

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

## RAPPORT DU TROISIEME TRIMESTRE 2021



DRAFT

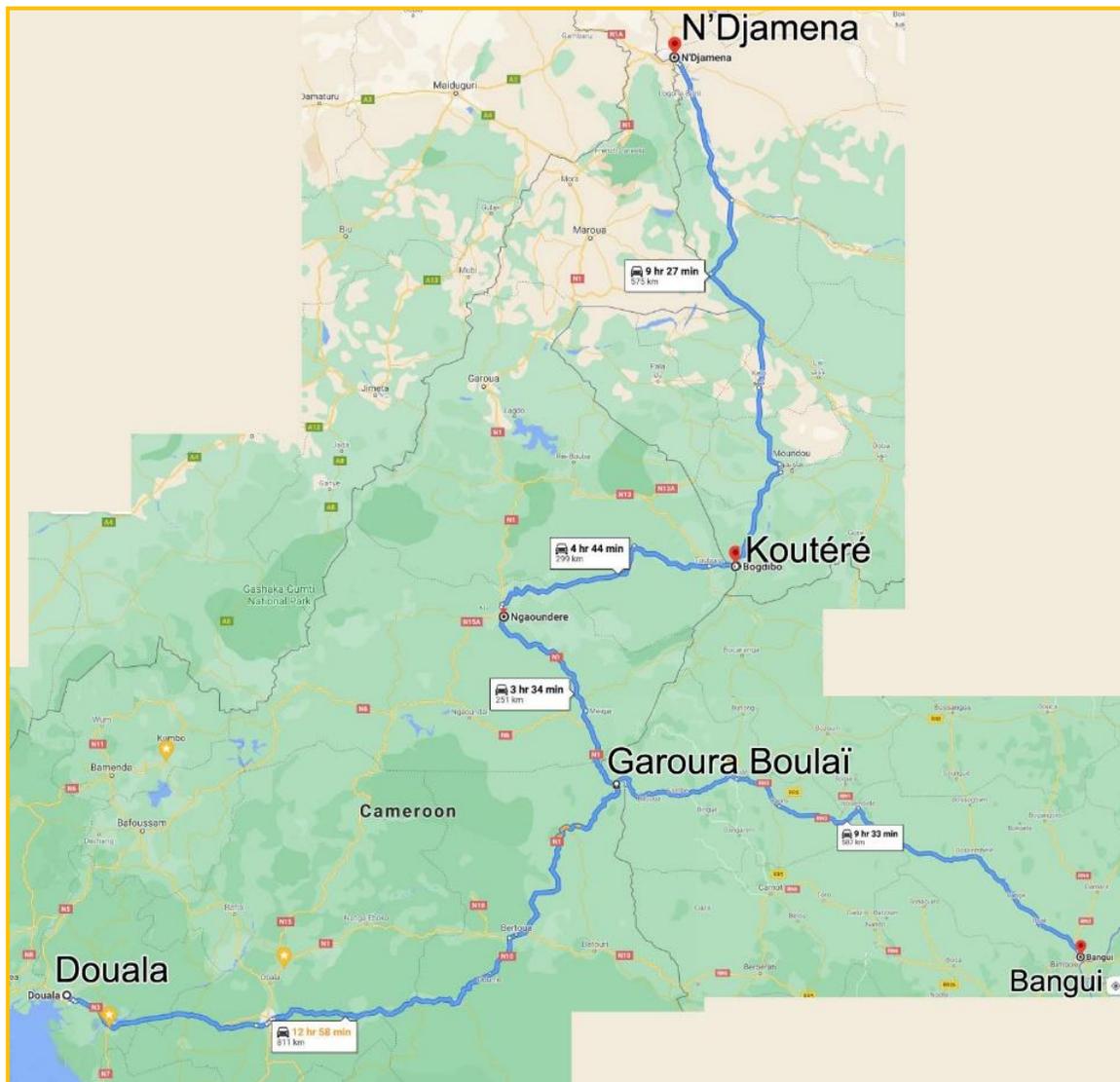


Financement du Projet  
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet  
ISSEA

[www.issea-cemac.org](http://www.issea-cemac.org)  
BP 294, Yaoundé - Cameroun



## SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	4
LISTE DES TABLEAUX.....	5
LISTE DES GRAPHIQUES.....	6
INTRODUCTION .....	7
RESUME EXECUTIF .....	8
I. CONTEXTE GENERAL.....	12
I.1    Bref Rappel du Contexte, des Objectifs et de la Méthodologie .....	12
I.2    Description Générale des indicateurs analysés.....	15
I.3    Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	17
I.4    Méthodologie d'observation.....	20
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	21
II.1    Analyse des coûts et des durées par nationalité (pays d'immatriculation des camions) .....	21
II.1.1 Analyse des couts financiers du voyage par nationalité .....	21
II.1.2 Analyse des durées de voyage par nationalité.....	27
II.2. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	35
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs .....	35
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	38
II.3    Analyse des arrêts et des contrôles.....	39
II.3.1    Fréquences et durées des arrêts.....	39
II.3.2 Types de contrôles.....	42
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	43
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle .....	45
I.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage.....	45
II.4 Cas particuliers des frontières.....	46
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles.....	47
II.5.1 Analyse des coûts globaux des contrôles .....	47
II.5.2 Analyse des coûts de pesage.....	48
II. 6 Analyse de la traversée.....	49
III. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES .....	53
RECOMMANDATION ET CONCLUSION.....	54
ANNEXE1 SUR LE TEST DES QUESTION SUPPLEMENTAIRES .....	55
ANNEXE2 QUESTIONNAIRE REVISE.....	56

## LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

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



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français ...	36
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat. ....	37
Tableau 3: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors .....	38
Tableau 4 : Sortie de route et accidents aux 100 km (en %).....	39
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena .....	40
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui.....	40
Tableau 7 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%).....	41
Tableau 8: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena. ....	42
Tableau 9 : Résultats des contrôles.....	43
Tableau 10 : Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors .....	45
Tableau 11 : Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures).....	47
Tableau 12 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA).....	49
Tableau 13 : Durée du trajet le long d'un voyage (en jours) et distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière .....	52
Tableau 15 : vitesse moyenne de la traversée (km/h).....	52

**LISTE DES GRAPHIQUES**

Graphique 1 : Dépenses totales des arrêts et coût total du voyage par pays d'immatriculation du véhicule .....	22
Graphique 2 : Dépenses totales et moyennes de contrôle.....	23
Graphique 3 : Coût moyen des contrôles au 100 KM.....	23
Graphique 4 : Dépenses totale à la frontière .....	24
Graphique 5 : Dépense totale des péages.....	24
Graphique 6 : Dépense totale des pesages .....	25
Graphique 7 : Cout moyen des pesages au 100 KM.....	25
Graphique 8 : Dépense totale des autres types d'arrêts.....	26
Graphique 9 : Dépenses au repos.....	26
Graphique 10 : Durée totale des arrêts en heure.....	27
Graphique 11 : Durée moyenne des arrêts en heure .....	28
Graphique 11 : Durée totale des contrôles en heure .....	29
Graphique 12 : Durée moyenne d'un contrôle en heure .....	29
Graphique 13 : Durée à la frontière en heures .....	30
Graphique 14 : Durée écoulée à la frontière (avant et après).....	30
Graphique 15 : Durée totale et moyenne des péages .....	31
Graphique 16 : Durée totale et moyenne des pesages.....	31
Graphique 17 : Durée totale et moyenne des autres types d'arrêts.....	32
Graphique 18 : Durée des traversée en heures.....	33
Graphique 19 : Durée des traversée en jours.....	33
Graphique 20 : Durée totale et moyenne des repos en heure.....	34
Graphique 21: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors .....	35
Graphique 22 : Expérience des chauffeurs (en mois).....	36
Graphique 23 : Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français .....	37
Graphique 23 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques.....	38
Graphique 24 : Durée moyenne des arrêts (heures) .....	42
Graphique 25 : Nombre moyen des contrôles sur les deux corridors.....	44
Graphique 26: Nombre moyen des contrôles payants par voyage sur les deux corridors .....	44
Graphique 27 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures) .....	46
Graphique 28 : Dépense totale des contrôles .....	48
Graphique 29 : Coût moyen des contrôles au 100Km.....	48
Graphique 30 : Durée moyenne de la traversée (en jours) .....	50
Graphique 31 : Durée moyenne effective de la traversée (en jours).....	50

## INTRODUCTION

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

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

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

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

Ce rapport présente les informations découlant des données recueillies au cours du troisième trimestre de l'année 2021 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA. L'accent est mis ce trimestre sur l'analyse par nationalité des transporteurs, faisant suite à une recommandation de l'atelier de lancement et de présentation des premiers résultats.

L'observation des dépenses de carburant a été testée afin de saisir l'ensemble des coûts directs et estimer leur impact sur les coûts globaux de transport ; ces résultats « pilotes » figurent en annexe. Au quatrième semestre ces observations ont été systématiques ; ils permettront d'avoir des éléments pour élargir l'analyse des coûts.

Il présente l'essentiel des éléments suivants :

- un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet ;
- l'analyse des coûts et des délais par nationalité ;
- les résultats classiques de l'enquête trimestrielle ;
- des recommandations en termes de mesures.

## RESUME EXECUTIF

### (i) Contexte

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

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

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 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.

Ce 4ème rapport porte sur la collecte des données faite au troisième (3ème) trimestre 2021 allant de Juillet à Septembre. Il concerne deux (02) corridors sur les trois couverts par l'OPA : Douala – Ndjamenana et Douala - Bangui.

La spécificité de ce semestre est que l'étude des résultats met l'accent sur l'analyse des coûts et des durées par nationalité du transporteur qui est assimilée à celle du pays d'immatriculation du camion. Cela relève d'une recommandation faite lors de l'atelier de lancement et de présentation des premiers résultats de l'OPA.

## (ii) Méthodologie d'intervention

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

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

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

## (iii) Principaux Résultats

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

Sur le corridor Douala – N'Djaména, 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). Cependant l'observation au cours de ce 3<sup>ème</sup> Trimestre révèle que certains postes de police non conventionnels sur le territoire tchadien ont été démantelés par le Gouvernement du pays.

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombre 68 points d'arrêts dont 48 postes de contrôle.

Ainsi, les contrôles constituent la première cause des arrêts (avec une fréquence relative de 32,5%) sur le corridor Douala-Bangui, et ce, autant pour les voyages de Douala vers Bangui que pour ceux du sens opposé. 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 plus fréquents (en nombre) aux postes de péage (40,6%) suivis des postes de contrôle (22,2%).

En comparant la durée des arrêts sur les deux corridors par pays d'immatriculation au cours du troisième trimestre, on constate qu'elle est plus importante à l'aller qu'au retour sur les deux corridors. Sur le corridor Douala - Bangui à l'aller, la durée totale des arrêts est en moyenne de 58 heures (soit deux (02) jours et 10 heures) quel que soit le pays d'immatriculation, pour une durée moyenne par arrêt d'une heure et 45 minutes environ. Par contre, au retour, la durée totale est en moyenne de 33 heures pour les véhicules immatriculés au Cameroun et de 35 heures pour ceux de la RCA.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée totale des arrêts à l'aller est plus élevée pour les véhicules immatriculés au Cameroun (57 heures et 33 minutes, soit 02 jours et 10 heures environ) que pour ceux du Tchad (02 jours environ). Par contre, au retour, elle est plus élevée pour les véhicules du Tchad (36 heures) que pour ceux immatriculés au Cameroun (33 heures et 15 minutes).

Concernant les dépenses totales liées aux arrêts sur tous les corridors observés, comme pour les trimestres précédents, celles-ci sont plus élevées à l'aller qu'au retour. Sur le corridor Douala-Bangui les dépenses totales du voyage sont en moyenne plus élevées pour les véhicules immatriculés en RCA (206 267 FCFA) que pour ceux immatriculés au Cameroun (138 277 FCFA). Au retour c'est l'inverse, soit 38 183 FCFA pour les véhicules du Cameroun contre 13 500 FCFA pour ceux de la RCA.

Pour ce qui est du corridor Douala-N'Djamena, ces dépenses sont en moyenne légèrement plus élevées à l'aller comme au retour pour les véhicules immatriculés du Tchad (235 695 FCFA à l'aller et 83 039 FCFA au retour) par rapport à ceux immatriculés au Cameroun (207 644 FCFA et 74 987 FCFA respectivement).

Quant aux coûts de contrôle des voyages sur l'ensemble des corridors au cours du troisième trimestre, les dépenses totales liées au contrôle pour un voyage sont aussi en moyenne plus élevées à l'aller qu'au retour quel que soit le pays d'immatriculation. La plus forte dépense est observée sur le corridor Douala-Bangui à l'aller pour les véhicules de la RCA (120 667 FCFA).

Par contre, sur le corridor Douala-N'Djamena les dépenses totales liées au contrôle sont en moyenne moins élevées que celles du corridor Douala-Bangui, pourtant plus court.

L'analyse des contrôles effectifs relève globalement une baisse du nombre moyen sur les deux corridors. Cette baisse est plus prononcée sur le corridor Douala-N'Djaména où le nombre de contrôles est passé de 16 à 11 au troisième trimestre au départ de Douala et de 8 à 6 au départ de N'Djamena.

Généralement, 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. Toutefois, comme au trimestre précédent, 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 71,2% et 83,8 % de postes de contrôles observés au cours de ce trimestre d'étude.

On note que sur l'ensemble des deux corridors, le Cameroun dont la traversée est la plus longue, est le pays où il y a le plus de contrôles, sauf pour les voyages Bangui à Douala où, du fait de l'absence d'escorte sécuritaire par rapport à l'aller, on observe le plus grand nombre de contrôles en territoire centrafricain.

Sur chacun des corridors, plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle, notamment la police, la gendarmerie, la douane, l'armée, la prévention routière et la police des frontières. D'autres corps sont signalés ainsi que des contrôles mixtes. Toutefois, la fréquence relative des contrôles effectués par chacun de ces corps varie suivant le corridor et le sens du voyage.

Ainsi, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles est la gendarmerie (66,2%) suivi du corps de la police (62,1%). Les contrôles mixtes viennent en 3<sup>ème</sup> position (56,1%).

Cependant, sur le corridor Douala-N'Djaména, c'est la police qui est la plus fréquemment impliquée dans les contrôles (53,9%) tandis que la gendarmerie (42,5%) et les contrôles mixtes (30,1%) 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 (20,4%) que sur celui Douala-N'Djaména (2,7%), visiblement à cause de l'insécurité qui y règne.

En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort sur chacun des deux corridors, au moins 65% des chauffeurs enquêtés pendant le troisième trimestre 2021 ont reçu une formation supplémentaire en mécanique.

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 de camion sur le corridor Douala-Bangui est de 6 ans et 11 mois, contre 3 ans et 2 mois sur le corridor Douala-N'Djaména. Sur les deux corridors, l'âge minimum des tracteurs et des semi-remorques est de moins d'un an alors que l'âge maximum est de 15 et 16 ans respectivement. Sur le corridor Douala-Bangui, le tracteur le plus âgé a 24 ans et la plus vieille semi-remorque 23 ans.

#### **(iv) Recommandations**

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

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

## 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

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

## 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'Djamena et Douala – Bangui. De manière officielle il est exigé, après la pose du GPS qui enclenche le décompte du temps mis pour la traversée du Corridor jusqu'à la frontière, que le camion mette au maximum 4 heures pour se présenter au premier check-point (Yassa). *Cependant, après les formalités au check-point, certains camions ne s'engagent pas immédiatement sur le corridor. Pour des raisons diverses, ils passent encore du temps avant le départ effectif. Il est question par exemple de finaliser les questions administratives liées aux frais de carburant et autres frais de voyage.*

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

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

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



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

### I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport

A la suite de la production du Rapport N° 01 portant sur le 1<sup>er</sup> 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 (déscriés 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<sup>er</sup> et 2<sup>nd</sup> 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 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 contactés pour l'achat des véhicules ;
- la marge bénéficiaire des transporteurs.

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

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

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

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.4 Méthodologie d'observation

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

La réduction des difficultés à la frontière sur le corridor Douala – Bangui (dues à la longue attente observée à Garoua Boulāï au moment de l'ouverture de la frontière après l'accumulation des centaines de camions au premier trimestre), observé au cours du second trimestre a été encore relevée.

A la frontière entre le Tchad et le Cameroun (KOUTERE), même en possession des documents normaux leur permettant de voyager (passeport, laissez - passer, ordre de mission), les observateurs 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.

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

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

## II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 03) sont basés sur les voyages suivis durant le 3ème trimestre 2021. En général, les tendances se confirment et avec ces celles données du premier et deuxième trimestre 2021 en dehors de certaines caractéristiques liées aux types de camions, car sur le corridor Douala N'Djamena, l'accent a été mis ce trimestre sur la strate des camions bennes qui sont les plus fréquents et qui sont en général moins âgés.

