

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU DEUXIEME TRIMESTRE 2023

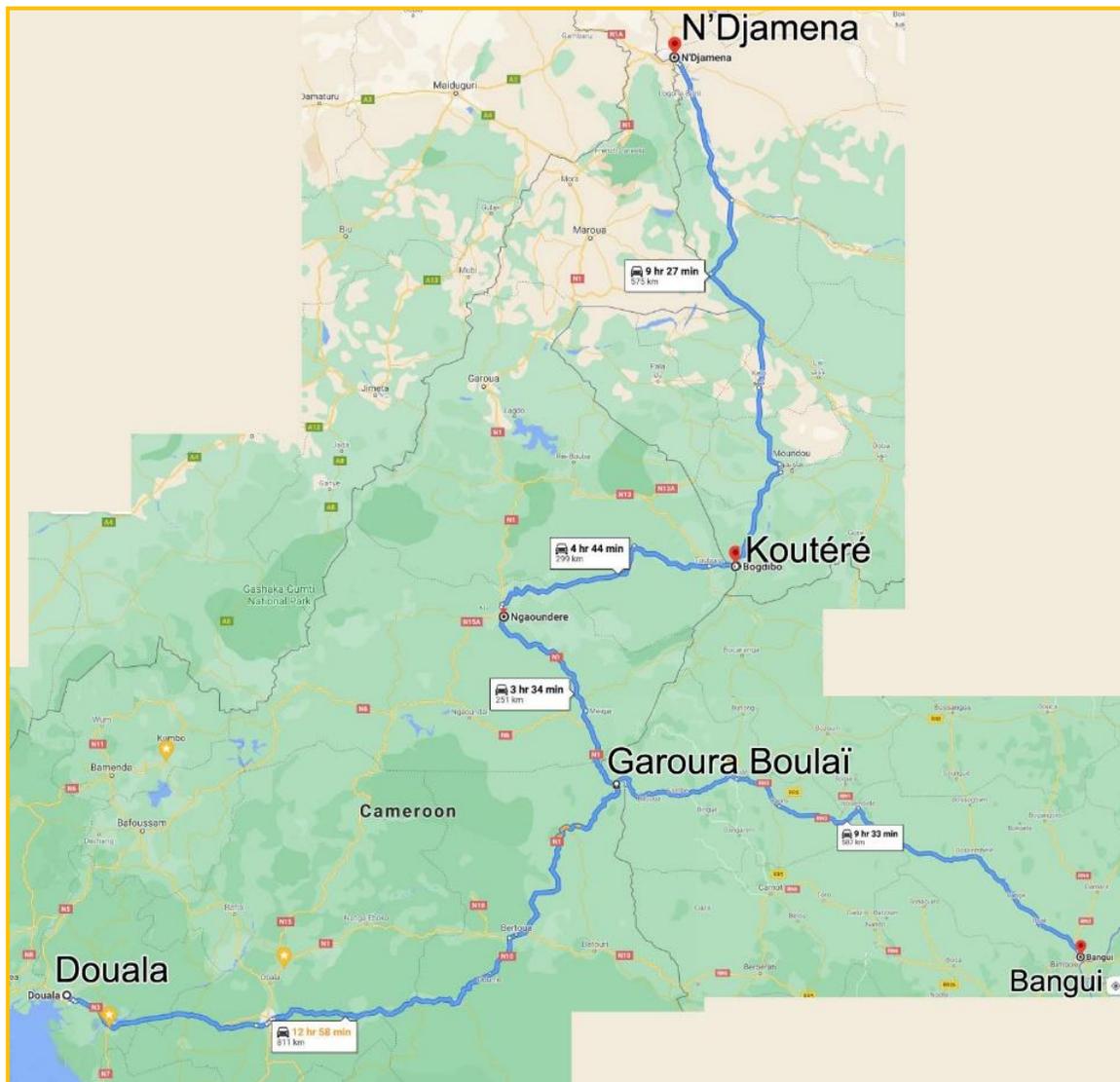


Financement du Projet
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet
ISSEA

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



SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	5
LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES GRAPHIQUES.....	7
RESUME EXECUTIF	8
INTRODUCTION	14
I. CONTEXTE GENERAL.....	16
I.1 Bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie	16
I.2 Description Générale des indicateurs analysés.....	20
I.4 Méthodologie d'observation.....	21
I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	22
I.5 Contexte particulier du trimestre.....	Erreur ! Signet non défini.
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	26
II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant	26
II.1.1 Appréciation	26
II.1.2 Dépenses de carburant.....	27
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs	28
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	32
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	36
II.3.1 Fréquences et durées des arrêts.....	36
II.3.2 Types de contrôles	39
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	41
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle	45
II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage	46
II.4 Cas particuliers des frontières.....	48
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles et des pesages	49
II.5.1 Coûts liés aux contrôles	49



II.5.2 Coûts des amendes aux pesages	51
II. 6 Analyse de la traversée.....	53
RECOMMANDATION ET CONCLUSION.....	56

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
DUE	Délégation de l'Union Européenne
FED	Fonds Européen de Développement
GPS	Global Positioning System
ISSEA	Institut Sous-régional de Statistique et d'Economie Appliquée
MINEPAT	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales
PACIE	Programme d'Appui au Commerce et à l'Intégration Economique
PAD	Port Autonome de Douala
PAGIRN	Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique Centrale
RCA	République Centrafricaine
TDR	Termes De Référence
UE	Union Européenne

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations	27	
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français	30	
Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.	31	
Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors	32	
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	36	
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	37	
Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.	38	
Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage	38	
Tableau 9: Durées moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).	39	
Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors	43	
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	46	
Tableau 11 : Coût moyen des contrôles	50	
Tableau 12 : Durée moyenne de la traversée (en jours)	53	
Tableau 13 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	54	
Tableau 16 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 17 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 16 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)		Erreur ! Signet non défini.



LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Proportion des voyages selon qu'il ait eu des changements pour les derniers voyages	26
Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements	27
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors	28
Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)	30
Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français	
Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques	33
Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage	41
Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)	47
Graphique 9: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)	48
Graphique 11: Dépenses liées aux pesages (en FCFA)	
Graphique 13: Durée moyenne de la traversée (en jours)	54
Graphique 14: Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	55
Graphique 15: vitesse moyenne de la traversée (km/h)	Erreur ! Signet non défini.

RESUME EXECUTIF

(i) Contexte

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.

Ces entraves qui se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, les pertes de temps au cours de ses contrôles, la durée de la traversée et les frais illicites, ont pour conséquences 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.

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

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

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

Ainsi, les populations de l'espace CEMAC font encore les frais des entraves à la libre circulation des biens.

Il est donc question d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les 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 et la diffusion de données vérifiables sur la circulation des véhicules de transport de

marchandises.

Ainsi, six principaux indicateurs permettent de 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 statistiques y relatives sont publiées de façon trimestrielle.

Ainsi, ce rapport porte sur la collecte des données faite au troisième trimestre. Il concerne deux (02) corridors sur les trois couverts par l'OPA : Douala – N'Djaména et Douala - Bangui.

L'OPA est donc un outil de lutte contre les malversations dans l'espace CEMAC que sont, entre autres, l'installation de barrières physiques, les prélèvements illicites et les retards relatifs au temps de contrôle dans le transport de marchandises. Ce rapport trimestriel permet de comparer les deux corridors.

Les objectifs visés ici sont notamment :

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

(ii) Méthodologie d'intervention (bref rappel)

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

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

(iii) Principaux Résultats

La tendance générale à l'amélioration et les niveaux moyens des indicateurs sont confirmés par les résultats du 2^{ème} trimestre 2023. Les appréciations faites par les conducteurs corroborent cette tendance à l'amélioration, bien qu'on observe une stabilisation depuis le 1^{er} Trimestre 2023.

Les conditions de voyage sont appréhendées à la fois par leur profil des conducteurs et par l'état des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors. Quant aux caractéristiques des conducteurs, malgré quelques variations liées aux fluctuations d'échantillonnage, l'âge des chauffeurs se situe entre 42 et 47 ans sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena ; il est relativement plus faible sur le corridor Yaoundé – Libreville où la moyenne de ce trimestre est de 40 ans.

Le nombre d'années d'expérience des conducteurs est corrélé à leurs âges. Ainsi, au cours de chaque trimestre, on observe des variations importantes entre le minimum et le maximum. Sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena comme au 1^{er} trimestre 2023, leur expérience varie de 3 à 37 ans, avec des moyennes de 16 ans et 17 ans respectivement. Sur le corridor Yaoundé – Libreville, la plage de variation est plus faible (de 8 à 20 ans) avec une moyenne de 14 ans. En plus du nombre d'année d'expérience élevé, la majorité des conducteurs ont suivi des formations supplémentaires, essentiellement la mécanique et quelquefois l'électricité automobile. Les premières données du corridor Yaoundé Libreville révèlent que cette tendance y est renforcée.

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, la proportion des chauffeurs affiliés s'améliore relativement sur le corridor Douala – Bangui par rapport à celui de Douala – N'Djamena, bien qu'elle demeure près de 90%. Sur le Corridor Yaoundé – Libreville, tous les conducteurs échantillonnés jusqu'alors sont affiliés aux syndicats.

Les véhicules (tracteurs de camions et semi-remorques) circulant sur le corridor Douala-N'Djaména sont plus récents (5 ans pour les tracteurs) que ceux observés sur le corridor Douala-Bangui (8 ans pour les tracteurs) de même que sur le corridor Yaoundé -Libreville, et il suit logiquement que l'état physique de ces engins de transport est relativement meilleur sur le premier corridor par rapport aux autres. Au 2^{ème} Trimestre 2023, on assiste à une baisse significative de la proportion des véhicules disposant d'un pneumatique défectueux sur ces corridors.

Cependant, la situation de surcharge des véhicules est plus relevée ce trimestre sur le corridor Douala-N'Djaména (30%) que sur celui Douala-Bangui (11%) ; toutefois elle est inférieure à celle du corridor Yaoundé Libreville.

Quant au nombre d'accidents observés au 2^{ème} trimestre 2023, sur une distance de 100 km, en moyenne à l'aller comme au retour le nombre d'accidents est plus élevé sur les corridors Douala-Bangui que sur celui de Douala-N'Djaména. Sur le corridor Yaoundé – Libreville le nombre moyen d'accidents observés au 100 km est comparable à celui de Douala – N'Djaména.

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

Sur le corridor Douala – N'Djaména, le plus long (1 934 km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), au 2^{ème} trimestre 2023 les nombres de points d'arrêts potentiels ont encore baissé. Soit 90 points d'arrêts potentiels dont 58 sont des postes/points de contrôle. Parmi les postes de contrôle identifiés, 57 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 01 sur le territoire tchadien (sur 590 Km).

