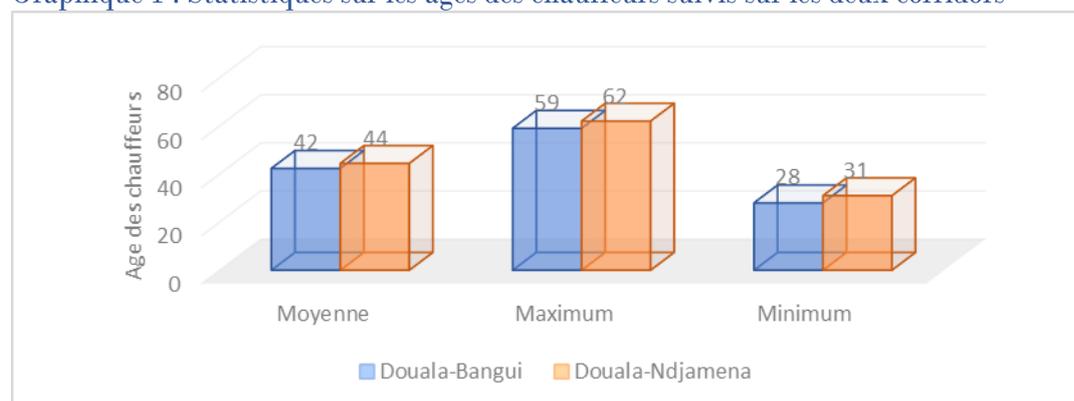
L'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport révèle le profil des conducteurs et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que les âges des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors de *Douala-Bangui* et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

II.2.1 Age et expérience des conducteurs

L'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor *Douala-Bangui* est de 42 ans, tandis que celui de ceux qui sont sur le corridor *Douala - N'Djamena* est de 44 ans. Le plus jeune conducteur a été trouvé sur le corridor Douala – Bangui avec 28 ans et le plus âgé sur Douala-N'Djamena avec 62 ans.

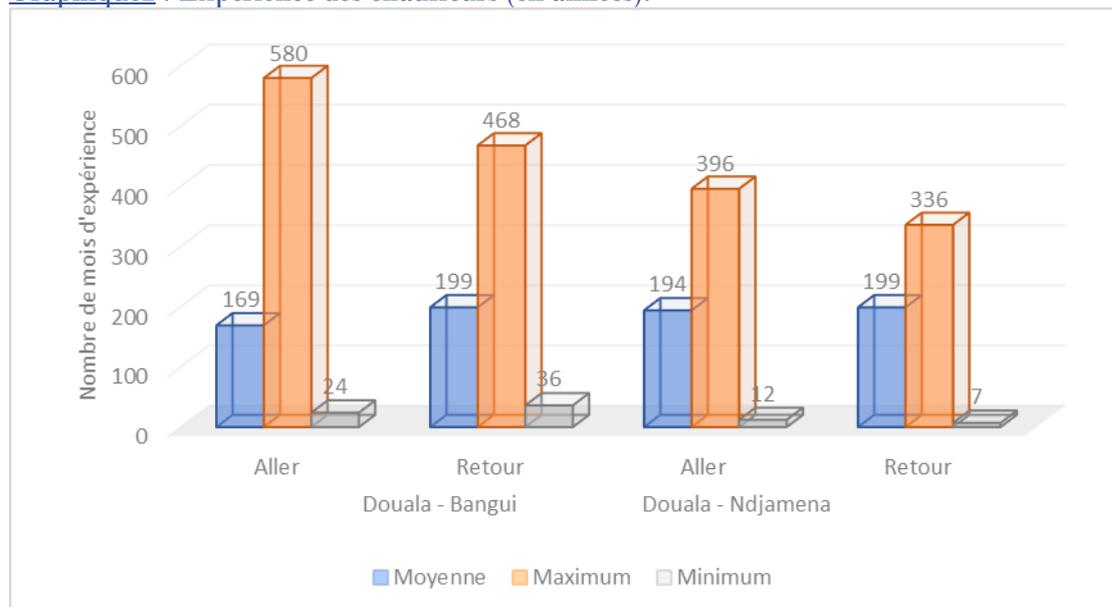
Globalement, l'âge des chauffeurs observés pendant le troisième trimestre 2021 varie entre 28 ans et 59 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 31 ans et 62 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

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 second trimestre 2021 que l'expérience des chauffeurs varie de 3 mois à 39 ans, avec une moyenne de 11 ans sur le corridor Douala-Bangui.

Ce nombre d'années d'expérience des chauffeurs 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.

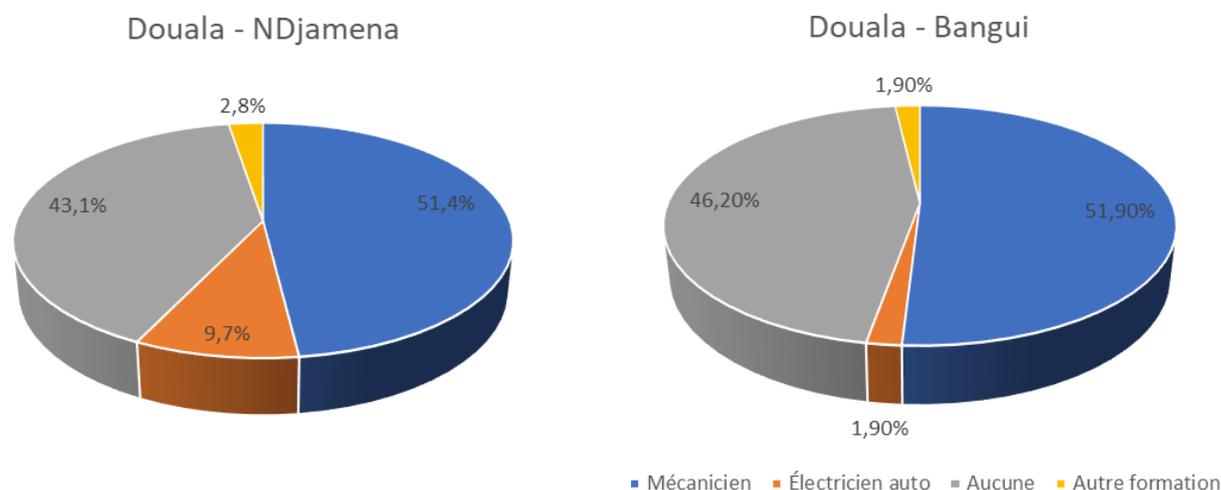
Graphique2 : Expérience des chauffeurs (en années).**Tableau 2 : Proportion des chauffeurs qui ont suivi des formations supplémentaires (en %)**

Formation supplémentaire	Douala - Bangui	Douala - N'Djamena
Mécanique	51,9%	51,4%
Électricité auto	1,9%	9,7%
Aucune	46,2%	43,1%
Autre formation	1,9%	2,8%

Sur chacun des deux corridors, plus de la moitié des chauffeurs enquêtés pendant le deuxième trimestre 2021 ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Cette formation les aide à dépanner leurs véhicules en cas de pannes, avant de trouver un service spécialisé.

Ils sont peu nombreux à avoir reçu une formation en électricité auto : 1,9% sur le corridor Douala-Bangui et 9,7% sur celui de Douala-N'Djamena.

Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur formation supplémentaire



Une proportion assez importante de chauffeurs sait lire et écrire en français. L'enquête révèle en effet que, sur chacun des deux corridors, au moins 4 chauffeurs sur 5 savent lire et écrire en français, ce qui leur permet de remplir facilement les formalités d'usage dans les différents postes de contrôle routier (gendarmerie, police, douanes, etc.). Cette proportion est plus élevée pour les chauffeurs suivis sur le corridor Douala-N'Djamena (90,3%) que ceux du corridor Douala-Bangui (79,2%).

Sur le corridor Douala-Bangui où ce taux est le plus faible, les chauffeurs sont en général assistés par leurs convoyeurs pour les formalités aux postes de contrôle.

Graphique 4 : Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français

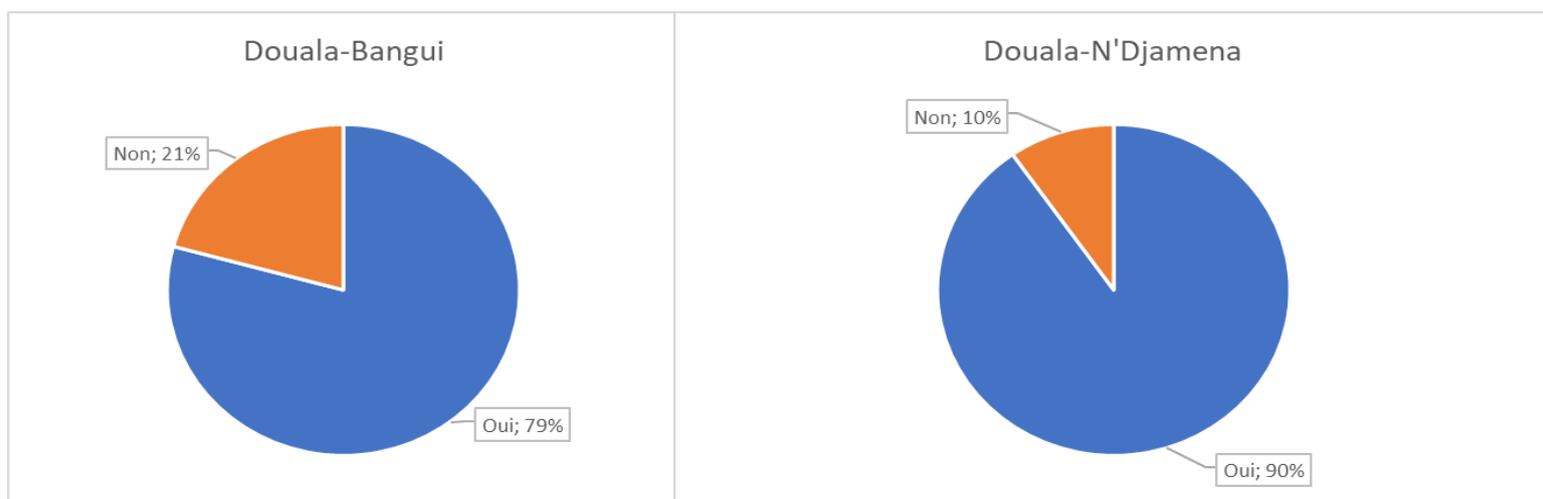
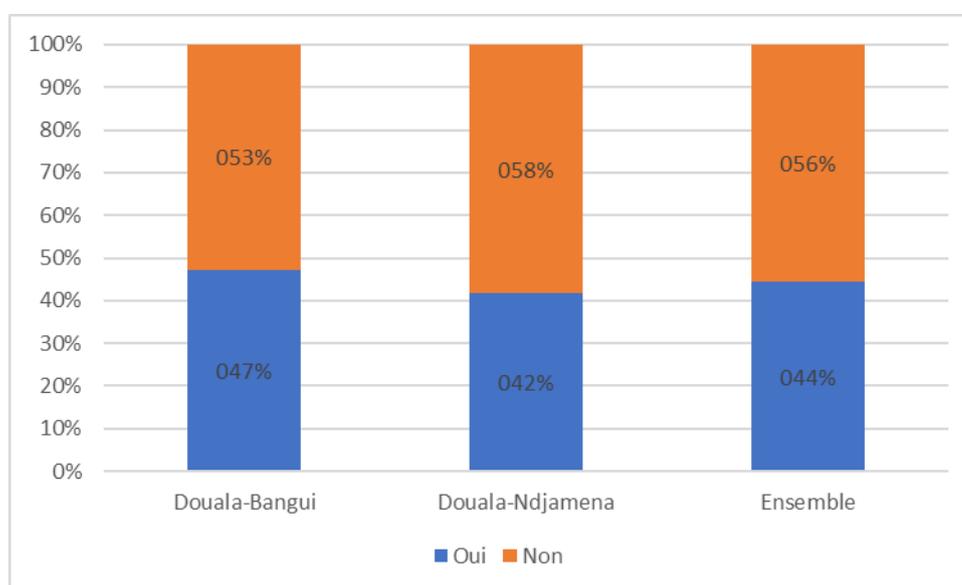


Tableau 3 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.