L'analyse de ces résultats du troisième 2021 met l'accent sur l'analyse des coûts et des durées par nationalité du transporteur qui est assimilée celle du pays d'immatriculation du camion. Cela a été recommandé lors de l'atelier de lancement et de présentation des premiers résultats de l'OPA

### II.1 Analyse des coûts et des durées par nationalité (pays d'immatriculation des camions)

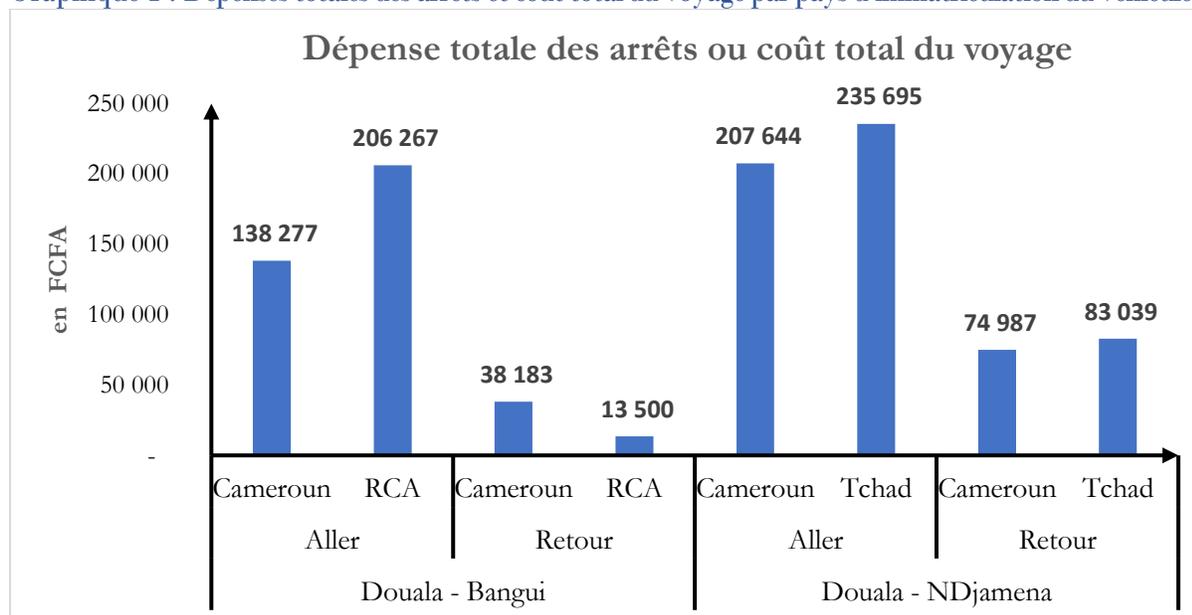
#### II.1.1 Analyse des couts financiers du voyage par nationalité

##### a. dépenses totales des arrêts et coût total du voyage par pays d'immatriculation du véhicule

Globalement au troisième trimestre :

- Sur les corridors observés, les dépenses sont plus élevées à l'aller qu'au retour, comme les trimestres précédents. Il est question ici de les comparer par pays d'immatriculation du camion. Sur le corridor Douala-Bangui les dépenses totales du voyage sont en moyenne plus élevées pour les véhicules immatriculés en RCA (206 267 FCFA) que pour ceux immatriculés au Cameroun (138 277 FCFA). Au retour c'est l'inverse, 38 183 FCFA pour ceux immatriculés au Cameroun contre 13500 FCFA pour ceux de la RCA.
- Pour ce qui est du corridor Douala-N'Djamena, ces dépenses sont en moyenne légèrement plus élevées à l'aller comme au retour pour les véhicules immatriculés du Tchad (235 695 FCFA à l'aller et 83 039 FCFA au retour).

Graphique 1 : Dépenses totales des arrêts et coût total du voyage par pays d'immatriculation du véhicule



## **b. Analyse des coûts globaux des contrôles par pays d'immatriculation**

### **b.1 Dépenses totales et moyennes de contrôle**

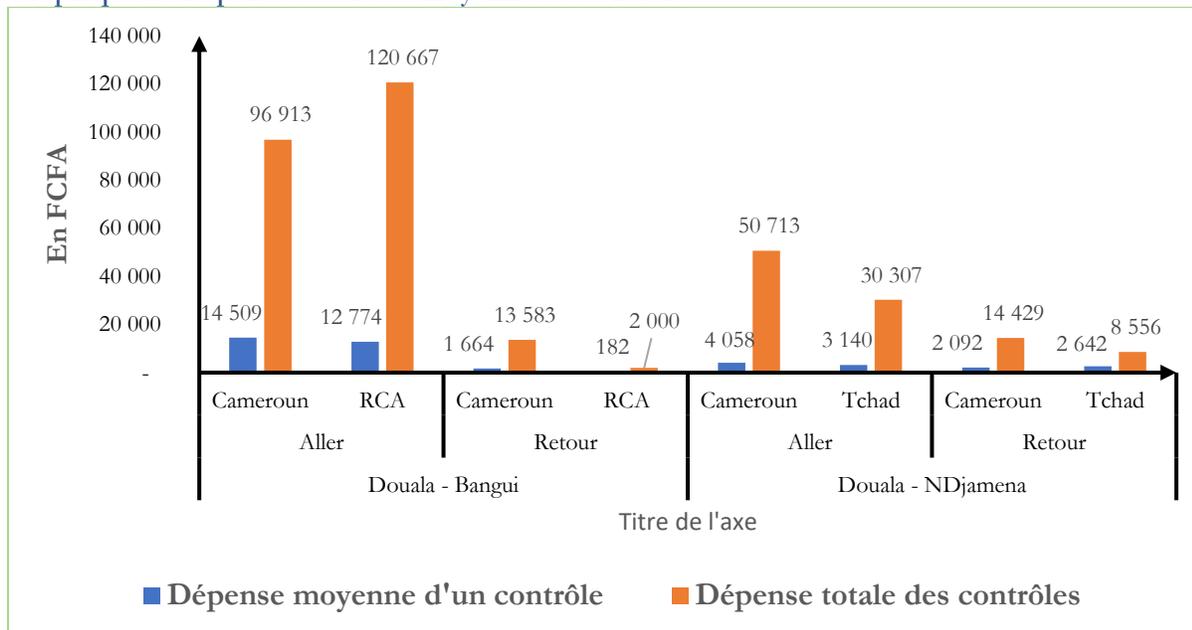
L'analyse des coûts de contrôle des voyages sur l'ensemble des corridors au cours du troisième trimestre, relève que les dépenses totales liées au contrôle pour un voyage sont en moyenne plus élevées à l'aller qu'au retour quel que soit le pays d'immatriculation. Cependant la plus forte dépense est observée sur le corridor Douala-Bangui à l'aller pour les véhicules de la RCA (120 667 FCFA). Par conséquent, sur ce corridor la dépense moyenne d'un contrôle est plus élevée pour les véhicules immatriculés de la RCA à l'aller (12 774 FCFA). Au retour la dépense des véhicules immatriculés au Cameroun s'élève à 1 664 FCFA<sup>1</sup>.

Par contre, sur le corridor Douala-N'Djamena les dépenses totales liées au contrôle sont en moyenne plus faibles par rapport à celles du corridor Douala-Bangui. En outre, la dépense moyenne d'un contrôle sur ce corridor est plus élevée à l'aller comme au retour pour les véhicules immatriculés du Cameroun (4 058 FCFA à l'aller et 2 092 FCFA au retour).

<sup>1</sup> Au retour, le nombre de véhicules immatriculés en RCA est insuffisant pour permettre une comparaison pertinente.

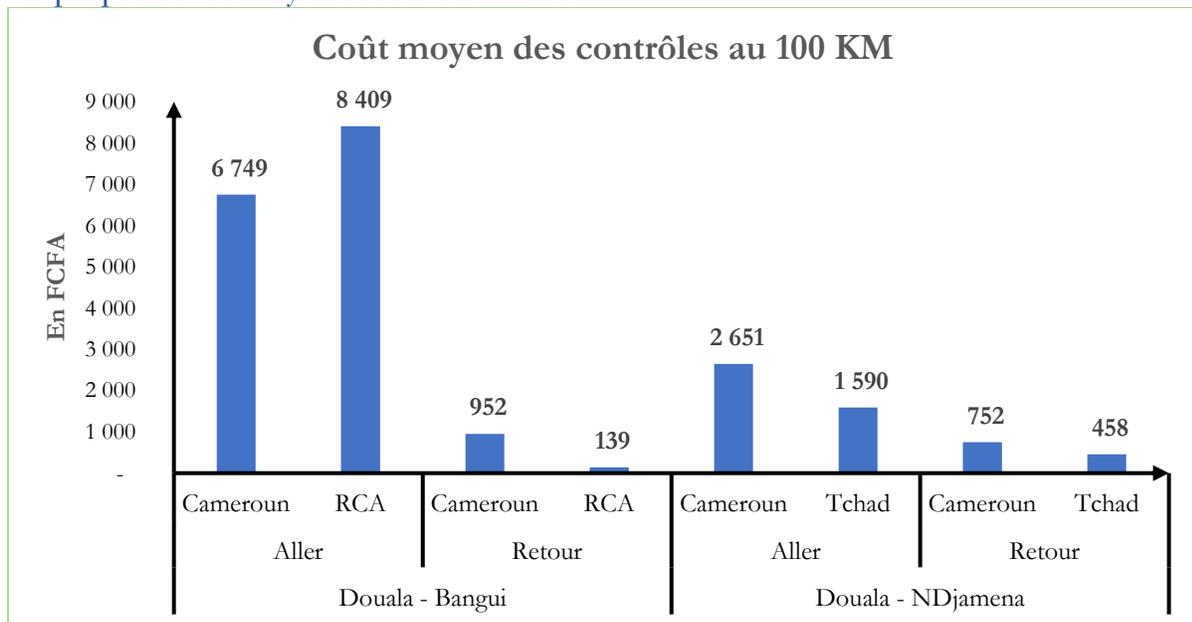


Graphique 2 : Dépenses totales et moyennes de contrôle



En ramenant ces dépenses au 100 Km afin de mieux les comparer, on observe les mêmes tendances illustrées dans le graphique ci-dessous.

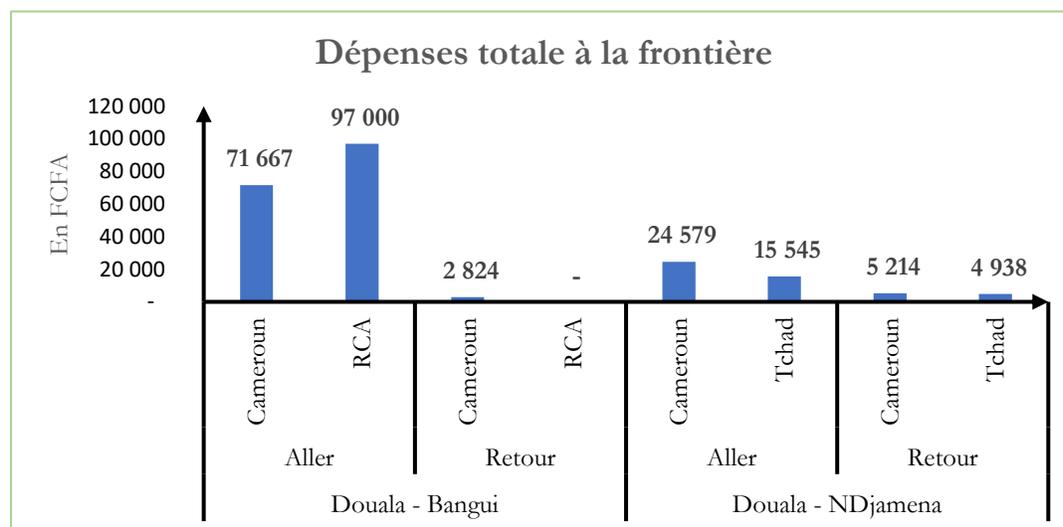
Graphique 3 : Coût moyen des contrôles au 100 KM



### b.2 Dépenses de contrôle à la frontière

Une analyse détaillée des dépenses moyennes révèle que sur le corridor Douala-Bangui, le contrôle à la frontière est plus coûteux à l'aller pour les véhicules immatriculés en RCA (97 000 FCFA) comparativement à ceux du Cameroun (71 667 FCFA), alors que sur le corridor Douala-N'Djamena le coût à l'aller est plus élevé pour les véhicules du Cameroun (24 579 FCFA) par rapport à ceux du Tchad.

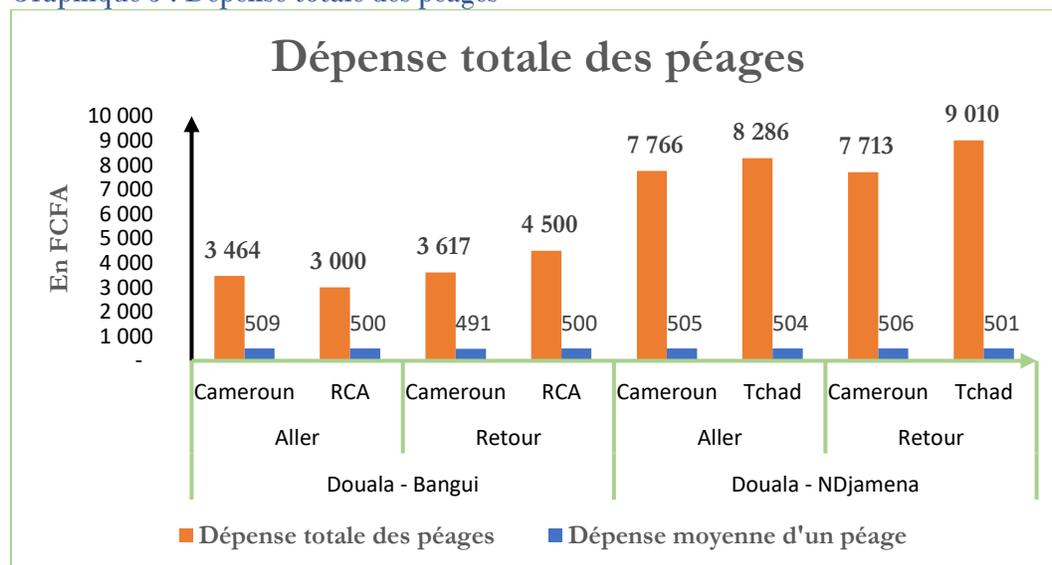
Graphique 4 : Dépenses totale à la frontière



### b.3 Dépenses liées au péage, pesage et autres types de dépenses

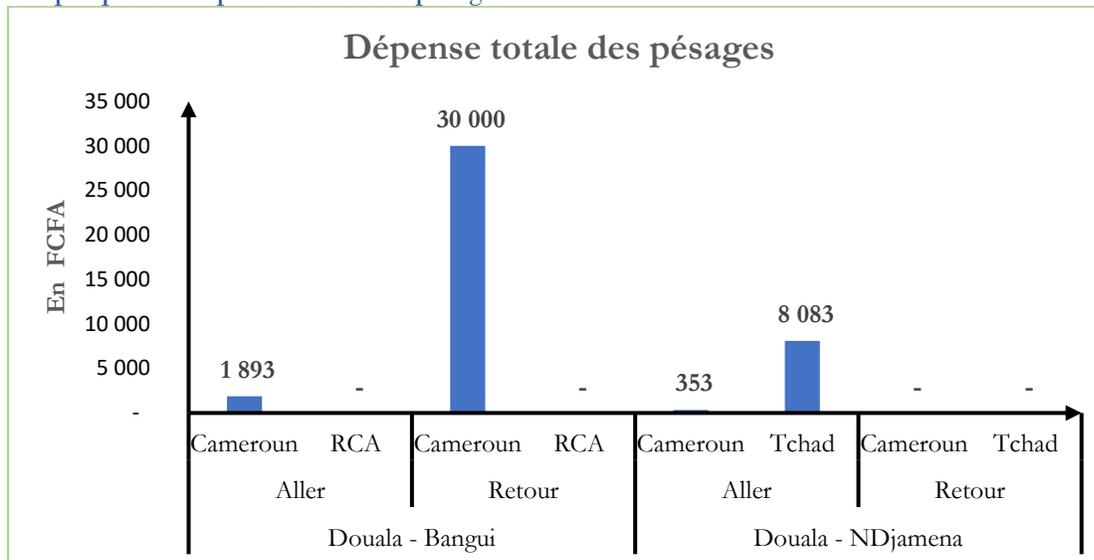
En ce qui concerne les dépenses liées au péage, sur l'ensemble des corridors, le coût moyen oscille autour de 500 FCFA. Toutefois, les dépenses totales sont plus élevées en moyenne sur le corridor Douala-N'Djamena, qui est plus long, que sur le corridor Douala-Bangui.