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on a assisté aussi à une diminution du nombre de points d'arrêt au 2^{ème} Trimestre 2023. Cela est passé de 83 points d'arrêts à 72. Parmi des points, 50 sont des postes de contrôle.

Quatre principaux motifs font l'objet des contrôles des véhicules, à savoir les papiers liés à l'activité de transport, les documents liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. La vérification des papiers, comme les trimestres précédents, est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui, Douala – N'Djaména et Yaoundé - Libreville, soit respectivement 60,1%, 85,3% et 83,6% des contrôles observés au cours du 2^{ème} Trimestre 2023. La fouille de véhicule intervient pour à peu près le tiers des contrôles et davantage au Retour où les camions sont très souvent vides.

Tous les postes/points de contrôle, identifiés et présentés plus haut, ne font pas toujours l'objet de contrôle effectif à chaque voyage, en dehors des Check-points officiels. Ainsi, le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage ; ce nombre moyen connaît une tendance à la baisse sur tous les corridors par rapport au 1^{er} trimestre 2021. Au

2ème Trimestre 2023, sur le corridor Douala-Bangui, on a observé en moyenne 10 contrôles par voyage à l'aller. Il convient de rappeler qu'à l'aller les convois sont escortés sur le territoire centrafricain. Sur le corridor Douala- N'Djaména on a relevé en moyenne 13 contrôles à l'aller. Les voyages retour enregistrent toujours, en moyenne, moins de la moitié du nombre de contrôle que ceux des voyages retour.

On relève différents corps d'Etat impliqués dans le contrôle à la traversée de chacun des corridors Douala – Bangui, Douala –N'Djaména et Yaoundé Libreville. Globalement, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles reste la Gendarmerie (70,2%), suivie de la Police (58,3%) tandis que la Douane vient en 3ème position (30,5%). Sur le corridor Douala-N'Djaména, contrairement aux résultats de 2022 où la Douane devançait la Police, depuis le 1er trimestre 2023, on retrouve le même ordre que sur le corridor Douala - Bangui : Gendarmerie (64,4%) puis la Police (55,3%) ensuite la Douane (41,6%). Les premières données du corridor Yaoundé – Libreville révèlent le même ordre que ceux des deux autres corridors, mais avec une intervention relativement moins fréquente de la Douane.

L'Armée est plus impliquée les contrôles sur le corridor Douala – Bangui que sur les autres corridors, sûrement à cause du contexte sécuritaire qui exige même l'escorte sur certains trajets.

La durée moyenne des contrôles diffère selon le corridor et le sens du trajet. Elle est en général plus faible sur les corridors pour les voyages retour. A l'aller, cette durée moyenne des contrôles a baissé sensiblement sur le corridor Douala – Bangui, passant d'une heure à moins de 30 minutes, soit une durée proche de celle obtenue sur le corridor Yaoundé – Libreville et inférieure à celle de Douala-N'Djaména. Toutefois, sur ce corridor (Douala – N'Djaména), comme au 1er trimestre 2023 on a observé des durées de contrôle élevées à la frontière Cameroun – Tchad, à cause du refus des services de nuit qui oblige les camions à attendre la levée du jour. Au retour les contrôles prennent moins de 15 minutes en moyenne sur tous les corridors observés.

Quant aux coûts, les contrôles sur le corridor Douala-Bangui demeurent plus coûteux que celui de Douala-N'Djaména, bien que ce trajet soit plus court (400 km de moins). Les contrôles y coûtent en moyenne près de trois ou quatre fois plus chers que ceux du corridor Douala-N'Djaména (Plus de 120.000 FCFA à l'aller contre moins de 40.000 FCFA). Le corridor Yaoundé – Libreville se démarque largement de ces deux premiers corridors, avec une moyenne de 279.105 FCFA. Toutefois, on relève

quelques fois des maximums très éloignés de la moyenne s'expliquant en général par des contraintes d'irrégularité ou de paiement des frais de Douane.

Le coût moyen des amendes aux pesages varie beaucoup d'un trimestre à l'autre. Il suffit d'un cas avéré de surcharge pour changer significativement la moyenne.

Quant à la durée de la traversée, en général les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour, depuis 2022 après qu'il y ait eu une certaine normalisation à la frontière Cameroun - RCA. Les moyennes du 2ème Trimestre 2023 ne sont pas significativement différentes de celles du 1er Trimestre 2023.

Sur le corridor Douala-N'Djaména, la durée moyenne de la traversée à l'aller demeure inférieure à 5 jours depuis la baisse constatée en 2022. Celle du retour était stabilisée à 3 jours.

Sur le corridor Yaoundé-Libreville, les premières données indiquent une moyenne de 2 jours à l'aller et un jour et demi au retour.

(iv) Recommandations et conclusion

L'analyse des données des enquêtes trimestrielles, des entretiens avec les acteurs ainsi des conclusions des ateliers organisés dans les pays permettent de renforcer les recommandations des précédents rapports.

Toutefois, il faudrait relever que les actions menées par les hautes autorités au Tchad ont déjà impacté les résultats observés sur le terrain dont la tendance est à l'amélioration, malgré le cas névralgique de la frontière Cameroun - Tchad qui nécessite l'attention des autorités.

Ainsi, il y a lieu de recommander l'accélération de la mise en œuvre sur le terrain de la Brigade Mixte-CEMAC, en application du Règlement 04/22-UEAC-CCPAC-CM-38 adopté par le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) en 2022 et portant création, organisation et fonctionnement de cette institution communautaire.

C'est aussi le cas de souligner la nécessité d'une convention entre le Cameroun et le Gabon, qui, avec d'autres textes visant à consolider le marché commun, contribuera à assurer une meilleure effectivité de la bonne circulation des camions sur les corridors d'Afrique Centrale

INTRODUCTION

L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) financé par l'Union Européenne (UE) a été mise en place à la suite de l'examen des 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 d'échanges entre le Cameroun et le Gabon.

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 ainsi que la non professionnalisation de certains acteurs, ont eu 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'Observatoire suit régulièrement les pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats et formule des recommandations à l'attention des autorités compétentes des secteurs concernés afin qu'elles prennent des mesures correctrices appropriées. Il est ainsi question 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 2023 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA.

En dehors de l'analyse habituelle des indicateurs, l'analyse des questions complémentaires, introduites après l'atelier de lancement et de présentation des premiers résultats, est mise en avant depuis le 1er trimestre 2022. Il s'agit de l'appréciation de l'évolution des facilitations sinon des pratiques anormales sur le terrain et des dépenses de carburant qui impactent sur les coûts directs de transport.

Le présent rapport présente l'essentiel des éléments suivants :

- un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet ;
- l'appréciation par les conducteurs de l'évolution des pratiques anormales;



- les dépenses de carburants observées sur les corridors ;
- les résultats classiques de l'enquête trimestrielle ;
- des recommandations en termes de mesures.

I. CONTEXTE GENERAL

I.1 Bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie

Le Cameroun, la République Centrafricaine, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad sont les six Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). La RCA et le Tchad sont 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 9^{ème} et du 10^{ème} FED, l'OPA a été ciblé comme domaine d'intervention du 11^{ème} 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, 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 embarquent 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 bug ou 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 Nombre moyen de contrôles aux 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 aux 100 km Nombre de sorties de route constatées aux 100 km
Nouveaux thèmes	Appréciation de l'évolution par les conducteurs Dépenses de carburant Autres coûts directs liés aux voyages

I.2 Description Générale des indicateurs analysés

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

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

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

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

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

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

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

I.4 Méthodologie d'observation

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

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

I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport

A la suite de la production du Rapport N° 01 portant sur le 1^{er} Trimestre 2021, un mini-atelier a été organisé par la DUE, la CAON et l'équipe de l'OPA avec la participation des principaux partenaires dans la facilitation des transports. L'une des recommandations de ce mini-atelier a mis l'accent sur la nécessité de s'accorder sur la définition des pratiques anormales. Ainsi, les responsables techniques de l'OPA, en concertation avec les experts, ont convenu 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 (agrément 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 (décriés 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 2^{ème} 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 indiqué 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 outre, l'expérience et les échanges entre les Experts de l'OPA ont permis d'améliorer continuellement le questionnaire, notamment par rapport à l'appréciation des conducteurs et l'ensemble des coûts directs observables sur le terrain.

En dehors des items relatifs à la pratique de l'entretien périodique des camions, ce questionnaire contient les principaux éléments cités plus haut et qui nécessitent une observation in situ. En ce qui

concerne la régulation du marché des transports de biens par les acteurs regroupés en cartels pour empêcher la compétitivité, elle est structurelle et émane d'une analyse institutionnelle. Une réflexion doit être menée pour la collecte des données sur le mode d'entretien de camions et même sur la consommation du carburant dont des normes sont identifiées.

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

Données d'une exploitation moderne des transports de biens

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

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

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

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

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

Ces normes permettront de calculer :

- Le kilométrage journalier, mensuel et annuel à effectuer dans les conditions normales d'exploitation des transports de biens ;
- Le nombre de voyages par an sur Douala – Bangui et sur Douala – N'Djaména ;
- 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 d'une étude de la 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.

II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 10) sont basés sur les enquêtes du 2^{ème} trimestre 2023. La tendance générale à l'amélioration et les niveaux moyens des indicateurs se confirment sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena. Quant au corridor Yaoundé – Libreville, il s'agit du 1^{er} trimestre où une enquête proprement dite y est réalisée.

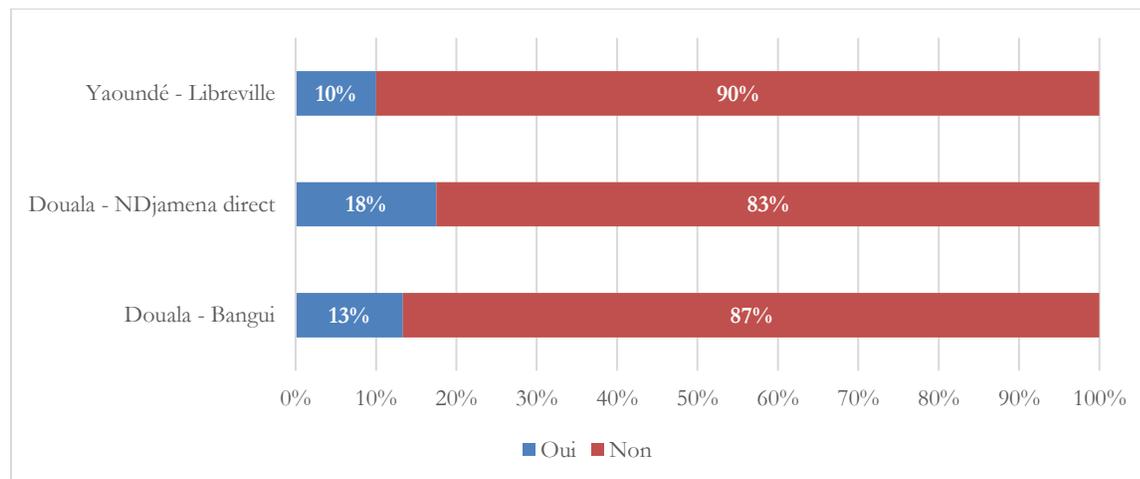
En outre, pour ce trimestre comme depuis 2022, la collecte et l'analyse ont introduit l'appréciation que les conducteurs font à l'égard de l'évolution des tracasseries sur les corridors ainsi que les dépenses de carburants. Ces appréciations corroborent la tendance à l'amélioration que révèlent les résultats des données observées.