	Douala-Bangui	Douala-Ndjamenana	Ensemble
Oui	47,2%	41,7%	44,45%
Non	52,8%	58,3%	55,55%

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, il ressort que 44,45% 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 – Bangui (47,2%) par rapport à ceux du corridor Douala – N'Djaména (41,7%).

Graphique 5 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.

II.2.2 Etat des véhicules circulant sur les corridors

Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména ont un état fonctionnel nettement meilleur que ceux du corridor Douala-Bangui.

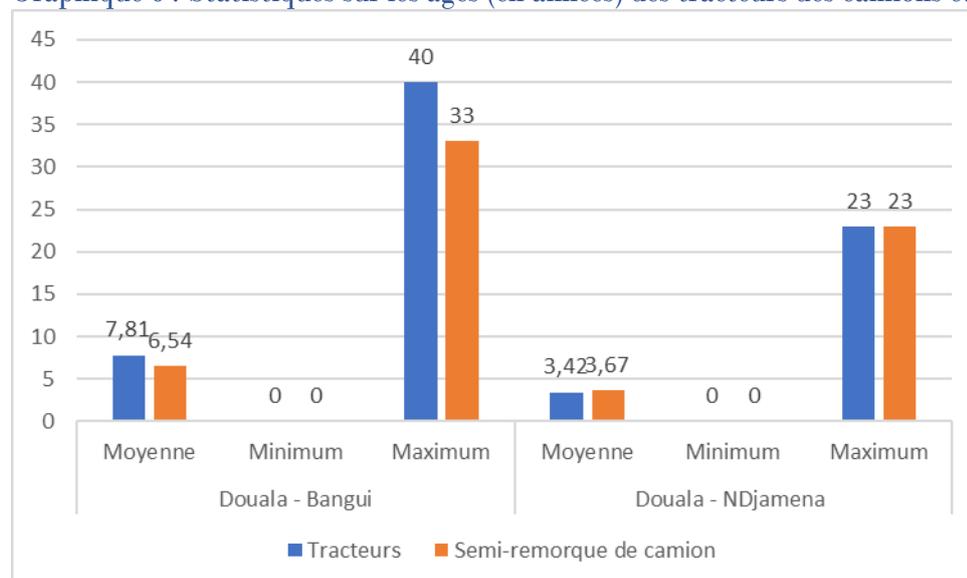
L'âge moyen des tracteurs et semi-remorques sur le corridor Douala-Bangui est respectivement de 8 ans et 7 ans, contre 3 ans pour les deux, sur le corridor Douala-N'Djaména. Sur le corridor Douala-Bangui, le tracteur le plus vieux a 40 ans et la plus vieille semi-remorque, 33 ans.

Tableau 4 : Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - Ndjamena
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100	98,6
Part de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	43,4	50
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	79,2	69,4
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	49	60
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	7,81	3,42
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	6,54	3,67
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	79,6	82,9
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	85,7	91,4

Pendant l'enquête plusieurs camions neufs ont été observés sur les corridors. Ainsi, l'âge minimum des tracteurs de camion et de la semi-remorque de camion est de moins d'un an. Les tracteurs de camion et semi-remorques de camion sur le corridor Douala-N'Djamena ont le même âge maximum (23 ans).

Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques



Au deuxième trimestre 2021, sur une distance de 100 km, on a observé à l'aller une proportion moyenne des accidents aux 100km de 0,44 et 0,32 respectivement sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena. Au retour, la proportion moyenne est quasiment la même sur les deux corridors, soit 0,3 accidents sur 100 km.

Par contre, on constate que les sorties de route aux 100 Km sont en moyenne deux fois plus fréquentes sur le corridor Douala - N'Djamena que sur celui de Douala – Bangui, à l'aller. Au retour, les proportions moyennes des sorties pour 100 km sont presque identiques (autour de 13,5 accidents sur 100 km).

Tableau 5 : Sorties de route et accidents aux 100 km (en %).

		Douala - Bangui		Douala - N'djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
ACCIDENT POUR 100 KM	Moyenne	0,44	0,39	0,32	0,34
	Minimum	0,00	0,00	0,00	0,00
	Maximum	3,14	1,74	2,07	1,81
SORTIES POUR 100 KM	Moyenne	2,05	3,06	4,07	3,01
	Minimum	0,00	0,00	0,00	0,00
	Maximum	8,36	13,80	31,16	13,43

Graphique 7 : Sortie de route et accidents aux 100 km (en %)

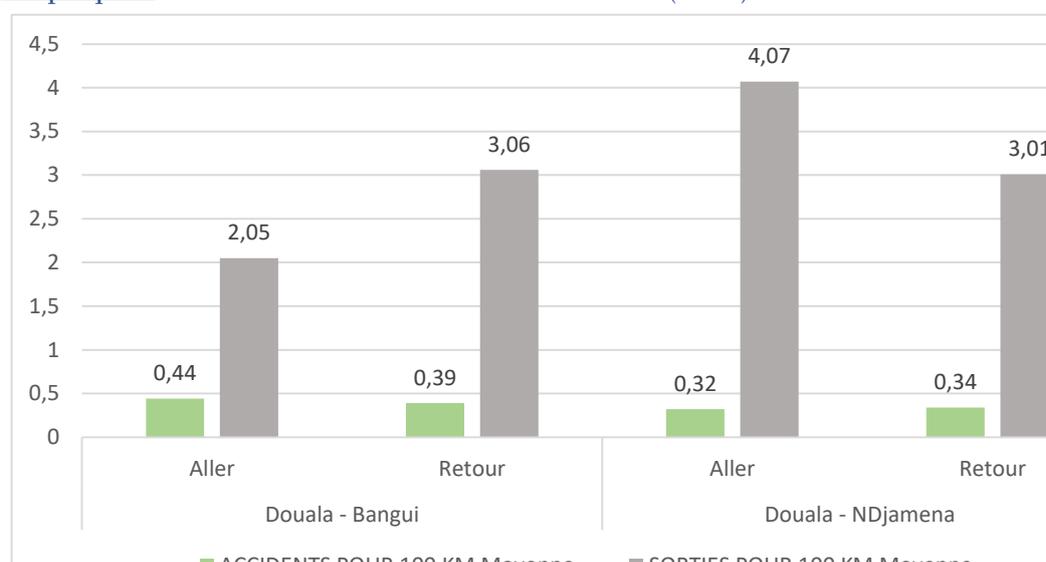




Photo 01 : Chauffeur mécanicien à l'œuvre



Photo 02 : Cas d'accidents sur les corridors

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 6 : 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
Sous total corps contrôle	60	17	77
Péage	12	6	18
Pesage	7	2	9
Total	79	25	104

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 7 : 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
Sous total corps contrôle	39	9	48
Péage	9	4	13
Pesage	5	2	7
Total	53	15	68

Types et fréquences d'arrêts

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 contrôles constituent la première cause des arrêts (avec une fréquence relative de 37,1%) sur le corridor Douala-Bangui, et ce, autant pour les voyages de Douala vers Bangui que pour ceux du sens opposé. Prenant en compte l'ensemble des voyages sur ce corridor, les arrêts aux postes de péage et le repos représentent respectivement les deuxième et troisième motif des arrêts.

En revanche, sur le corridor Douala-N'Djaména, les arrêts sont globalement les plus fréquents aux postes de péage (31,4%), suivis des postes de contrôle (28,6%). les arrêts d'autres types (19,2%) constituant le troisième motif. Cependant, en distinguant les voyages de Douala vers N'Djaména de ceux du sens opposé, un autre classement des motifs clés des arrêts s'obtient pour les voyages vers la capitale Tchadienne, avec une inversion des fréquences des arrêts aux postes de contrôle et ceux des postes de péage.

Tableau 8 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%)

Type d'arrêts	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Contrôle	29,1%	49,0%	37,1%	31,7%	23,4%	28,6%
Péage	18,7%	23,8%	20,7%	27,4%	38,5%	31,4%
Pesage	12,6%	0,8%	7,9%	8,3%	0,2%	5,3%
Accident	0,3%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,1%
Pluie	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%
Repos	23,8%	13,7%	19,8%	13,5%	18,1%	15,2%
Autre à préciser	15,4%	12,7%	14,2%	18,7%	19,7%	19,2%
Ensemble	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Durée moyenne des arrêts

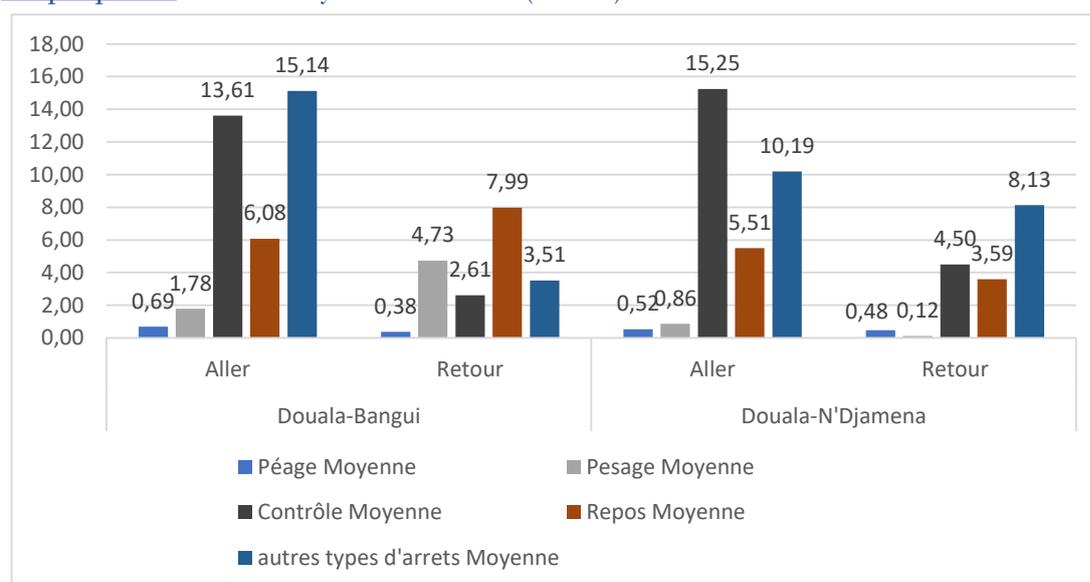
La durée moyenne des arrêts est fonction du type, du sens du voyage (au départ ou au retour vers Douala), et du corridor (Graphiques 10.a et 10.b). Ainsi, pour les voyages au départ de Douala sur le corridor Douala-Bangui, la durée moyenne d'un arrêt varie de 42 minutes dans les postes de péage à 15 heures pour les autres types d'arrêts. Pour les voyages allant vers Douala sur le même corridor, la durée moyenne des arrêts est de 22 minutes dans les postes de péages, pour un maximum d'environ 8 heures pour les repos des conducteurs. La moyenne du cumul de la durée de l'ensemble des arrêts s'élève à 3,19 jours pour les voyages vers Bangui, et de 1,37 jour pour les voyages au départ de Bangui. Ainsi, pour le même trajet, la durée cumulée des arrêts passe du simple à plus du double d'un sens du voyage à un autre.