Graphique 5 : Dépense totale des péages

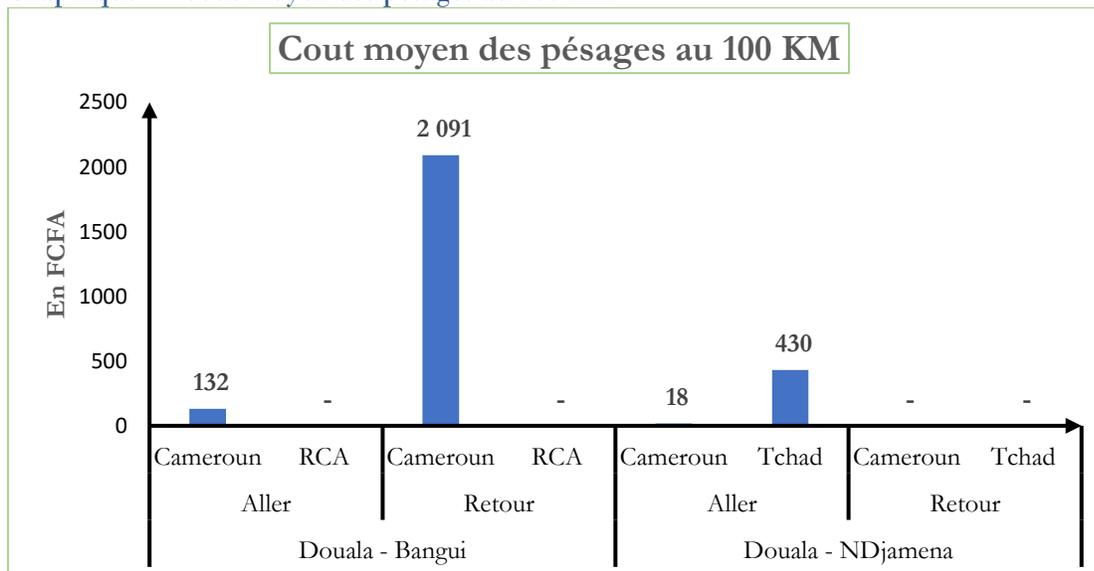


Pour ce qui est des dépenses liées aux pesages, globalement le corridor Douala-Bangui est plus coûteux comparativement au corridor Douala-N'Djamena. Sur ce dernier corridor on n'a pas relevé de dépenses liées au pesage au retour.

Graphique 6 : Dépense totale des pesages



Graphique 7 : Cout moyen des pesages au 100 KM



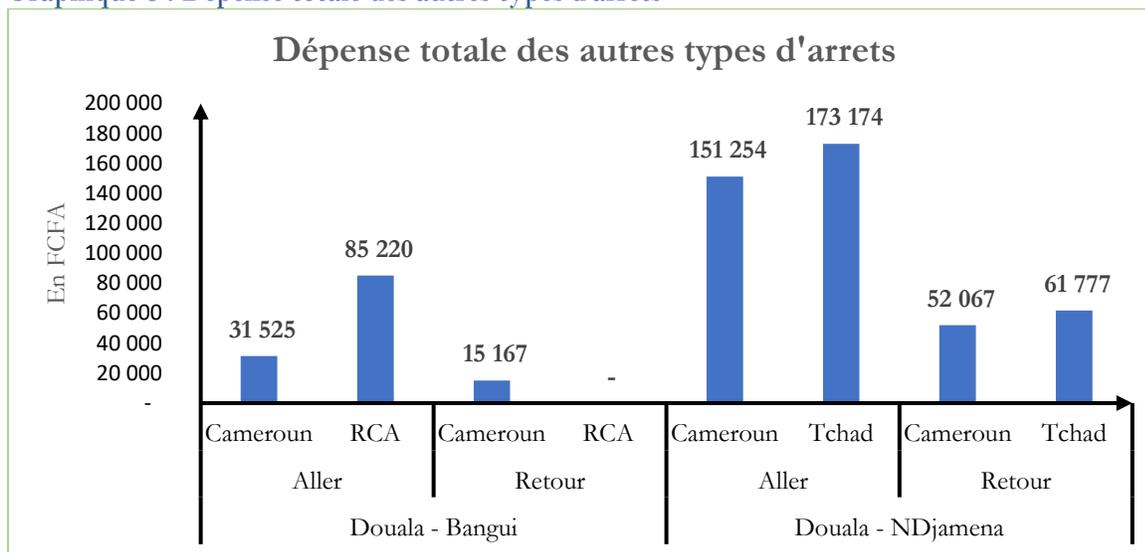
### c. Autres types de dépenses

Il existe d'autres types d'arrêts (repos, pannes et accidents) au cours des voyages qui génèrent des coûts. L'analyse des données au troisième trimestre met en évidence quelques réalités. Tout d'abord, c'est sur le corridor Douala-N'Djamena à l'aller, qu'on relève la dépense moyenne la plus élevée (173 174 FCFA) pour les véhicules immatriculés au Tchad. Sur le corridor Douala-Bangui, elle est également

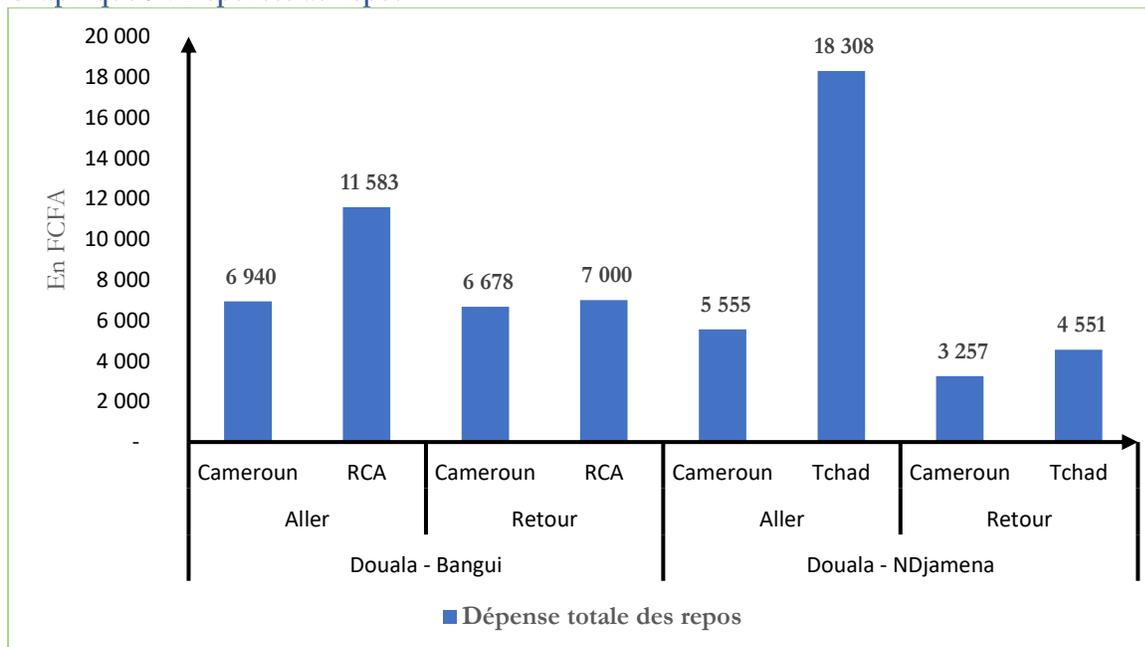


plus élevée (85 220 FCFA) à l'aller pour les véhicules immatriculés en RCA.

Graphique 8 : Dépense totale des autres types d'arrêts



Graphique 9 : Dépenses au repos



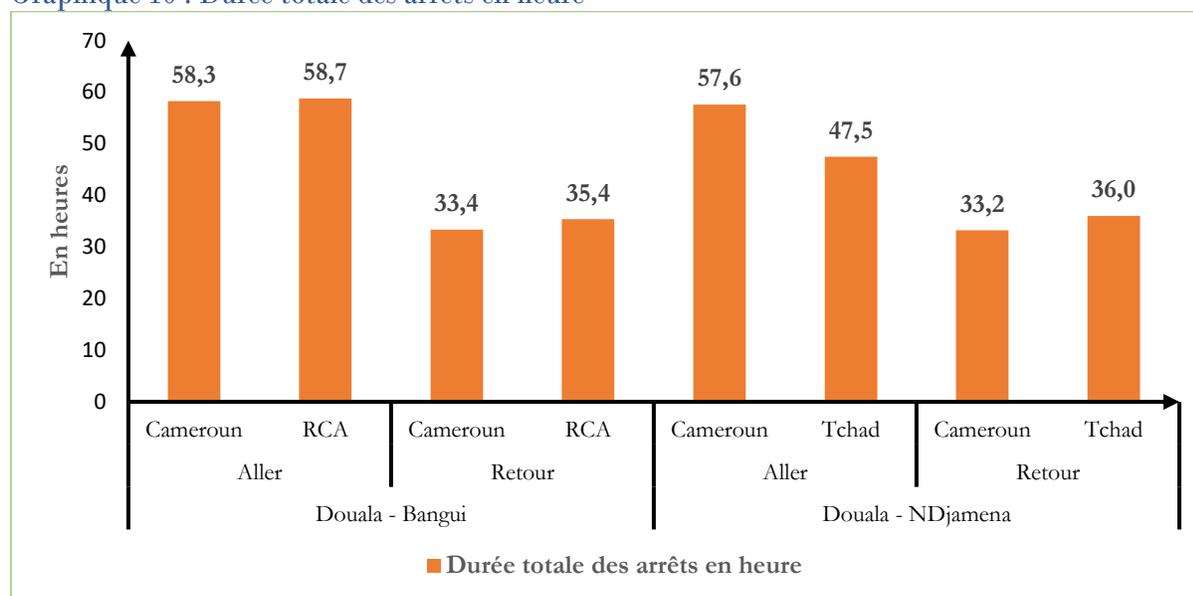
## II.1.2 Analyse des durées de voyage par nationalité

### a. Durée moyenne des arrêts

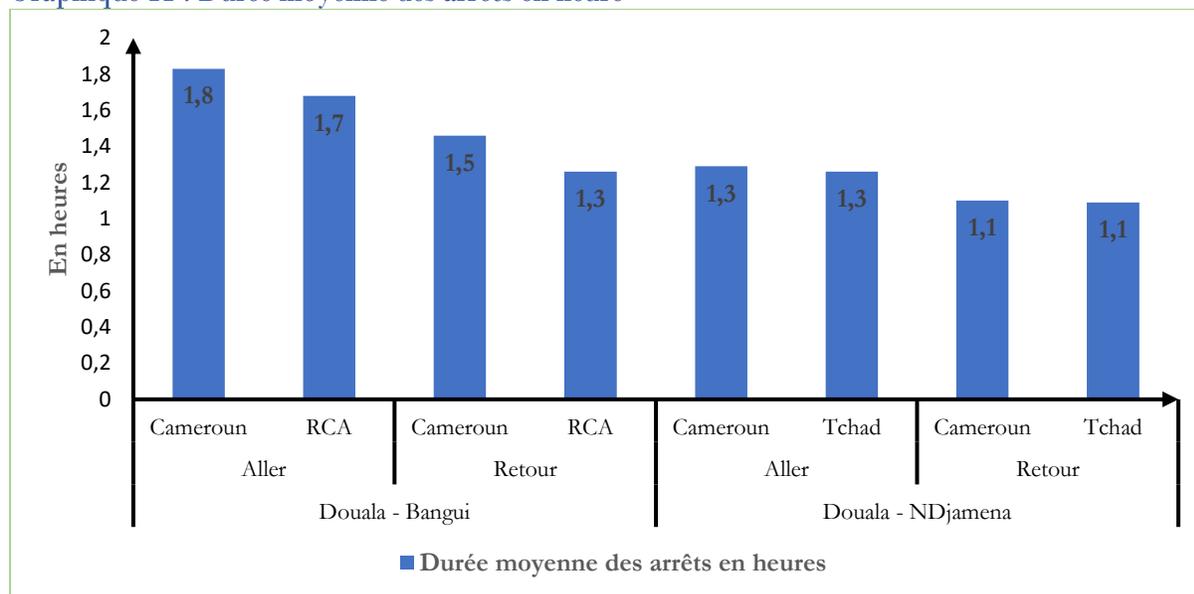
En comparant la durée des arrêts sur les deux corridors par pays d'immatriculation au cours du troisième trimestre, on constate qu'elle est plus importante à l'aller qu'au retour. Sur le corridor Douala-Bangui à l'aller, la durée totale des arrêts est de 58 heures (soit 02 jours et 10 heures) en moyenne, quel que soit le pays d'immatriculation. La durée moyenne par arrêt est d'une heure et 45 minutes. Au retour la durée totale est de 33 heures en moyenne pour les véhicules immatriculés au Cameroun contre 35 heures pour ceux de la RCA.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée totale des arrêts à l'aller est plus élevée pour les véhicules immatriculés au Cameroun (57 heures et 33 minutes, soit deux jours et 10 heures environ) que ceux du Tchad (02 jours environ). Par contre au retour, elle est plus élevée pour les véhicules du Tchad (36 heures) que pour ceux du Cameroun (33 heures et 15 minutes). On note toutefois que la durée moyenne d'un arrêt est de 1 heure et 16 minutes à l'aller contre une heure au retour quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule.

Graphique 10 : Durée totale des arrêts en heure



Graphique 11 : Durée moyenne des arrêts en heure

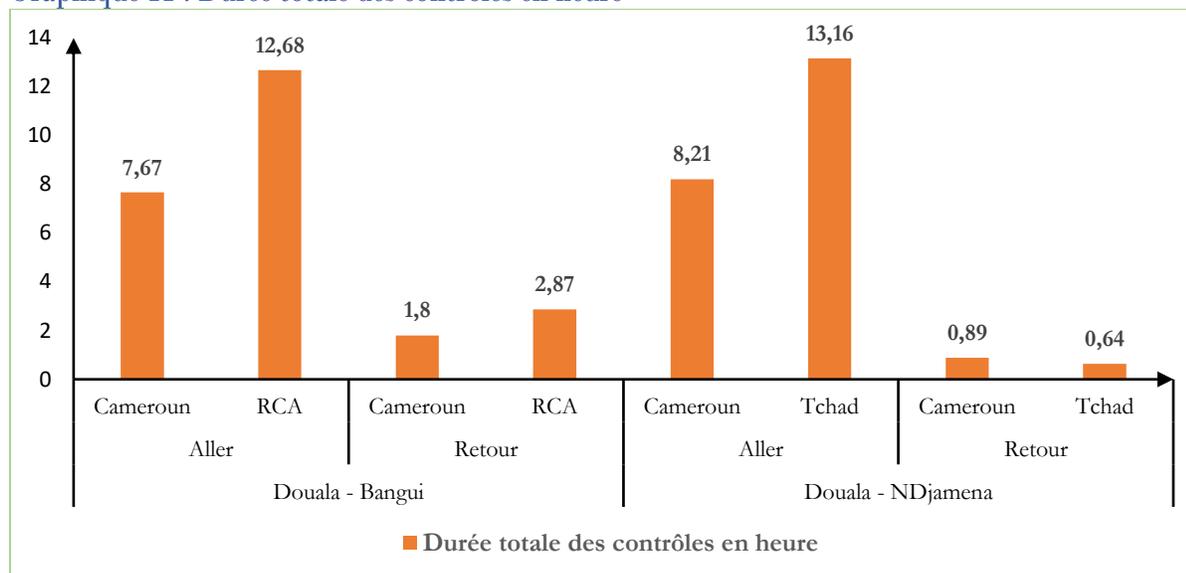


### **b. Durée des contrôles**

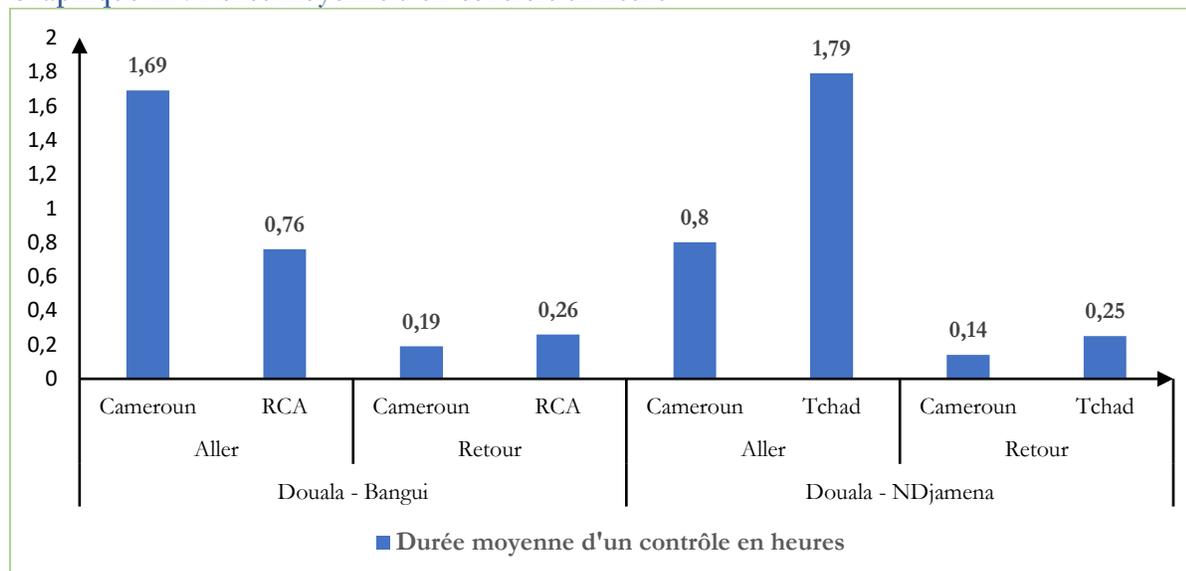
En moyenne sur le corridor Douala-Bangui à l'aller, la durée moyenne d'un contrôle est d'une heure et 42 minutes pour les véhicules immatriculés au Cameroun contre 45 minutes environ pour ceux de la RCA. Au retour, la durée est plus faible et sensiblement la même (environ un quart d'heure) quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée moyenne d'un contrôle est de 48 minutes pour les véhicules immatriculés au Cameroun contre une heure et 48 minutes pour ceux du Tchad à l'aller. Cette durée moyenne est de moins d'un quart d'heure au retour quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule.