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

II.1.1 Appréciation

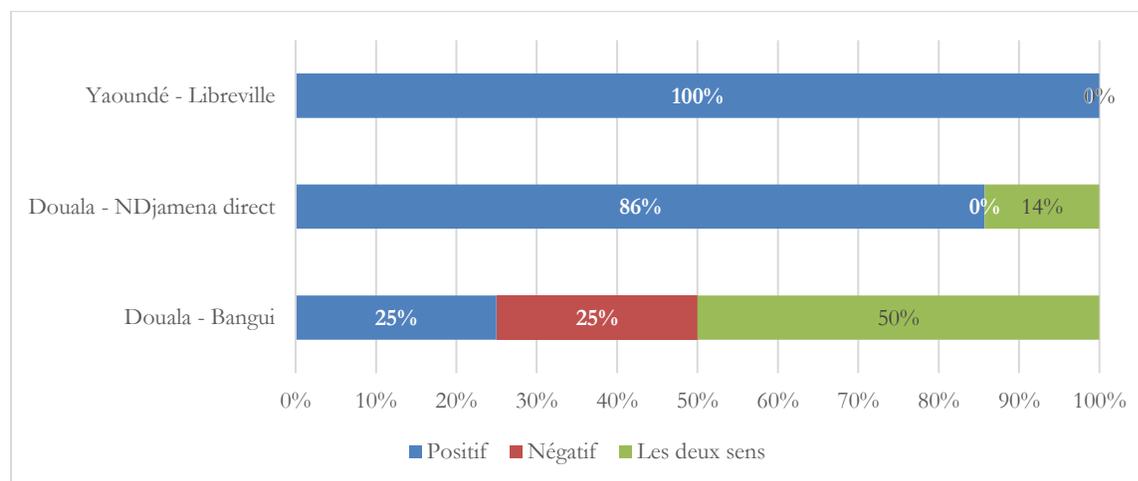
Les changements observés en 2022 sur les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui se sont stabilisés ; car, comme au 1^{er} trimestre, la majorité des conducteurs estime qu'il n'y a pas eu un changement observé au cours du deuxième trimestre 2023.

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



Majoritairement, les conducteurs qui observent un changement affirment que cela est fait dans le sens positif. Sur le corridor Yaoundé-Libreville, tous les conducteurs n'ont observé que des changements positifs ; 86% des conducteurs sur le corridor Douala-N'Djaména ont indiqué que les changements sont positifs alors que le corridor Douala-Bangui, 25% des conducteurs trouvent des changements positifs et 50% indiquent que les changements vont dans le positif comme négatif.

Graphique 2 : Signe du changement le cas échéant



II.1.2 Dépenses de carburant

Les dépenses de carburant observées sur les traversées depuis le quatrième trimestre 2021 peuvent aussi compléter les indicateurs de contrôle et de performance. On note une très grande variation entre les dépenses minimales et celles maximales. Au cours du 2^{ème} trimestre 2023, on assiste encore à une baisse desdites dépenses sur le corridor Douala-Bangui comme au 3^{ème} trimestre 2022. Cette baisse s'expliquait par la pénurie de carburant à laquelle la RCA avait fait face et que certains conducteurs constituaient des réserves à partir de Douala. Sur le corridor Douala-N'Djaména, les dépenses moyennes de carburant sont toujours relativement stables.

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations de carburant

Consommation de Carburant	Douala - Bangui				Douala - N'Djaména direct			
	Aller		Retour		Aller		Retour	
	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA
Moyenne	295	178 000	-	-	502	583 680	330	223 832
Maximum	429	216 000	-	-	880	627 120	550	345 600
Minimum	150	108 000	-	-	200	133 600	20	17 000

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

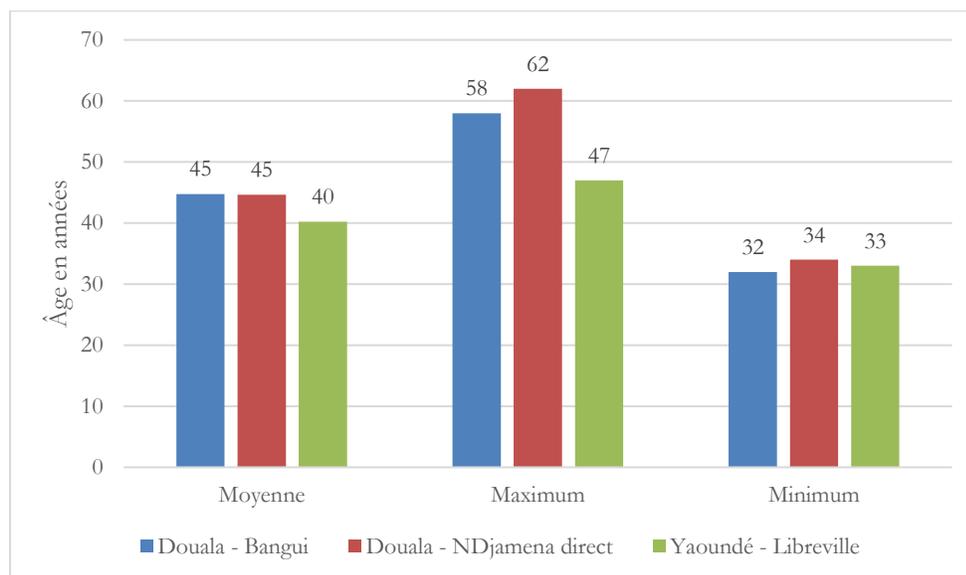
Les conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport sont influencées par la performance des conducteurs qui est appréhendée par leur profil et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que par l'état des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors.

II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

Malgré quelques variations liées aux fluctuations d'échantillonnage, l'âge des chauffeurs se situe entre 42 et 47 ans sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djaména ; il est relativement plus faible sur le corridor Yaoundé – Libreville où la moyenne de ce trimestre est de 40 ans. Et quand on examine les différents trimestres déjà observés, il ressort que certains conducteurs commencent très jeunes, dès l'âge de 21 ans, tandis que d'autres sont âgés de plus de 60 ans, donc proches de la retraite.

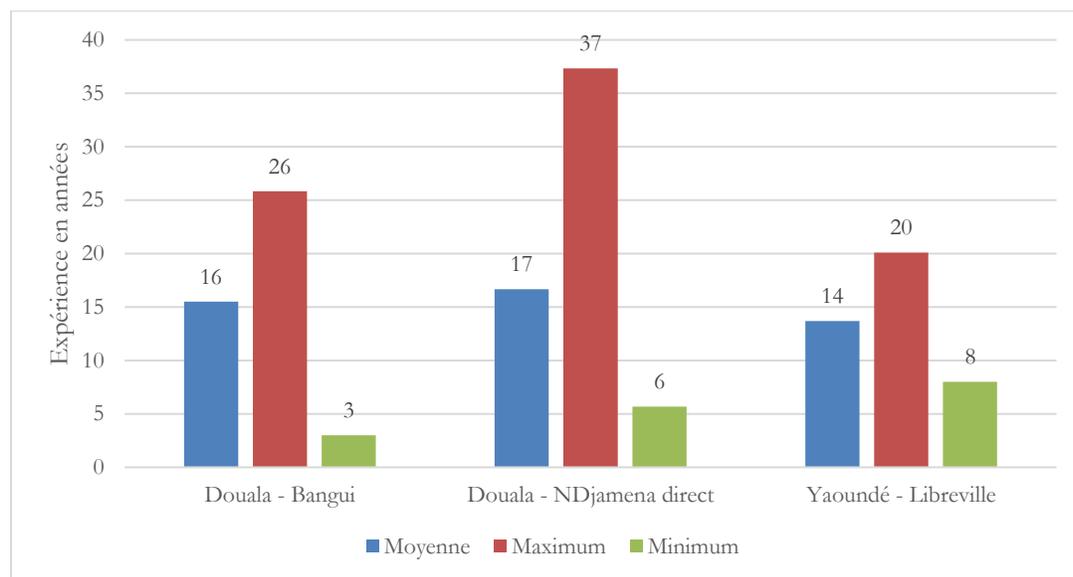
Toutefois, ces âges moyens ne diffèrent pas significativement de ceux qui ont été estimés aux trimestres précédents.

Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors



Le nombre d'années d'expérience des conducteurs est corrélé à leurs âges. Ainsi, au cours de chaque trimestre, on observe des variations importantes entre le minimum et le maximum. Sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena comme au 1er trimestre 2023, leur expérience varie de 3 à 37 ans, avec des moyennes de 16 ans et 17 ans respectivement. Sur le corridor Yaoundé – Libreville, la plage de variation est plus faible (de 8 à 20 ans) avec une moyenne de 14 ans.

Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)



En général, les chauffeurs enquêtés, ont suivi des formations supplémentaires. Les proportions des conducteurs formés dans d'autres métiers connexes (essentiellement mécanique et électricité automobile) varient selon le corridor et le type de formation. , . Au 2^{ème} trimestre 2023, la proportion a légèrement baissé sur le corridor Douala – N'Djamena, sans s'éloigner significativement de la tendance habituelle. **Les premières données du corridor Yaoundé Libreville révèlent que la tendance y est renforcée.** Il faudrait rappeler que cette formation permet aux chauffeurs de dépanner leurs véhicules pour certaines pannes durant leurs voyages avant le recours aux services spécialisés.

Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire.

Formation supplémentaire	Douala - Bangui	Douala - Ndjamena direct	Yaoundé - Libreville
Mécanicien	43,3%	48,7%	60,0%
Électricien auto	6,7%	7,7%	30,0%
Aucune	53,3%	51,3%	20,0%
Autre formation	0,0%	0,0%	0,0%

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, la proportion des chauffeurs affiliés s'améliore relativement sur le corridor Douala – Bangui par rapport à celui de Douala – N'Djamena. Sur le



Corridor Yaoundé – Libreville, tous les conducteurs échantillonnés jusqu'alors sont affiliés aux syndicats.