La situation sur le corridor Douala-N'Djaména est différente de celle présentée ci-dessus. La durée moyenne d'un arrêt pour les voyages de Douala vers le Tchad est comprise entre 31 minutes et plus de 15,25 heures (15 heures 15 minutes) respectivement dans les postes de péage et de contrôle. Dans le sens inverse, les postes de péage avec 7 minutes d'arrêt (12 secondes) et les autres types d'arrêts (8,13 heures,

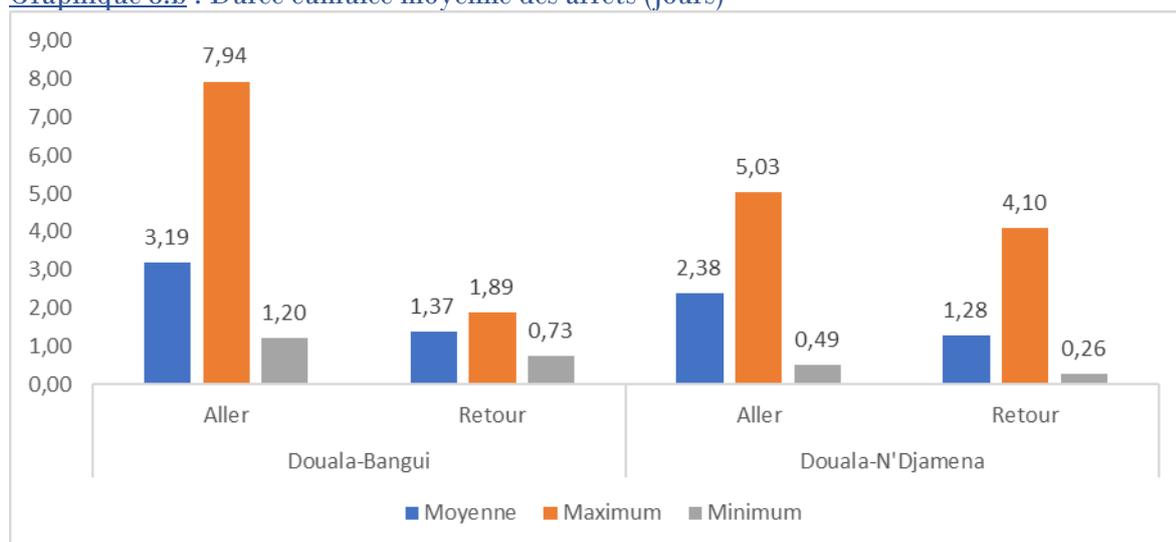
(difficile à reformuler car paragraphe incompris) soit 8 heures, 7 minutes 48 secondes) qui enregistrent respectivement la durée moyenne la plus faible et celle la plus élevée par arrêt. La durée de l'ensemble des arrêts qui s'élève à 2,38 jours pour les voyages vers N'Djaména chute à 1,28 jours pour les voyages au départ de N'Djaména.

En comparant la durée globale des arrêts sur les deux corridors, on relève un paradoxe selon lequel elle est plus longue, sur Douala-Bangui (plus court en distance que celle de Douala-e (plus long en distance) ; cela est une vraie preuve des grandes pratiques anormales sur le corridor Douala-Bangui.

Graphique 8.a : Durée moyenne des arrêts (heures)



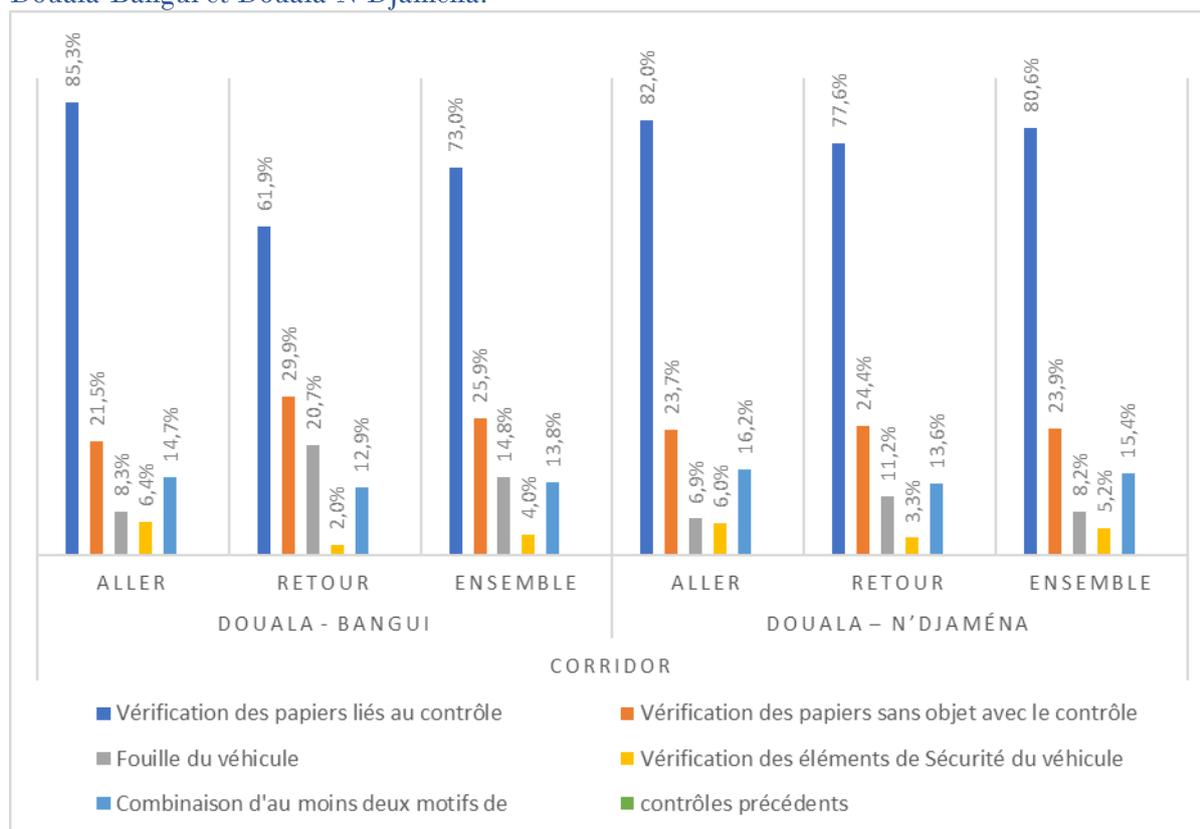
Graphique 8.b : Durée cumulée moyenne des arrêts (jours)



II.3.2 Types de contrôles

Les véhicules sont contrôlés pour quatre motifs, à savoir les papiers liés à l'activité des transports, ceux liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule (Graphique 9). La vérification des papiers au contrôle est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena, pour respectivement 73% et 80,6 % de postes de contrôles observés au cours du deuxième trimestre 2021. Le deuxième motif de contrôle le plus observé est la vérification des papiers sans objet avec le contrôle reporté pour un peu plus d'un quart de postes de contrôle sur le corridor Douala-Bangui, et pour un peu moins d'un quart de postes de contrôles sur le corridor Douala-N'Djaména. La vérification des éléments de sécurité du véhicule est citée de manière marginale comme motif de contrôle sur ces corridors.

Graphique 9 : Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena.

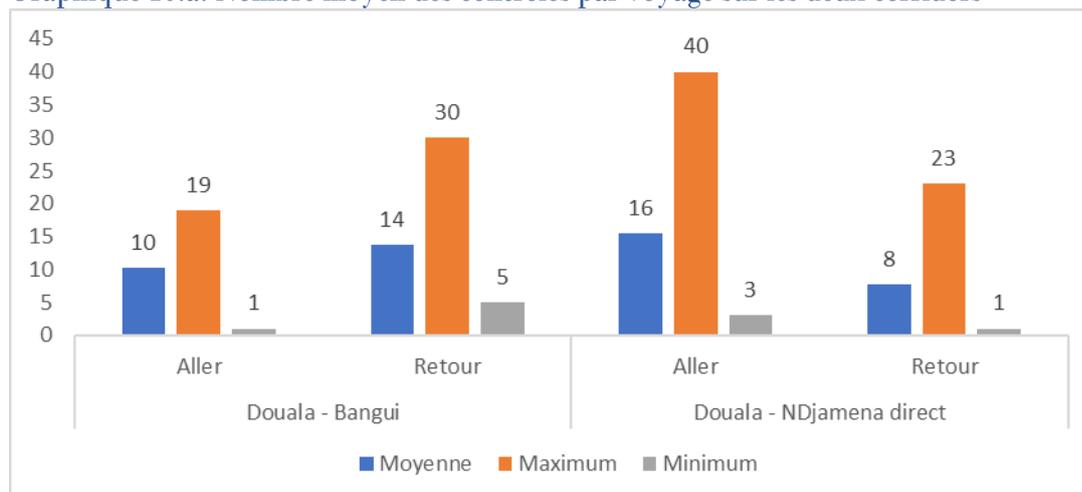


II.3.3 Fréquences des contrôles

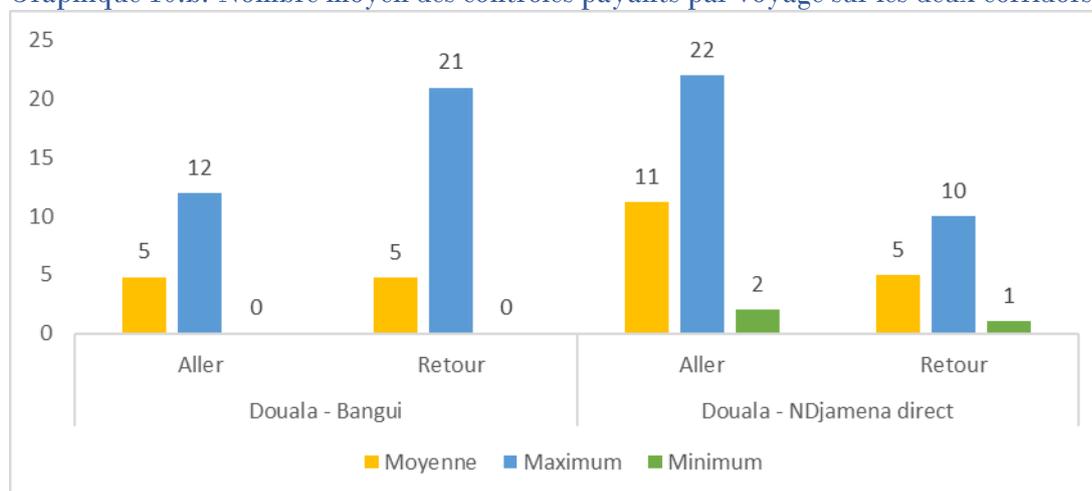
Le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage (Graphique 12.a). Sur le corridor Douala-Bangui, les contrôles sont en moyenne moins fréquents pour un voyage partant de Douala vers Bangui (10) que pour un autre allant dans le sens inverse (14), cela s'est observé ce trimestre car les voyages retours n'étaient pas escortés. C'est la situation inverse qu'on observe sur le corridor Douala-N'Djaména où ce sont les voyages au départ de Douala qui enregistrent deux fois plus de contrôles en moyenne (16) que les voyages du sens contraire(8).

Le nombre moyen de contrôles payants (Graphique 12.b) pour un voyage est invariant selon le sens du trajet sur le corridor Douala-Bangui tandis que sur l'autre corridor, il existe un écart considérable entre le nombre moyen des contrôles payants pour les voyages vers le Tchad (11) et le nombre moyen des contrôles pour les voyages vers Douala (5).

Graphique 10.a: Nombre moyen des contrôles par voyage sur les deux corridors



Graphique 10.b: Nombre moyen des contrôles payants par voyage sur les deux corridors



Le tableau 12 fait ressortir la décomposition du nombre moyen de contrôles par pays sur chaque corridor. Il ressort de ce tableau que, sur chaque corridor, pour les voyages de Douala vers Bangui ou vers N'Djaména, les contrôles sont plus fréquents côté camerounais (où la distance est plus longue) relativement au pays de destination. A l'inverse, pour les voyages allant vers Douala, les contrôles sont moins fréquents côté camerounais relativement au pays de départ.

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

	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Cameroun	RCA	Ensemble	Cameroun	Tchad	Ensemble
Aller	7,0	3,6	10,6	10	6	16
Retour	4	10	14	4	5	9

II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

Sur chacun des corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména, plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle, notamment la police, la gendarmerie, la douane, l'armée, la prévention routière et la police de frontière. D'autres corps sont signalés ainsi que les contrôles mixtes. Toutefois, la fréquence relative des contrôles effectués par chacun de ces corps varie suivant le corridor et le sens du voyage (Tableau 10). Ainsi, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles est la gendarmerie (61,4%) suivie de la police (59,1%) tandis que les contrôles mixtes viennent en 3ème position en termes de fréquence relative (42,1%). Sur le corridor Douala-N'Djaména par contre, c'est la police qui est la plus fréquemment impliquée dans les contrôles (60,4%) tandis que la gendarmerie (42%) et les contrôles mixtes (30,2%) se classent en deuxième et troisième positions respectivement. Une autre différence significative entre les deux corridors est l'intervention de l'armée dans les contrôles ; son niveau est nettement plus élevé sur le corridor Douala-Bangui (11,9%) que sur celui Douala-N'Djaména (1,5%), visiblement à cause de l'insécurité qui y règne.

