

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU QUATRIEME TRIMESTRE 2021



Version Provisoire

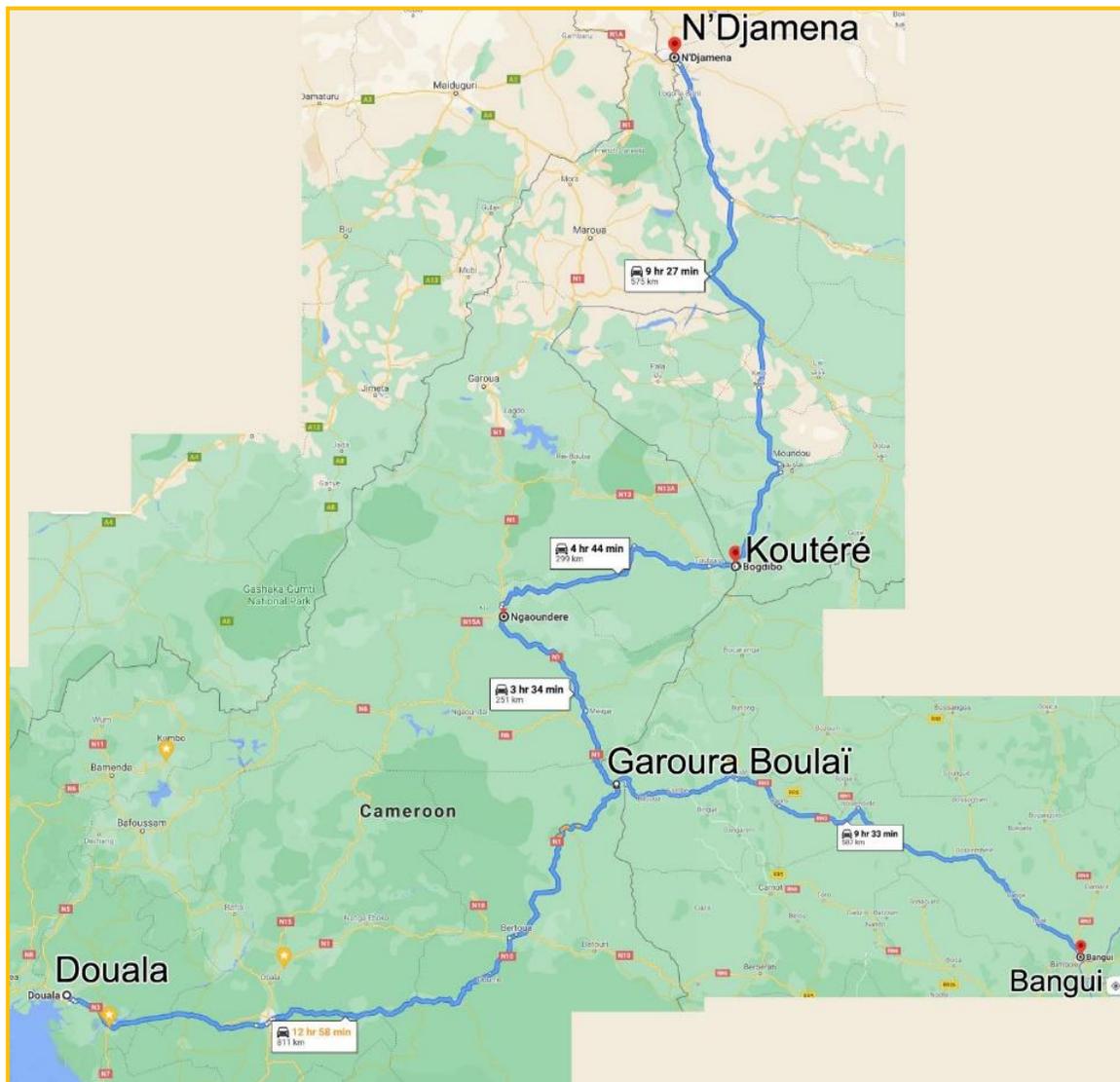


Financement du Projet
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet
ISSEA

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



SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	4
LISTE DES TABLEAUX.....	5
LISTE DES GRAPHIQUES.....	6
RESUME EXECUTIF	7
EXECUTIVE SUMMARY	12
INTRODUCTION	17
I. CONTEXTE GENERAL.....	18
I.1 Bref Rappel du Contexte, des Objectifs et de la Méthodologie	18
I.2 Description Générale des indicateurs analysés.....	21
I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	23
I.4 Méthodologie d'observation.....	26
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	27
II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant.....	27
II.1.1 Appréciation	27
II.1.2 Dépenses de carburant.....	28
II.2. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	29
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs	29
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	32
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	33
II.3.1 Fréquences et durées des arrêts.....	33
II.3.2 Types de contrôles	37
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	39
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle	40
II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage	42
II.4 Cas particuliers des frontières.....	43
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles et des pesages	44
II.5.1 Cas des contrôles	44

II.5.2 Cas des pesages.....	45
II. 6 Analyse de la traversée.....	48
III. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES	54
RECOMMANDATION ET CONCLUSION.....	55

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

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

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations	28
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français	30
Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.....	31
Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors.....	32
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	33
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	34
Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.....	35
Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage	36
Tableau 9: Durées moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt.....	37
Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).	38
Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors	40
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	41
Tableau 11 : Coût moyen des contrôles.....	44
Tableau 12 : Durée moyenne de la traversée (en jours).....	48
Tableau 13 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours.....	49
Tableau 16 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière	50
Tableau 17 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière	51
Tableau 16 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)	52

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Proportion des voyages selon qu'il ait eu des changements pour les derniers voyages	27
Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements	27
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors	29
Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années).....	30
Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français.....	31
Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques.....	32
Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage	39
Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)	42
Graphique 9: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)	43
Graphique 11: Dépenses liées aux pesages (en FCFA).....	46
Graphique 13: Durée moyenne de la traversée (en jours)	48
Graphique 14: Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	49
Graphique 15: vitesse moyenne de la traversée (km/h)	52

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 5ème rapport porte sur la collecte des données faite au quatrième (4ème) trimestre 2021 allant de Octobre à Décembre. Il concerne deux (02) corridors sur les trois couverts par l'OPA : Douala – Ndjamenana et Douala - Bangui.

Ce trimestre met en avant l'analyse de l'appréciation que les conducteurs font à l'égard de l'évolution des tracasseries sur les corridors ainsi que les dépenses de carburants.

(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.

(iii) Principaux Résultats

En général, on observe les mêmes tendances que celles des données des trimestres précédents.

On retrouve ainsi les mêmes moyennes que le semestre précédent concernant l'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport.

L'âge des chauffeurs observés pendant le quatrième trimestre 2021 varie entre 26 ans et 64 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 25 ans et 56 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

Il en ressort que, 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'Djaména* est de 45 ans.

La dispersion observée sur les âges des chauffeurs se reflète aussi sur leur nombre d'années d'expérience. Il ressort des résultats de l'enquête que leur expérience varie de 3 mois à 46 ans, avec une moyenne de 14 ans sur le corridor Douala-Bangui.

Ce nombre d'années d'expérience est compris entre 3 ans et 46 ans avec une moyenne de 16 ans sur le corridor Douala-N'Djaména

En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort sur chacun des deux corridors que, plus de 40% des chauffeurs enquêtés ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Cette proportion est plus élevée sur le corridor Douala-N'Djaména que sur de Douala-Bangui. Moins de la moitié des chauffeurs sont affiliés à un syndicat.

Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général plus neufs que ceux du corridor Douala-Bangui.

L'âge moyen des tracteurs de camion sur le corridor Douala-Bangui est de 8 ans et 10 mois, tandis qu'il est de 6 ans et 4 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 les semi-remorques sur chacun des deux corridors ont sensiblement le même âge.

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

Les contrôles et les péages représentent plus de 50% des arrêts à l'aller et plus de 60% au retour sur le corridor Douala-BANGUI. A l'aller 3 arrêts sur 10 sont des contrôles tandis qu'au retour, l'on enregistre 4 contrôles sur 10 arrêts. Les accidents sont plus fréquents au retour qu'à l'aller, bien qu'ils surviennent très rarement dans les deux sens du voyage.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, les péages sont les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour. Les accidents ont pratiquement la même fréquence sur ce corridor que celui de Douala-Bangui. On note également plus d'accident au retour qu'à l'aller ceci peut s'expliquer par le fait qu'au retour les camions n'étant pas chargés (en générale) sont parfois confiés aux jeunes chauffeurs pour leur apprentissage.

Le temps mis lors des arrêts représente plus de la moitié de la durée des traversées ; que ce soit sur le corridor Douala -Bangui ou il représente 2 jours et 14 heures sur 4 jours 7 heures à l'aller et 2 jours 3 heures sur 3 jours 19 heures au retour, ou sur le corridor Douala-N'Djamena avec 2 jours et demi de temps d'arrêts pour une durée totale de près de 5 jours à l'aller et 1 jours 8 heures pour un voyage de 3 jours au retour.

Les repos restent les arrêts les plus consommateurs de temps près de 2 jours 4 heures à l'aller sur douala-Bangui, pouvant atteindre 3 jours de repos pour certains voyages. Au retour le temps de repos passe à 1 jour 11 heures. Ces temps de repos sont élevés comparativement à ceux sur douala - Ndjamaena pourtant plus long, ceci pourrait s'expliquer par les escales faites par les chauffeurs centrafricains dans la ville de Garoua-boulai où ils ont des parents.

Quant au corridor Douala-N'Djamena, les repos, même s'ils prennent moins de temps que sur le corridor Douala-Bangui, restent les arrêts les plus longs (en dehors des cas d'incidents tels que les pannes et pénuries de carburant), suivis des contrôles. À l'aller les durées de repos fluctuent entre 2 heures et 3 jours pour une moyenne de 1 jours 4 heures de repos par voyages. Les contrôles et autres types d'arrêt prennent moins d'une demi-journée.