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

Sait lire et écrire le français	Douala - Bangui		Douala - NDjamena direct		Yaoundé - Libreville	
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Oui	93,3%	93,3%	85,0%	90,0%	100,0%	100,0%
Non	6,7%	6,7%	15,0%	10,0%	0,0%	0,0%

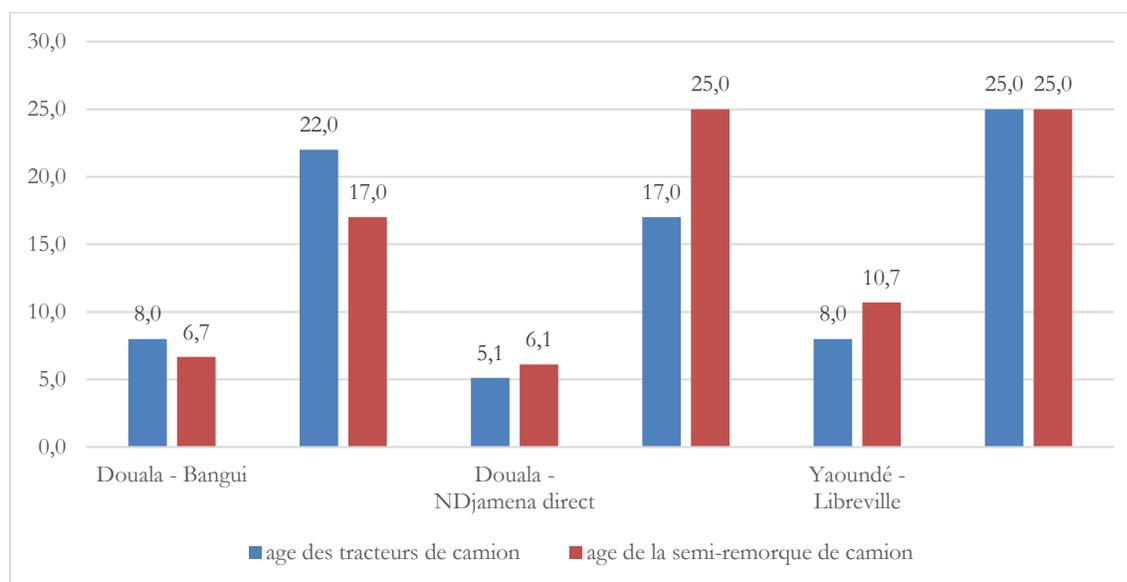
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors

Les systèmes de freinage des camions observés sur les corridors Douala – Bangui et Douala-N'Djaména sont généralement en bon état. Même sur le corridor Yaoundé – Libreville cette observation n'est pas systématique, mais la proportion des véhicules dont le système de freinage est en bon état n'est pas loin de 100% (89%). De plus on assiste à une baisse significative de la proportion des véhicules disposant d'un pneumatique défectueux. Comme les trimestres précédents, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général moins âgés que ceux du corridor Douala-Bangui. Toutefois, l'âge moyen des camions est plus élevé sur le corridor Yaoundé – Libreville que sur les deux autres corridors.

Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - Ndjamenana	Corridor Yaoundé - Libreville
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100,0	100,0	88,9
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	66,7	79,5	77,8
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	88,9	84,6	88,9
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	18,5	10,3	33,3
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	8,0	5,1	8,0
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	6,7	6,1	10,7
Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	23,3	37,5	20,0
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	11,1	30,3	37,5

Graphique 5: Moyennes d'âges et âges maximum (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques

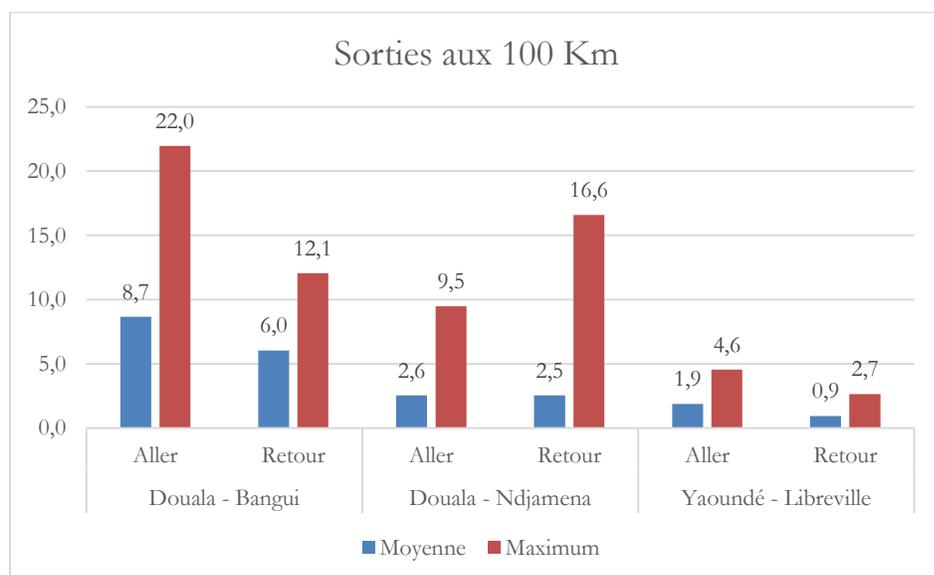
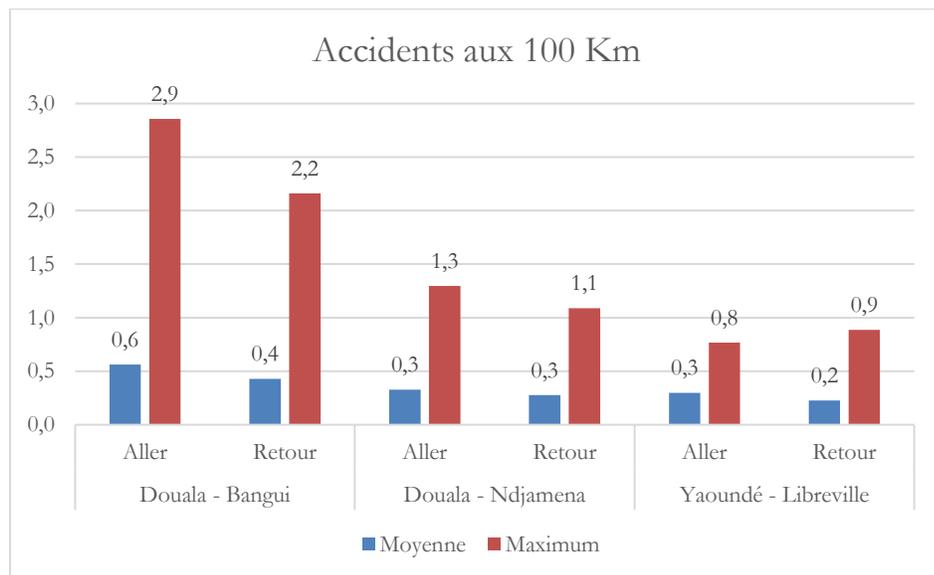


Quant au nombre d'accidents observés au 2^{ème} trimestre 2023, sur une distance de 100 km, en moyenne à l'aller comme au retour le nombre d'accidents est plus élevé sur les corridors Douala-Bangui que sur celui de Douala-N'Djamena. Sur le corridor Yaoundé – Libreville le nombre moyen d'accidents observés au 100 km est comparable à celui de Douala – N'Djamena

De même, sur les nombres de sortie de route aux 100 km, en moyenne, le corridor Douala-Bangui se distingue sensiblement des deux autres.

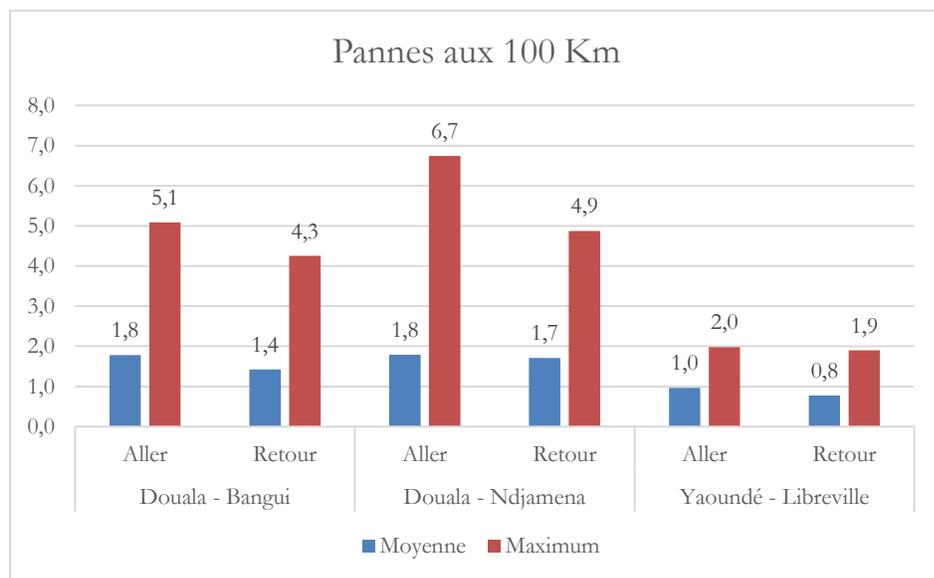


Graphique 6: Accidents et Sorties de route aux 100 km (en %).





Quant au nombre moyen de pannes de camions aux 100 km il est pratiquement le même sur les corridors Douala – Bangui et Douala-N'Djamena, comme par le passé. Cependant, sur le corridor Yaoundé – Libreville ce nombre moyen est plus faible.



II.3 Analyse des arrêts et des contrôles

II.3.1 Fréquences et durées des arrêts

❖ Postes de Contrôle et d'Arrêts identifiés

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

Sur le corridor Douala – N'Djamena, le plus long (1 934 km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), **depuis le 1^{er} Trimestre 2022, les observateurs de l'OPA avaient noté 93 points d'arrêts potentiels dont 61 sont des postes/points de contrôle.**

Au 2^{ème} trimestre 2023 ces nombres ont encore baissé. Soit 90 points d'arrêts potentiels dont 58 sont des postes/points de contrôle. Parmi les postes de contrôle identifiés, 57 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 01 sur le territoire tchadien (sur 590 Km). Les postes de péage, pesage et Douane sont très stables ; mais les postes de contrôle de Police et/ou de Gendarmerie peuvent varier au cours du trimestre, entre le jour et la nuit, d'une journée à l'autre, ce sont donc les nombres moyens de postes qui sont retenus. La répartition de ces postes est donnée dans le tableau ci-après.