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	47,7%	59,1%	53,8%	54,3%	74,5%	60,4%
Gendarmerie	61,7%	61,1%	61,4%	45,2%	34,7%	42,0%
Douane	26,5%	13,3%	19,5%	34,6%	14,7%	28,7%
Armée	7,2%	15,9%	11,9%	1,5%	1,6%	1,5%
Prévention routière	9,8%	3,0%	6,2%	9,5%	4,0%	7,9%
Police frontalière	10,2%	6,6%	8,3%	4,9%	8,8%	6,1%
Autres corps	8,3%	4,7%	6,4%	9,0%	1,2%	6,7%
Contrôle mixte (plusieurs corps)	40,2%	43,9%	42,1%	32,4%	25,1%	30,2%

II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

Tout comme la fréquence des contrôles, le cumul moyen des durées de contrôle par voyage diffère aussi selon le pays et le sens du trajet. Le Graphique 11 indique que ce cumul moyen est en général plus faible sur le corridor Douala-Bangui aussi bien pour les voyages au départ de Douala que pour ceux venant vers Douala. Pour les voyages vers Douala, les contrôles prennent en moyenne 13 heures 36 minutes sur le corridor Douala-Bangui contre 5 heures 15 minutes sur le corridor Douala-N'Djaména. La durée moyenne des contrôles le long des voyages vers Douala est de 2 heures 36 minutes pour les départs de Bangui contre 4 heures 30 minutes pour les départs de N'Djaména.



Graphique 11: Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)

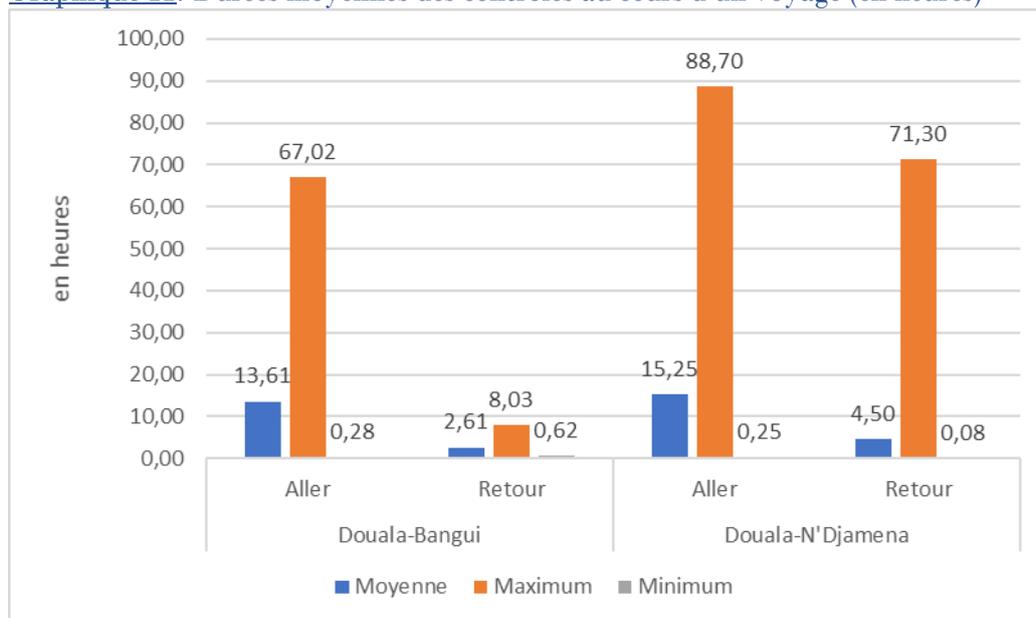




Photo 05 : Check Point



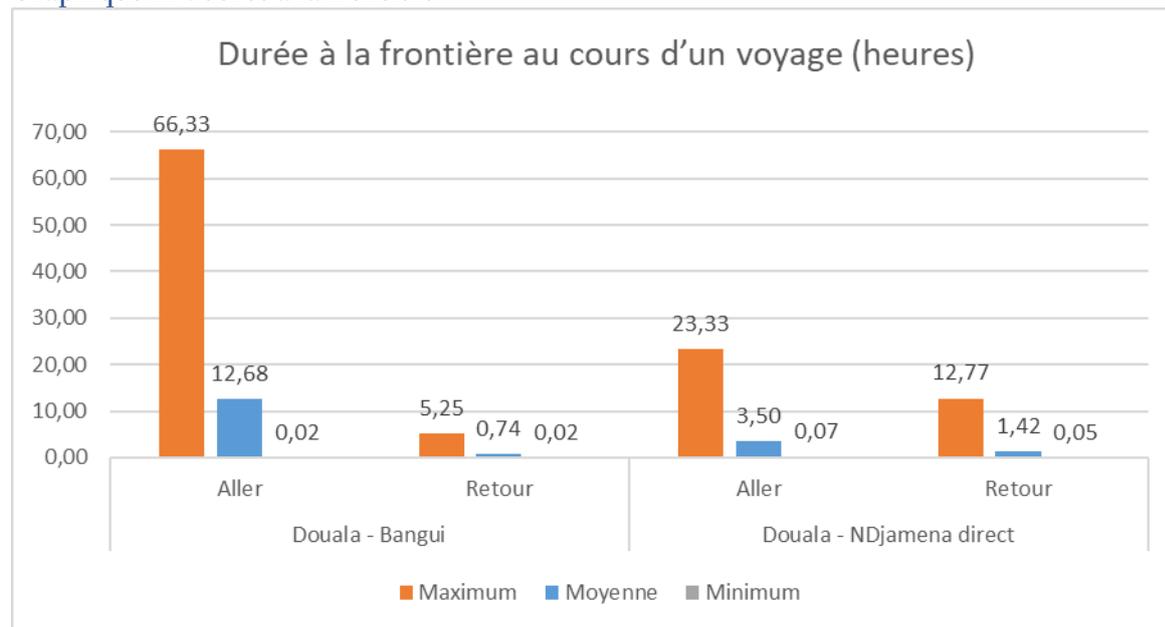
Photo 06 : Aire de repos de Sombo entre Douala et Yaoundé

II.4 Cas particuliers des frontières

La traversée des frontières par les camions ayant emprunté un 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. On note cependant une amélioration dans le temps d'attente.

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'analyse de ce corridor est traitée à part.

Graphique 12 : durée à la frontière



Sur le corridor Douala-Bangui, le temps moyen passé à la frontière à l'aller est de 12 heures et 41 minutes. Cette durée est de moins de deux minutes pour certains voyages et va à plus de deux jours (66,33 heures) pour d'autres. En ce qui concerne le retour sur ce corridor, le temps passé à la frontière est plus faible qu'à l'aller. En effet, au retour, on enregistre une durée moyenne à la frontière de 44 minutes. Tandis que certains chauffeurs passent plus de 5 heures à la frontière, d'autres y passent moins de 2 minutes, notamment pour les voyages retours.

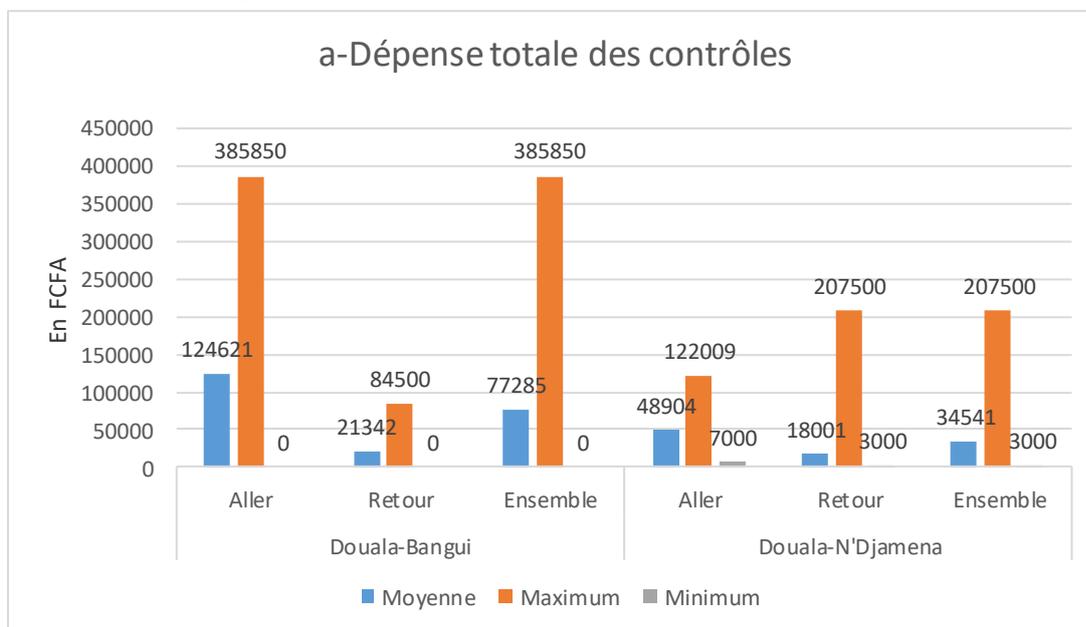
Concernant le corridor Douala-N'Djamena, le temps moyen passé à la frontière est plus faible que sur Douala-Bangui. En effet, les chauffeurs y passent en moyenne 3 heures 30 minutes à la frontière pour l'aller. Toutefois, cette durée semble assez variée d'un chauffeur à un autre sur ce corridor. En effet, certains chauffeurs passent moins de 5 minutes à la frontière d'autres y passent presque une journée (23h20mn). Au retour, les chauffeurs séjournent moins de temps à la frontière. Certains chauffeurs y passent 3 minutes et ceux qui y effectuent le plus de temps y font 12 heures et 46 minutes. Le temps moyen passé à la frontière au retour sur le corridor Douala-N'Djamena est d'une heure et 25 minutes.

II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles

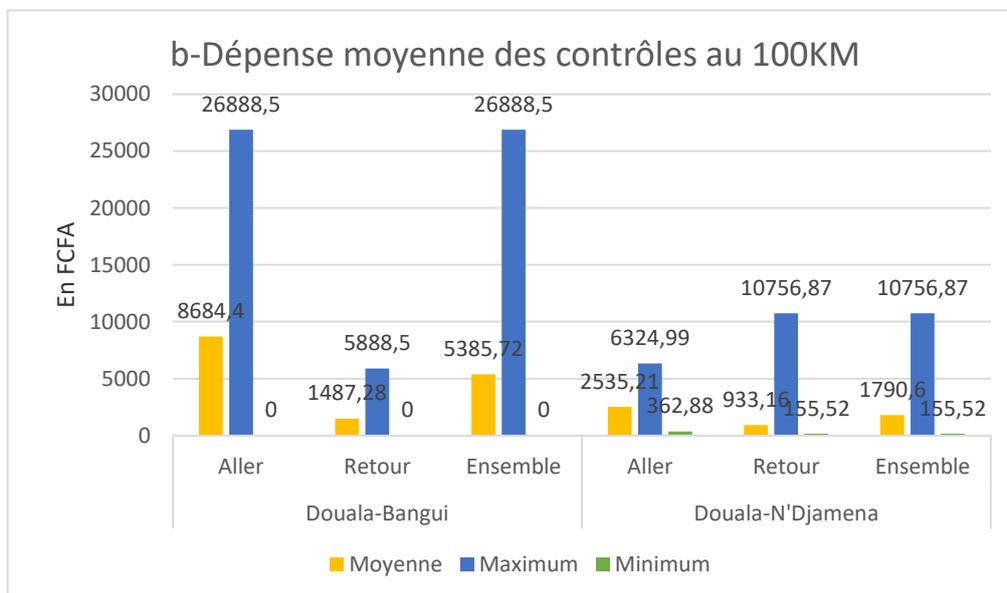
Les paiements liés aux contrôles sont les pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale. Ils semblent systématisés et parfois « normalisés » pour certains types de contrôle.