En outre, les contrôles représentent la seconde cause des arrêts ; ils constituent en moyenne 22% des arrêts.

On distingue quatre motifs de contrôles qui se pratiquent sur les corridors. Le motif le plus fréquent est la vérification des papiers liés au contrôle qui représente presque 75%. Ensuite, la vérification des

papiers sans objets avec le contrôle et la fouille de véhicule interviennent presque à la même fréquence, autour de 23% lors des voyages. La vérification des éléments de sécurité du véhicule qui représentent des proportions marginales des contrôles de véhicule. Les combinaisons de ces motifs comptent pour environ 25% et près de 30% des contrôles respectivement sur le corridor Douala-Bangui et Douala-N'Djamena.

A l'issue de ces contrôles, une proportion non négligeable de véhicules paye des amendes à l'aller sur Douala-N'Djamena près de 18%.

Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre en moyenne 11 contrôles subis par les camions à l'aller comme au retour (dont 09 sur le territoire camerounais à l'aller) mais 04 seulement au retour sur le sol camerounais. Cela s'explique par le fait sur le territoire centrafricain les convois sont escortés à l'aller et pas au retour.

En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena, le nombre moyen de contrôles est de 14 dont 13 sur le territoire camerounais, pour les camions allant de Douala à N'Djamena ; en moyenne, 05 de ces contrôles sont payants. Au retour il est enregistré en moyenne 06 contrôles dont 05 sur le territoire camerounais

Sur chacun des corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména, plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle. La police et la gendarmerie ressortent comme les principaux corps par la fréquence de leur contrôle. Ensuite on note la présence des corps suivants : la douane, l'armée, la prévention routière, le bureau du fret, les Eaux et Forêt ainsi que les patrouilles mixtes.

Les voyages aller connaissent de longues durées de contrôles sur chacun des deux corridors soit respectivement 4,1 heures et 9,9 heures sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena. La durée des contrôles baisse considérablement au retour sur Douala-N'Djamena et se situe à 1,4heures tandis qu'elle reste pratique stable sur Bangui soit 3,9 heures.

Les contrôles sur le tronçon Douala-Bangui demeurent les plus coûteux : bien que ce tronçon soit plus court (400 km de moins que) que le tronçon Douala-N'Djamena, les contrôles y coûtent dans l'ensemble en moyenne quatre fois plus chers. La différence observée est valable aussi bien pour les voyages aller (quittant Douala) mais encore plus prononcée pour les voyages en direction de Douala.

Concernant la durée du trajet, sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne près de 4 jours autant en aller qu'en retour. Par contre, les camions de Douala-N'Djamena mettent en moyenne



5 jours en aller et 3 jours en retour. Globalement, les camions dans leur traversée sur les corridors mettent minimum 2 jours et au plus 10 jours.

(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.

EXECUTIVE SUMMARY

(i) Background

Established in May 2020 with technical and financial support from the European Union, the Observatory of Abnormal Practices (OPA) on the main corridors of Central Africa is an initiative of the Central Africa Economic and Monetary Community (CEMAC) with the aim of facilitating physical trade and reducing the goods shipping costs and time in the sub-region.

CAR and Chad have no maritime access and depend on the port of Douala in Cameroon for their trade. Supplies to these two countries are made by road, on transit corridors subject to agreements (Douala - N'Djamena and Douala - Bangui).

However, illicit or "abnormal" practices on road transport corridors are a widespread phenomenon in Africa in general and in Central Africa in particular. They have a significant impact on physical trade and increase the goods shipping costs and time.

It is therefore necessary to establish traffic good governance on the main roads in the CEMAC sub-region.

The OPA is therefore a tool for monitoring the performance of the Community road corridors, through the collection and dissemination of certifiable data on the circulation of goods vehicles.

Thus, six main indicators are used to monitor this performance, namely

1. the number of checks ;
2. the duration of checks
3. cost of controls;
4. the duration of the journey
5. driver wages; and
6. vehicle condition.

This fifth report covers the data collected in the fourth (4th) quarter of 2021 from October to December. It covers two (02) of the three corridors covered by the OPA: Douala - Ndjamená and Douala - Bangui.

This quarterly report highlights the analysis of drivers' assessment of the inconvenience evolution on the corridors as well as fuel expenditures.

(ii) Intervention methodology

The monitoring of abnormal practices on the main CEMAC corridors is done on a quarterly basis. Thus, for each quarter, a sample of vehicles on the selected corridors will be monitored.

The sample is composed of a stratified random draw, the stratification variables being the destination (Bangui/N'Djaména) and the type of cargo. The observation unit is one trip (either from Douala or to Douala) of a cargo in transit. For each quarter, it is planned to follow a sample of approximately 125 units.

(iii) Main Results

In general, the same trends are observed as in the previous quarters' data.

Data shows that the travel conditions for drivers and their assistants as well as for carriers were on average the same as in the previous semester.

The drivers' age observed during the fourth quarter of 2021 ranged between 26 and 64 years on the Douala-Bangui corridor and from 25 to 56 years on the Douala-N'Djaména corridor.

The drivers' average age is 43 years on the Douala-Bangui corridor and 45 years on the Douala-N'Djaména corridor.

The dispersion observed in the age of drivers is also reflected in their number of years of experience. The survey results show that their experience varies from 3 months to 46 years, with an average of 14 years on the Douala-Bangui corridor.

The number of years of experience ranges from 3 to 46 years, with an average of 16 years on the Douala-N'Djaména corridor.

With regard to the training, it appears that on each of the two corridors, more than 40% of the drivers surveyed had received additional training in mechanics. This proportion is higher on the Douala-N'Djamena corridor than on the Douala-Bangui corridor. Less than half of the drivers are affiliated with a union.

Overall, the trucks observed on the Douala-N'Djamena corridor are generally newer than those on the Douala-Bangui corridor.

The average age of truck tractors on the Douala-Bangui corridor is 8 years and 10 months, while it is 6 years and 4 months on the Douala-N'Djamena corridor. On both corridors, the minimum age of truck tractors and truck trailers is less than one year. The truck tractors and semi-trailers on each of the two corridors are roughly the same age.

Truck traffic on the corridors is marked by the following main types of stops: checks, tolls, weighing, accidents and rest.

Checkpoints and tolls account for more than 50% of stops during the outbound (from Douala) trips and more than 60% of stops during the inbound (to Douala) trips on the Douala-BANGUI corridor. On the outbound journeys, 3 out of 10 stops are controls, while on the return journeys, 4 out of 10 stops are controls. Accidents are more frequent on return trips than on the outbound trips, although they occur very rarely in both directions.

On the Douala-N'Djamena corridor, tolls are the most frequent reason of stops on both the outbound and inbound legs. Accidents are almost as frequent on this corridor as on the Douala-Bangui corridor. It is also noted that there are more accidents on the return trip than on the outbound trip. This can be explained by the fact that on the return trip, trucks that are not loaded (in general) are sometimes entrusted to young drivers for their training.

The time taken during stops accounts for more than half of the total duration of trips, whether on the Douala-Bangui corridor, where stops represent 2 days and 14 hours out of an average trip duration of 4 days and 7 hours on the outbound leg and 2 days and 3 hours out of 3 days and 19 hours on the return leg. On the Douala-N'Djamena corridor, the study found 2 and a half days of stopovers for a total duration of nearly 5 days on an average outbound journey and 1 day and 8 hours for an average 3-day return journey.

Breaks remain the most time-consuming stops, nearly 2 days and 4 hours on the outbound trip from Douala to Bangui, and up to 3 days of rest for some trips. On the return trip, the rest time drops to 1 day 11 hours. These rest times are high compared to those on the Douala-N'djamena corridor, which is longer. This could be explained by the stopovers made by CAR drivers in the town of Garoua-Boulai, where they have relatives.

As for the Douala-N'djamena corridor, breaks, even lasting less longer than on the Douala-Bangui corridor, remain the longest stops (apart from incidents such as breakdowns and fuel shortages), followed by checks. On the outbound leg, break periods fluctuate between 2 hours and 3 days, with an average of 1 day 4 hours of rest per trip. Checkpoints and other stops take less than half a day.

In addition, checks are the second most common cause of stops, accounting for an average of 22% of stops.

There are four reasons for checks on the corridors. The most frequent reason is the papers check at checkpoints which represents almost 75%. The two second most frequent reasons of stops are the documents verification outside checkpoints and the search of vehicles, which account each for about 23% of the stops. The verification of the vehicles security elements which is marginal terms of vehicle checks. Combinations of these reasons account for about 25% and nearly 30% of checks on the Douala-Bangui and Douala-N'djamena corridors respectively.

At the end of these checks, a significant proportion of vehicles pay fines on the outbound leg on the Douala-N'djamena route (nearly 18%).

On the Douala-Bangui corridor, there are an average of 11 checks on trucks on both the outbound and return journeys (of which 09 are on Cameroonian territory on the outbound journey) but only 04 on the return journey on Cameroonian soil. This is due to the fact that on CAR territory, convoys are escorted on the outbound journey and not on the return journey.

On the Douala-N'djamena corridor, the average number of checks is 14, including 13 on Cameroonian territory, for trucks going from Douala to N'djamena; on average, 5 of these checks are not free. On the return journey, an average of six checks are recorded, of which five on Cameroonian territory.

On each of the Douala-Bangui and Douala-N'Djamena corridors, several bodies are involved in the checks. The police and the gendarmerie stand out as the main bodies in terms of the frequency of their checks. The following bodies are also involved: customs, the army, road safety, the freight office, water and forestry, and mixed patrols.