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

Nombre de postes de Contrôle/pays	Cameroun	TCHAD	Ensemble
Police	6	0	6
Gendarmerie	22	0	22
Douane	9	1	10
Contrôle mixte	20	0	20
Sous total corps contrôle	57	1	58
Péage	15	6	21
Pesage	8	3	11
Total	80	10	90

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on a assisté aussi à une diminution du nombre de points d'arrêt au 2^{ème} Trimestre 2023. Cela est passé de 83 points d'arrêts à 72. Parmi des points, 50 sont des postes de contrôle. Il faudrait noter que les pratiques observées sur le corridor Douala – N'Djaména dans la partie camerounaise sont similaires à celles observées sur celui-ci, entre Douala et Garoua-Boulaï qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Boulaï. A partir de là, le convoi de 50 véhicules (cela augmente actuellement compte tenu de l'amélioration du contexte sécuritaire) est escorté par des forces militaires et les paiements liés aux péages et frais d'escorte sont faits au cours de cette période en un unique point, soit à Beloko, soit au dernier poste de Contrôle, au lieu-dit PK26 à l'entrée de Bangui.

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

Nombre de poste de contrôle/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	2	0	2
Gendarmerie	16	0	16
Douane	6	0	6
Contrôle mixte	12	14	26
Sous total corps contrôle	36	14	50
Péage	9	5	14
Pesage	6	2	8
Total	51	21	72

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

❖ Types et fréquences d'arrêts

Au cours du 2^{ème} Trimestre 2023 les fréquences d'arrêts sur le corridor Douala-Bangui et Douala N'Djaména n'ont pas significativement évolué par rapport à leurs types. Sur le corridor Douala –

Bangui on enregistre toujours une prédominance des contrôles dans les types d'arrêts, alors que sur le corridor Douala – N'Djamena ce sont les péages qui dominent.

Quant au corridor Yaoundé – Libreville, la prédominance des contrôles est plus prononcée (78% des arrêts). On y dénombre relativement très peu de postes de péage et pratiquement pas de poste de pesage.

Tableau7: Fréquences des types d'arrêt.

Type d'arrêt	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména direct			Yaoundé - Libreville		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Contrôle	33,8%	40,9%	37,0%	29,7%	17,3%	24,8%	79,8%	74,8%	77,8%
Péage	25,1%	28,7%	26,7%	38,4%	52,2%	43,9%	11,7%	10,7%	11,3%
Pesage	11,4%	0,0%	6,3%	7,0%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Accident	0,0%	0,3%	0,1%	0,3%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Pluie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Repos	21,7%	22,3%	22,0%	11,2%	15,9%	13,1%	4,9%	9,7%	6,8%
Panne	1,6%	2,2%	1,9%	1,1%	0,7%	0,9%	1,2%	1,0%	1,1%
Carburant	0,9%	0,0%	0,5%	2,7%	3,3%	2,9%	0,6%	0,0%	0,4%
Autre	5,5%	5,6%	5,5%	9,6%	10,6%	10,0%	1,8%	3,9%	2,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

❖ Durée moyenne des arrêts

Les données collectées au 2^{ème} trimestre 2023 montrent que, comme au 1^{er} Trimestre 2023, en moyenne et par voyage, la durée globale des arrêts sur les deux corridors est plus courte sur Douala – N'Djaména (où elle a encore légèrement baissé) que sur le corridor Douala – Bangui soit 1,6 jours contre 2,3 à l'aller et 1,0 au retour contre 1,8. Cela corrobore la tendance à l'amélioration observée sur le corridor Douala – Ndjama, **bien que des incidents comme des pannes rallongent parfois les durées maximales.**

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

Durée totale des arrêts en jour	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena		Yaoundé - Libreville	
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	2,30	1,84	1,62	0,97	1,20	0,53
Maximum	3,08	2,84	2,1	1,98	1,68	0,83
Minimum	1,46	0,86	1,05	0,47	0,65	0,06

II.3.2 Types de contrôles

Quatre principaux motifs font l'objet des contrôles des véhicules, à savoir les papiers liés à l'activité de transport, les documents liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. **La vérification des papiers**, comme les trimestres précédents, est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui, Douala – N'Djaména et Yaoundé - Libreville, soit respectivement 60,1%, 85,3% et 83,6% des contrôles observés au cours du 2^{ème} Trimestre 2023. La **fouille de véhicule** intervient pour à peu près le tiers des contrôles et davantage au Retour où les camions sont très souvent vides. La vérification des éléments de sécurité est aussi citée de manière non négligeable comme motif de contrôle sur ces corridors, notamment à l'aller sur les corridors Douala – Bangui et Yaoundé – Libreville.

Toutefois, il faudrait relever que sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djaména, plus de deux tiers de contrôles n'aboutissent à aucun problème (RAS) ; alors que sur le corridor Yaoundé – Libreville, c'est le contraire : plus de 60% des contrôles aboutissent à des paiements d'amendes.

Sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena, la proportion des contrôles ayant abouti au paiement d'amende s'est stabilisée entre le 1^{er} et le 2^{ème} trimestre 2023.

Tableau 9: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les corridors (%).



L'objet du contrôle	Douala - Bangui			Douala - NDjamena direct			Yaoundé - Libreville		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	60,1%	60,1%	60,1%	88,5%	76,8%	85,3%	86,2%	79,2%	83,6%
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	45,9%	40,6%	43,3%	13,4%	12,1%	13,1%	13,8%	11,7%	13,0%
Fouille du véhicule	25,0%	30,1%	27,5%	22,6%	48,5%	29,7%	26,9%	39,0%	31,4%
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	15,5%	3,5%	9,6%	5,0%	4,0%	4,7%	15,4%	15,6%	15,5%
Combinaison d'au moins deux motifs précédents	33,1%	28,7%	30,9%	23,4%	35,4%	26,7%	30,8%	26,0%	29,0%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tableau 10: Résultats des contrôles

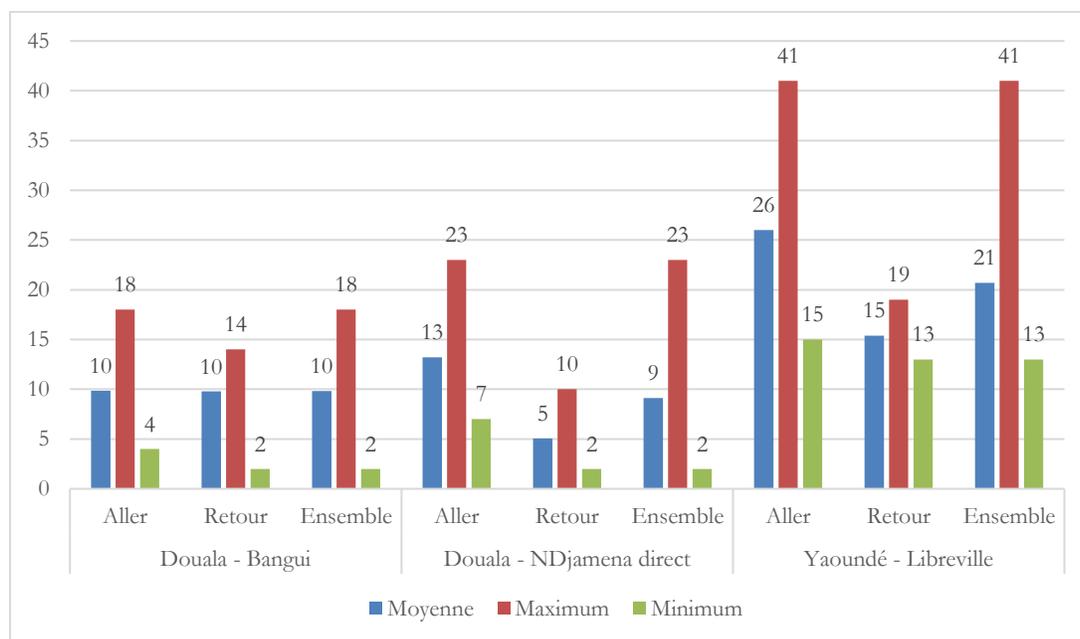
Résultat du contrôle	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména direct			Yaoundé - Libreville		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
RAS	68,7%	89,1%	78,9%	71,7%	86,3%	75,8%	38,5%	37,7%	38,2%
Paiement des amendes	35,4%	11,6%	23,5%	27,9%	12,6%	23,6%	61,5%	62,3%	61,8%
Peine de prison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Confiscation des papiers	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autre résultat du contrôle	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	2,1%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

II.3.3 Fréquences des contrôles

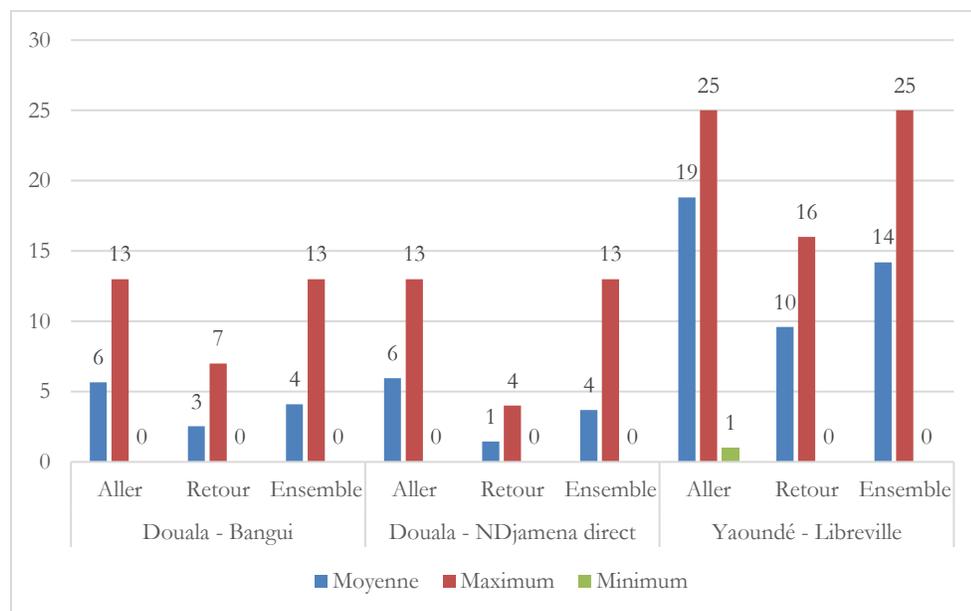
Comme il a été dit plus haut, tous les postes/points de contrôle identifiés ne font pas toujours l'objet de contrôle effectif à chaque voyage, en dehors des Check-points officiels. Ainsi, le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage ; ce nombre moyen connaît une tendance à la baisse sur tous les corridors par rapport au 1^{er} trimestre 2021. Au 2^{ème} Trimestre 2023, sur le corridor Douala-Bangui, on a observé en moyenne 10 contrôles par voyage à l'aller. Il convient de rappeler qu'à l'aller les convois sont escortés sur le territoire centrafricain. Sur le corridor Douala- N'Djaména on a relevé en moyenne 13 contrôles à l'aller. Les voyages retour enregistrent toujours, en moyenne, moins de la moitié du nombre de contrôle que ceux des voyages retour.