II.5.1 Analyse des coûts globaux des contrôles

Graphique 13.a : dépense totale des contrôles



Graphique 13.b : dépenses moyennes des contrôles



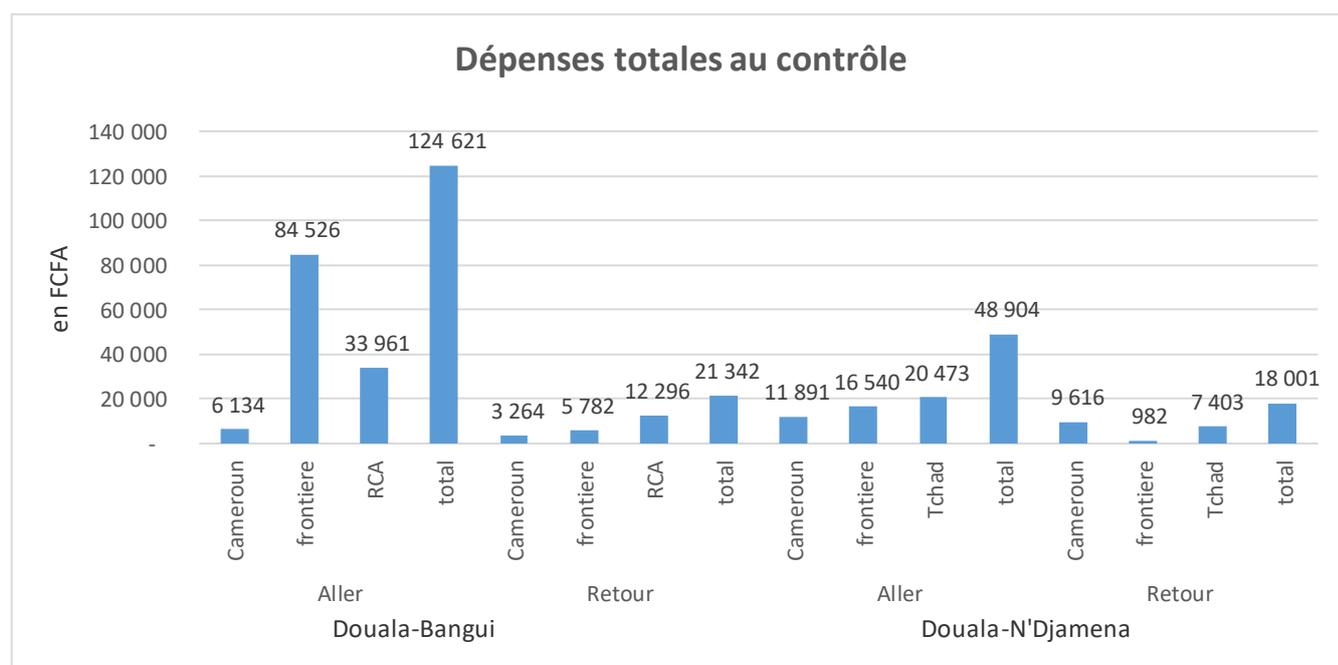
Sur le corridor Douala-Bangui, les dépenses totales liées aux contrôles pour un voyage sont en moyenne plus élevées à l'aller qu'au retour. En effet, le coût total moyen des contrôles pour un voyage est de 124 621 FCFA à l'aller et 21 342 FCFA au retour sur ce corridor. En ramenant ces dépenses au 100Km afin de mieux comparer, en moyenne, un voyage sur le corridor Douala-Bangui, implique des dépenses totales liées aux contrôles de 8 684 FCFA à l'aller et 1 487 FCFA au retour pour chaque 100Km. Dans l'ensemble, en moyenne un voyage aller et retour sur le

corridor Douala-Bangui implique des dépenses totales liées aux contrôles de 146 000 FCFA. Toutefois, ces dépenses peuvent être très faibles pour certains voyages ou aller au-delà de 385 850 FCFA pour d'autres.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la tendance est la même pour un aller et retour. En effet, pour un voyage sur ce corridor les contrôles ont un coût total moyen de 48 904 FCFA à l'aller et 18 001 FCFA au retour. Ceci implique que pour chaque 100Km, les contrôles pour un voyage sur le corridor Douala-N'Djamena ont un coût total moyen de 2 535 FCFA à l'aller et 933 FCFA au retour. Une vue d'ensemble révèle qu'en moyenne, un voyage aller et retour sur le corridor Douala-N'Djamena entraîne des dépenses totales liées aux contrôles de 34 541 FCFA. Ces dépenses peuvent toutefois aller au-delà de 207 500 FCFA pour certains voyages. Il ressort de tout ce qui précède que les contrôles sur le corridor Douala-Bangui coûtent en moyenne plus chers que sur le corridor Douala-N'Djamena.

II.5.2 Analyse des dépenses par pays

Graphique 14. : dépenses totales au contrôle



Une analyse détaillée des dépenses moyennes au contrôle révèle que sur le corridor Douala-Bangui, le contrôle à la frontière est le plus coûteux à l'aller (84 526 FCFA). Toujours à l'aller sur ce corridor, les dépenses totales au contrôle sont plus élevées en RCA (33 961 FCFA) qu'au Cameroun (6 134 FCFA). Au retour où certains camions rentrent à vide, les dépenses aux contrôles en RCA sont les plus élevées (12 296 FCFA) comparées aux dépenses au contrôle à la frontière (12 296 FCFA) et au Cameroun (3 264 FCFA).

En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena à l'aller, les dépenses au contrôle au Tchad (20 473 FCFA) sont plus élevées qu'à la frontière (16 540 FCFA) et au Cameroun (11 891 FCFA). Nous remarquons donc une augmentation du coût du contrôle au cours du voyage Douala-N'Djamena. Cette tendance ne semble pas être respectée au retour sur ce corridor car au

retour, les dépenses au contrôle sont plus élevées au Cameroun (9 616 FCFA) et plus faibles à la frontière (982 FCFA). Les dépenses au contrôle au Tchad au retour s'élèvent à 7 403 FCFA. Les stations de pesage sur le territoire camerounais ont été modernisées avec affichage visible des poids par le conducteur à l'extérieur à l'exemple de la station d'Edéa ci-dessous illustrée.



Photo 08 : station de pesage sur le territoire camerounais à Edéa



Photo 09 : station de pesage sur le territoire camerounais

II.6 Analyse de la traversée du corridor

L'analyse de la traversée présente les indicateurs surs : le temps mis pour aller d'un point du corridor à un autre, la durée totale des arrêts par voyage, la vitesse de circulation et les distances parcourues. Les indicateurs sont mesurés à l'allée et au retour des camions.

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 6 jours en moyenne et peut atteindre un maximum de 20 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 dix (10) jours.

Corridor Douala - Bangui

Au cours du deuxième trimestre, le trajet sur le corridor Douala-Bangui a duré en moyenne cent-dix-huit (118) heures, ce qui équivaut à environ cinq (05) jours. Comparativement au premier trimestre, la durée moyenne de la traversée de Douala à Bangui a été réduite de deux jours (elle était de 7 jours au premier trimestre) avec un maximum de deux-cent trente-six (236) heures soit environ 10 jours. La même observation est faite sur le trajet retour, de Bangui à Douala, où la durée moyenne est passée d'environ quatre (4,4) jours en moyenne à trois (3) jours avec un maximum de 4 jours (6,4 jours au premier trimestre).

En faisant une analyse détaillée par tronçon, on observe que :

- La distance de Douala à la frontière de Garoua Bouläï est de 825 km, et de 610 km entre Garoua Bouläï et Bangui.
- Avant la frontière de Garoua Bouläï, les véhicules mettent en moyenne 2,2 jours à l'aller, avec un maximum d'environ six (06) jours, et environ 2 jours au retour. Par contre, après la frontière, ils passent en moyenne deux jours et demi (2,59) pour arriver à destination et en moyenne une journée pour rallier la frontière. Entre la frontière et Douala, la durée moyenne est de 1,75 jour avec un maximum de trois jours. Il est à noter que la durée moyenne au retour est plus faible du fait que la plupart des véhicules reviennent vides de Bangui.
- Le temps mis à la frontière pour les formalités est d'environ une demi-journée en moyenne à l'aller et moins d'une heure au retour.
- La vitesse moyenne de circulation sur ce corridor, est de 36 km/h à l'aller avec un maximum de 45 km/h. Dans le sens du retour, la vitesse moyenne est de 43 km/h avec un maximum de 58 km/h. On peut conclure que sur ce corridor, la limitation de vitesse qui est de 60 km/h est respectée par les conducteurs.

Corridor Douala - N'Djamena

La durée moyenne est de cent-sept(107) heures, soit environ quatre jours et demi à l'aller avec un maximum de six (06) jours et trois jours et demi en moyenne sur le trajet retour avec un maximum de six (06) jours. Les durées sont aussi en baisse sur ce corridor comparativement au

premier trimestre où l'on avait enregistré sept (07) jours en moyenne avec un maximum de dix(10) jours.

L'analyse détaillée par tronçon donne les indicateurs suivants :

- La distance entre Douala et la frontière est de 1339 km. De la frontière à N'Djamena, elle est de 590 km.
- De Douala à la frontière, les véhicules mettent en moyenne trois (3,2) jours. Après la frontière, la durée moyenne est d'un (1,35) jour. Dans le sens du retour sur Douala, les véhicules mettent en moyenne 1 jour pour arriver à la frontière, puis deux jours et demi entre la frontière et Douala. Tous ces indicateurs sont en recul comparativement au premier trimestre.
- En termes de vitesse de circulation, les véhicules roulent en moyenne 40,3 km/h à l'aller et 45 km/h au retour. Les vitesses maximales enregistrées sont respectivement de 84 km/h et 75 km/h à l'aller et au retour. On peut aussi conclure que les conducteurs respectent la vitesse maximale tolérée sur ce corridor.

Tableau II : Durée moyenne de la traversée (en heure)

Durée des traversées en heures	Douala-Bangui		Douala-Ndjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	117,98	68,60	107,44	75,33
Maximum	236,23	102,23	185,72	142,97
Minimum	69,62	44,65	49,82	51,00