Outbound trips are subject to long lasting checks on each of the two corridors, i.e., 4.1 hours and 9.9 hours respectively on the Douala - Bangui and Douala - N'Djamena corridors. The duration of checks drops considerably on the journey from Douala to N'Djamena, to 1.4 hours, while it remains practically stable on the return journey from Bangui, at 3.9 hours.

Checks on the Douala-Bangui section remain the most expensive: although this section is shorter (400 km less) than the Douala-N'Djamena section, checks there cost on average four times more. The difference observed is valid for outbound trips (departing from Douala) but even more pronounced for trips to Douala.

With respect to travel time, on the Douala-Bangui corridor, trucks take an average of nearly four days for both outbound and inbound trips. On the other hand, trucks from Douala to N'Djamena take an average of 5 days to go and 3 days to return. Overall, it takes trucks a minimum of 2 days to cross the corridors and a maximum of 10 days.

(iv) Recommendations

The detailed data analysis for this quarter makes it possible to uphold the previous recommendations:

- Keeping up with the actions undertaken by the Cameroonian and Chadian governments, notably to reduce checkpoints and improve fluidity at the port of Douala
- upgrading of professional drivers' salaries;
- building capacity and raising awareness for agents and other stakeholders;
- providing support for the functional organization, training on the road code in force in the CEMAC and periodic retraining of drivers;
- improving safety on the roads and in parking and rest areas;
- revitalizing the Inter-State Corridor Management Committee.

INTRODUCTION

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

Ces entraves qui se caractérisent essentiellement par la multiplication et la fréquence des contrôles, les longues attentes aux frontières, des pertes de temps aux postes de contrôle et des paiements illicites lors de certains contrôles, ont pour conséquences d'accroître les coûts des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays de la CEMAC. 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 quatrième trimestre de l'année 2021 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA.

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

Il présente l'essentiel des éléments suivants :

- un bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie du projet ;
- l'appréciation de l'évolution par les conducteurs ;
- les dépenses de carburants observés sur les corridors ;
- les résultats classiques de l'enquête trimestrielle ;
- des recommandations en termes de mesures.

I. CONTEXTE GENERAL

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

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

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

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

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

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

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

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

L'organisation de la collecte est orientée par les résultats des travaux préparatoires notamment ceux relatifs aux travaux de terrain. C'est ainsi que l'enquête pilote réalisée en septembre-octobre 2020 a permis de mieux cerner certaines spécifications méthodologiques ainsi que les coûts et les délais de collecte des données dans des conditions actuelles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Définition opérationnelle des Pratiques Anormales

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

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

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

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

- ✓ La régulation du marché des transports de biens par les acteurs regroupés en cartels pour empêcher la compétitivité ;
- ✓ Les rallongements des délais de chargement des marchandises ;
- ✓ Les rallongements des délais de passage aux frontières ;
- ✓ La vitesse de circulation et le temps mis pour la traversée ;
- ✓ L'utilisation des véhicules trop âgés ;
- ✓ La non pratique de l'entretien périodique des véhicules ;
- ✓ Les surcharge des véhicules

- ✓ Le paiement des salaires modiques aux conducteurs (qui, pour joindre les deux bouts, sont amenés parfois à surcharger les véhicules et à retirer le carburant du réservoir pour vendre).

En outre, jusqu'ici les études tendent à montrer que malgré la multiplicité des postes de contrôle routier, dont certains font l'objet des paiements illicites (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^{er} et 2nd Trimestres 2021 révèlent une diminution de ces postes. Pourtant, l'Observatoire a vocation à devenir l'instrument technique d'accompagnement de la CEMAC, qui est appuyée par l'UE dans le cadre du Programme d'Appui à la Gouvernance des Infrastructures Régionales et Nationales en Afrique Centrale (PAGIRN), dans le but d'une meilleure atteinte des résultats de son Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit. Il serait donc 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
Total	100	100	100

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

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

I.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

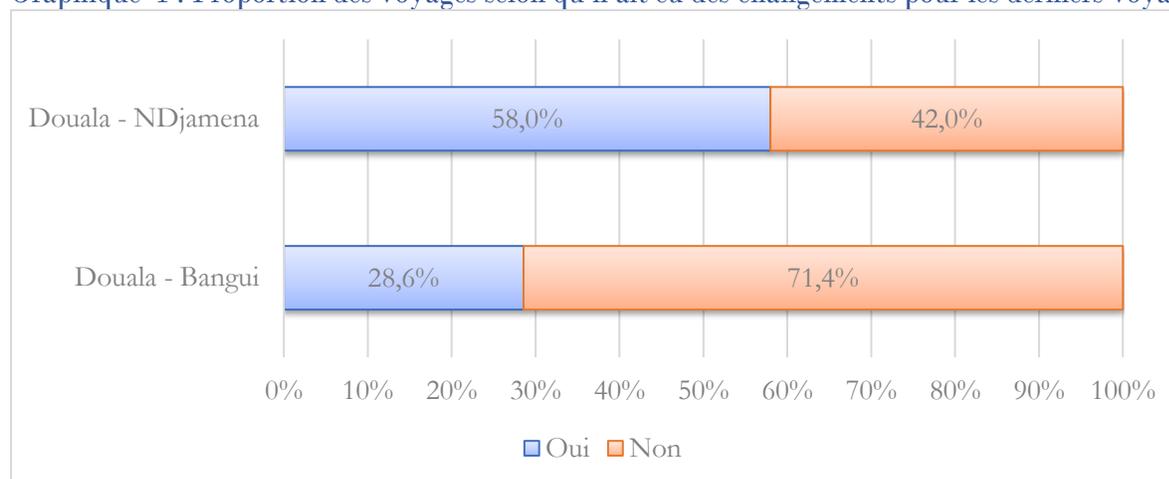
Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 04) sont basés sur les enquêtes du 4^{ème} trimestre 2021. En général, les tendances se confirment avec celles données des trimestres précédents. Ce trimestre met en avant l'analyse de l'appréciation que les conducteurs font à l'égard de l'évolution des tracasseries sur les corridors ainsi que les dépenses de carburants. Des analyses supplémentaires, notamment sur le respect des normes de sécurité et l'analyse approfondie des coûts, sont faits en dehors des rapports principaux.

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

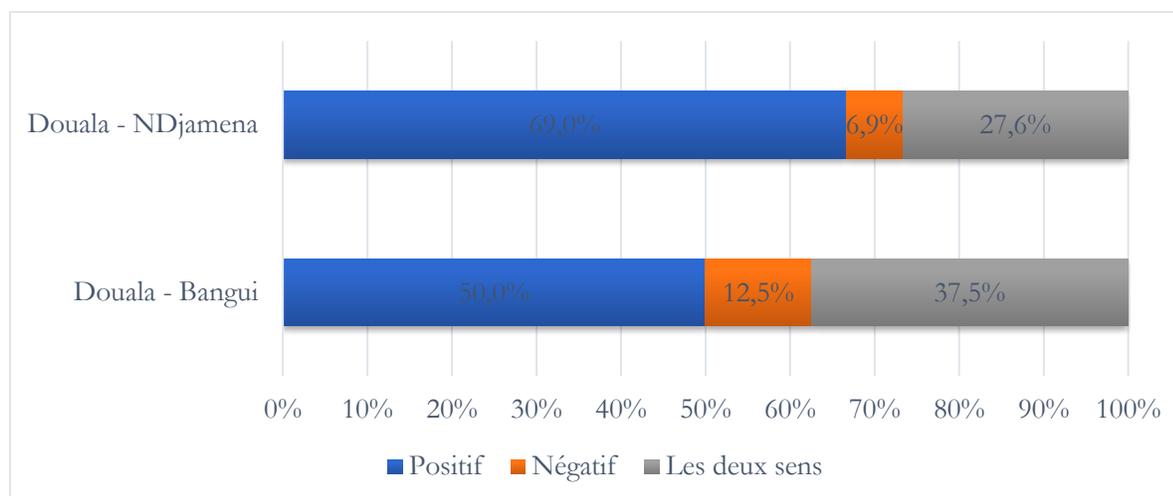
II.1.1 Appréciation

Sur le corridor Douala-N'Djamena la majorité des conducteurs estiment par rapport à la situation précédente que ce changement est positif. C'est le contraire que l'on observe sur le corridor Douala-Bangui où 71% des conducteurs pensent qu'il n'y a pas eu d'amélioration par rapport au trimestre précédent.

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



Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements



II.1.2 Dépenses de carburant

Les dépenses de carburant ont été observées tout au long des corridors. On observe une très grande variation entre les dépenses minimales et dépenses maximales. Pour une analyse plus pertinente, il faudrait relever la capacité des réservoirs et/ou la quantité prise au départ. On note cependant une similarité entre les quantités consommées à l'aller et celle du retour.