La même tendance est aussi enregistrée dans le nombre moyen de contrôles payants par voyage. Ce nombre est toujours plus élevé à l'aller qu'au retour sur les deux corridors.

Graphique 7 Nombre moyen de contrôles par voyage



Graphique 8 Nombre de contrôles payants par voyage



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

Sur les corridors Douala – N'Djamena les contrôles sont plus fréquents, à l'aller comme au retour, sur le territoire camerounais qui abrite le plus long trajet et le plus grands nombre de poste de contrôles. Cependant, le nombre de contrôle à l'aller est de loin supérieur au nombre de contrôles au retour.

Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors

A- sur le corridor Douala-N'Djamena

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	Tchad	Ensemble	Cameroun	Tchad	Ensemble
Contrôle	11	2	13	4	1	5
Péage	12	5	17	10	5	15
Pesage	2	1	3	0	1	1
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	4	1	5	3	1	5
Panne	1	0	1	1	0	1
Carburant	1	0	1	1	0	1
Autre à préciser	3	1	4	2	0	2

B-sur le corridor Douala-Bangui

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	RCA	Ensemble	Cameroun	RCA	Ensemble
Contrôle	7	3	10	3	7	10
Péage	7	0	7	7	0	7
Pesage	3	0	3	0	2	2
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	3	4	6	3	2	5
Panne	0	0	1	0	0	0
Carburant	0	0	0	0	0	0
Autre à préciser	1	1	2	1	0	1



C-sur le corridor Yaoundé-Libreville

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	Gabon	Ensemble	Cameroun	Gabon	Ensemble
Contrôle	10	2	12	4	1	5
Péage	11	5	16	11	5	16
Pesage	3	1	4	0	1	1
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	4	1	6	3	1	5
Panne	1	0	1	1	0	1
Carburant	1	0	1	1	0	1
Autre à préciser	2	2	4	2	0	2

II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

On relève différents corps d'Etat impliqués dans le contrôle à la traversée de chacun des corridors Douala – Bangui, Douala –N'Djaména et Yaoundé Libreville, les plus importantes sont : la police, la gendarmerie, la douane, l'armée, la prévention routière, la police des frontières, le bureau de fret et les eaux et forêts. Toutefois, la fréquence relative des contrôles effectués par chacun de ces corps ou en leur présence, varie suivant le corridor et le sens du voyage. Ainsi, globalement, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles reste la Gendarmerie (70,2%), suivie de la Police (58,3%) tandis que la Douane vient en 3^{ème} position (30,5%). Sur le corridor Douala-N'Djaména, contrairement aux résultats de 2022 où la Douane devançait la Police, depuis le 1^{er} trimestre 2023, on retrouve le même ordre que sur le corridor Douala - Bangui : Gendarmerie (64,4%) puis la Police (55,3%) ensuite la Douane (41,6%). Les premières données du corridor Yaoundé – Libreville révèlent le même ordre que ceux des deux autres corridors, mais avec une intervention relativement moins fréquente de la Douane.

Comme pour les trimestres précédents, on relève une différence significative entre les deux corridors quant à l'intervention de l'Armée dans les contrôles. L'Armée est plus impliquée les contrôles sur le corridor Douala – Bangui que sur les autres corridors, sûrement à cause du contexte sécuritaire qui exige même l'escorte sur certains trajets.

Depuis le 1^{er} Trimestre 2023, des statistiques sur l'implication des Bureaux de fret ainsi que ceux des Eaux et Forêts ont été exploitées ; elles révèlent des niveaux non négligeables d'intervention de ces derniers.

A l'issue des divers ateliers nationaux, les recommandations convergent vers les contrôles mixtes comme une des solutions pouvant contribuer à réduire le nombre de contrôles sur les corridors. Au cours du 2^{ème} trimestre 2023, sur les corridors Douala – Bangui et Douala- N'Djaména, ces contrôles mixtes qui oscillent entre 51% et 66% des cas, comme au 1^{er} Trimestre 2023 ont encore une fréquence comparable à celle des contrôles de Police ou de Gendarmerie uniquement. Sur le corridor Yaoundé – Libreville les contrôles mixte sont beaucoup moins fréquents (35%).

Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors

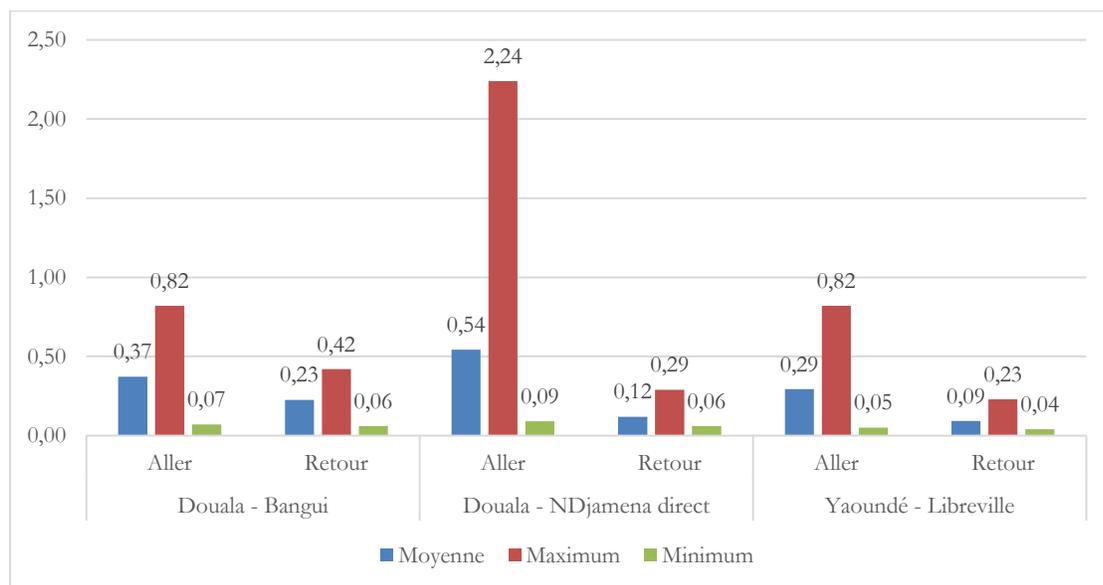
Corps effectuant le contrôle	Douala - Bangui			Douala - NDjamena direct			Yaoundé - Libreville		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	55,4%	61,2%	58,3%	52,3%	63,4%	55,3%	48,1%	49,4%	48,5%
Gendarmerie	76,4%	63,9%	70,2%	61,4%	72,3%	64,4%	63,6%	68,8%	65,5%
Douane	39,2%	21,8%	30,5%	42,4%	39,6%	41,6%	18,6%	16,9%	18,0%
Armée	11,5%	27,9%	19,7%	3,4%	8,9%	4,9%	0,0%	11,5%	1,0%
Prevention routière	8,8%	2,0%	5,4%	12,9%	2,0%	9,9%	4,7%	1,3%	3,4%
Police de frontière	9,5%	5,4%	7,5%	8,7%	17,8%	11,2%	7,0%	13,0%	9,2%
Bureau du fret	14,9%	5,4%	10,2%	22,0%	11,9%	19,2%	3,1%	5,2%	3,9%
Eaux et Forêts	16,2%	12,9%	14,6%	15,9%	33,7%	20,8%	0,0%	1,3%	0,5%
Autre corps	3,4%	4,8%	4,1%	4,9%	1,0%	3,8%	8,5%	2,6%	6,3%
Contrôle mixte	60,8%	51,0%	55,9%	52,7%	66,3%	56,4%	34,1%	36,4%	35,0%

II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

La durée moyenne des contrôles (pour chaque voyage on fait le cumul des durées des contrôles au différents postes, et calcule la moyenne pour tous les voyages observés), tout comme la fréquence des contrôles, diffère selon le corridor et le sens du trajet. Cette durée moyenne est illustrée sur le graphique ci-dessous. Elle est en général plus faible sur les corridors pour les voyages retour. A l'aller, cette durée moyenne des contrôles a baissé sensiblement sur le corridor Douala – Bangui, passant d'une heure à moins de 30 minutes, soit une durée proche de celle obtenue sur le corridor Yaoundé – Libreville et inférieure à celle de Douala-N'Djamena. Toutefois, sur ce corridor (Douala – N'Djamena), comme au 1er trimestre 2023 on a observé des durées de contrôle élevées à la frontière Cameroun – Tchad, à cause du refus des services de nuit qui oblige les camions à attendre la levée du jour. Au retour les contrôles prennent moins de 15 minutes en moyenne sur tous les corridors observés.



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

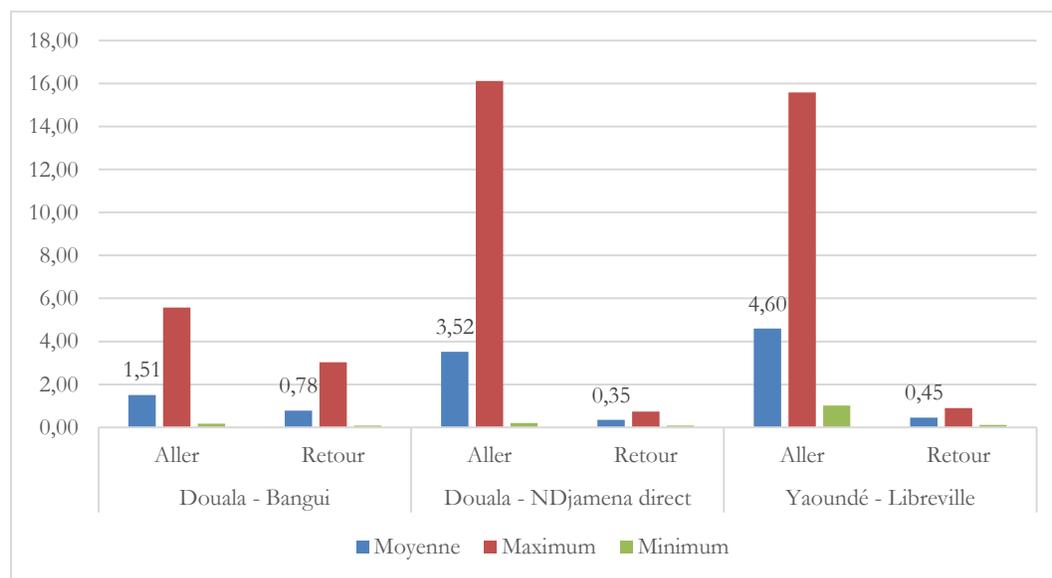


II.4 Cas particuliers des frontières

Le temps moyen mis par les camions à la frontière a sensiblement baissé sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller, passant près de 07 heures à moins de 02 heures. Ce temps est très réduit au retour avec une moyenne de moins d'une heure.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller, la durée moyenne d'attente des camions à la frontière est plus élevée au 2^{ème} Trimestre 2023 que sur le corridor de Bangui, bien qu'elle soit restée relativement constante. On y a relevé plus de 3 heures et demi en moyenne avec des maximums exceptionnels de 16 heures, qui s'expliquent soit par l'arrivée après 17h à la frontière, soit par le temps des arrangements en cas d'irrégularité. Au retour, on a enregistré une moyenne de moins de 15 minutes.