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

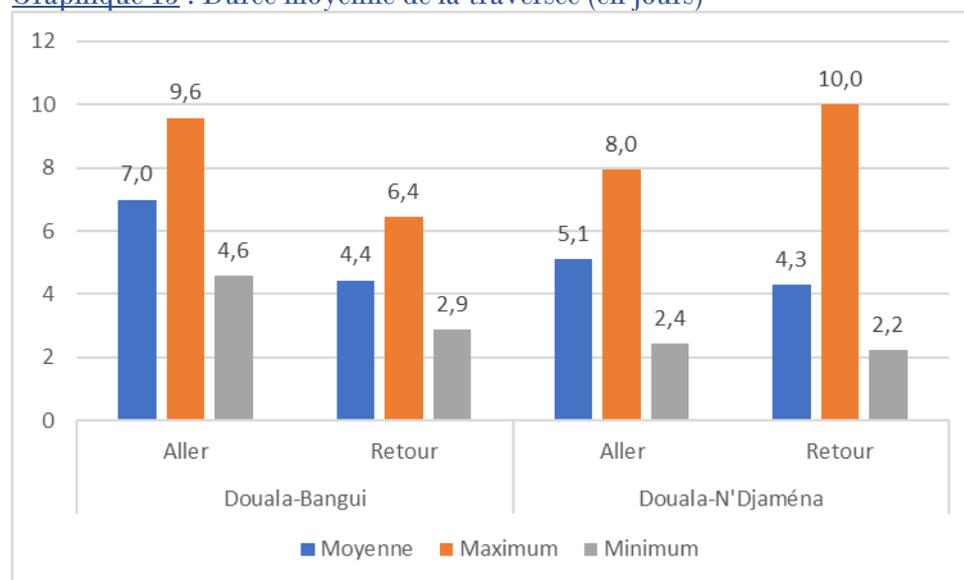
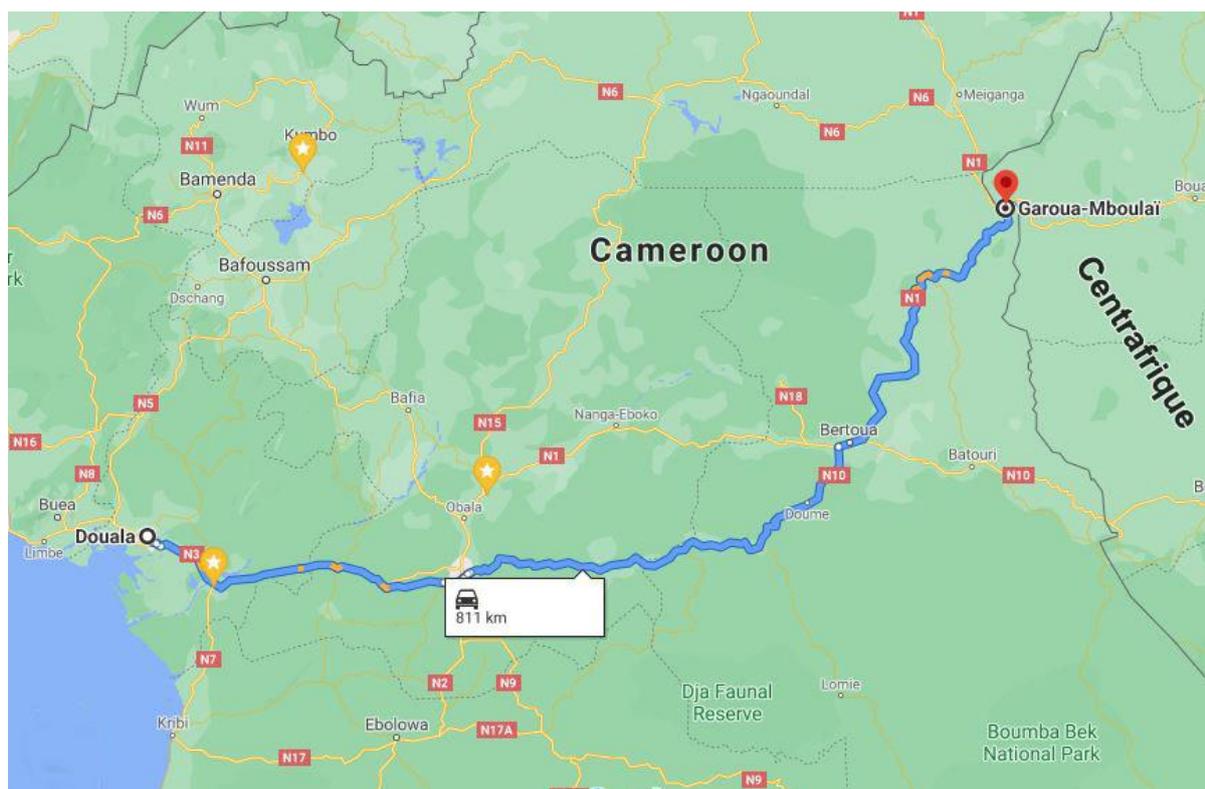


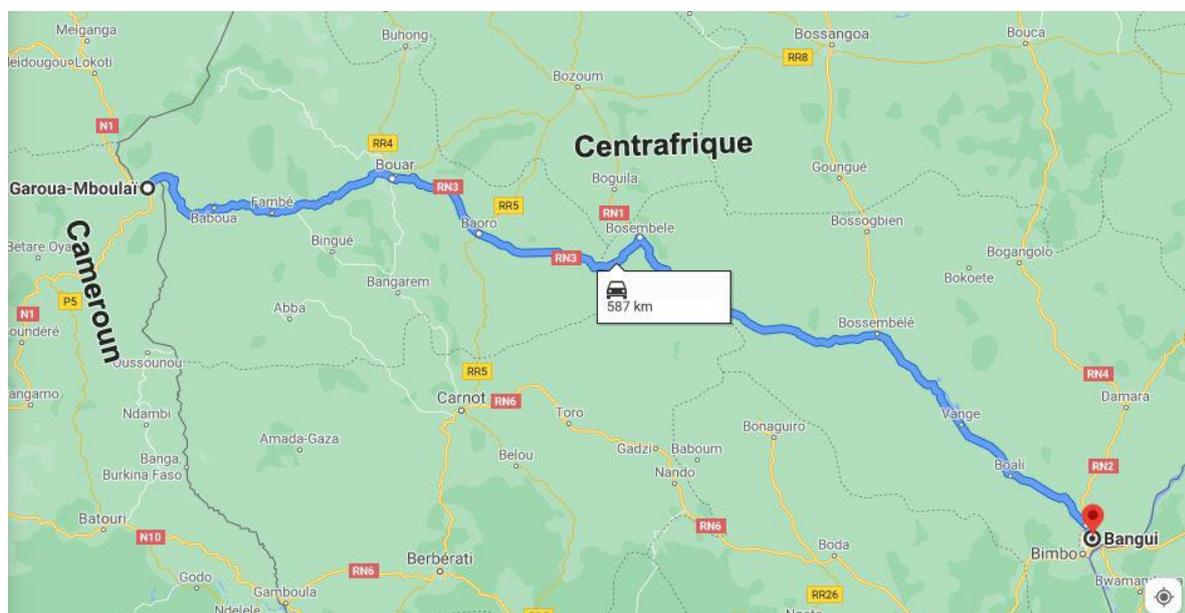
Tableau 12: Durée moyenne du trajet le long d'un voyage (en jours), distance couverte par jour de circulation et vitesse moyenne de circulation de part et d'autre des frontières

Corridor	Douala-Bangui					
	Aller			Retour		
	Pays	Frontière	RCA	RCA	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	2,20	0,53	2,59	1,14	0,03	1,75
Durée moyenne de la traversée (en heure)	52,80	12,72	62,16	27,36	0,72	42,00
Distance de la traversée	835		608	608		835
Vitesse moyenne de circulation en km/h	19,24		11,01	22,91		22,26

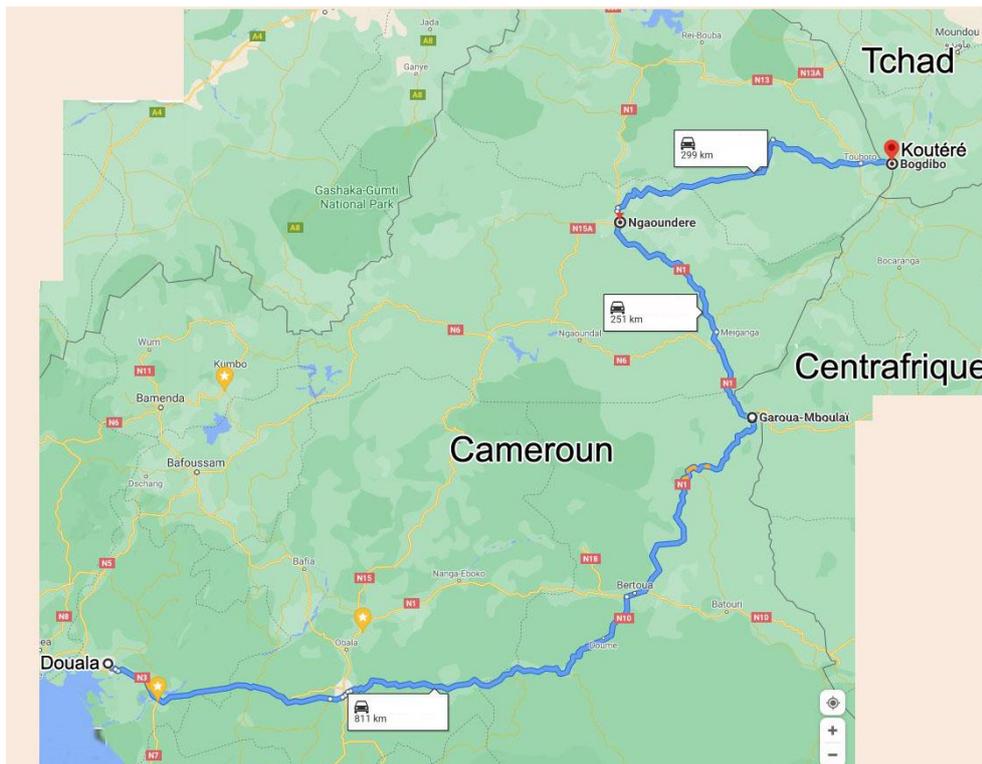
Corridor	Douala-N'Djamena					
	Aller			Retour		
	Pays	Frontière	Tchad	Tchad	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	3,20	0,15	1,35	1,10	0,06	2,47
Durée moyenne de la traversée (en heure)	76,80	3,60	32,40	26,40	1,44	59,28
Distance de la traversée	1339		590	590		1339
Vitesse moyenne de circulation en km/h	20,41		22,54	26,66		26,28



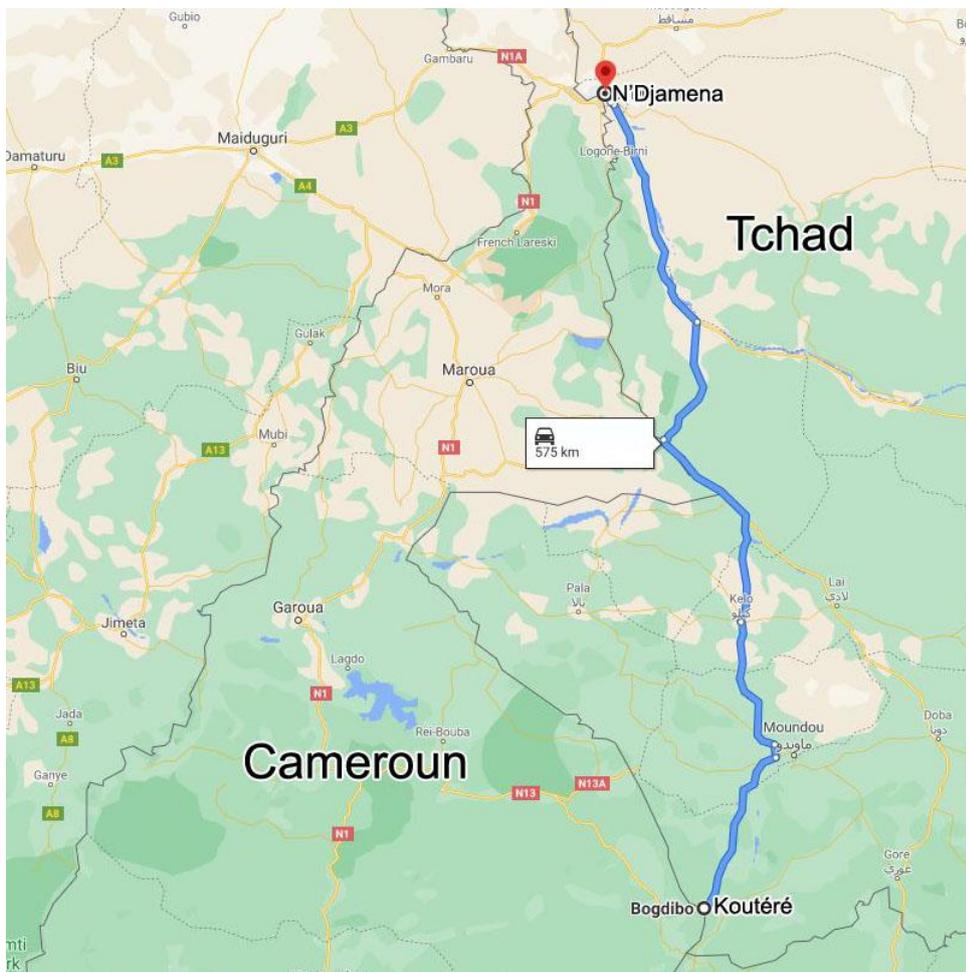
Carte 01 : Tronçon Douala - Garoua Bouläi (bleu)



Carte 02 : Tronçon Garoua Bouläi - Bangui (bleu)



Carte 03 : Tronçon Douala - Koutéré (bleu)



Carte 04 : Tronçon Koutéré – N'Djamena (bleu)

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 délivrée 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.

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

II.7.1. Synthèse des pratiques anormales

Le tableau ci-après permet d'avoir une vue synoptique sur l'ampleur des contrôles et des coûts y relatifs. Le corridor Douala-Bangui est caractérisé par des coûts des contrôles par voyage relativement élevés. Le coût moyen aux 100 km est de 8 684 FCFA à l'aller à partir de Douala contre 2 535 FCFA sur le corridor Douala-N'Djamena.