Tableau I : Statistiques récapitulatives sur les consommations

Consommation de carburant	Douala-Bangui				Douala-N'Djamena			
	Aller		Retour		Aller		Retour	
	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA
Moyenne	296	164 790	310	178 250	373	209 033	335	199 855
Maximum	410	235 750	310	178 250	750	431 250	500	332 500
Minimum	120	37 000	310	178 250	80	40 000	156	90 000

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

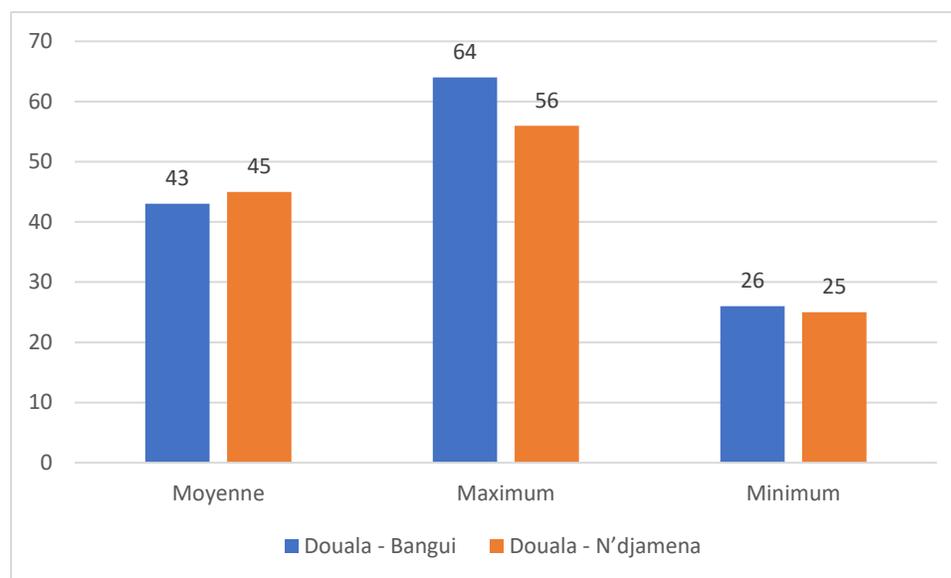
L'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport révèle le profil des conducteurs et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que les âges des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors de *Douala-Bangui* et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

II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

L'âge des chauffeurs observés pendant le quatrième trimestre 2021 varie entre 26 ans et 64 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 25 ans et 56 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

Il en ressort que, 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'Djaména* est de 45 ans ; ce sont les mêmes moyennes qui ont été estimées au 3^{ème} trimestre.

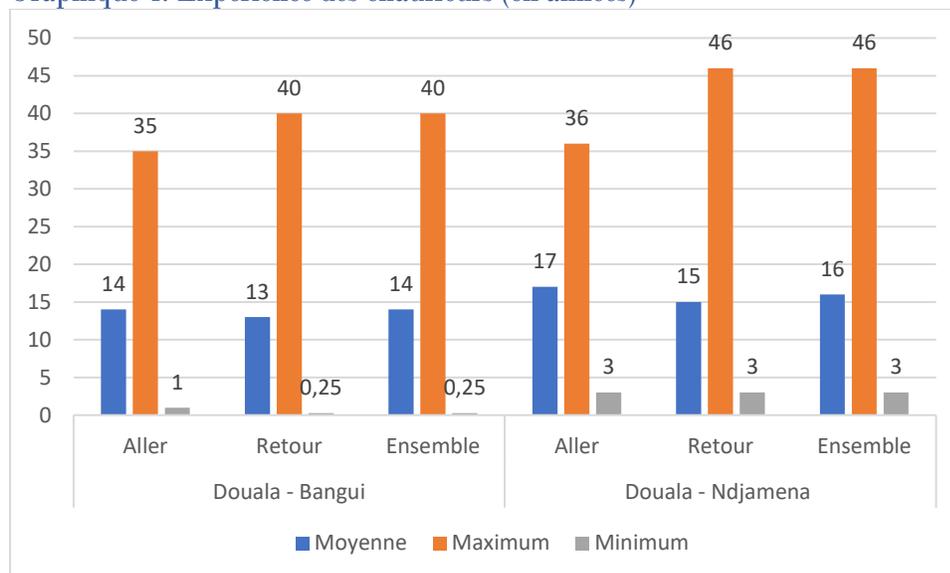
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors



La dispersion observée sur les âges des chauffeurs se reflète aussi sur leur nombre d'années d'expérience. Il ressort des résultats de l'enquête du quatrième trimestre 2021 que leur expérience varie de 3 mois à 46 ans, avec une moyenne de 14 ans sur le corridor Douala-Bangui.

Ce nombre d'années d'expérience est compris entre 3 ans et 46 ans avec une moyenne de 16 ans sur le corridor Douala-N'Djaména, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)



En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, il ressort du tableau ci-dessous que, sur chacun des deux corridors, plus 40% des chauffeurs enquêtés pendant le 4^{ème} 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 plus élevée sur le corridor Douala-N'Djamena que sur de Douala-Bangui.

Par contre, les conducteurs ayant reçu une formation en électricité auto ils sont en moyenne moins de 10% sur les deux corridors depuis les trimestres précédents.

Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français

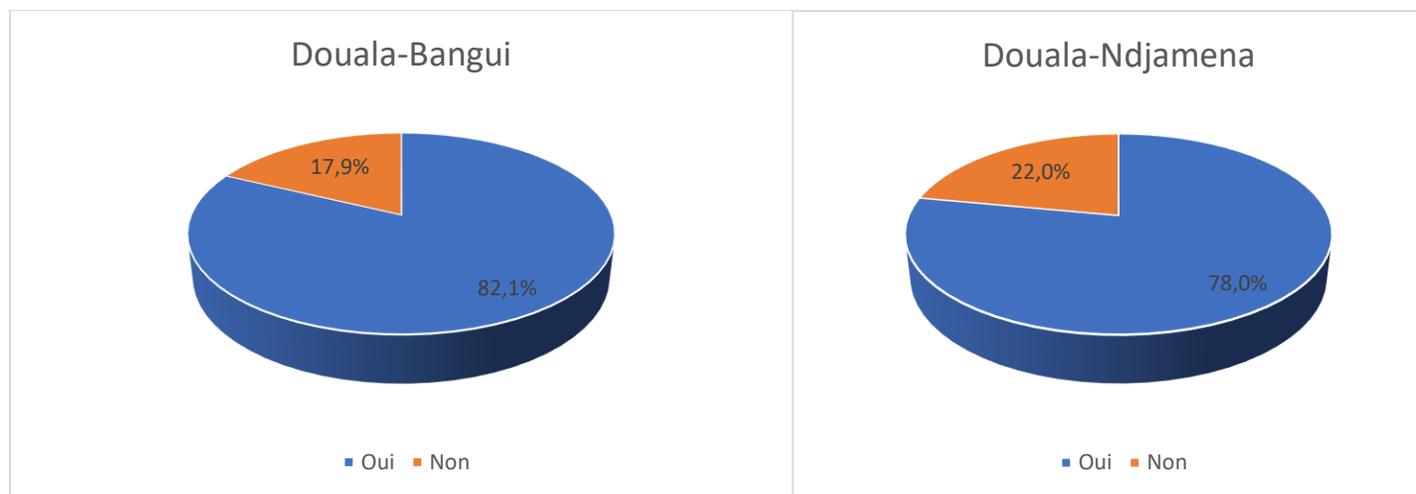
	Douala - Bangui	Douala - N'Djamena
Mécanicien	42,9%	64,0%
Électricien auto	3,6%	10,0%
Aucune	46,4%	30,0%
Autre formation	7,1%	8,0%

Quant à l'expression, 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 (82%) que ceux du corridor Douala-Bangui (78%).

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

Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français



En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, il ressort que moins de la moitié des chauffeurs sont affiliés à un syndicat. Pourtant cette adhésion 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, comme les trimestres précédents, est plus élevée chez les chauffeurs du corridor Douala-Bangui par rapport à ceux du corridor Douala – N'Djaména.

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

	Douala-Bangui	Douala-Ndjamenana	Ensemble
Appartient	46,5	43,5	45,0
N'appartient pas	53,5	56,5	55,0

II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors

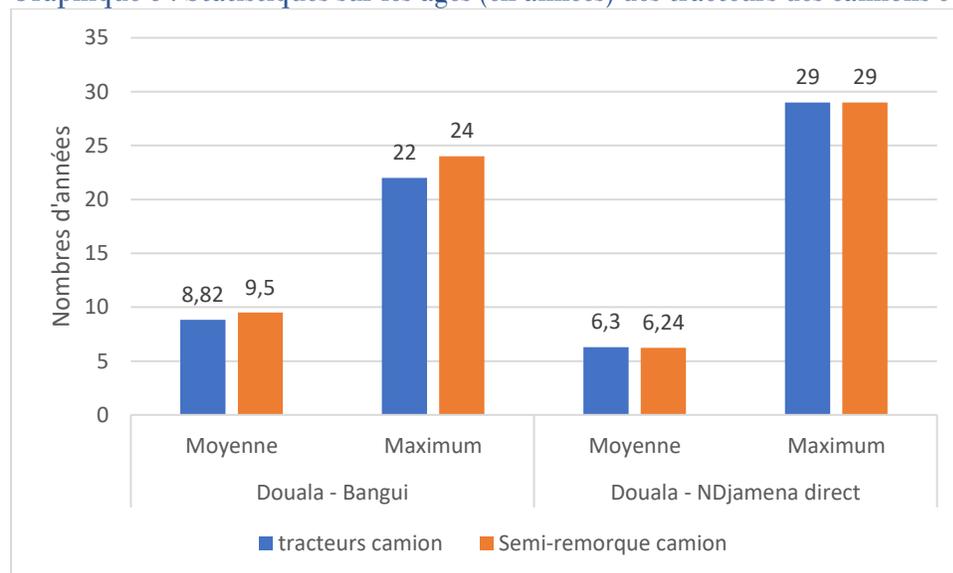
Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général plus neufs que ceux du corridor Douala-Bangui.

Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Douala - Bangui	Douala - Ndjama
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100	96,0
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 fonctionnel	%	16,0	53,1
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	8,82	6,30
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	9,50	6,24
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	88,0	83,7
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	84,0	81,6

L'âge moyen des tracteurs de camion sur le corridor Douala-Bangui est de 8 ans et 10 mois, tandis qu'il est de 6 ans et 4 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 les semi-remorques sur chacun des deux corridors ont sensiblement le même âge.