Graphique 11 : Durée totale des contrôles en heure



Graphique 12 : Durée moyenne d'un contrôle en heure



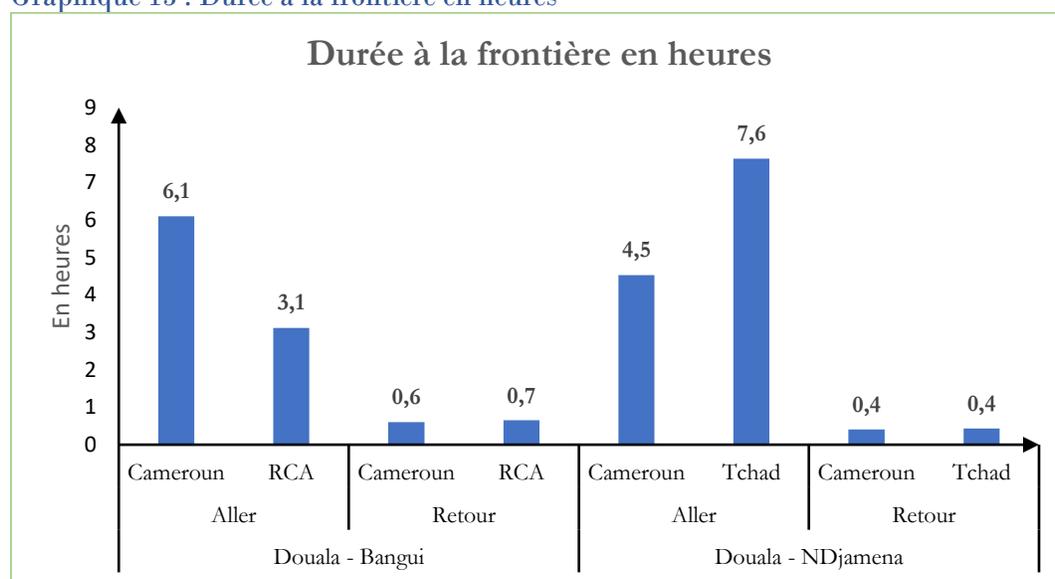
### c. Durée moyenne à la frontière, avant et après.

Sur le corridor Douala-Bangui à l'aller, la durée à la frontière des véhicules immatriculés au Cameroun est environ le double de ceux de la RCA (6 heures). Au retour par contre, on n'observe aucune différence selon le pays d'immatriculation, cette durée est beaucoup plus faible (35 minutes environ). Les durées avant la frontière à l'aller pour les véhicules du Cameroun et de la RCA sont sensiblement les mêmes (1 jour et 1 heure). Après la frontière par contre, cette durée est de 2 jours 14 heures pour les véhicules immatriculés au Cameroun et de presque 3 jours pour ceux de la RCA. Au retour, la durée

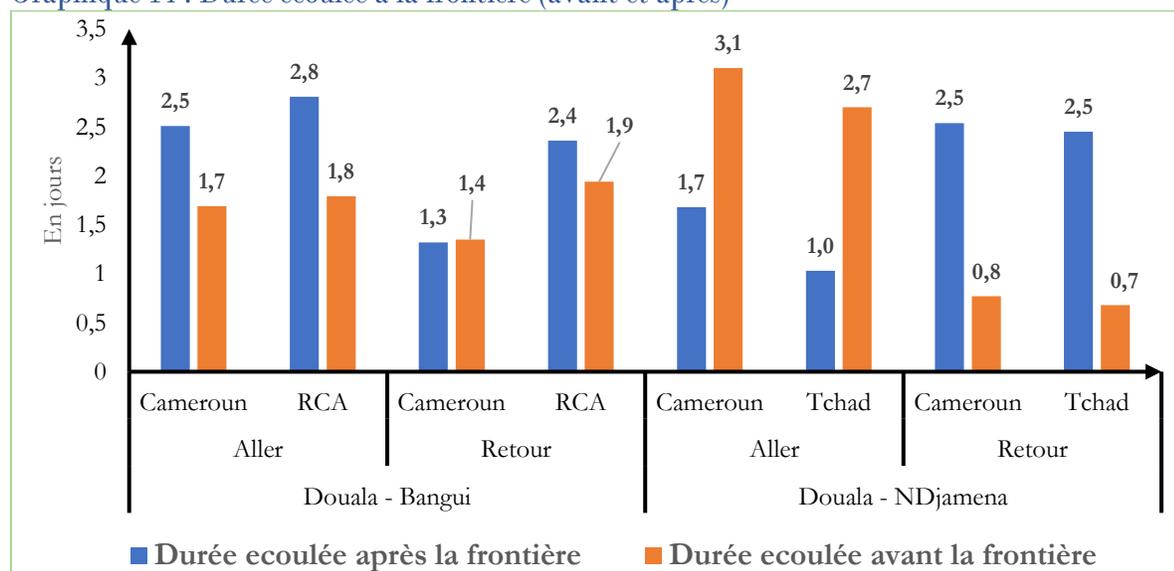
avant la frontière est plus élevée pour les véhicules de la RCA (presque 2 jours) par rapport à ceux du Cameroun (1 jour et 8 heures) et la durée après la frontière est de 2 jours et 9 heures pour la RCA contre 1 jour et 7 heures pour le Cameroun.

En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena, la durée à la frontière des véhicules immatriculés au Cameroun est presque la moitié de ceux du Tchad (7 heures 39 minutes). À l'aller, la durée avant la frontière est de 3 jours pour les véhicules du Cameroun et de 2 jours et 16 heures pour ceux du Tchad. Par contre la durée après la frontière est plus faible, elle est d'un jour pour les véhicules du Tchad et d'un jour et 16 heures pour ceux du Cameroun. Au retour les durées sont pratiquement les mêmes quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule aussi bien à la frontière (environ 25 minutes), qu'avant (environ 16 heures) et après la frontière (2 jours et 13 heures environ).

Graphique 13 : Durée à la frontière en heures



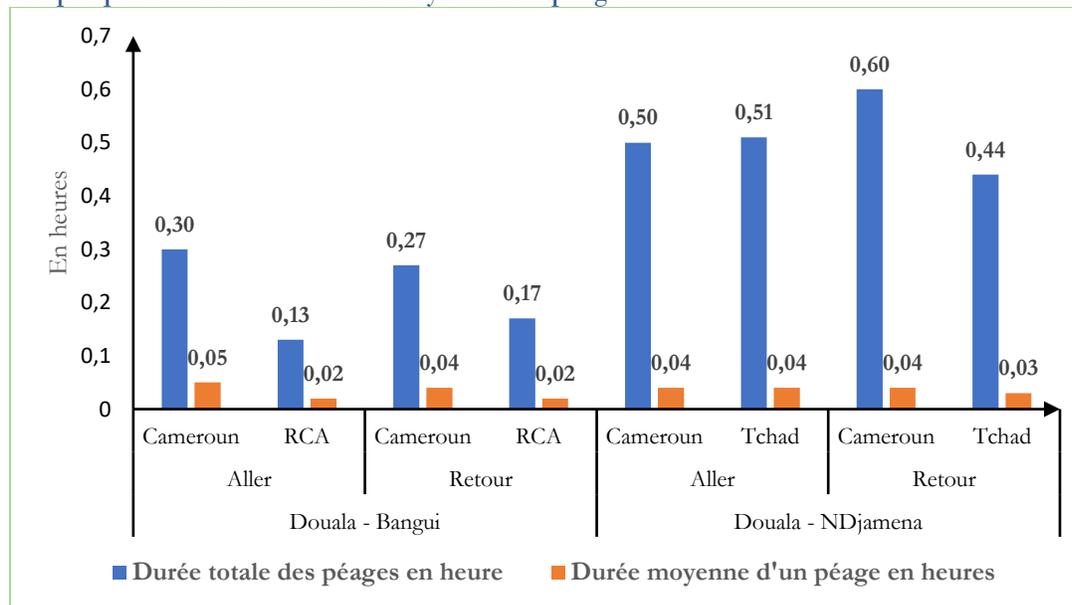
Graphique 14 : Durée écoulee à la frontière (avant et après)



#### d. Durée des péages, pesages et autres types d'arrêts

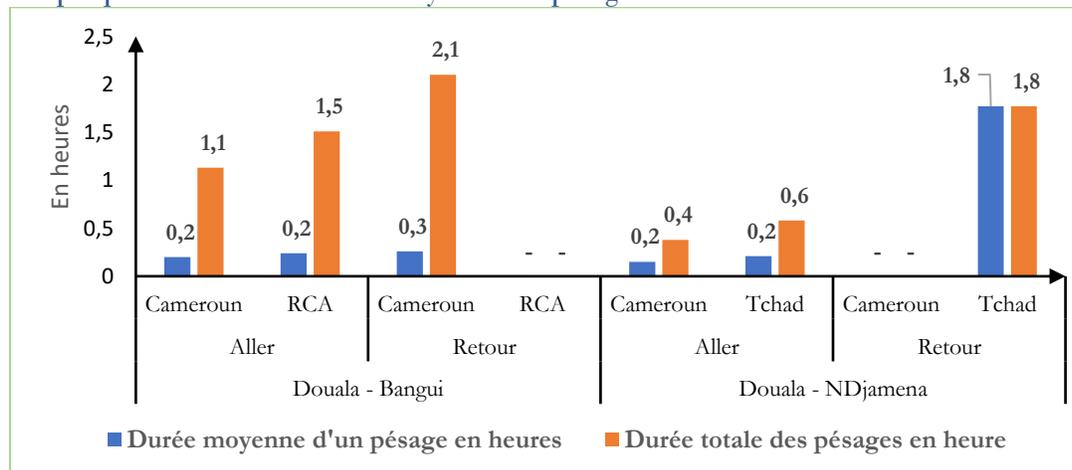
La durée moyenne d'un péage est de moins de 03 minutes sur l'ensemble des corridors à l'aller comme au retour. Sur le corridor Douala-N'Djamena les durées totales de péage sont en moyenne les mêmes à l'aller (30 minutes) et sensiblement différentes au retour : 36 minutes pour les véhicules immatriculés au Cameroun contre 21 minutes pour ceux du Tchad. Sur le corridor Douala-Bangui, la durée totale du péage est plus élevée pour les véhicules du Cameroun (18 minutes à l'aller et 14 minutes au retour) que pour ceux de RCA (8 minutes à l'aller et 10 minutes au retour).

Graphique 15 : Durée totale et moyenne des péages



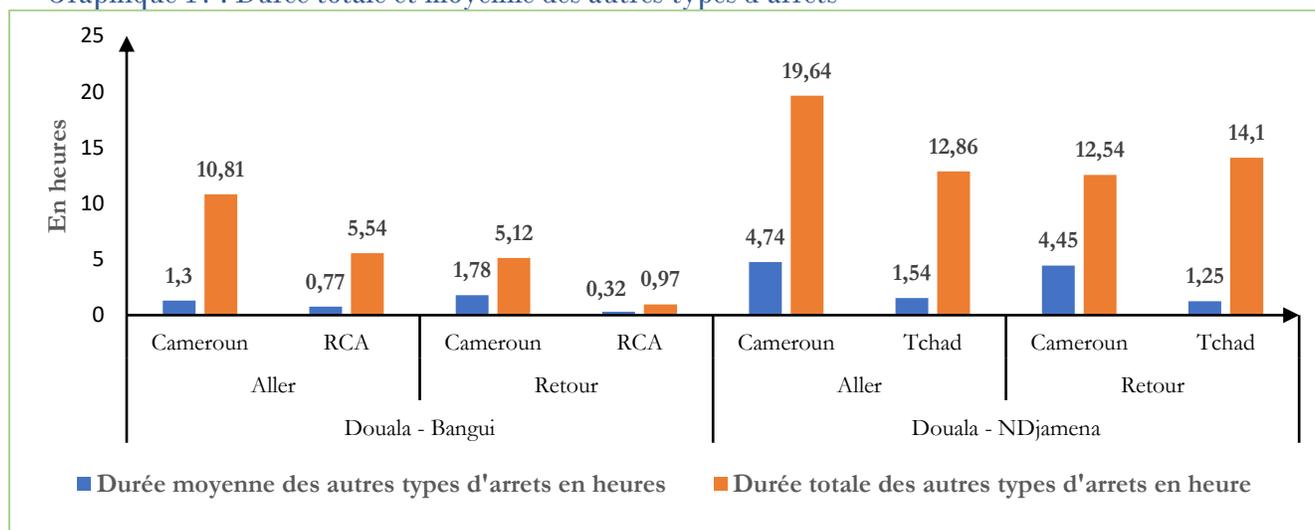
Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée totale des pesages est en moyenne plus élevée pour les véhicules du Tchad surtout au retour où il faut compter environ 1h 45 minutes consacrées aux pesages. Sur le corridor Douala-Bangui, les durées moyennes de pesage à l'aller sont environ de 12 minutes pour les véhicules du Cameroun et RCA.

Graphique 16 : Durée totale et moyenne des pesages



Pour les autres types d'arrêts, sur le corridor Douala-N'Djamena, les durées totales sont en moyenne plus élevées à l'aller pour les véhicules du Cameroun (19 heures 38 minutes) par rapport à ceux du Tchad (12 heures 51 minutes) ; au retour par contre, ce sont les véhicules du Tchad qui ont la plus grande durée totale avec un peu plus de 14 heures contre un peu moins de 13 heures pour ceux du Cameroun. Cette différence est plus élevée sur le corridor Douala-Bangui où la durée totale des véhicules du Cameroun est en moyenne de 10 heures 49 minutes contre 5 heures 32 minutes pour ceux de la RCA.