Tableau 13 : Contrôles Durées et Coûts au deuxième trimestre 2021

Corridor	Nombre de contrôles		Durée des contrôles		Coût des contrôles par voyage	
	Moy. par voyage	Nbr. Pour 100 km	Par voyage en heure	Moyenne d'un contrôle en minute	Total moyen en FCFA	aux 100 km
Douala (DLA) - Bangui (BG)						
DLA-BG	10,2	0,71	13,61	122,63	124 621	8 684
BG-DLA	14	0,95	2,61	12,76	21 342	1 487
Total corr.	24,2	0,83	16,22	67,695	145 963	5 086
Douala (DLA) – N'Djamena (NDJ)						
DLA-NDJ	16	0,8	15,25	57,6	48 904	2 535
NDJ-DLA	8	0,4	4,5	40,51	18 001	933
Total corr.	24	0,6	19,75	49,055	66 905	1 734

II.7.2. Évolution des pratiques anormales dans le temps

Les résultats du deuxième trimestre 2021 (T2-2021) sont comparés à ceux du 1er trimestre de la même année (T1-2021).

II.7.2.1. Évolution observée dans les conditions de voyage

Les pratiques anormales observées actuellement dans les conditions de voyage sont relatives aux conducteurs et à l'état des camions. La proportion des conducteurs recevant un traitement salarial jugé d'anormal est très élevée et est restée globalement stable au cours des deux trimestres d'observation de l'année 2021. Il en est de même du nombre de sorties de route et d'accidents corporels constatés aux 100 Km.

Tableau 14 : Évolution du traitement des conducteurs et des accidents corporels

Corridor		Proportion des chauffeurs ayant un salaire inférieur à 200 000 FCFA		Nombre de sorties de route constatées aux 100 Km		Nombre d'accidents corporels constatés aux 100 Km	
		T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
Douala (DLA) - Bangui (BG)	DLA-BG	90	96,3	3,9	2,05	0,4	0,44
	BG-DLA	83,3	100	5,8	3,06	0,5	0,39
Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)	DLA-NDJ	96,1	94,8	3,7	4,07	0,5	0,32
	NDJ-DLA	91,7	94,1	2,8	3,01	0,3	0,34

Quant aux pratiques anormales observées sur les camions, en dehors des surcharges qui ont significativement baissé sur le corridor Douala-N'Djamena entre le 1er et le 3ème trimestre de l'année 2021, les autres indicateurs sont restés très stables, notamment la proportion des camions disposant des pneus défectueux ou de compteur non fonctionnel.

Tableau 15 : Évolution des principales pratiques anormales constatées sur les camions

Corridor		Proportion de véhicules en état de surcharge		Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux		Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est non fonctionnel	
		T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
Douala (DLA) - Bangui (BG)	DLA-BG	36,8	38,1	44,7	43,4	51,4	51
	BG-DLA						
Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)	DLA-NDJ	24,7	17,1	50,5	50	41,7	40
	NDJ-DLA						

II.7.2.2. Évolution du nombre de contrôles

En dehors des voyages retour sur le corridor *Douala-Bangui*, où le nombre de contrôle dans la partie centrafricaine a particulièrement augmenté à cause de l'absence d'escorte, on observe une certaine stabilité du taux de contrôle avec une tendance baissière.

Tableau 16 : Évolution du nombre de contrôles par voyage

Corridor	Nombre moyen de contrôles par voyage		Nombre de contrôles pour 100 km	
	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
DLA-BG	10,3	10,2	0,7	0,71
BG-DLA	9,7	14	0,7	0,95
Total corr.	20	24,2	0,7	0,83
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
DLA-NDJ	18,2	16	0,9	0,8
NDJ-DLA	11,5	8	0,6	0,4
Total corr.	29,7	24	0,8	0,6

II.7.2.3. Évolution de la durée des contrôles

De même que pour leur nombre, on enregistre une certaine stabilité en moyenne de la durée totale des contrôles au cours d'un voyage et même de la durée moyenne d'un contrôle sauf pour le cas particulier de la traversée de la frontière Cameroun-RCA qui connaît des variations importantes.

Tableau 17 : Évolution de la durée des contrôles par voyage

Corridor	Durée totale des contrôles par voyage		Durée moyenne d'un contrôle (en minutes)	
	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
DLA-BG	9,7	13,61	45,6	122,63
BG-DLA	6,6	2,61	25,2	12,76
Total corr.	16,3	16,22	35,4	67,70
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
DLA-NDJ	11,3	15,25	40,2	57,6
NDJ-DLA	6,6	4,5	48,0	40,51
Total corr.	17,9	19,75	44,1	49,06

II.7.2.4. Évolution du coût des contrôles

Les coûts de contrôle ont connu une hausse au 2^{ème} trimestre 2021 par rapport au 1^{er}, notamment sur le corridor Douala-Bangui à cause d'introduction des nouvelles procédures de paiement des frais et des « droits de douane »

Tableau 18 : 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)	
	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
DLA-BG	51 787	124 621	3 609	8 684
BG-DLA	51 667	21 342	3 601	1 487
Total corr.	103 454	145 963	3 605	5 086
DLA-NDJ	38 013	48 904	1 971	2 535
NDJ-DLA	15 369	18 001	797	933
Total corr.	53 382	66 905	1 384	1 734

II.7.2.5. Évolution des durées

Les principales durées observées actuellement sont celles des traversées et le temps mis au port et dans la ville de Douala avant le départ effectif. Entre le 1^{er} et le 3^{ème} trimestre

2021 on enregistre une tendance à la baisse due en partie à la réduction des longues files d'attente observées à Garoua Boulai au 1^{er} trimestre.

Tableau 19 : Évolution des durées des traversées

Corridor	Durée moyenne d'une traversée (en jour)		Durée moyenne de circulation d'une traversée effective (en jour)	
	T1 - 2021	T2 - 2021	T1 - 2021	T2 - 2021
<i>Douala (DLA) - Bangui (BG)</i>				
DLA-BG	7	4,92	3,5	1,72
BG-DLA	4,4	2,86	2,2	1,49
Total corr.	11,4	7,78	5,7	3,21
<i>Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)</i>				
DLA-NDJ	5,1	4,5	2,6	2,1
NDJ-DLA	4,3	3,17	2,5	1,88
Total corr.	9,4	7,67	5,1	3,98

Le nombre de jours passés au port de Douala a plutôt connu une légère hausse en moyenne, alors que le temps moyen écoulé entre la sortie du port et le départ effectif est resté plus stable.

Tableau 20 : Évolution des délais de chargement et de départ

Corridor	Nombre moyen de jours passés au Port de Douala		Temps moyen écoulé entre la sortie du port et le départ effectif de Yassa (en jours)	
	T1-2021	T2-2021	T1-2021	T2-2021
DLA-BG	2,8	4,2	3,0	2,5
DLA-NDJ	2,3	2,0	1,8	1,5

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

Une amélioration a été constatée et reportée dans le Rapport n°1 de l'OPA, au sujet 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.

Ainsi, au cours des enquêtes de ce trimestre les conducteurs ont été interrogés sur les appréciations qualitatives. L'exploitation de leurs différents avis a donné la synthèse suivante :

1) A la question « Depuis le début de l'année 2021, avez-vous constaté une diminution des tracasseries sur le corridor ? »,

Sur l'ensemble des deux corridors, la réponse a été en générale positive pour l'ensemble des chauffeurs interrogé. Ces derniers donnaient des justifications diverses dont les plus récurrentes étaient :

Cote du Cameroun	Cote de la RCA	Cote du TCHAD
Tracasseries presque inexistantes, les camions sont généralement soumis à l'unique contrôle des check-points	Sécurité élevée grâce au système d'escorte Contrôles presque inexistant de Beloko a PK 26 (entrée Bangui) grâce au système d'escorte Bitumage de la route	Destruction des postes de Douane à l'entrée de N'Djamena au lieudit Toukra, source de pillage des chauffeurs

2) Pour celle « Quel(s) problème(s) rencontrez-vous actuellement sur le corridor ? »

Les problèmes recensés sont relevés hors du territoire camerounais. La synthèse pour cette question est faite dans le tableau ci-après qui distingue chaque corridor :

Corridor Douala-Bangui	Corridor Douala-N'Djamena
<p>File d'attente à Beloko qui n'est pas moins de deux (02) jours ;</p> <p>Les diverses taxes à payer à Beloko (la taxe ACR ou taxe sur le gasoil de l'ordre de 12000 FCFA, taxe à l'essieu, frais de pesage de l'ordre de 20000 fcfa que le camion soit surchargé ou pas, frais de péage de l'ordre de 10000 fcfa aller comme retour ;</p> <p>Les multiples contrôles sur le chemin retour à cause de l'absence d'escorte.</p> <p>Le dédouanement de la marchandise à la frontière qui est généralement de l'ordre de 30 000</p>	<p>Double paiement des formalités de signature des papiers au check-point de Touboro et à la frontière (cote Cameroun) alors que les deux lieux forment un seul check-point</p> <p>Paiement de la taxe TEL (10 000 fcfa) a la Douane de Koutere ou celle de Moundou si un camion veut circuler le week-end ou le vendredi au-delà de 15h ; et paiement de la taxe à l'essieu au niveau de la frontière cote Tchad ;</p> <p>Paiement sur les postes de contrôle de police a l'entrée de chaque ville tchadienne, à l'aller comme au retour et que le camion, en transit, soit en charge ou pas (2000 à l'aller et 1000 au retour pour les camions d'immatriculation tchadienne, 3000 à l'aller et 2000 au retour pour les camions d'immatriculation camerounaise).</p> <p>Paiement d'une somme de 25000 à la mairie, a l'entrée de la ville de N'Djamena, au lieudit Toukra ;</p> <p>Paiement d'une somme de 2000 sur chaque poste de contrôle</p>

	de police lorsque le camion traverse la ville de N'Djamena pour aller décharger ; La lenteur de la procédure de validation et de signature des papiers a Toukra
--	--

3) Et la question « Que pouvez-vous suggérer pour une diminution considérable des tracasseries le long des corridors dans les jours à venir ? »

Les chauffeurs ont proposé ce qui suit :

- ✓ Sensibiliser les patrons des sociétés sur l'importance de la mise à jour des papiers des camions ;
- ✓ Sensibiliser les forces de l'ordre qui sont en route sur la notion de camion de camion en transit ;
- ✓ Supprimer les différentes taxes auxquelles sont soumis les camionneurs au niveau des différentes frontières ;
- ✓ Supprimer les différents postes de contrôle de police du cote du Tchad ;
- ✓ Revoir les causes de la file d'attente à Beloko (cote RCA) et voir dans la mesure du possible comment réduire cela ;
- ✓ Annuler la taxe à l'essieu imposée par les forces de l'ordre aux camions camerounais dans le territoire tchadien.

IV Cas spécifique du corridor Yaoundé Libreville

Au début des opérations de terrain, la frontière (Cameroun Gabon) était fermée ; par la suite on a constaté une certaine ouverture et il fallait obtenir des autorisations d'entrée et de sortie signées par le Ministre de l'Intérieur. Après beaucoup de démarche l'OPA a pu réunir les documents nécessaires pour organiser des enquêtes test sur le Corridor non-conventionnel Yaoundé – Libreville. L'analyse ci-dessous met l'accent sur les différences remarquables par rapport aux corridors conventionnels et particulièrement par rapport à celui de Douala – N'Djamena qui a été le plus stable depuis le début des opérations de terrain.

Le plus grand point de départ est situé au marché dit Huitième où des petites entreprises et particuliers (camerounais ou gabonais) qui y transportent en général des produits vivriers.

Les chauffeurs qui travaillent sur le Corridor Yaoundé-Libreville, sont relativement plus jeunes et surtout sont en proportion plus nombreux (67%) à percevoir des salaires mensuels supérieurs à 200.000F (contre 5% sur le corridor Douala – N'Djamena). Il y a lieu de noter que sur ce corridor il n'y pas de syndicat.

Quant aux camions, on observe une proportion plus élevée de ceux qui ont des pneus défectueux sur ce corridor, que sur celui de Douala – N'Djamena. On pourrait associer à cela le fait que Yaoundé – Libreville est plus court et exige relative peu de précaution à prendre avant le départ. Par ailleurs, la fréquence des surcharges est plus élevée, 40% contre 17% sur le corridor Douala - Ndjama. Ces surcharges sont observées sur l'unique station de pesage de ce corridor qui est situé dans le territoire gabonais.