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



II.3 Analyse des arrêts et des contrôles

II.3.1 Fréquences et durées des arrêts

❖ Postes de Contrôle et d'Arrêts identifiés

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

Sur le corridor Douala – N'Djamena, le plus long (1 929 Km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), les observateurs de l'OPA ont noté 93 points d'arrêts potentiels dont 61 sont des postes/points de contrôle, au cours du 4^{ème} trimestres 2021. **Il faudrait rappeler que pendant le 3^{ème} Trimestre 2021, les postes de police non conventionnels sur le territoire, tchadien avaient été démantelés par la Présidence de la République du Tchad.** Parmi les postes de contrôle identifiés au 4^{ème} Trimestre 2021, 57 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 04 sur le territoire tchadien (590 Km). La répartition est donnée dans le tableau ci-après. *Les poses de péage, pesage et Douane sont très stables ; mais les postes de contrôle de Police et/ou de Gendarmerie peuvent varier au cours du trimestre, entre le jour et la nuit, d'une journée à l'autre, ce sont donc les nombres moyens de postes qui sont retenus.*

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	6	1	7
Gendarmerie	22	1	23
Douane	9	2	11
Contrôle mixte	20	0	20
Sous total corps contrôle	57	4	61
Péage	15	6	21
Pesage	9	2	11
Total	81	12	93

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombre (au 4^{ème} Trimestre 2021) 80 points d'arrêts dont 57 postes de contrôle répartis tels que présentés dans le tableau ci-après. Il faudrait noter que les pratiques observées sur le corridor Douala – N'Djamena dans la partie camerounaise sont similaires à ceux observés sur celui-ci, entre Douala et Garoua-Boulaï qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Boulaï. A partir de là le convoi de 50 véhicules (cela augmente actuellement compte tenu de l'amélioration du contexte sécuritaire) est escorté par des forces militaires et les paiements liés aux péages et frais d'escorte sont faits au cours de cette période en un point, soit à Beloko, soit au dernier poste de Contrôle, au lieu-dit PK26 à l'entrée de Bangui.

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

Nombre de poste de contrôle/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	2	3	5
Gendarmerie	18	5	23
Douane	6	3	9
Contrôle mixte	12	8	20
Sous total corps contrôle	38	19	57
Péage	9	5	14
Pesage	7	2	9
Total	54	26	80

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

❖ Types et fréquences d'arrêts

Les contrôles et les péages représentent plus de 50% des arrêts à l'aller et plus de 60% des arrêts au retour sur le corridor Douala-BANGUI. A l'aller 3 arrêts sur 10 sont des contrôles tandis qu'au retour, l'on enregistre 4 contrôles sur 10 arrêts. Les accidents sont plus fréquents au retour qu'aller, bien qu'ils surviennent très rarement dans les deux sens du voyage (moins de 0,5% des arrêts).

Sur le corridor Douala-N'Djamena, les péages sont les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour, représentant à eux seuls plus de 50% des arrêts au retour. Sur 10 arrêts faits par les véhicules

à l'aller l'on note 03 péages et 05 au retour où il y a diminution des autres types d'arrêts. Les accidents ont pratiquement la même fréquence sur ce corridor que celui de Douala-Bangui. On note également plus d'accident au retour qu'à l'aller ceci peut s'expliquer par le fait qu'au retour les camions n'étant pas chargés (en générale) sont parfois confiés aux jeunes chauffeurs pour leur apprentissage, ces novices commettent généralement plus d'accident. En outre, les contrôles représentent la seconde cause des arrêts ; ils constituent en moyenne 22% des arrêts.

Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.

type d'arrêt	Douala - Bangui			Douala - NDjamena		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Contrôle	30,9%	40,3%	34,9%	25,1%	17,0%	22,2%
Péage	20,4%	29,4%	24,2%	32,1%	51,8%	39,1%
Pesage	13,8%	2,9%	9,2%	13,9%	0,0%	8,9%
Accident	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
Repos	22,6%	15,6%	19,6%	11,4%	14,5%	12,5%
Panne	1,9%	2,1%	2,0%	1,7%	0,9%	1,4%
Carburant	1,0%	0,3%	0,7%	3,3%	2,2%	2,9%
Autre à préciser	9,3%	9,0%	9,2%	12,6%	13,4%	12,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

❖ Durée moyenne des arrêts

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

Le temps mis lors des arrêts représente plus de la moitié de la durée des traversées ; que ce soit sur le corridor Douala -Bangui ou il représente 2 jours et 14 heures sur 4 jours 7 heures à l'aller et 2 jours 3 heures sur 3 jours 19 heures au retour, ou sur le corridor Douala-N'Djamena avec 2 jours et demi de temps d'arrêts pour une durée totale de près de 5 jours à l'aller et 1 jours 8 heures pour un voyage de 3 jours au retour.

Les repos restent les arrêts les plus consommateurs de temps près de 2 jours 4 heures à l'aller sur douala-Bangui, pouvant atteindre 3 jours de repos pour certains voyages. Au retour le temps de repos

s'amointri et passe à 1 jours 11 heures, ces temps de repos sont élevés comparativement à ceux sur Douala -Ndjamena pourtant plus long, ceci pourrait s'expliquer par les escales faites par les chauffeurs centrafricains dans la ville de Garoua-boulai où ils ont des parents.

Quant au corridor Douala-N'Djamena, les repos, même s'ils prennent moins de temps que sur le corridor Douala-Bangui, restent les arrêts les plus longs (en dehors des cas d'incidents tels que les pannes et pénuries de carburant), suivis des contrôles. À l'aller les durées de repos fluctuent entre 2 heures et 3 jours pour une moyenne de 1 jours 4 heures de repos par voyages. Les contrôles et autres types d'arrêt et prennent moins d'une demi-journée.

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

Type d'arrêt	Temps d'arrêt	Douala - Bangui		Douala - Ndjamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Contrôle	Moyenne	0,17	0,16	0,41	0,06
	Maximum	0,40	1,22	2,03	0,50
	Minimum	0,02	0,00	0,01	0,01
Repos	Moyenne	2,15	1,33	1,20	0,77
	Maximum	2,87	1,98	2,77	2,28
	Minimum	1,21	0,39	0,08	0,02
Autre à préciser	Moyenne	0,20	0,39	0,41	0,08
	Maximum	0,93	2,98	1,98	0,22
	Minimum	0,01	-	-	-
Total des arrêts	Moyenne	2,58	2,12	2,51	1,35
	Maximum	3,42	7,35	6,38	7,59
	Minimum	1,36	0,50	0,50	0,16

Il faudrait aussi noter que les durées moyennes varient en fonction des types d'arrêt ; les pannes et arrêts pour carburants interviennent moins souvent. Ainsi durant le trimestre 4 sur le corridor Douala-N'Djamena, l'on note des pannes de longue durée lorsqu'elles ont eu lieu, les véhicules qui tombent en panne accusent généralement près de 8 heures de retard si s'agit d'un voyage retour et près de 1 jours 11heures pour un voyage aller. Pour la charge de carburant, l'on enregistre près 01 heures et quart de retard à l'aller et près de 03 heures et demi au retour. Ainsi la plupart des camions font leur chargement lors des voyages retour.

Sur le corridor Douala-Bangui, l'on n'a pas constaté d'accident à l'aller, les péages prennent en moyenne moins de 15 minutes (les péages sont groupés du côté de Bangui), les pannes subviennent généralement au retour causant en moyenne près de 17 heures de retard !

Tableau 9: Durées moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt

Type d'arrêt	Temps d'arrêt	Douala - Bangui		Douala - Ndjamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Pesage	Moyenne	13,62	6,00	22,78	-
	Maximum	28,20	7,80	139,80	-
	Minimum	4,20	4,20	3,60	-
Accident	Moyenne	-	58,20	16,20	35,40
	Maximum	-	58,20	16,20	35,40
	Minimum	-	58,20	16,20	35,40
Panne (en heures)	Moyenne	0,67	16,87	7,97	29,77
	Maximum	1,35	70,70	36,33	166,78
	Minimum	0,10	0,25	0,17	0,47
Carburant (en heures)	Moyenne	0,29	0,32	1,24	3,69
	Maximum	0,48	0,32	16,93	48,38
	Minimum	0,17	0,32	0,14	0,15

II.3.2 Types de contrôles

On distingue quatre motifs de contrôles qui se pratiquent sur les corridors. Le motif le plus fréquent est la vérification des papiers liés au contrôle qui représente presque 75%. Ensuite, la vérification des papiers sans objets avec le contrôle et la fouille de véhicule interviennent presque à la même fréquence, autour de 23% lors des voyages. La vérification des éléments de sécurité du véhicule qui représentent des proportions marginales des contrôles de véhicule. Les combinaisons de ces motifs comptent pour environ 25% et près de 30% des contrôles respectivement à sur le corridor Douala-Bangui et Douala-N'Djamena.

L'on note également que l'issue de ces contrôles est généralement correcte. Près de 80% des véhicules sont en règle à l'aller comme au retour sur chaque corridor. On enregistre cependant une proportion non négligeable de véhicules payant des amendes à l'aller sur Douala-N'Djamena près de 18%.



Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	90.7	66.7	78.9	76.7	65.4	73.7
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	15.3	27.1	21.1	29.3	20.5	26.9
Fouille du véhicule	10.0	30.6	20.1	17.9	53.5	27.3
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	14.0	2.1	8.2	10.8	2.4	8.6
Combinaison d'au moins deux motifs de contrôles précédents	25.3	25.0	25.2	26.7	35.4	29.0

II.3.3 Fréquences des contrôles

Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre en moyenne 11 contrôles subis par les camions à l'aller (dont 09 sur le territoire camerounais) ; au retour on relève également 11 contrôles mais seulement 04 contrôles sur le sol camerounais. Cela s'explique par le fait sur le territoire centrafricain les convois sont escortés à l'aller et pas au retour. Toutefois, on peut enregistrer jusqu'à 23 contrôles lors d'un voyage aller. Moins de 20% des contrôles sont payants, soit 2 sur 11 à l'aller et 1 sur 11 au retour. Il faudrait préciser que les camions en transit ne sont pas interpellés à tous les postes de contrôle que l'on peut dénombrer sur le trajet. C'est en cela que le terme corridor prend toute sa signification, car le corridor coïncide avec les routes nationales dont les autres usagers ne sont pas concernés par les accords actuels entre les pays relatifs au transport des cargaisons en transit. En outre, comme il a été mentionné plus haut, entre Garoua-Bouläi / Beloko et Bangui les convois sont escortés et il y a plus de contrôles liés aux exigences sécuritaires.