Graphique 17 : Durée totale et moyenne des autres types d'arrêts

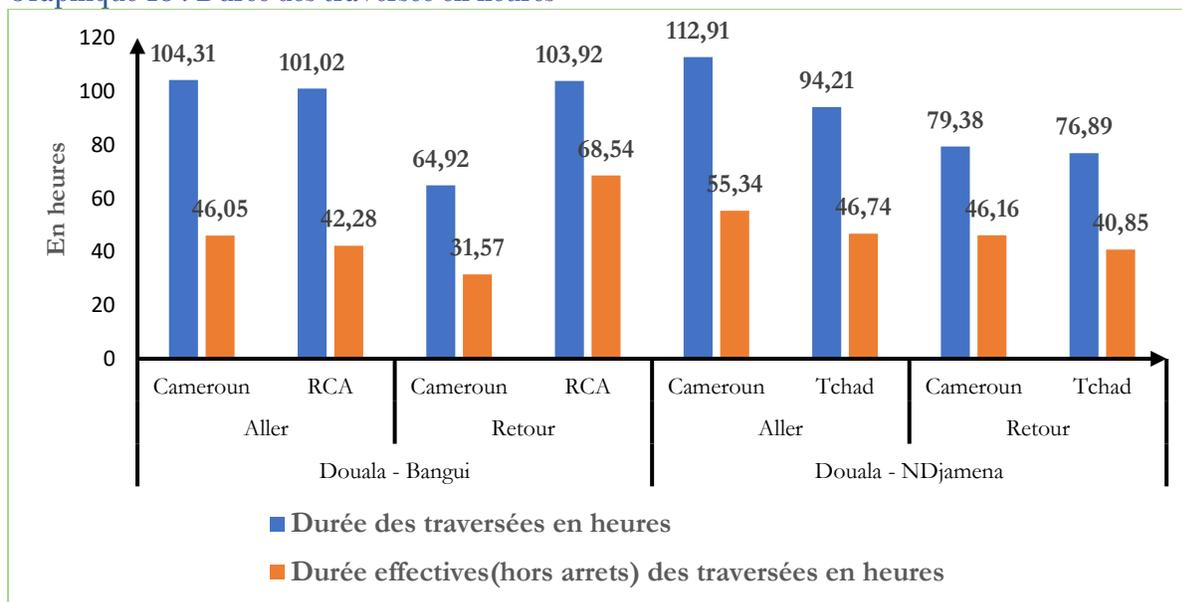


#### e. Durée de la traversée par nationalité en jours et en heures.

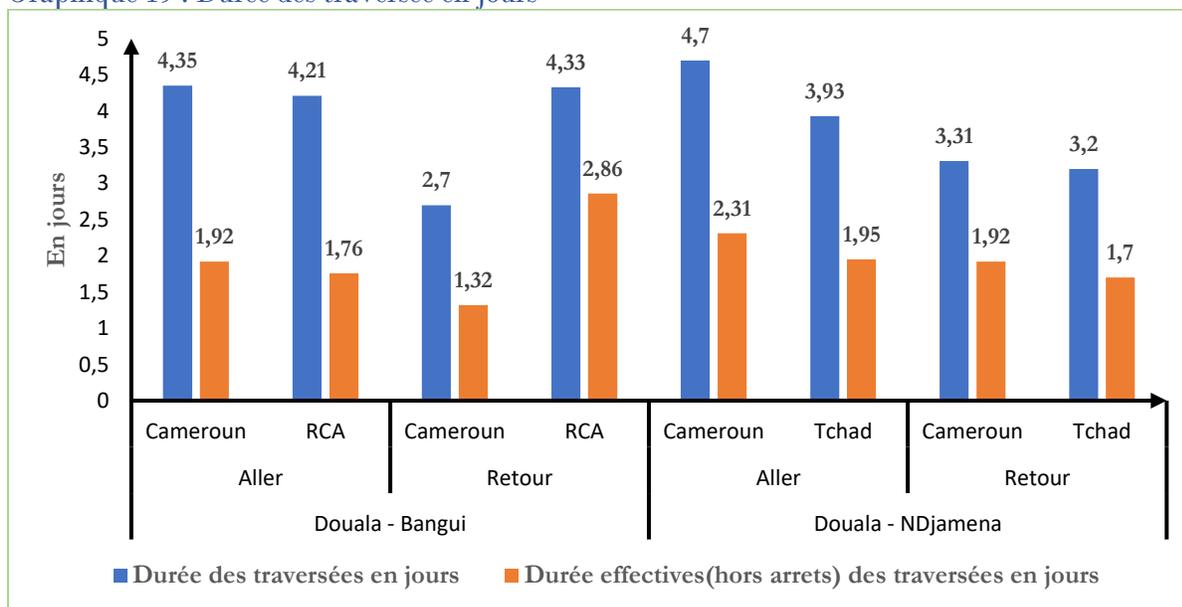
Au troisième trimestre, sur le corridor Douala-Bangui la durée effective moyenne de la traversée hors arrêt est sensiblement la même à l'aller aussi bien pour les véhicules du Cameroun que ceux de la RCA.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, comme l'illustre le graphique ci-après, ce sont les véhicules immatriculés du Cameroun qui à l'aller comme au retour ont une durée effective moyenne de la traversée plus élevée par rapport à ceux du Tchad.

Graphique 18 : Durée des traversée en heures



Graphique 19 : Durée des traversée en jours

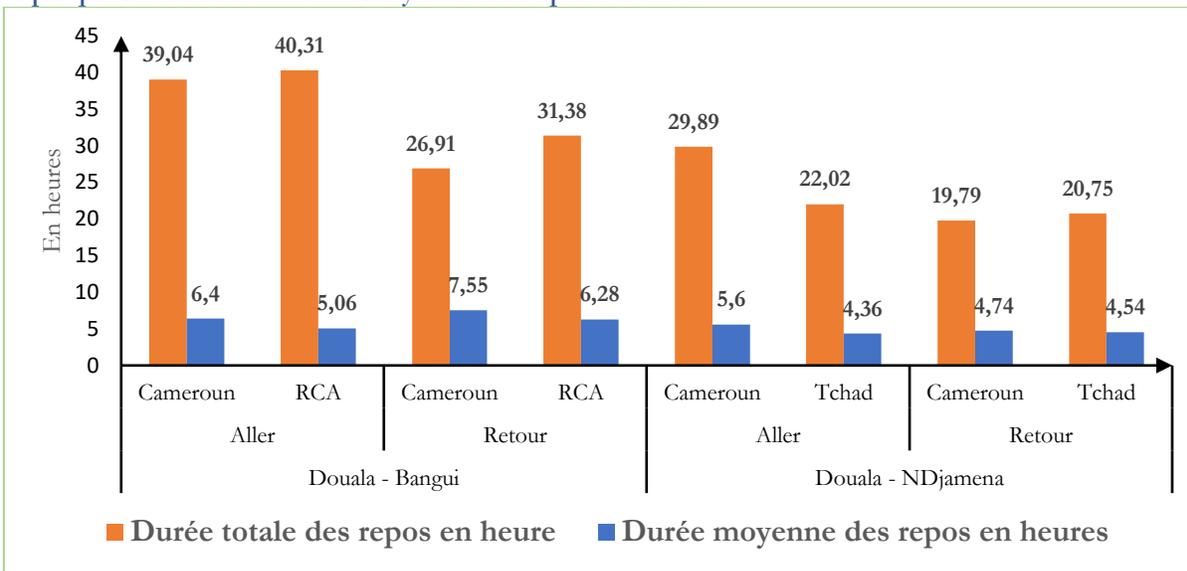


#### f. Durée moyenne des repos

Sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller la durée totale de repos est en moyenne la même (40h), bien que la durée moyenne d'un repos soit de 6 heures 24 minutes pour les véhicules du Cameroun et de 5 heures pour ceux de la RCA. Sur le corridor Douala-N'Djamena, les durées totales de repos sont plus faibles que celles du corridor Douala-Bangui, pour une distance pourtant plus longue. Ces durées sont néanmoins plus élevées pour les véhicules immatriculés au Cameroun par rapport à ceux du Tchad. Les durées moyennes sont pratiquement les mêmes aussi bien à l'aller qu'au retour.



Graphique 20 : Durée totale et moyenne des repos en heure



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

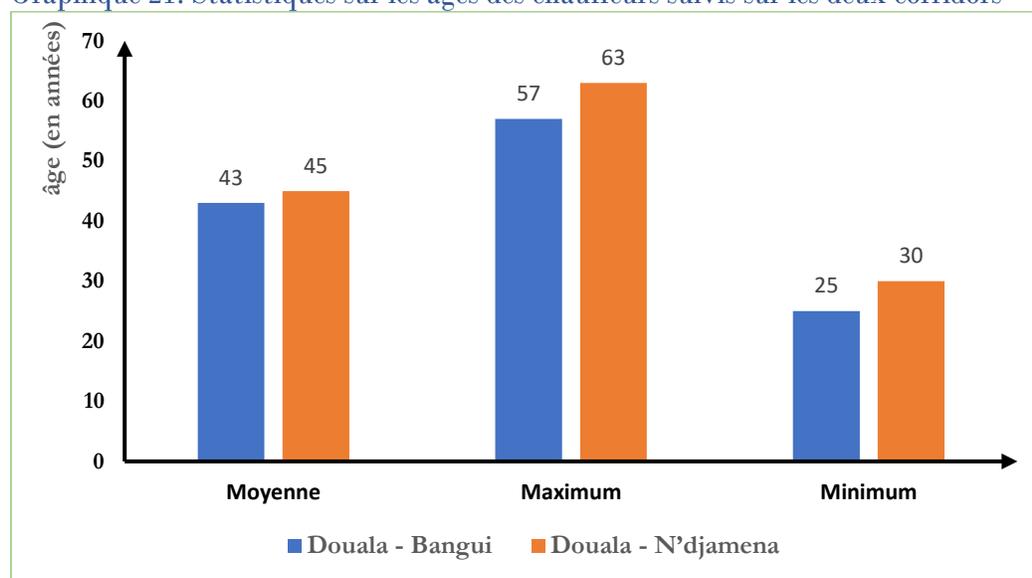
L'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport révèle le profil des conducteurs et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que les âges des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors de *Douala-Bangui* et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

### II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

L'âge des chauffeurs observés pendant le troisième trimestre 2021 varie entre 25 ans et 57 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 30 ans et 63 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

De plus, L'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor *Douala-Bangui* est de 43 ans, tandis que celui de ceux qui sont sur le corridor *Douala - N'Djamena* est de 45 ans. Le plus jeune conducteur a été trouvé sur le corridor Douala – Bangui avec 25 ans et le plus âgé sur Douala-N'Djaména avec 63 ans.

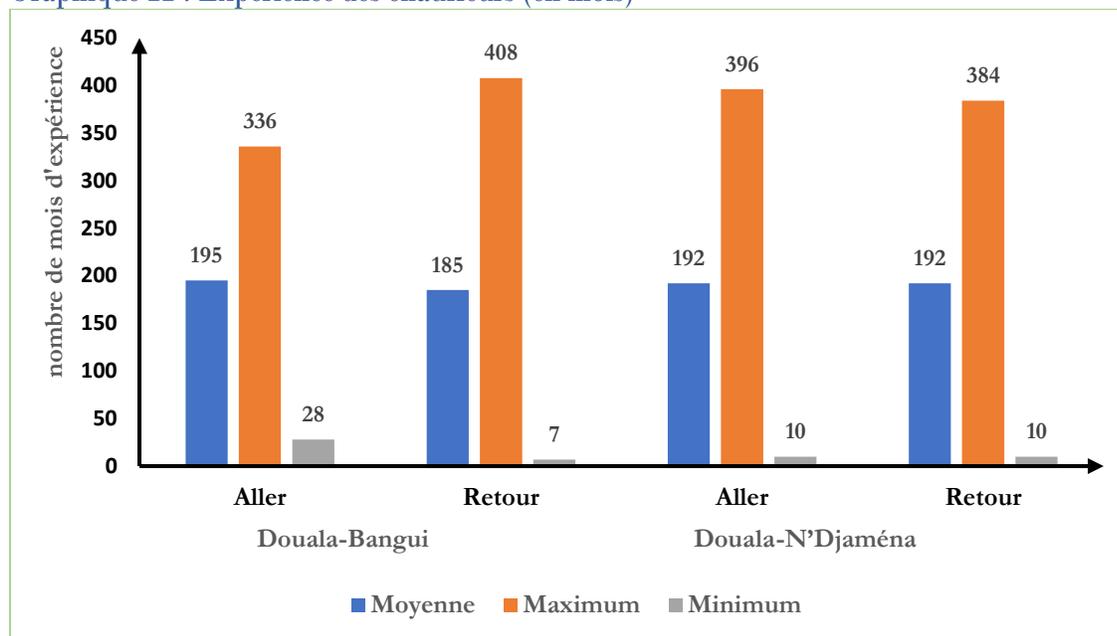
Graphique 21: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors



La dispersion observée sur les âges des chauffeurs reflète aussi leur nombre d'années d'expérience. Il ressort des résultats de l'enquête du troisième trimestre 2021 que leur expérience varie de 7 mois à 34 ans, avec une moyenne de 16 ans sur le corridor Douala-Bangui.

Ce nombre d'années d'expérience est compris entre 10 mois et 33 ans avec une moyenne de 16 ans sur le corridor Douala-N'Djaména, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

Graphique 22 : Expérience des chauffeurs (en mois)



En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort du tableau 2 ci-dessous que, sur chacun des deux corridors, au moins 65% des chauffeurs enquêtés pendant le troisième trimestre 2021 ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Ceci permettant aux chauffeurs, qu'ils puissent dépanner leurs véhicules en cas de pannes durant leurs voyages avant le recours aux services spécialisés. Cette proportion de chauffeurs formés en mécanique est en hausse par rapport à celle du deuxième trimestre qui était d'environ 51%.

Par contre, ils ne sont qu'en moyenne 7,5% les conducteurs ayant reçus une formation en électricité auto sur les deux corridors, bien qu'étant relativement faible, la proportion a augmenté sur le corridor Douala-Bangui passant de 1,9% à 7,5% contrairement au corridor Douala-N'Djaména où la proportion a baissé de 9,7% à 7,8% par rapport au deuxième trimestre.

Par ailleurs, la proportion des personnes n'ayant reçu aucune formation sur l'ensemble des deux corridors a baissé par rapport au deuxième trimestre 2021, une diminution de 45,8% des chauffeurs non formés sur le corridor Douala – Bangui et de 27,4 % sur le corridor Douala – Ndjama.

Tableau 1 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français

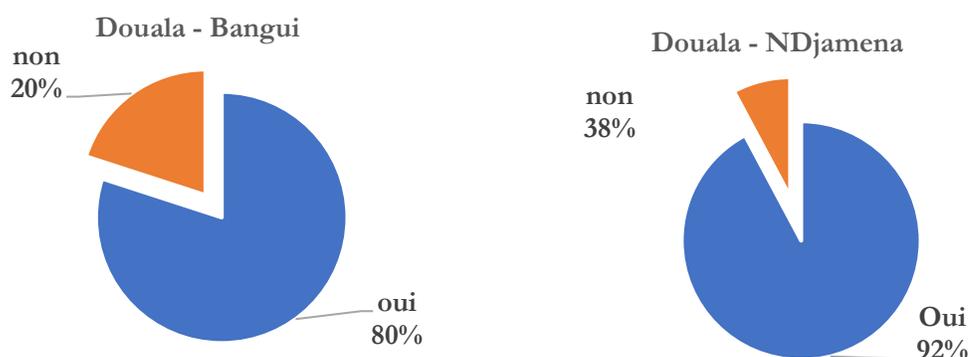
	Douala - Bangui	Douala - N'Djaména
Mécanicien	65%	67.2%
Électricien auto	7.5%	7.8%
Aucune	25%	31.3%
Autre formation	5%	3.1%

De plus, 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 (92%) que ceux du corridor Douala-Bangui (80%), elle a augmenté par rapport au deuxième trimestre sur l'ensemble des deux corridors.

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



En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, il ressort que 33,6% des chauffeurs sont affiliés à un syndicat, une baisse de 24,4% par rapport au deuxième trimestre 2021, 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 (37,5%) par rapport à ceux du corridor Douala – N'Djaména (29,7%).

Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.

	Douala-Bangui	Douala-Ndjamena	Ensemble
Appartient	37.5	29.7	33.6
N'appartient pas	62.5	70.3	66.4

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

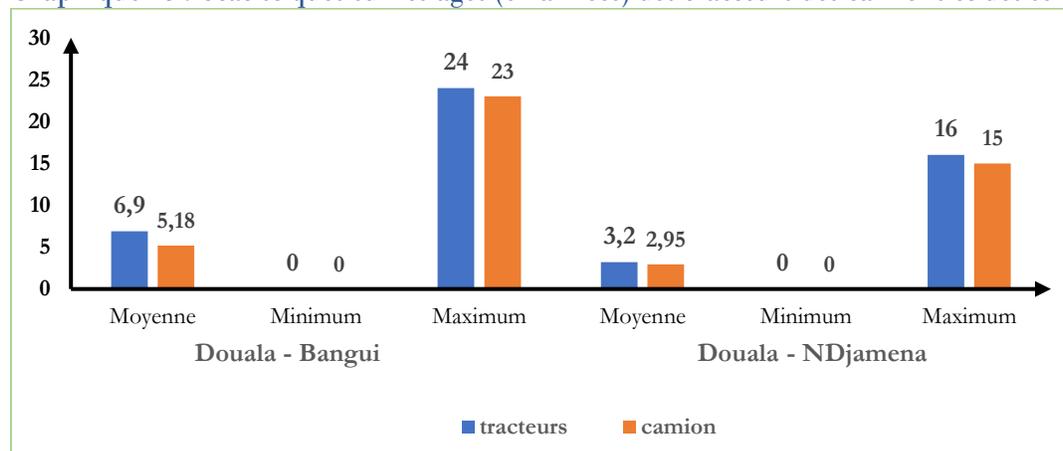
Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména ont un état fonctionnel nettement meilleur que ceux du corridor Douala-Bangui.