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



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

II.5.1 Coûts liés aux contrôles

De manière générale, quand on interroge les acteurs des corridors d'Afrique Centrale, les paiements liés au contrôle sont les principales pratiques anormales décriées sur ces corridors. Ces paiements diffèrent selon le corridor et le sens du voyage et donc suivant que les camions sont chargés au non. Des analyses thématiques ont déjà montré qu'ils sont aussi liés aux types de chargement et/ou types de camions

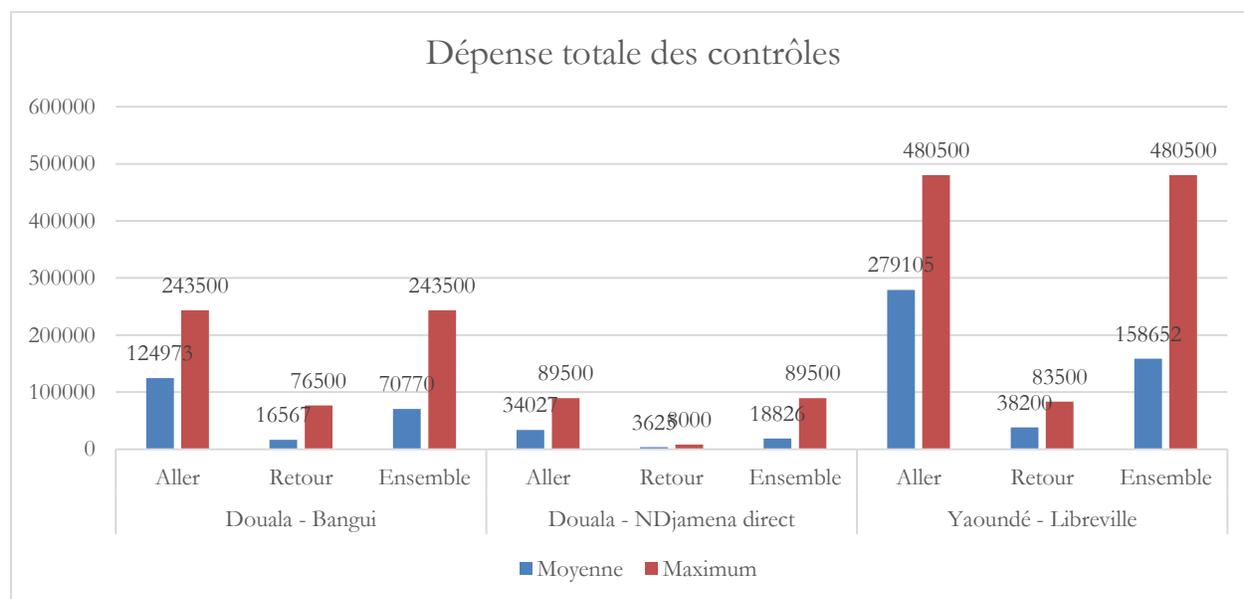
Les contrôles sur le corridor Douala-Bangui demeurent plus coûteux que celui de Douala-N'Djamena, bien que ce trajet soit plus court (400 km de moins). Les contrôles y coûtent en moyenne près de trois ou quatre fois plus chers que ceux du corridor Douala-N'Djamena (Plus de 120.000 FCFA à l'aller contre moins de 40.000 FCFA). **Le corridor Yaoundé – Libreville se démarque largement de ces deux premiers corridors, avec une moyenne de 279.105 FCFA.** Toutefois, on relève quelques fois des maximums très éloignés de la moyenne s'expliquant en général par des contraintes d'irrégularité où de paiement des frais de Douane. **(Des cas, peut-être exceptionnel de minimum non encore élucidés)**

Corrélativement, tous les 100 kilomètres, les contrôles coûtent en moyenne beaucoup plus chers sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller comme au retour. Le cas de Yaoundé – Libreville étant plus marqué.

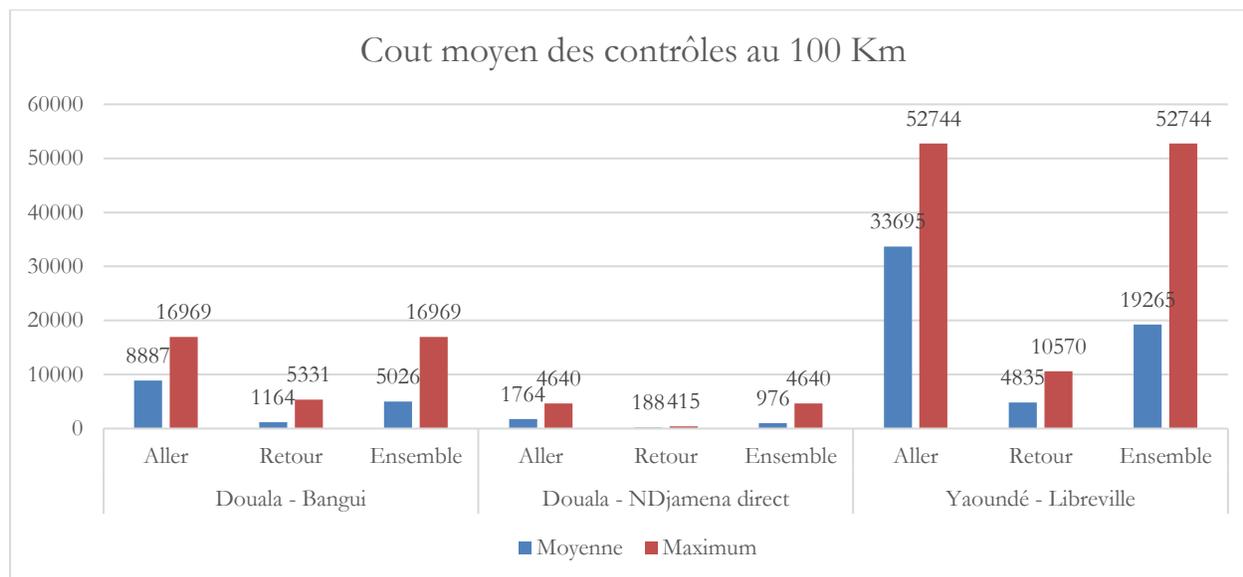
Tableau 13 : Coût moyen des contrôles au 2^{ème} Trimestre 2023 (en FCFA)

		Douala - Bangui			Douala – N'Djamena			Yaoundé - Libreville		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense moyenne d'un contrôle	Moyenne	14681	1685	8183	2942	897	1919	10414	2442	6428
	Maximum	40583	7650	40583	9438	2500	9438	19220	5219	19220
	Minimum	0	0	0	0	0	0	400	0	0
Dépense totale des contrôles par voyage	Moyenne	124973	16567	70770	34027	3625	18826	279105	38200	158652
	Maximum	243500	76500	243500	89500	8000	89500	480500	83500	480500
	Minimum	0	0	0	0	0	0	6000	0	0
Coût moyen des contrôles au 100 KM	Moyenne	8887	1164	5026	1764	188	976	33695	4835	19265
	Maximum	16969	5331	16969	4640	415	4640	52744	10570	52744
	Minimum	0	0	0	0	0	0	664	0	0

Graphique 11 : Dépenses totales des contrôles par voyage (en FCFA)



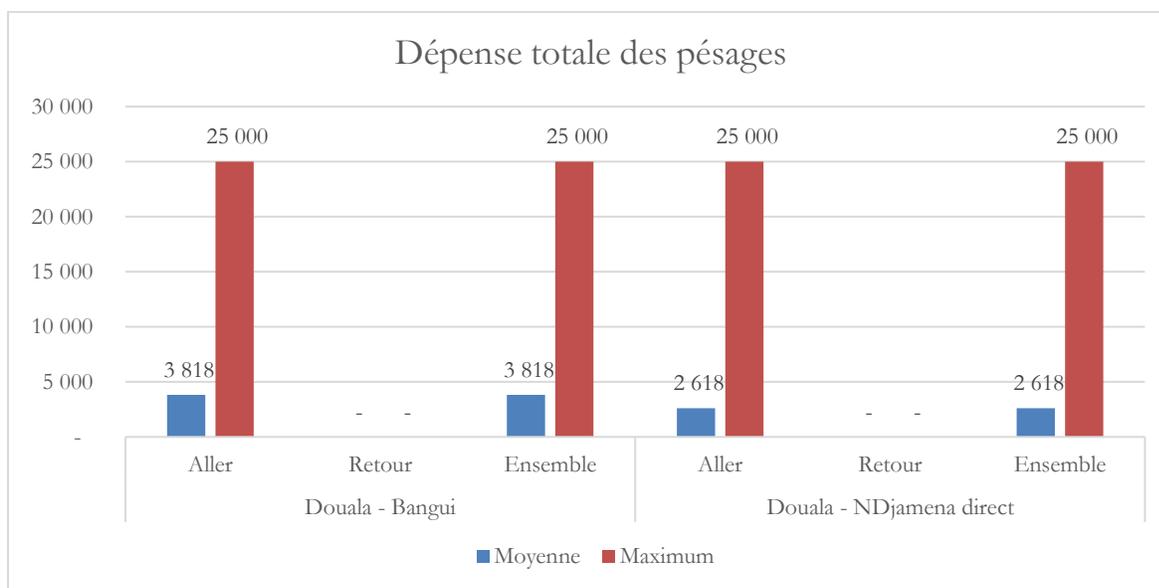
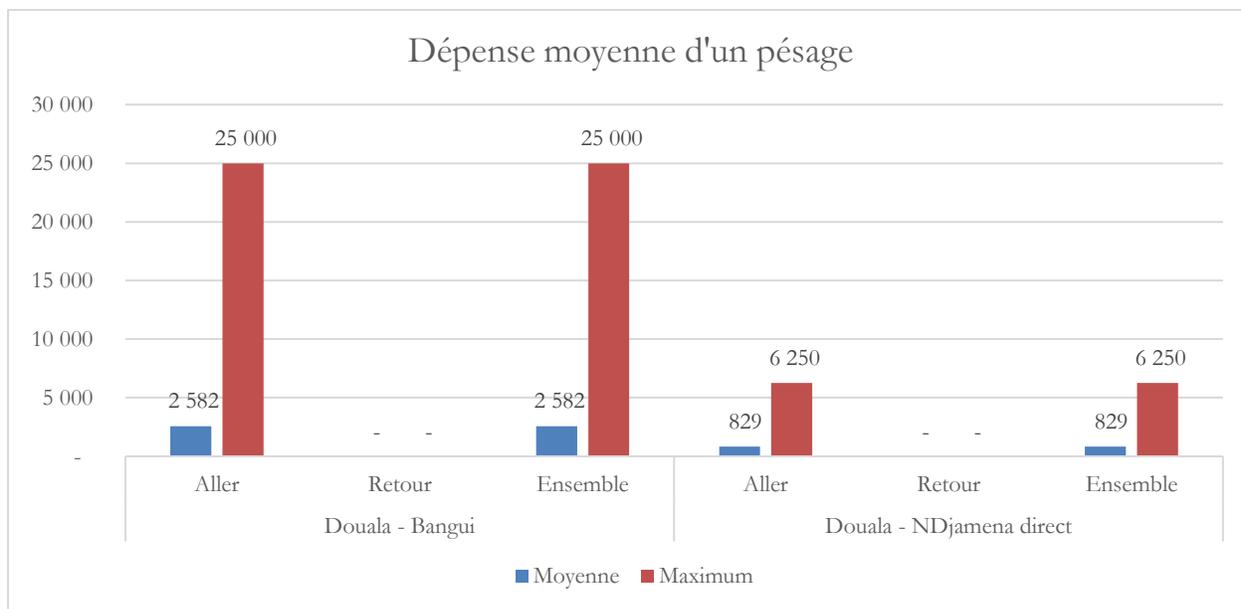
Graphique 12 : Coûts moyens des contrôles au 100 Km (en FCFA)