En ce qui concerne le corridor Douala-N'Djamena, le nombre moyen de contrôles est de 14 dont 13 sur le territoire camerounais, pour les camions allant de Douala à N'Djamena ; en moyenne, 05 de ces contrôles sont payants. Au retour il est enregistré en moyenne 06 contrôles dont 05 sur le territoire camerounais. C'est le lieu de rappeler la levée des barrières de police non conventionnelles prise par le Gouvernement tchadien depuis le troisième trimestre 2021 est toujours respectée.

Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage

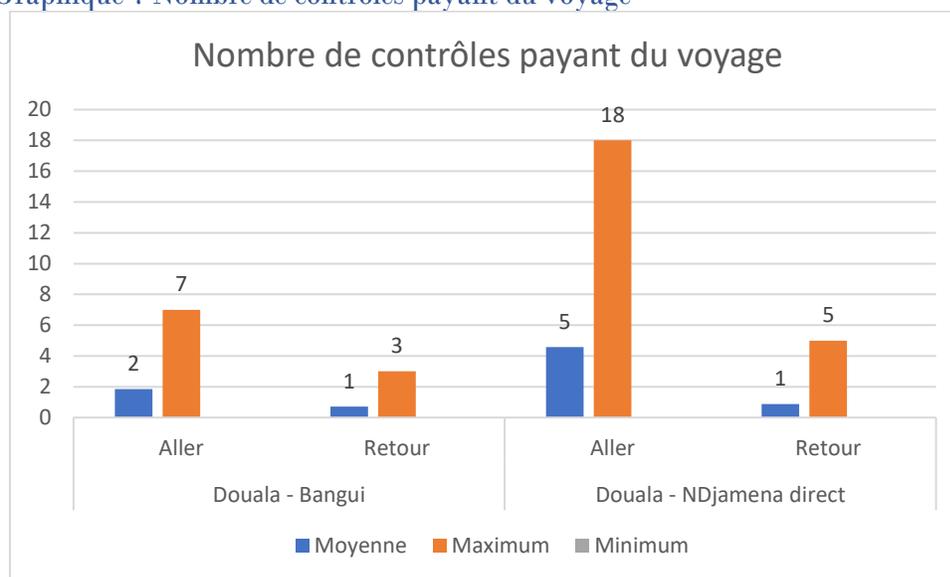


Tableau II: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors

A- sur le corridor Douala-N'Djamena

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	Tchad	Ensemble	Cameroun	Tchad	Ensemble
Contrôle	13	1	14	5	1	6
Péage	13	5	18	12	5	17
Pesage	6	1	8	0	0	0
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	5	1	6	3	2	5
Panne	1	0	1	0	0	0
Carburant	2	0	2	1	0	1
Autre à préciser	5	2	7	4	1	4

B-sur le corridor Douala-Bangui

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	RCA	Ensemble	Cameroun	RCA	Ensemble
Contrôle	10	2	11	4	7	11
Péage	8	0	8	8	0	8
Pesage	5	0	5	1	0	1
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	3	5	8	2	2	4
Panne	0	0	1	0	0	1
Carburant	0	0	0	0	0	0
Autre à préciser	1	2	3	1	1	2

II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

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

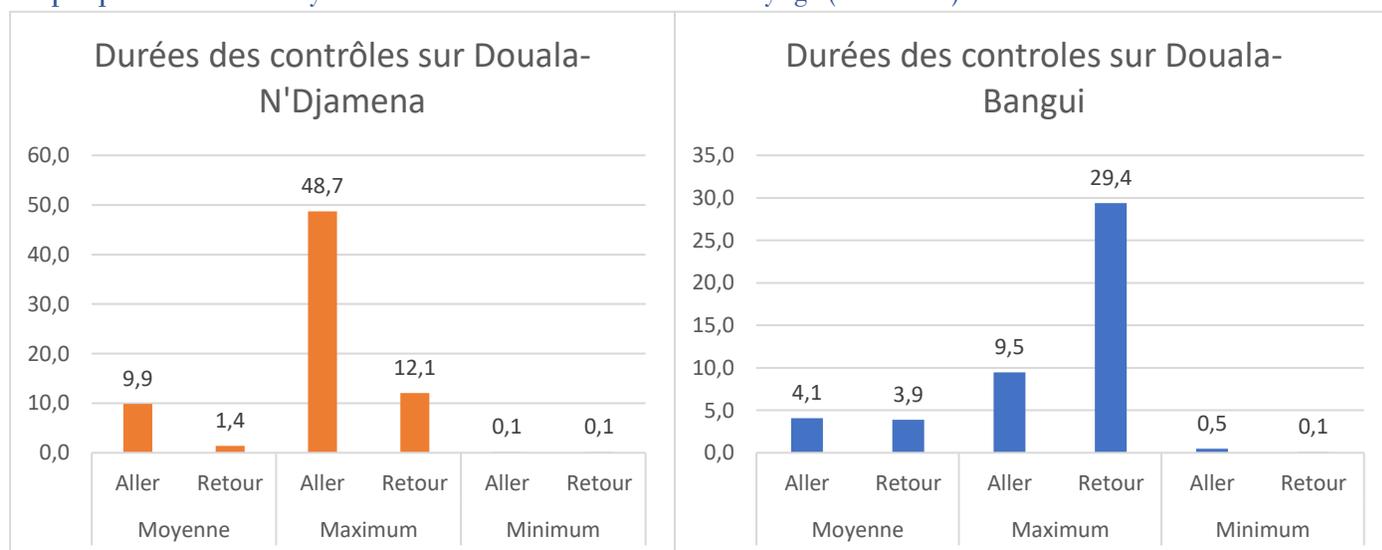
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors

Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	44.1%	63.9%	53.8%	44.0%	53.8%	46.7%
Gendarmerie	58.6%	60.5%	59.5%	63.4%	57.7%	61.8%
Douane	26.3%	18.4%	22.4%	33.5%	28.5%	32.2%
Armée	4.6%	17.7%	11.0%	1.7%	3.1%	2.1%
Prévention routière	20.4%	2.7%	11.7%	10.2%	4.6%	8.7%
Police frontalière	10.5%	6.1%	8.4%	5.7%	12.3%	7.5%
Bureau du fret	11,2%	3,4%	7,4%	19,0%	6,9%	15,8%
Eaux et Forêts	4,6%	20,4%	12,4%	8,0%	3,1%	6,6%
Autres corps	8.6%	10.9%	9.7%	8.2%	6.9%	7.9%
Contrôle mixte (plusieurs corps)	43.4%	55.1%	49.2%	46.9%	49.2%	47.5%

II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

Les graphiques ci-dessous indiquent les durées des contrôles au cours des voyages. On constate que les voyages aller connaissent de longues durées de contrôles sur chacun des deux corridors soit respectivement 4,1 heures et 9,9 heures sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena. La durée des contrôles baisse considérablement au retour sur Douala-N'Djamena et se situe à 1,4 heures tandis qu'elle reste pratique stable sur Bangui soit 3,9 heures. Par ailleurs il existe une grande disparité d'heures de contrôle sur Douala-N'Djamena d'étendu de 48 heures à l'aller et 12 heures au retour. D'un autre côté sur le corridor douala-Bangui l'on note plus de disparité d'heures de contrôlés au retour par rapport à l'aller en effet les heures de contrôle lors d'un voyage retour peut atteindre les 29 heures tandis qu'aller c'est au maximum 9 heures et demi. Cette dispersion peut être expliquée par le fait qu'à aller les contrôles se font par convois donc pour tout le trajet sur Bangui, tandis qu'au retour les véhicules ne sont pas escortés et subissent donc plusieurs contrôles.

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

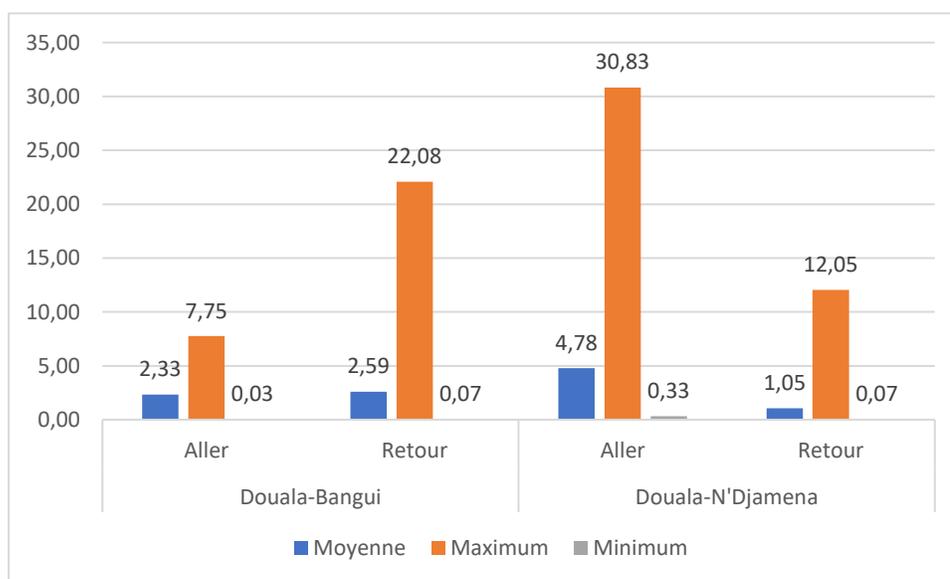


II.4 Cas particuliers des frontières

Les frontières constituent les zones où généralement sont effectués les contrôles de documents et de la légalité des marchandises devant entrer dans un territoire donné. Avec la promotion de la libre circulation des biens et personnes dans le cadre des accords entre Etats de la zone CEMAC, ces contrôles devraient avoir des coûts réduits en termes de temps, entre autres. La présente section décrit les durées prises par les transporteurs aux frontières entre le Cameroun et la Centrafrique, et entre le Cameroun et le Tchad.