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

INDICATEURS	Unité	Douala - Bangui	Douala - Ndjamena
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100	93,8
Part de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	32,5	54,7
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	10,0	23,4
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnelle	%	49	60
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	6,9	3,2
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	5,2	3,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	81,1	79,4
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	81,1	73,0

L'âge moyen des tracteurs de camion sur le corridor Douala-Bangui est de 6 ans et 11 mois, tandis qu'il est de 3 ans et 2 mois sur le corridor Douala-N'Djaména. Sur les deux corridors, l'âge minimum des tracteurs de camion et de la semi-remorque de camion est de moins d'un an. Les tracteurs de camion et semi-remorques de camion sur le corridor Douala-N'Djaména ont sensiblement le même âge maximum (15 et 16 ans). Sur le corridor Douala-Bangui, le tracteur le plus vieux a 24 ans et la plus vieille semi-remorque 23 ans.

**Graphique 23 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques**



Au troisième trimestre 2021, sur une distance de 100 km, on a observé à l'aller une proportion moyenne des accidents de 0,44 et 0,39 respectivement sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména. Au retour, la proportion moyenne est quasiment la même sur les deux corridors, soit 0,3 accidents sur

100 km. La fréquence d'accident est restée identique à celle du deuxième trimestre.

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 3 accidents sur 100 km). La fréquence de sorties de route aux 100Km a nettement baissé par rapport au deuxième trimestre où on enregistrait 13,5 accidents sur 100Km.

Tableau 4 : Sortie de route et accidents aux 100 km (en %).

		Douala - Bangui		Douala - N'djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
<b>ACCIDENT POUR 100 KM</b>	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
<b>SORTIES POUR 100 KM</b>	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

## 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 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, au cours des trimestres précédents. **Pendant le 3<sup>ème</sup> Trimestre qui est sous revue dans ce rapport, les postes de police non conventionnels sur le territoire, tchadien ont été démantelés par la Présidence de la République du Tchad.** 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 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena

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

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombre 68 points d'arrêts dont 48 postes de contrôle répartis tels que présentés dans le tableau ci-après. Il faudrait noter que ce qui a été relevé sur le corridor Douala – N'Djamena dans la partie camerounaise est similaire à l'observation sur celui-ci entre Douala et Garoua-Boulāï 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 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui

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

### Fréquences d'arrêts effectifs

À partir de l'ensemble des arrêts enregistrés au cours des observations du troisième trimestre, les statistiques sur les fréquences et les durées moyennes de ces arrêts ont été calculées. Elles sont présentées dans les analyses et les tableaux qui suivent. Une différence sensible est toujours 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 32,5%) 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 (40,6%), suivis des postes de contrôle (22,2%). les arrêts d'autres types (18,3%) constituant le troisième motif. Le classement des motifs clés des arrêts est le même en sens opposé des voyages de Douala vers N'Djaména.

**Tableau 7 : Répartition des arrêts par type à l'aller et au retour (%)**

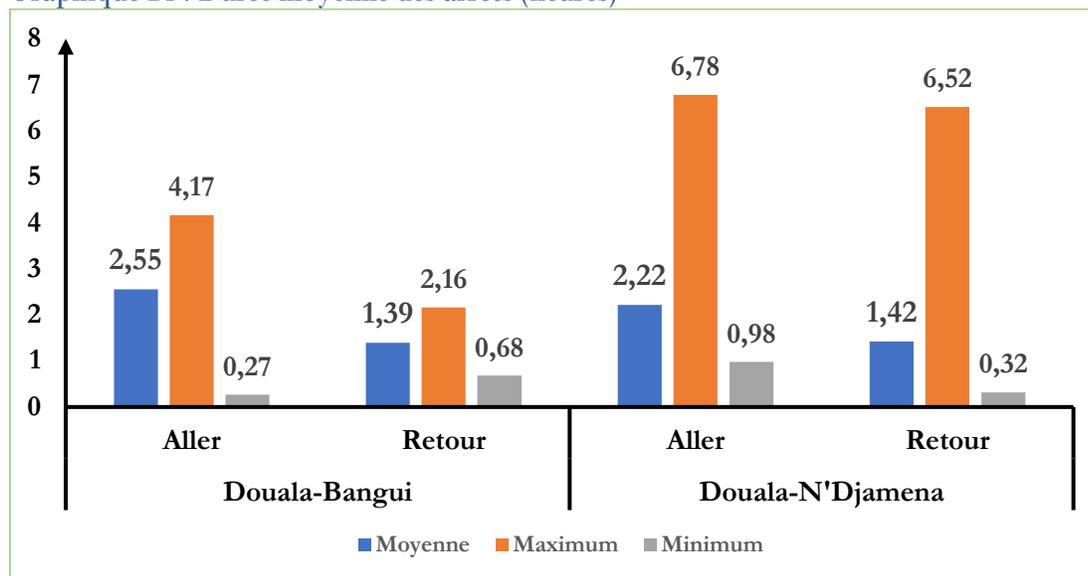
Type d'arrêt	Douala – Bangui			Douala - NDjamena		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
<b>Contrôle</b>	28,2%	38,8%	32,5%	25,8%	17,3%	22,2%
<b>Péage</b>	19,2%	30,9%	24,0%	35,9%	47,1%	40,6%
<b>Pesage</b>	14,5%	1,7%	9,3%	6,4%	0,1%	3,8%
<b>Accident</b>	0,4%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%
<b>Pluie</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Repos</b>	21,6%	16,3%	19,5%	14,2%	16,2%	15,0%
<b>Autre à préciser</b>	16,1%	12,2%	14,5%	17,6%	19,3%	18,3%

### 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 6 et 7**). Ainsi, pour les voyages au départ de Douala sur le corridor Douala-Bangui, la durée d'un arrêt varie de 16 minutes à 4h. Pour les voyages allant vers Douala sur le même corridor, la durée moyenne des arrêts est de 1h23 minutes, pour un maximum d'environ 2h10 minutes. 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 20 minutes et plus de 6,5 heures (6 heures 30 minutes).

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- N'Djaména (plus long en distance) ; cela est une vraie preuve des grandes pratiques anormales sur le corridor Douala-Bangui.

Graphique 24 : Durée moyenne des arrêts (heures)



### 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 (tableau 8). 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 71,2% et 83,8 % de postes de contrôles observés au cours du troisième trimestre 2021, ce qui était le cas aussi pour le deuxième trimestre 2021.

Le deuxième motif de contrôle le plus observé est la vérification des papiers sans objet avec le contrôle reporté pour 40% de postes de contrôle sur le corridor Douala-Bangui, et pour un peu plus d'un quart de postes de contrôles sur le corridor Douala-N'Djaména. On note une hausse de la proportion de vérification des papiers sans objet avec le contrôle par rapport au deuxième trimestre. La vérification des éléments de sécurité du véhicule est citée de manière marginale comme motif de contrôle sur ces corridors.

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

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	81,5%	60,2%	71,2%	87,8%	75,4%	83,8%
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	40,7%	39,8%	40,3%	18,4%	19,6%	18,8%
Fouille du véhicule	14,3%	22,2%	18,1%	12,7%	25,7%	16,9%
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	18,0%	5,7%	12,1%	6,2%	1,7%	4,7%
Combinaison d'au moins deux motifs de contrôles précédents	39,7%	19,3%	29,9%	20,3%	18,4%	19,7%

L'analyse des résultats des contrôles sur l'ensemble des deux corridors Douala – Bangui et Douala – Ndjamena montrent que dans la majorité des contrôles, il y'a rien à signaler, surtout sur le corridor Douala – Bangui en particulier les voyages à destination de Douala qui se démarque par un manque d'irrégularités. Toutefois, le paiement des amendes est l'un des principaux résultats de contrôle, il est plus fréquent sur le corridor Douala – Ndjamena qu'on soit en provenance ou à destination de Douala, près de 2 contrôles sur 5 sont sujets au paiement des amendes. Par contre sur le corridor Douala – Bangui, la réalité n'est pas la même, ce ne sont que les voyages partant de Douala qui sont sujets à près de 38% au paiement des amendes, le sens opposé est marqué par moins d'irrégularités.

**Tableau 9 : Résultats des contrôles.**

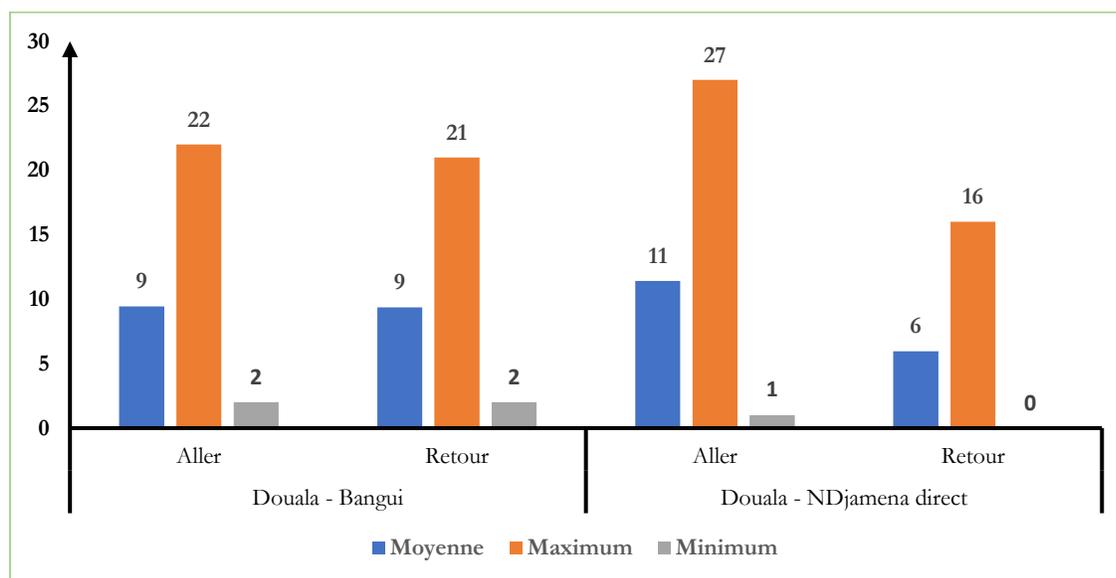
		Corridor			
		Douala - Bangui		Douala - NDjamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
<b>Résultat du contrôle</b>	RAS	59,8%	93,2%	57,8%	58,5%
	Paiement des amende	37,6%	5,1%	41,9%	39,2%
	Peine de prison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Confiscation des papiers	1,1%	0,0%	0,3%	2,3%
	Autre résultats du controle	2,1%	1,7%	0,0%	0,0%
	Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

### II.3.3 Fréquences des contrôles

Le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage (**Graphique 6**). Sur le corridor Douala-Bangui, le nombre de contrôles est en moyenne similaire pour un voyage partant de Douala vers Bangui que pour un autre allant dans le sens inverse avec 9 contrôles enregistrés. Tandis que, sur le corridor Douala-N'Djaména ce sont les voyages au départ de Douala qui enregistrent deux fois plus de contrôles en moyenne (11) que les voyages du sens contraire(6).

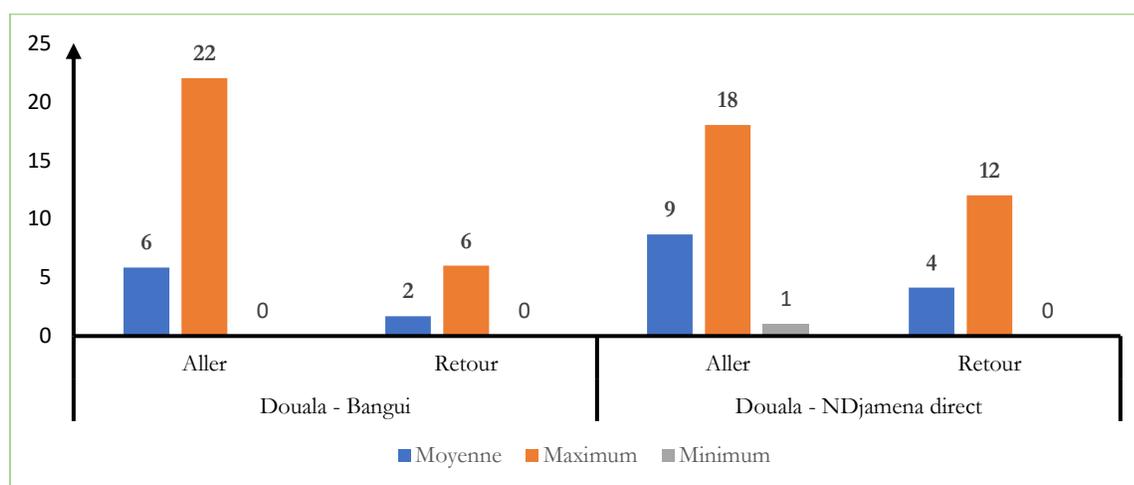
Globalement on relève une baisse du nombre moyen de contrôle sur les deux corridors, beaucoup plus sur le corridor Douala-N'Djaména où le nombre de contrôle est passé au troisième trimestre de 16 à 11 au départ de Douala et de 8 à 6 au départ de N'Djamena.

Graphique 25 : Nombre moyen des contrôles sur les deux corridors



Par ailleurs, le nombre moyen de contrôles payants (Graphique 7) pour un voyage varie selon le sens du trajet sur le corridor Douala-Bangui il est plus fréquent au départ de Douala (6) qu'en sens opposé, il en est de même pour le corridor Douala- N'Djamena où il existe un écart considérable entre le nombre moyen des contrôles payants pour les voyages vers le Tchad (9) et le nombre moyen des contrôles pour les voyages vers Douala (4). On note également que le nombre de contrôle payant a diminué sur les deux corridors au cours de troisième trimestre par rapport au deuxième, à l'exception des voyages de Douala vers Bangui.

Graphique 26: Nombre moyen des contrôles payants par voyage sur les deux corridors



### 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 11). Ainsi, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles est la gendarmerie (66,2%) suivie de la police (62,1%) tandis que les contrôles mixtes viennent en 3ème position en termes de fréquence relative (56,1%). Sur le corridor Douala-N'Djaména par contre, c'est la police qui est la plus fréquemment impliquée dans les contrôles (53,9%) tandis que la gendarmerie (42,5%) et les contrôles mixtes (30,1%) 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 (20,4%) que sur celui Douala-N'Djaména (2,7%), visiblement à cause de l'insécurité qui y règne. Globalement la répartition est la même que celle faite au deuxième trimestre sur les deux corridors.

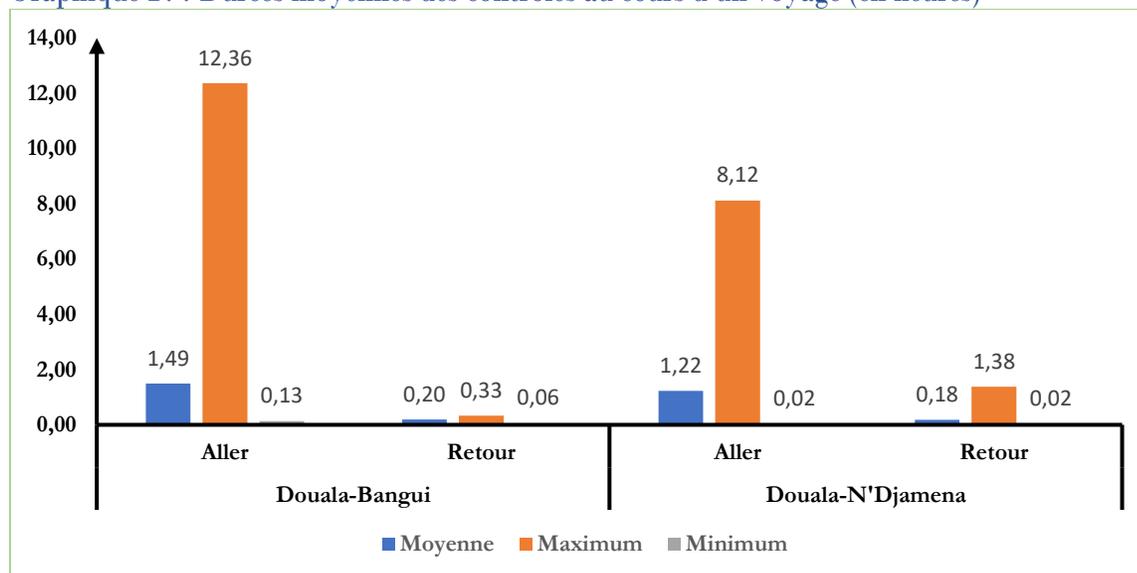
Tableau 10 : Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors

Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	56,1%	68,5%	62,1%	48,0%	65,9%	53,9%
Gendarmerie	63,0%	69,7%	66,2%	44,6%	38,4%	42,5%
Douane	28,6%	20,8%	24,8%	40,8%	16,2%	32,7%
Armée	9,5%	32,0%	20,4%	2,7%	2,7%	2,7%
Prévention routière	12,2%	3,9%	8,2%	15,1%	7,0%	12,5%
Police frontalière	11,1%	7,9%	9,5%	6,4%	9,7%	7,5%
Autres corps	13,8%	5,1%	9,5%	13,5%	5,4%	10,9%
Contrôle mixte (plusieurs corps)	49,2%	63,5%	56,1%	33,7%	22,7%	30,1%

### I.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 corridor et le sens du trajet. Le Graphique 9 indique que ce cumul moyen est en général faible sur les deux corridors 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 1 heure 30 minutes sur le corridor Douala-Bangui contre 1 heures 13 minutes sur le corridor Douala-N'Djaména. La durée moyenne des contrôles le long des voyages vers Douala est de 12 minutes pour les départs de Bangui contre 10 minutes pour les départs de N'Djaména. On note une grande baisse de la durée moyenne des contrôles au cours d'un voyage au troisième trimestre par rapport au deuxième.