II.5.2 Coûts des amendes aux pesages

Le coût moyen des amendes aux pesages varie beaucoup d'un trimestre à l'autre. Il suffit d'un cas avéré de surcharge pour changer significativement la moyenne. **Au 1^{er} trimestre 2021**, le coût moyen était un peu plus de trois fois plus élevé sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena. Du 3^{ème} trimestre 2022 au 1^{er} Trimestre 2023 c'était pratiquement l'inverse qui était observé. Les pannes de stations de pesage entre la frontière Cameroun RCA et Bangui apparaissaient comme facteur explicatif ce faible coût de dépenses aux postes de pesage sur le corridor Douala - Bangui. Avec les données du 2^{ème} Trimestre 2023 on revient à la tendance de 2021.

Graphique 13 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)



II. 6 Analyse de la traversée

En général, les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour, depuis 2022 après qu'il y ait eu une certaine normalisation à la frontière Cameroun - RCA. Les moyennes du 2^{ème} Trimestre 2023 ne sont pas significativement différentes de celles du 1^{er} Trimestre 2023.

Sur le corridor Douala-N'Djaména, la durée moyenne de la traversée à l'aller demeure inférieure à 5 jours depuis la baisse constatée en 2022. Celle du retour était stabilisée à 3 jours.

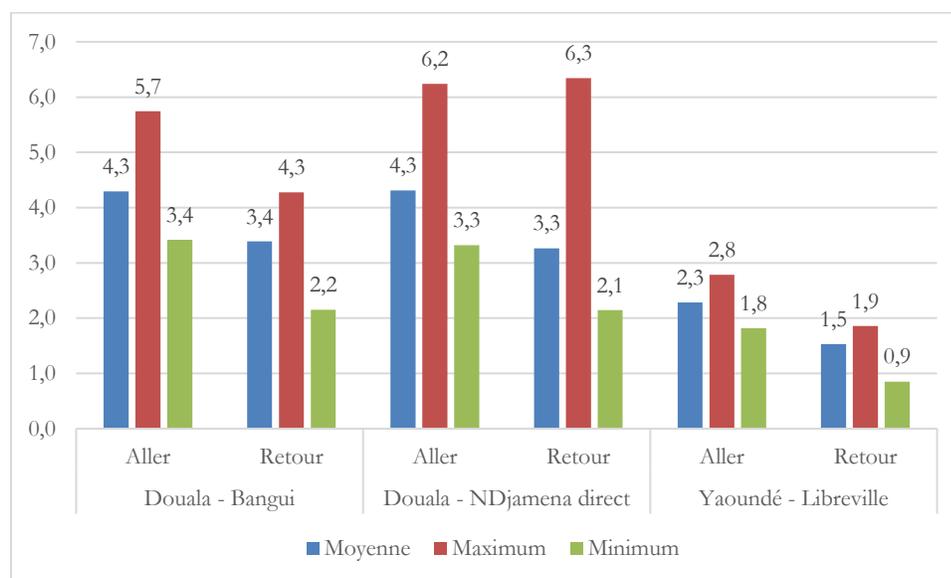
Cependant, à cause certainement de la dégradation des routes, la durée minimum de la traversée de ces corridors par les camions est passée de 2 jours et demi à 3 jours sur le corridor Douala – Bangui, et 3 jours et demi sur le corridor Douala – N'Djaména.

Sur le corridor Yaoundé-Libreville, les premières données indiquent une moyenne de 2 jours à l'aller et un jour et demi au retour. Ces résultats sont illustrés dans le tableau et le graphique ci-après.

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

		Douala - Bangui		Douala – N'Djaména		Yaoundé - Libreville	
		Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Durée des traversées en jours	Moyenne	4,3	3,4	4,3	3,3	2,3	1,5
	Maximum	5,7	4,3	6,2	6,3	2,8	1,9
	Minimum	3,4	2,2	3,3	2,1	1,8	0,9

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



La durée de la traversée analysée plus haut est dite brute car elle intègre les temps d'arrêt. Il est aussi intéressant d'estimer le temps de circulation effective. L'on constate que sur le corridor Douala-Bangui, les camions mettent en moyenne près de 2 jours à l'aller et 1,5 jour au retour. Sur le corridor Douala-N'Djamena, beaucoup plus long (1929 Km Contre 1435 Km) les camions roulent en moyenne 2 jours et demi à l'aller et 2 jours au retour. Cela se reflète dans les vitesses de circulation effective décrites plus bas.

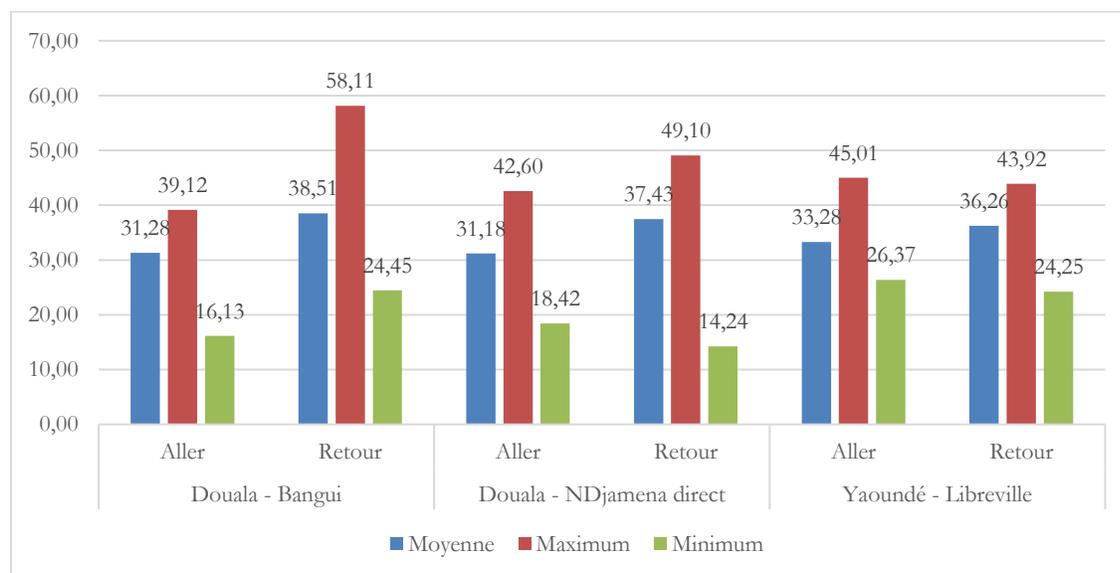
Tableau 15 : Durée effective de circulation (hors arrêts) pour la traversée en jours

		Douala - Bangui		Douala - NDjamena direct		Yaoundé - Libreville	
		Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	Moyenne	2,0	1,5	2,7	2,3	1,1	1,0
	Maximum	3,7	2,4	4,2	5,6	1,2	1,4
	Minimum	1,3	0,2	1,9	1,6	0,7	0,7

Tableau16 : Vitesse moyenne de la traversée (km/h)

		Douala - Bangui		Douala - NDjamena direct		Yaoundé - Libreville	
		Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse au KM par heure	Moyenne	13,99	18,22	19,01	25,95	15,68	23,93
	Maximum	17,51	27,81	24,21	37,48	20,91	38,60
	Minimum	10,41	13,99	12,53	12,68	11,83	17,72
Vitesse effective au KM par heure	Moyenne	31,28	38,51	31,18	37,43	33,28	36,26
	Maximum	39,12	58,11	42,60	49,10	45,01	43,92
	Minimum	16,13	24,45	18,42	14,24	26,37	24,25

Graphique 15: Vitesse effective de circulation (hors arrêts) pour la traversée en km/h



RECOMMANDATION ET CONCLUSION

L'analyse des données des enquêtes trimestrielles, des entretiens avec les acteurs ainsi des conclusions des ateliers organisés dans les pays permettent de renforcer les recommandations des précédents rapports, à savoir :

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

Toutefois, il faudrait relever que les actions menées par les hautes autorités aux Tchad ont déjà impacté les résultats observés sur le terrain dont la tendance est à l'amélioration, malgré le cas névralgique de la frontière Cameroun - Tchad qui nécessite l'attention des autorités.

Ainsi, il y a lieu de recommander l'accélération de la mise en œuvre sur le terrain de la Brigade Mixte-CEMAC, en application du Règlement 04/22-UEAC-CCPAC-CM-38 adopté par le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) en 2022 et portant création, organisation et fonctionnement de cette institution communautaire.

C'est aussi le cas de souligner la nécessité d'une convention entre le Cameroun et le Gabon, qui, avec d'autres textes visant à consolider le marché commun, contribuera à assurer une meilleure effectivité de la bonne circulation des camions sur les corridors d'Afrique Centrale