L'examen des données du quatrième trimestre renseigne sur le fait que, sur le corridor Douala-Bangui, les camions mettent en moyenne un peu plus de temps au retour qu'à l'aller où les camions sont escortés. On peut alors soupçonner que sur ce tronçon, les contrôles aux frontières ne tiennent pas compte des marchandises ou des cargaisons. Le constat est différent sur le tronçon Douala-N'Djamena : les camions se dirigeant vers N'Djamena prennent en moyenne près de quatre fois plus de temps à la frontière que ceux qui circulent en sens inverse. Ceci peut se comprendre aisément, car la quasi-totalité de ces camions sont vides. Ceci peut donc conforter le fait que les contrôles aux frontières sur ce tronçon s'intéressent aux cargaisons.

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



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

II.5.1 Cas des contrôles

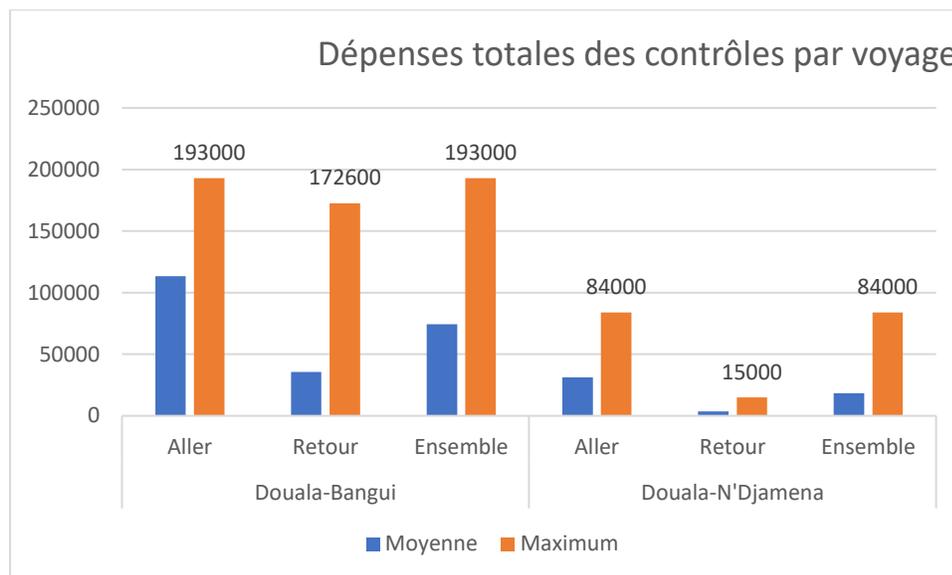
Les contrôles constituent une part importante de l'ensemble des arrêts lors des voyages sur les corridors d'Afrique centrale. Pour le 4^{ème} trimestre de l'année 2021, un arrêt sur quatre était dédié à un contrôle. Mais ces contrôles, en plus d'être nombreux prennent du temps, et occasionnent des coûts supplémentaires, ce qui n'est pas sans effet sur le niveau des prix de transport.

Dans l'ensemble les dépenses totales dues aux contrôles diffèrent selon le corridor et dans chaque corridor selon le sens du voyage. Les contrôles sur le tronçon Douala-Bangui demeurent les plus coûteux : bien que ce tronçon soit plus court (400 km de moins que) que le tronçon Douala-N'Djamena, les contrôles y coûtent dans l'ensemble en moyenne quatre fois plus chers. La différence observée est valable aussi bien pour les voyages aller (quittant Douala) mais encore plus prononcée pour les voyages en direction de Douala. A titre d'illustration, pour les voyages en direction de Douala, tous les contrôles coûtent en moyenne autour de 35 000 Fcfa sur le tronçon Douala-Bangui contre seulement 3 500 Fcfa sur Douala-N'Djamena. Lorsqu'on ramène les coûts liés aux contrôles par rapport aux distances, les différences observées plus haut marquent leur pertinence : tous les 100 kilomètres, les contrôles coûtent en moyenne beaucoup plus chers sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena. Qu'en est-il des pesages ?

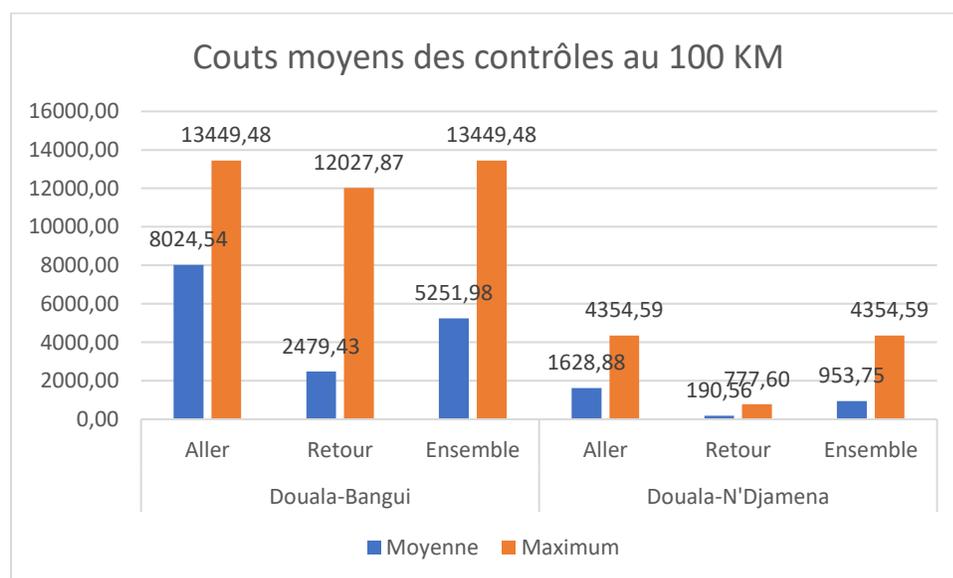
Tableau 13 : Coût moyen des contrôles

		Douala-Bangui			Douala-N'Djamena		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense totale des contrôles	Moyenne	113 336	35 507	74 422	31 181	3 674	18 269
	Maximum	193 000	172 600	193 000	84 000	15 000	84 000
	Minimum	0	0	0	0	0	0
Coût moyen des contrôles au 100 KM	Moyenne	8 025	2 479	5 252	1 629	191	954
	Maximum	13 449	12 028	13 449	4 355	778	4 355
	Minimum	0	.	0		0	0

Graphique 10 : Dépenses totales des contrôles par voyage



Graphique 11 : Coûts moyens des contrôles



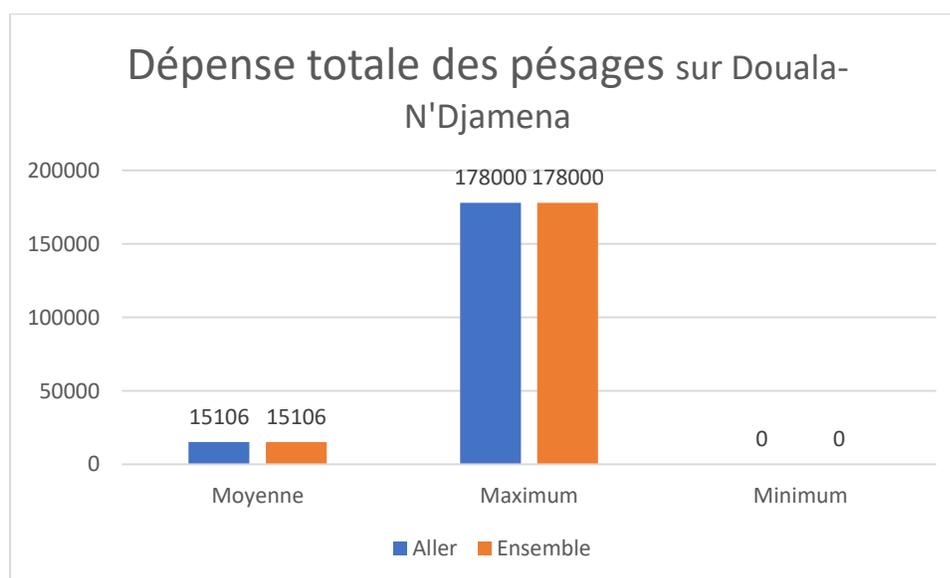
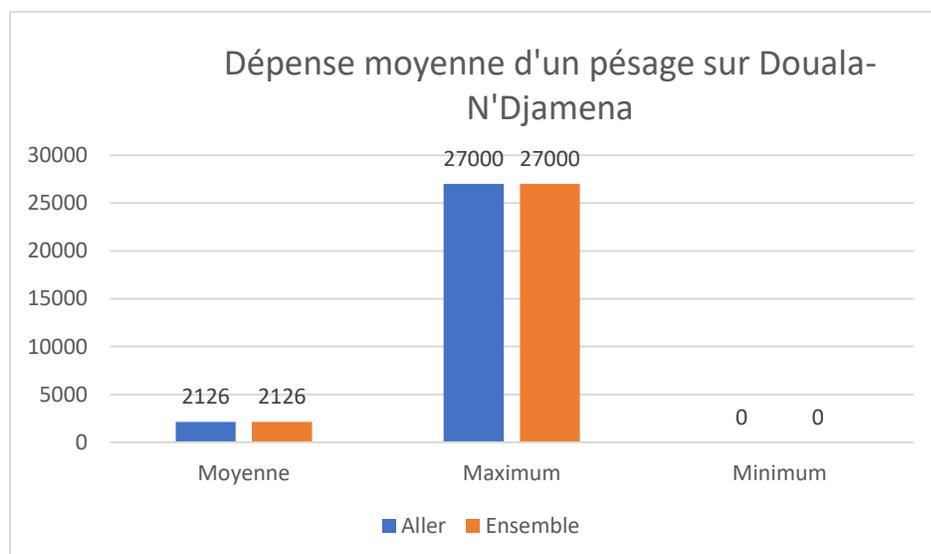
II.5.2 Cas des pesages

Un constat fort se dégage : sur le corridor Douala-Bangui, les pesages n'ont engendré aucune dépense. Autrement dit, aucun conducteur sur le parcours entre Douala et Bangui n'a supporté des coûts en raison des pesages. Ceci peut être dû au fait que les stations de pesage n'étaient pas fonctionnelles entre Garoua-Boulai et Bangui. Car cinq camions sur 16 ont dépassé leurs poids totaux roulant autorisés. La

raison qui semble la plus plausible est alors le fait qu'au départ de Douala, et dans les différentes stations de pesage, les véhicules de ce corridor ont été tous en règle en matière de tonnage, même si en cours de route, certains d'entre eux ont recouru à la surcharge.