Graphique 27 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)



#### II.4 Cas particuliers des frontières

Sur le corridor Douala-Bangui, le temps moyen passé à la frontière à l'aller est de 5 heures 20 minutes au troisième trimestre il a considérablement diminué par rapport au deuxième trimestre où il était de 12 heures et 41 minutes. Cette durée est de moins de deux minutes pour certains voyages et va à plus de d'un jour (24,55 heures) pour d'autres. En ce qui concerne le retour sur ce corridor, le temps passé à la frontière est nettement plus faible qu'à l'aller. En effet, au retour, on enregistre une durée moyenne à la frontière de 36 minutes. Tandis que certains chauffeurs passent plus d'une heure 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 élevé que sur Douala-Bangui. En effet, les chauffeurs y passent en moyenne 5 heures 38 minutes à la frontière pour l'aller par contre au deuxième trimestre les chauffeurs passaient en moyenne 3 heures 30 minutes donc il y'a eu une augmentation de la durée à la frontière au troisième trimestre sur ce corridor. 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 (22h00mn). 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 2 heures et 5 minutes. Le temps moyen passé à la frontière au retour sur le corridor Douala-N'Djamena est 25 minutes

Tableau II : Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)

		Corridor			
		Douala - Bangui		Douala - NDjamena direct	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Durée à la frontière en heures	Moyenne	5,36	0,60	5,67	0,41
	Maximum	24,55	1,87	22,00	2,10
	Minimum	0,07	0,03	0,07	0,03

## II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles

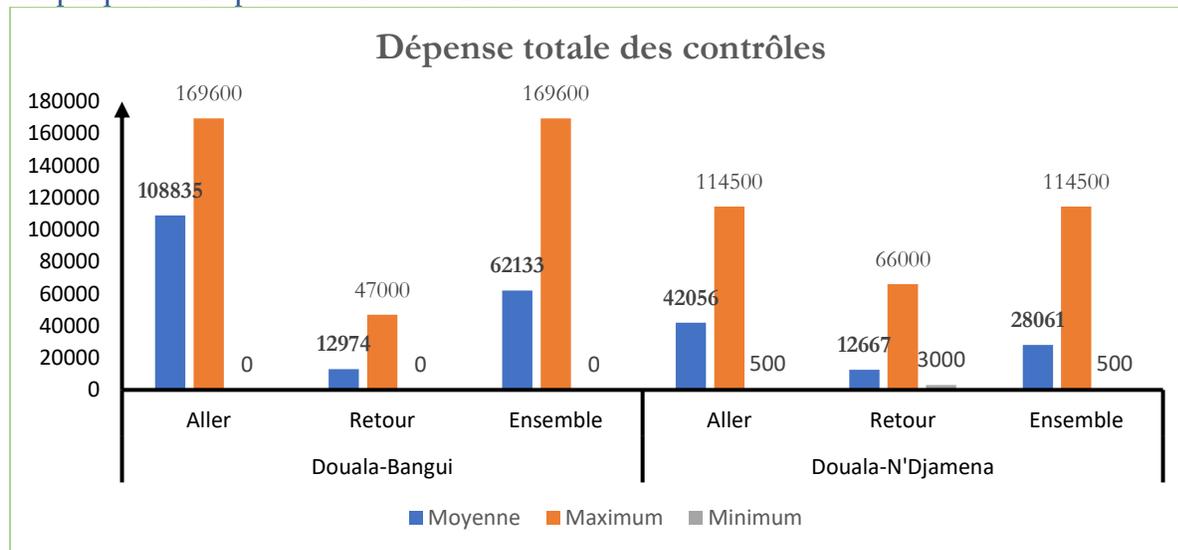
Les paiements liés aux contrôles sont les pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale. Ils semblent systématisés et parfois « normalisés » pour certains types de contrôle.

### II.5.1 Analyse des coûts globaux des contrôles

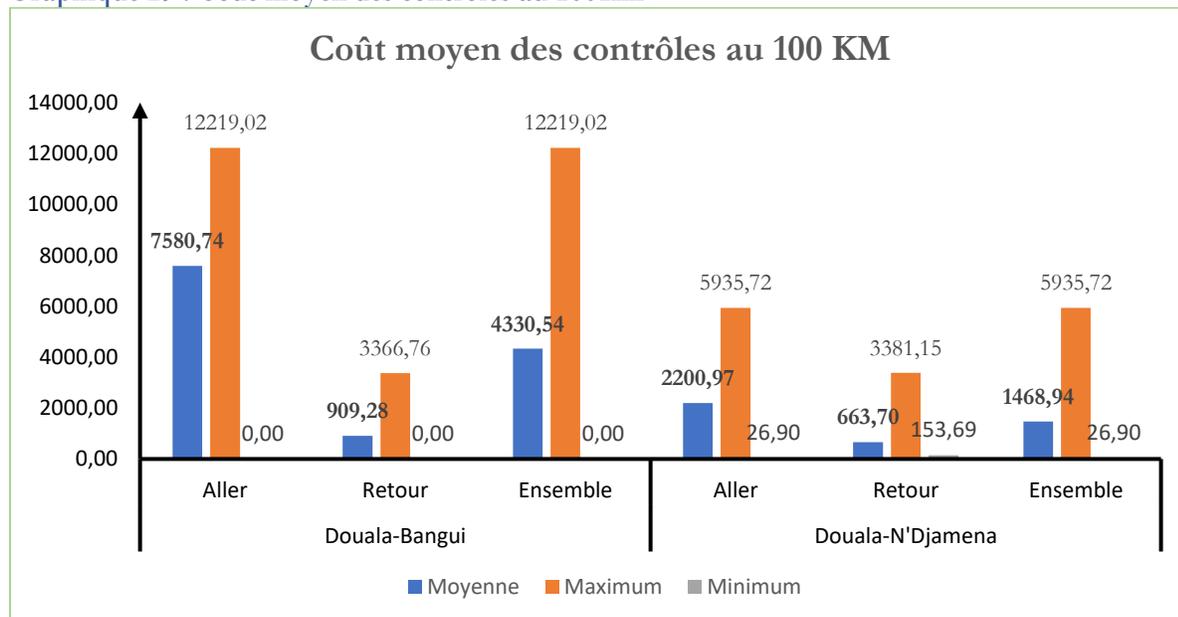
Au regard du graphique 28, sur le corridor Douala-Bangui, les dépenses totales liées aux contrôles pour un voyage sont en moyenne plus élevées à l'aller qu'au retour. En effet, le coût total moyen des contrôles pour un voyage est de 108 835 FCFA à l'aller et 12 974 FCFA au retour sur ce corridor. En 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 7 580 FCFA à l'aller et 910 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 122 000 FCFA, soit une diminution des dépenses de 16,5% (24 000 FCFA) par rapport au deuxième trimestre. Toutefois, ces dépenses peuvent être très faibles pour certains voyages ou aller au-delà de 169 600 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 42 056 FCFA à l'aller et 12 667 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 2 200 FCFA à l'aller et 663 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 1 469 FCFA. De même sur ce corridor, au troisième trimestre, on note une forte baisse de 95,7% des dépenses totale de contrôles par rapport au second trimestre 2021. Ces dépenses peuvent toutefois aller au-delà de 5 936 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.

Graphique 28 : Dépense totale des contrôles



Graphique 29 : Coût moyen des contrôles au 100Km



## II.5.2 Analyse des coûts de pesage

En ce qui concerne les dépenses liées aux pesages, sur l'ensemble des deux corridors, on constate qu'elles sont plus élevées sur le corridor Douala-Bangui qu'ils s'agissent des dépenses totales, des dépenses moyennes et du coût moyen des pesages aux 100Km. En particulier, sur le corridor Douala-Bangui on constate qu'en moyenne les dépenses totales de pesages sont plus élevées au départ de Bangui (30 000

FCFA) qu'au départ de Douala (1 472 FCFA), ainsi que le coût moyen des pesages au 100 Km qui est de 2091FCFA au départ de Bangui et de 103 FCFA au départ de Douala. Par contre sur le corridor Douala-N'Djamena, les dépenses liées aux pesages sont plus élevées globalement au départ de Douala qu'au départ de N'Djamena.

**Tableau 12 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)**

		Douala - Bangui			Douala - NDjamena direct		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
<b>Dépense moyenne d'un pesage</b>	Moyenne	245	3750	430	1190	0	1150
	Maximum	4417	3750	4417	26667	0	26667
	Minimum	0	3750	0	0	0	0
<b>Dépense totale des pesages</b>	Moyenne	1472	30000	2974	3552	0	3433
	Maximum	26500	30000	30000	80000	0	80000
	Minimum	0	30000	0	0	0	0
<b>Coût moyen des pesages au 100 KM</b>	Moyenne	102.59	2090.59	207.23	188.84	0.00	182.54
	Maximum	1846.69	2090.59	2090.59	4296.46	0.00	4296.46
	Minimum	0.00	2090.59	0.00	0.00	0.00	0.00

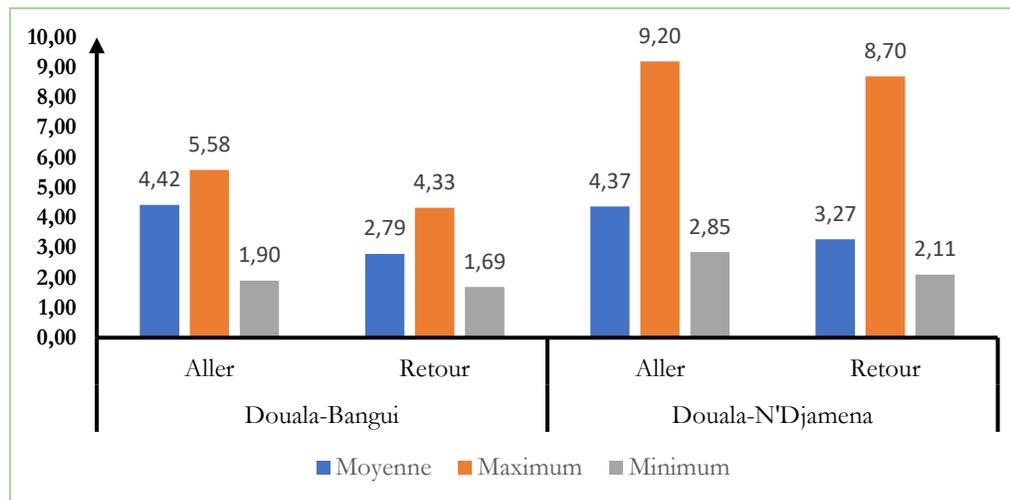
## II. 6 Analyse de la traversée

L'analyse de la traversée présente les principaux indicateurs suivants : 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'aller et au retour des camions.

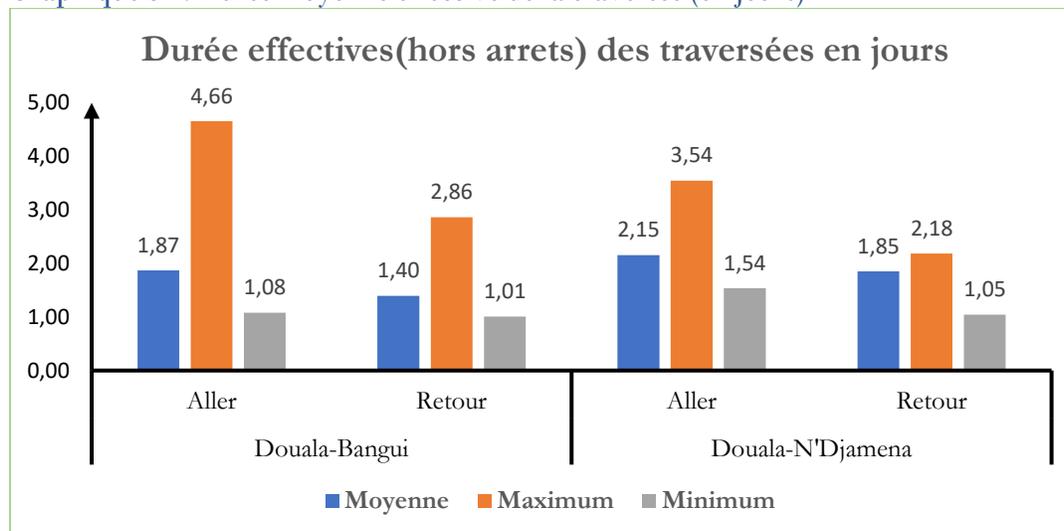
Au cours du troisième trimestre, le trajet sur le corridor Douala-Bangui à l'aller, a duré en moyenne cinq (05) jours. Comparativement au deuxième trimestre, la durée moyenne de la traversée de Douala à Bangui est restée la même, avec un maximum de six (06) jours. La même observation est faite sur le trajet retour, de Bangui à Douala, où la durée moyenne est restée à trois (3) jours avec un maximum de 4 jours. Lorsqu'on exclut les arrêts, la durée effective du trajet sur ce corridor diminue et est d'environ deux (02) jours à l'aller comme au retour.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, la durée du trajet à l'aller est de quatre jours et demi avec un maximum de 5 jours et demi, au retour, il est de trois jours et demi avec un maximum de quatre jours et demi. Les durées sur ce trajet sont les mêmes que celles observées au deuxième trimestre. Par ailleurs, la durée effective des voyages, à l'aller et au retour est de deux (02) jours environs lorsqu'on exclut les arrêts.

Graphique 30 : Durée moyenne de la traversée (en jours)



Graphique 31 : Durée moyenne effective de la traversée (en jours)



L'analyse détaillée par corridor sur la durée du trajet le long d'un voyage est donné par le [tableau 13 ci-dessous](#). Sur le corridor Douala-Bangui, on relève que :

- La distance de Douala à la frontière est de 898 km, et de 608 km entre la frontière et Bangui.
- Avant la frontière, les véhicules mettent en moyenne 1,72 jour ce qui a diminué comparativement au deuxième trimestre où il fallait 2,2 jours. Par contre, après la frontière, ils passent en moyenne deux jours et demi (2,58) pour arriver à destination et en moyenne 5 heures et 20 minutes pour rallier la frontière, on note également une baisse par rapport au deuxième trimestre où il fallait en moyenne un jour pour rallier la frontière. Entre la frontière et Douala, la durée moyenne est de 1,38 jour ce qui est équivalent à la durée entre Bangui et la frontière.

Il est à noter que la durée moyenne au retour est plus faible du fait que la plupart des véhicules reviennent vides de Bangui.

- La vitesse moyenne effective de circulation sur ce corridor (tableau 15), est de 35 km/h à l'aller avec un maximum de 45 km/h. Dans le sens du retour, la vitesse moyenne effective est de 45 km/h avec un maximum de 59 km/h. On peut conclure que sur ce corridor, la limitation de vitesse qui est de 60 km/h est respectée par les conducteurs. La vitesse est restée inchangée sur ce corridor comparativement au deuxième trimestre.

Pour ce qui est du corridor Douala- N'Djamena, on note que :

- 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 (2,95) jours. Après la frontière, la durée moyenne est d'un (1,44) jour. Dans le sens du retour sur Douala, les véhicules mettent en moyenne un (0,75) jour pour arriver à la frontière, puis deux jours et demie (2,52) entre la frontière et Douala. Tous ces indicateurs sont constant comparativement au deuxième trimestre.
- En termes de vitesse de circulation (tableau 15), les véhicules roulent en moyenne 37,5 km/h à l'aller et 44 km/h au retour. Les vitesses maximales enregistrées sont respectivement de 53km/h et 77 km/h à l'aller et au retour. On peut aussi conclure que les conducteurs respectent la vitesse maximale tolérée sur ce corridor.