IV.1 Analyse des arrêts

De même que sur les autres corridors, la circulation des camions sur le corridor Yaoundé - Libreville est marquée par les principaux types d'arrêts suivants : les contrôles (Police, Douane Gendarmerie), les péages, le pesage, les repos et quelques fois les pannes, pluies et accidents.

Sur le corridor Yaoundé – Libreville (790 Km) les observateurs de l'OPA ont noté 45 points d'arrêts potentiels dont 30 sont des postes/points de contrôle. Parmi ces postes de contrôle 10 sont situés sur le territoire camerounais (sur 290 Km) contre 20 sur le territoire gabonais (500 Km). La répartition est donnée dans le tableau ci-après.

Tableau 21 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Yaoundé-Libreville

Nombre de poste de Contrôle/pays	Cameroun	GABON	Ensemble
Police	1	11	12
Gendarmerie	3	12	15
Douane	1	3	4
Contrôle mixte	9	8	17
Sous total corps contrôle	14	34	48
Péage	4	1	5
Pesage	0	1	1

Sur ce corridor non-conventionnel Yaoundé – Libreville, à l'aller il y a en moyenne 30 arrêts pour contrôles, soit 4 contrôles sur 100 Km contre à peine 1 contrôle au 100 Km sur le Corridor Douala – N'Djamena. Ainsi, la durée de l'ensemble des contrôles sur Yaoundé - Libreville (790 Km) dépasse 21 heures contre seulement 15 heures sur Douala – N'Djamena.

Tableau 22 : Nombres moyens d'arrêts au cours de la traversée du corridor

Arrêts	Aller			Retour		
	Cameroun	Gabon	Ensemble	Gabon	Cameroun	Ensemble
Contrôle	10	20	30	16	8	24
Péage	4	0	4	0	3	3
Pésage	0	1	1	0	0	0
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	1	2	3	1	1	2
Autre	1	3	4	1	1	2

IV.2 Les dépenses liées aux contrôles

Quant aux paiements, à l'aller où les camions sont chargés, les chauffeurs dépensent en moyenne 420.000 F pour l'ensemble des contrôles soit près 56.000 F aux 100 Km, contre 49.000 F sur le Corridor Douala – N'Djamena.

C'est à la frontière que les paiements sont plus importants ; cela s'explique par le fait que les produits vivriers en provenance du Cameroun sont frappés des droits de Douane, ainsi les chauffeurs paient en moyenne 312.000F à l'aller dont 47.000 F du côté du Cameroun.

Toutefois il faudrait relever que les paiements effectués à la frontière font l'objet des reçus. Il est donc curieux de constater que des droits de Douane sont instaurés entre deux pays de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

NB : le TEL (Travail Extra Légal) est payé au contrôle de la douane entre 15h30 et 7h le lendemain, les week-ends et les jours fériés (les jours et les heures non ouvrables). Il s'élève à 10000F pour les camions immatriculés au Gabon et 20000F pour les autres. Cela se fait sur quittance.

IV.3 Analyse de la traversée du corridor

L'analyse de la traversée présente les indicateurs 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

La traversée du Corridor Yaoundé -Libreville au cours du 3^{ème} trimestre 2021 prend en moyenne 68 heures à l'aller (soit près de 3 jours), contre 49 au retour. Cette durée peut atteindre 4 jours à l'aller.

La vitesse moyenne de circulation est 20 Km avant la frontière et 17 Km après la frontière à l'aller.

Tableau 23 : Durées relatives à la frontière (en Heures)

		Yaoundé - Libreville		
		Aller	Retour*	Ensemble
Durée avant la frontière	Moyenne	16,56	27,36	21,84
	Maximum	21,60	28,08	28,08
	Minimum	11,52	26,40	11,52
Durée à la frontière	Moyenne	17,60	3,86	10,73
	Maximum	27,48	7,53	27,48
	Minimum	7,72	0,18	0,18
Durée après la frontière	Moyenne	33,36	18,24	25,68
	Maximum	44,16	19,44	44,16
	Minimum	22,56	16,80	16,80

IV.4 Synthèse des principales comparaisons avec DLA - NDJ

a) 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	Durée Moy D'un contrôle en minutes	Total moyen en FCFA	aux 100 km en FCFA
Yaoundé (YDE) - Libreville (LBV)								
YDE-LBV			30	3,91	21,30	40,80	420 250	55 662
LBV-YDE			23	3,05	7,33	22,20	41 000	5 430
Ens. corr. A/R			53	3,48	28,63	31,50	461 250	30 546
Douala (DLA) – N'Djamena (NDJ)								
DLA-NDJ			16	0,8	15,25	57,6	48 904	2 535
NDJ-DLA			8	0,4	4,5	40,51	18 001	933
Ens. corr. A/R			24	0,6	19,75	49,06	66 905	1 734

b) Conditions et performance des chauffeurs

Proportion des chauffeurs ayant un revenu inférieur à 200 000 FCFA		Nombre de sorties de route constatées pour 100 km		Nombre d'accidents corporels constatés pour 100 Km	
Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Yaoundé (YDE) - Libreville (LBV)					
33,3	-	1,99	1,79	1,13	1,13
Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)					
94,8	94,1	4,07	3,01	0,32	0,34

c) Caractéristiques des véhicules

Proportion de véhicules en état de surcharge	Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est non fonctionnel
Yaoundé (YDE) - Libreville (LBV)		
40	100	0
Douala (DLA) - N'Djamena (NDJ)		
17,1	50	40

V. 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 survenu en décembre 2020 et qui s'est prolongée pendant le 1^{er} trimestre 2021 par des longs fils d'attente, a connu une nette amélioration au cours du 3^{ème} trimestre 2021.

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 continué à perturber les échanges avec les parties prenantes ; ce qui a entraîné des retards dans la mise en œuvre de certaines activités.

C'est ainsi que l'atelier de lancement n'a pas encore eu lieu. 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 et les conditions de transport entraînent des coûts plus élevés.

Plan technique

Sur le plan technique, les difficultés relevées par rapport au point de départ et l'adoption du Check-point de Yassa comme le début de l'observation, ont été présentés dans le Rapport N° 01.

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.

L'atelier de Lancement/Présentation prévue en octobre 2021 va sûrement permettre de mobiliser davantage les parties prenantes pour améliorer l'efficacité du projet et assurer sa bonne visibilité.

VI Mesures de réduction des pratiques anormales sur les corridors d'Afrique Centrale

Les principales pratiques anormales décrites en Afrique Centrale et dont l'OPA en a déjà des faits sont les suivantes :

- ✓ La régularisation du marché de transport de biens,
- ✓ Les longs délais de chargement des marchandises,
- ✓ Les longs délais de passage aux frontières,
- ✓ La vitesse moyenne de circulation des véhicules trop lente,
- ✓ L'utilisation de véhicules trop âgés pour le transport sur les corridors,
- ✓ La surcharge des véhicules,
- ✓ Le paiement des salaires modiques aux conducteurs,
- ✓ La multiplicité des postes de contrôle routier.

Les mesures de réduction, visant l'élimination à terme des dites pratiques anormales, qui sont proposées à ce stade des analyses sont :

- a) Pour la régularisation du marché de transport de biens, il est recommandé aux Etats d'inviter les structures de contrôle mises en place pour le respect des quotas conventionnels à se limiter aux missions qui leurs sont confiées par les textes, à savoir :
 - Collecter et publier les offres et les demandes de transport,
 - Gérer la délivrance des documents relatifs aux cargaisons et aux procédures de transit,
 - Veiller, pour le compte du pays, au respect des quotas de fret,
 - Contrôler le mouvement terrestre des biens et tenir les statistiques en matière de transport des marchandises.

Les Etats pourraient s'assurer que ces structures :

- Ont mis en place les mécanismes fonctionnels de collecte et de publication des offres et des demandes de transport accessibles à tous les importateurs et transporteurs de leur pays ;
- Délivrent à tout transporteur qui a négocié son fret, les documents relatifs à la cargaison et aux procédures de transit ;
- Publient effectivement toutes les offres acceptables et les demandes de transport.

Pour une bonne application des mesures de réduction des pratiques anormales dans le cadre de la régularisation du marché de transport de biens, il est recommandé qu'elles soient présentées au cours d'une rencontre avec les bureaux de fret, les transporteurs et les importateurs avant l'exigence et le suivi sur le terrain.

- b) S'agissant des longs délais de chargement des marchandises, ils peuvent être améliorés avec la mise en place d'un mécanisme effectif de publication des offres et des demandes de transport.

- c) En ce qui concerne les longs délais de passage aux frontières, en dehors des problèmes d'insécurité dans certains pays à certaines périodes, les actions entreprises par le Gouvernement camerounais peuvent se renforcer et être élargies à travers une coordination sous-régionale.
- d) Pour la vitesse moyenne de circulation des véhicules jugée trop lente, cela serait dû au mauvais état de la route sur certains tronçons et à l'état de certains véhicules. Pour la route, il est recommandé de maintenir et renforcer les efforts engagés. Quant à l'état des véhicules, la saine compétitivité entre transporteurs à travers la libéralisation du marché conduira à la sortie des camions moins performants des corridors. L'amélioration de la vitesse de circulation des véhicules pourrait donc passer par les mesures ci-après :
- La promotion de la compétitivité entre les transporteurs ;
 - Le respect strict des règles sécuritaires de conduite ;
 - Le suivi des conducteurs le long des corridors.
- e) S'agissant de l'utilisation de vieux véhicules pour le transport sur les corridors, la promotion de la compétitivité pourrait permettre d'éviter cela.
- f) En ce qui concerne la surcharge des véhicules, il est recommandé d'augmenter le salaire des conducteurs pour les sortir de la médiocrité.
- g) Pour ce qui est enfin de la multiplicité des postes de contrôle routier, la recommandation rejoint celle faite au point c) ci-dessus mettant l'accent sur les actions entreprises par le Gouvernement camerounais qui se sont fait ressentir sur le terrain, notamment en matière de respect des termes des conventions relatives aux corridors.

Outre les pratiques anormales observées lors des enquêtes sur le terrain, certains phénomènes structurels qui plombent également la fluidité des échanges le long des corridors ont été relevés pendant les rencontres avec les principaux acteurs du terrain. Il s'agit entre autres de :

- ✓ L'absence des aires de repos respectant les standards internationaux,
- ✓ Le non accompagnement des transporteurs dans le renouvellement de leurs camions,
- ✓ Le manque de professionnalisme chez les conducteurs,
- ✓ L'incompréhension par les transporteurs, de la répartition du fret par les bureaux de gestion,
- ✓ L'absence de digitalisation des informations sur le transport des biens,
- ✓ Le non-respect de la réglementation communautaire des transports dans certains pays de la sous-région,
- ✓ La vétusté des conventions,
- ✓ L'absence de formation et d'éducation régulière des acteurs,
- ✓ L'absence de coordination et de suivi administratif des opérations de surveillance et de contrôle sur la voie publique,
- ✓ L'insécurité, notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et de repos,
- ✓ La non dynamisation du Comité Inter-Etats de Gestion des Corridors.

Ainsi, d'autres recommandations y découlent, à savoir :

- ✓ 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.

CONCLUSION

Les enquêtes du 3^{ème} trimestre 2021 ainsi que les analyses y relatives ont permis de consolider la mise en place de l'Observatoire et de valider les principaux résultats et les tendances enregistrées sur le terrain depuis les opérations pilotes.

En dehors des principaux indicateurs de l'OPA que sont : le nombre de contrôle, la durée des contrôles, le coût total de contrôle et la durée de la traversée, les profils des conducteurs et les caractéristiques des véhicules sont analysés. En outre, les cas particuliers des frontières sont présentés. De manière générale, le trimestre a enregistré une hausse des coûts hors des frontières camerounaises, malgré une certaine stabilité du nombre de postes de contrôle.

Ces résultats ont permis de recommander des mesures visant l'élimination à terme des dites pratiques anormales. Ces mesures seront examinées au cours des prochains ateliers.

En outre, l'examen de ces résultats et des publications antérieures suggèrent, la nécessité des études et recherches complémentaires en vue de mieux adresser la problématique générale des coûts de transport sur les corridors de l'Afrique Centrale.