Tableau 13 : Durée du trajet le long d'un voyage (en jours) et distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière

Corridor	Douala-Bangui					
	Aller			Retour		
Pays	Cameroun	Frontière	RCA	RCA	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	1,72	0,22	2,58	1,38	0,03	1,38
Durée moyenne de la traversée (en heure)	41,28	5,36	61,92	33,12	0,6	33,12
Distance de la traversée	898		608	608		898
Vitesse moyenne de circulation en km/h	23,62		14,85	32,56		30,26

Corridor	Douala-N'Djamena					
	Aller			Retour		
Pays	Cameroun	Frontière	Tchad	Tchad	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	2,95	0,24	1,44	0,75	0,02	2,52
Durée moyenne de la traversée (en heure)	70,80	5,67	34,56	18,00	0,41	60,48
Distance de la traversée	1339		590	590		1339
Vitesse moyenne de circulation en km/h	20,26		21,78	45,74		21,91

Tableau 15 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)

		Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse au KM par heure	Moyenne	14.30	22.46	18.99	26.01
	Maximum	31.48	35.48	29.12	38.28
	Minimum	10.36	13.81	8.73	9.23
Vitesse effective au KM par heure	Moyenne	35.00	44.71	37.50	43.67
	Maximum	55.27	59.67	52.30	76.95
	Minimum	12.83	20.94	22.66	34.77

### III. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES

#### Sur le plan sécuritaire

Malgré une amélioration constatée au 3<sup>ème</sup> trimestre 2021 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.

#### 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. **La frontière du Gabon était encore fermée.**

**C'est ainsi que l'atelier de lancement n'avait pas pu avoir lieu jusqu'à ce troisième. Or cet atelier et les ateliers nationaux sont déterminants 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, ceux du premier trimestre et deuxième 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. **Les données du quatrième trimestre ont déjà été transférées et les analyses sont en cours.** Le rapport du quatrième trimestre est prévu en fin février ainsi qu'un bilan semestriel en mars 2022.

## RECOMMANDATION ET CONCLUSION

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

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

En somme, les enquêtes du 3<sup>ème</sup> 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 l'analyse par nationalité a été faite et montre des différences significatives sur certains coûts.

En outre, ces analyses et celles des résultats et des publications antérieures ont suggéré la nécessité des appondissent complémentaires (sur les types de camion de transporteur, la sécurité et les Corps intervenant sur les corridors. De même des études et recherches en vue de mieux adresser la problématique générale des coûts de transport sur les corridors de l'Afrique Centrale ont été initiées.

## ANNEXE1 SUR LE TEST DES QUESTION SUPPLEMENTAIRES

Les tests des questions complémentaires ont été réalisés sur une vingtaine d'une au 3<sup>ème</sup> trimestre avant leur prise en compte systématique à partir du quatrième trimestre 2021.

Pour les derniers voyages de ce mois, avez-vous constaté des changements ?				
	Douala - Bangui		Douala - NDjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Oui	6	11	8	10
Non	5	0	1	2

Si Oui, dans quel sens ?				
	Douala - Bangui		Douala - NDjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Positif	6	8	8	8
Négatif	0	3	0	2

Tableau: Statistiques récapitulatives sur les consommations moyennes de carburant

Consommation moyenne de carburant	Douala-Bangui			Douala-N'Djamena		
	Nb_Conso	Conso_Litre	Conso_FCFA	Nb_Conso	Conso_Litre	Conso_FCFA
Minimum	0,00	300,0	175200,0	0,00	291,0	167330,0
Moyenne	0,36	320,0	202600,0	1,14	473,3	276131,3
Ecart-type	0,61	21,6	27400,0	1,06	180,8	118411,1
Maximum	2,00	350,0	230000,0	4,00	840,0	550200,0

Tableau : Statistiques récapitulatives sur les consommations totales de carburant

Consommation totale de carburant	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Conso_Litre	Conso_FCFA	Conso_Litre	Conso_FCFA
Minimum	300,0	175200,0	313,0	218500,0
Moyenne	436,7	202600,0	762,4	474715,0
Ecart-type	186,2	27400,0	631,2	357480,6
Maximum	700,0	230000,0	2600,0	1384740,0

## ANNEXE2 QUESTIONNAIRE REVISE

**COOPERATION CAMEROUN - UNION EUROPEENNE**  
**CAMEROON - EUROPEAN UNION COOPERATION**

Contrat N°FED/2019/413-035

**Mise en place de l'Observatoire régional des Pratiques Anormales**  
**Sur les Principaux Corridors de l'Afrique Centrale (OPA- AC)****RAPPORT D'ACTIVITÉ : MISE À JOUR DU QUESTIONNAIRE**

Ce rapport retrace les différentes modifications (**en rouge notamment**) apportées au questionnaire principale de l'étude sur les pratiques anormales sur les corridors de l'Afrique Centrale suite aux différentes remarques et suggestions signalées par les enquêteurs sur le terrain et aux vues aussi des cibles nouvellement souhaitées par les Responsables.

**1. FICHE 1 : IDENTIFICATION DU QUESTIONNAIRE**

Une nouvelle section sur l'identification du questionnaire a été créée comme suit :

<b>F0Q2E</b>	<b>Code de l'agent observateur :</b>	□□□□□□
<b>F0Q1A</b>	<b>Année de l'enquête :</b>	□□□□
<b>F0Q1T</b>	<b>Trimestre de l'enquête :</b> <i>T1=Trimestre 1 (Janvier-Mars) ; T2=Trimestre 2 (Avril-Juin) ; T3=Trimestre 3 (Juillet-Septembre) ; T4=Trimestre 4 (Octobre-Déc.)</i>	□□□
<b>F1Q01</b>	<b>Corridor/Itinéraire :</b> <i>DB=Douala - Bangui N'Djamena YL=Yaoundé-Libreville DN=Douala -</i>	□□□
<b>F0Q1N</b>	<b>Nature du voyage à enregistrer :</b> <i>VP=Voyage principal VS=Voyage secondaire</i>	□□□

<b>F1Q02</b>	<b>Numéro séquentiel du voyage</b> ( <i>Ce numéro doit être réinitialisé au début de chaque trimestre</i> ).	_ _
--------------	--	-----

- ✓ La question F1Q01 sur le corridor/Itinéraire a été limité à trois principaux corridors à savoir Bangui, N'Djamena et Libreville ;
- ✓ Une seconde question a été ajoutée pour tenir compte de la nouvelle approche, celle d'observer un ensemble de voyage en même, ainsi pour un voyage effectué à la date t, celui pourra éventuellement avoir un ou plusieurs voyages secondaires.

## 2. FICHE 1 : IDENTIFICATION

- ✓ Dans le cas où il s'agit d'un voyage secondaire, lors de la saisie, l'enquêteur devra préciser le numéro séquentiel du voyage principal, cela permettra les jointures éventuellement lors du traitement des données.

<b>SEQVP</b>	<b>Quel est le numéro d'ordre du voyage principal</b>	_ _
--------------	---	-----

- ✓ Ajout de la question permettant de capter le sens du voyage comme suit :

<b>SENS</b>	<b>Quel est le sens du voyage ?</b>	<i>1=Aller</i>	<i>2=Retour</i>	_
-------------	-------------------------------------	----------------	-----------------	---

- ✓ Suppression de la question sur la **marque du camion (F1Q19)**, cette information est déjà captée dans la fiche 2 et remplacement par la question Poids total roulant autorisé.

<b>F1Q19</b>	<b>Véhicule (Marque du camion) :</b> <i>1= Mercedes benz 2= Volvo 3= Renault 4= Man 5= Mac 6=Jac</i> <i>9= Autre _____</i>	_
<b>F1Q19</b>	<b>Poids total roulant autorisé (en tonnes) (cf. bordereau) : / _____ /</b>	

- ✓ Transformation de la question sur la **société de transport (F1Q18)** en question **semi – ouverte**. Les modalités suivantes ont été retenues : **TransAfrique ; Chronotrans ; GLS ; Groupe Manion, Groupe Medlog, Aldjamia,ETK, Particulier et Autre.**

<b>F1Q18</b>	<b>À quelle Société le chauffeur appartient-t-il ?</b> <i>1= TransAfrique 2= ChronoTrans 3= GLS 4= Groupe Manion</i> <i>5= Groupe Madlog 6= ETK (Khalifa) 7= Al Tamia 8=Particulier</i> <i>9=Autre _____</i>	_
--------------	---	---

- ✓ Ajout d'une question sur l'état chargé ou non des camions : '**Le camion est-il chargé ?**', 1 := « Oui » et 2 := « Non » (F1Q20)

F1Q20	Le camion est-il chargé ou vide ? <i>1= Chargé 2= Vide</i>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------

*Un contrôle a été prévu sur le poids de la marchandise qui ne peut plus être nulle. Un saut est prévu pour le type de marchandise et poids du chargement, au cas où le camion n'est pas chargé.*

- ✓ Réorganisation F1Q20, F1Q21, et F1Q22
- ✓ La question sur le poids total au sol a été décomposée : **Poids à vide du tracteur (F1Q22A) ; poids à vide du S/R (F1Q22B), poids du chargement (F1Q22C)**. L'ordre a été amélioré (poids autorisé F1Q19), état charge oui ou non, type de marchandise et le poids.

F1Q19	Poids total roulant autorisé (en tonnes) (cf. carte grise) : / _____ /	
F1Q20	Le camion est-il chargé ou vide ? <i>1= Chargé 2= Vide</i>	<input type="checkbox"/>
F1Q21	Type de marchandise (Chargement) :	_____
F1Q22	Poids total au sol (en tonnes) (Poids à vide du tracteur + Poids de la marchandise + Poids à vide de la semi-remorque) : / _____ /	
F1Q22A	Poids à vide du tracteur (en tonnes) (cf. carte grise) : / _____ /	
F1Q22B	Poids à vide de la semi-remorque (en tonnes) (cf. carte grise) : / _____ /	
F1Q22C	Poids du chargement ou de la marchandise (en tonnes) (cf. bordereau) : / _____ /	

- ✓ Suppression de « YASSA » dans la question sur la date de départ (F1Q23B), car pour les voyages retour, elle est ambiguë. Les enquêteurs comprennent mieux de cette façon.
- ✓ Les modalités du revenu ont été redistribuée comme suit :

**Revenu mensuel moyen (en FCFA) :**

1= Moins 50. 000

2=[50.000 – 100.000[

3=[100.000 – 150.000[

4=[150.000 – 200.000[

5=[200.000 – 250.000[

6=[250.000 – 300.000[

7=plus de 300000

✓ Proposition des questions permettant de capter plus d'information sur le chauffeur :

✓

<b>F1Q11A</b>	<b>Statut matrimonial du chauffeur :</b> 1= Célibataire    2= Union libre    3= Marié(e) monogame    4= Marié(e) polygame 5= Veuf/veuve    6= Séparé (e) / divorcé (e)	__
<b>F1Q11B</b>	<b>Religion du chauffeur</b> 1=Catholique    2= Protestant    3=Autre chrétien    4=Musulman 5= Animiste    6= Sans religion    7=Autre (à préciser) _____	__
<b>F1Q11C</b>	<b>Le chauffeur prend -il de la cigarette ?</b> 1=oui    2=non	__
<b>F1Q11D</b>	<b>Le chauffeur exerce-t-il un second métier?</b> 1=oui    2=non    Si oui le quel : _____	__
<b>F1Q11E</b>	<b>Diplôme le plus élevé du chauffeur :</b> 01=Sans diplôme ; 02=CEP/CEPE/FSLC ; 03=BEPC /CAP/GCE-OL ; 04=Probatoire/BEP 05=BACC /GCE-AL/BP/BT ; 06=DEUG/BTS/DUT ou équivalent BAC+2 07=Licence ou équivalent BAC+3 ; 08=Maîtrise/Master1 ou équivalent BAC+4 09=DEA/DESS/Master2 ou équivalent BAC+5 ; 10=Doctorat/PhD 11= Autre _____	_ _

### 3. FICHE 2 : IDENTIFICATION DU CAMION

✓ Décomposition de la question sur les caractéristiques de véhicules (Nombre d'essieux) F2Q09 : **Nbre essieux du tracteur (F2Q09A), et nbre essieux remorque (F2Q09B)** ;

<b>F2Q09A</b>	<b>Caractéristiques du véhicule (Tracteur)</b> <i>1= Tracteur 2 essieux ; 3= Tracteur 4 essieux</i> <i>2= Tracteur 3 essieux ; 9=Autre : _____</i>	
<b>F2Q09B</b>	<b>Caractéristiques du véhicule (S/rem)</b> <i>1= S/rem 2 essieux ; 3= S/rem 5 essieux 5= S/rem= 7 essieux</i> <i>2= S/rem 4 essieux ; 4= S/rem 6 essieux 5= S/rem= 8 essieux</i> <i>9=Autre : _____</i>	

✓ Suppression de F2Q10, type de marchandise transportée. Elle correspond à F1Q20 ('type de marchandise') ;

<b>F2Q10</b>	Type de marchandise transportée _____	
--------------	---------------------------------------	--

✓ Suppression de F2Q16 et de F2Q17 (poids total roulant autorisé et poids de la marchandise), car ces questions sont déjà captées dans la fiche 1 (F1Q20A et F1Q23B).

<b>F2Q16</b>	Poids total roulant autorisé (en tonnes) (cf. bordereau de chargement)	
<b>F2Q17</b>	Poids de la marchandise (en tonnes) (cf. bordereau de chargement)	

### 4. FICHE 2 : TRAVERSEE DES CORRIDORS

✓ Pour les types de corps intervenant (F3Q15), ajout de la modalité « **BGFT** » ;

<b>F3Q15</b>	Corps effectuant le	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
	contrôle :	-	-	-	-
	<i>1=Police</i>	<i>ou</i>	<i>ou</i>	<i>ou</i>	<i>ou</i>



2=Gendarme 3=Douane 4=Armée 5=Prevention routière 6=Police de frontière 7=Bureau de fret 8=Eaux et Forêts 9= Autre à préciser	9= _____	9= _____	9= _____	9= _____
	_____	_____	_____	_____

✓ Décomposition des dépenses à un contrôle par type de corps (F3Q19A → F3Q19H suivant les corps cités à la question type de corps intervenant au contrôle) ;<sup>2</sup>

F3Q19A	Dépenses liées à la police	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19B	Dépenses liées à la Gendarme	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19C	Dépenses liées à la Douane	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19D	Dépenses liées à l'Armée	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19E	Dépenses liées à la Prevention routière	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19F	Dépenses liées à la Police de frontière	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19G	Dépenses liées à la BGFT	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19H	Dépenses liées à d'autre type de corps	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19	Dépenses à l'arrêt (En FCFA)	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _

<sup>2</sup> Uniquement aux check points  
Prevoir total

- ✓ Sur la nature de l'arrêt (F3Q13), ajout des modalités « **Panne** » et « **Carburant** » ;

F3Q13	<b>Nature Arrêt :</b> 1=Contrôle 2= péage 3= Pesage 4= <del>panne</del> 5=accident 6= Pluie 7=Repos 8=Carburant 9= Autre à préciser  Si F3Q12 différent de 1 « Contrôle » passer à la question F3Q19	__  ou 9= _____ _____	__  ou 9= _____ _____	__  ou 9= _____ _____	__  ou 9= _____ _____
-------	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

- ✓ Ajout des questions pour capter le prix et la quantité de consommation

F3Q19A	Consommation en litre	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _
F3Q19B	Consommation en FCFA	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _

- ✓ Ajout du poids total et des poids allant jusqu'à 8 essieux (F3Q13A).

F3Q13A	<b>Poids au pesage (tonne) P1=Poids du tracteur à vide ;</b>	P1	P1	P1	P1
	<b>P2=Poids au deuxième essieu ;</b>	P2	P2	P2	P2
	<b>P3=Poids au troisième essieu,</b>	P3	P4	P3	P3
	<b>P4=Poids au quatrième essieu,</b>	P4	P4	P4	P4
		P5	P5	P5	P5



	<i>P5=Poids au cinquième essieu, PT=Poids Total</i>	<i>PT</i> _/_/_/_/_/	<i>PT</i> _/_/_/_/_/	<i>PT</i> _/_/_/_/_/	<i>PT</i> _/_/_/_/_/
--	---	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

✓ Ajout des questions pour capter l'appréciation du chauffeur sur impact de l'étude.

F4Q05	Pour les derniers voyages de ce mois, avez-vous constaté des changements ? 1=Oui                      2=Non	<input type="checkbox"/>
F4Q06	Si Oui, dans quel sens ? 1=Positif                      2=Négatif	<input type="checkbox"/>
F4Q07	Justification du changement constaté : _____	

✓ Ajout de la question pour capter la complétude ou non du voyage.

F4Q08	Le voyage est-il complet 1=Oui                      2=Non	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------

<sup>3</sup> Ajouter le nbre