Sur le corridor Douala-N'Djamena par contre, les pesages ont engendré des coûts, mais uniquement pour les voyages en direction du Tchad. Ceci se comprend aisément, car tous les camions allant dans le sens inverse étaient vides. En moyenne un pesage entraîne une dépense d'environ 2 000 FCFA, et la totalité des pesages sur ce corridor génère des coûts qui avoisinent en moyenne les 15 000 FCFA.

Graphique 12: Dépenses liées aux pesages (en FCFA)





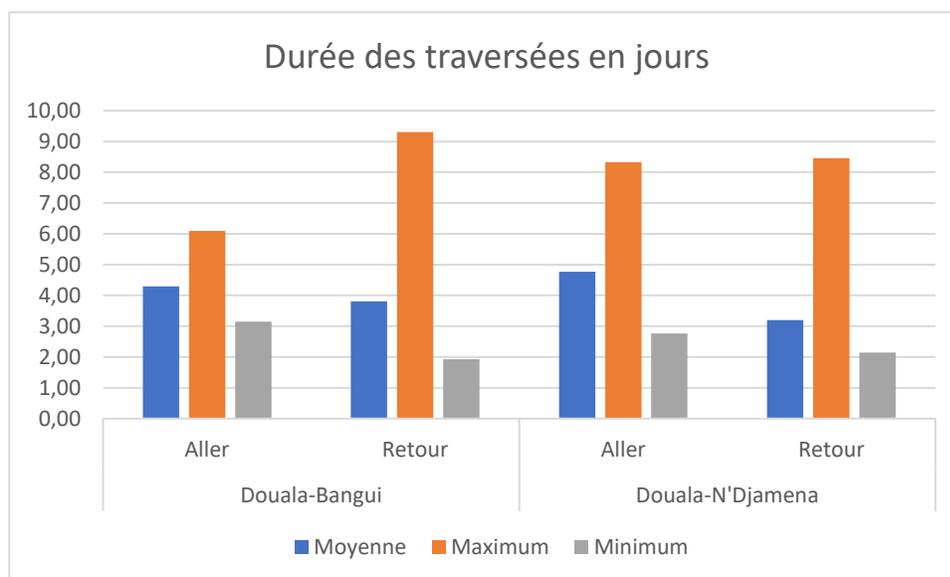
II. 6 Analyse de la traversée

Les données collectées au cours du 4^{ème} trimestre 2021 révèlent que sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne près de 4 jours autant en aller qu'en retour. Par contre, les camions de Douala-N'Djamena mettent en moyenne 5 jours en aller et 3 jours en retour. Globalement, les camions dans leur traversée sur les corridors mettent minimum 2 jours et au plus 10 jours tels illustrés que le tableau ci-après.

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

Durée des traversées en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	4.30	3.81	4.77	3.19
Maximum	6.09	9.31	8.32	8.45
Minimum	3.15	1.93	2.76	2.14

Graphique 13: Durée moyenne de la traversée (en jours)



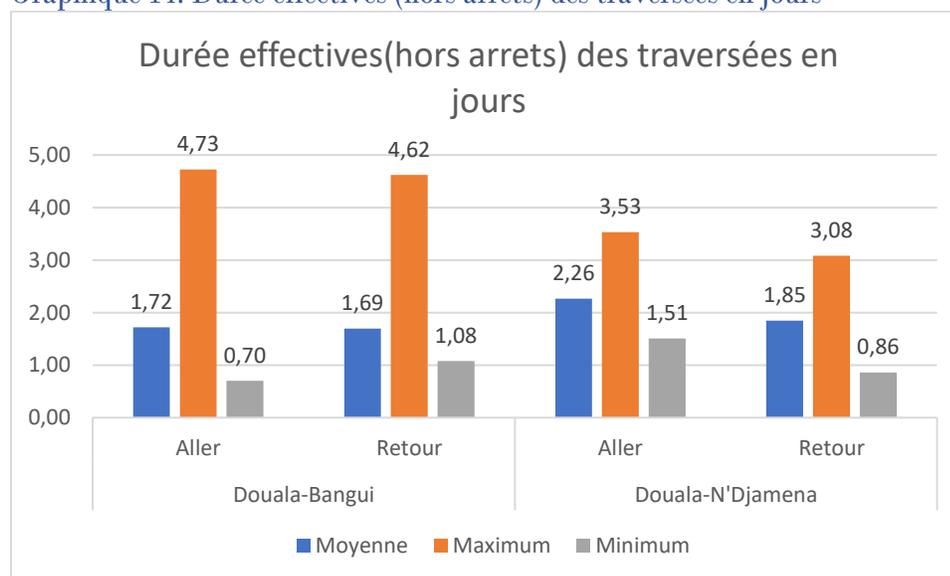
Les durées de la traversée présentées ci-dessus intègrent celles de tous les types d'arrêt identifiés plus haut. Il est question ici d'estimer le temps mis en circulation effective. L'on constate que sur le corridor Douala-Bangui les camions mettent en moyenne moins de 2 jours autant en aller qu'en retour. Et sur le corridor Douala-N'Djamena, beaucoup plus long (1929 Km Contre 1435 Km) les camions mettent

en moyenne un peu plus de 2 jours à l'aller et moins de 2 jours au retour. Cela se reflète dans les vitesses en circulation effective décrites plus bas.

Tableau 15 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours

Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	1.72	1.69	2.26	1.85
Maximum	4.73	4.62	3.53	3.08
Minimum	0.70	1.08	1.51	0.86

Graphique 14: Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours



Il est aussi intéressant d'analyser la durée du trajet le long d'un voyage et la distance couverte par jour de circulation de part et d'autre de la frontière d'une part et la vitesse moyenne de circulation des camions d'autre part.

Pour ce qui est du corridor Douala-Bangui, en aller les camions mettent en moyenne 2 jours pour traverser de Douala jusqu'à la frontière, soit une distance de 831km avec une vitesse moyenne de

22,18km/h. Les camions mettent près de 2 heures et demies a la frontière pour la RCA et en RCA les camions mettent près de 2 jours et demi pour atteindre Bangui, roulant à une vitesse moyenne de 10,21km/h sur une distance de près de 609 km. Au retour, les camions mettent près d'un jour et 6 heures pour atteindre la frontière de RCA sur une distance de 606 km avec une vitesse moyenne de 31,68km/h. Arrivé à la frontière, la traversée pour le Cameroun dure près de 2h et demi et de la frontière pour le port de Douala les camions parcourent 833km en près de 2 jours roulant généralement à une vitesse moyenne de 14,35km/h.

Tableau 16 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière

Corridor	Douala-Bangui					
	Aller			Retour		
	Sens					
Pays	Cameroun	Frontière	RCA	RCA	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	1.84	0.1	2.57	1.25	0.11	1.84
Durée moyenne de la traversée (en heure)	44.16	2,33	61.68	30	2,59	44.16
Distance de la traversée	831		609	606		833
Vitesse moyenne de circulation en km/h	22.18		10.21	31.68		14.35

Concernant le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller les camions mettent en moyenne 3 jours et 7 heures pour parcourir du port de Douala jusqu'à la frontière, soit une distance de 1339 km avec une vitesse moyenne de 18,09 km/h. Les camions mettent un cinquième de jour pour traverser la frontière jusqu'au Tchad. Ensuite, les camions mettent près d'un jour et 10 heures pour atteindre N'Djamena, roulant à une vitesse moyenne de 19,38 km/h sur une distance de près de 590 km. Lors du retour, les camions mettent près de 2 jours et 10 heures pour atteindre la frontière du Tchad sur une distance longue de 590 km avec une vitesse moyenne de 34,27 km/h. Arrivées à la frontière, la traversée pour

le Cameroun dure une heure et de la frontière pour le port de Douala les camions parcourent 1339 km en près de 19 heures roulant généralement à une vitesse moyenne de 26,68 km/h.

Il ressort que les camions mettent relativement moins de temps au retour qu'à l'aller. Cela s'explique par le fait qu'au retour les camions sont là pour la plupart à vide, donc font peu de contrôles, peu d'arrêts et roulent beaucoup plus vite.

Tableau 17 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière

Corridor	Douala-N'Djamena					
	Aller			Retour		
Sens						
Pays	Cameroun	Frontière	Tchad	Tchad	Frontière	Cameroun
Durée moyenne de la traversée (en jour)	3.36	0.2	1.43	2.4	0.04	0.81
Durée moyenne de la traversée (en heure)	80.64	4.78	34.32	57.6	1.05	19.44
Distance de la traversée	1339		590	590		1339
Vitesse moyenne de circulation en km/h	18.09		19.38	34.27		26.68

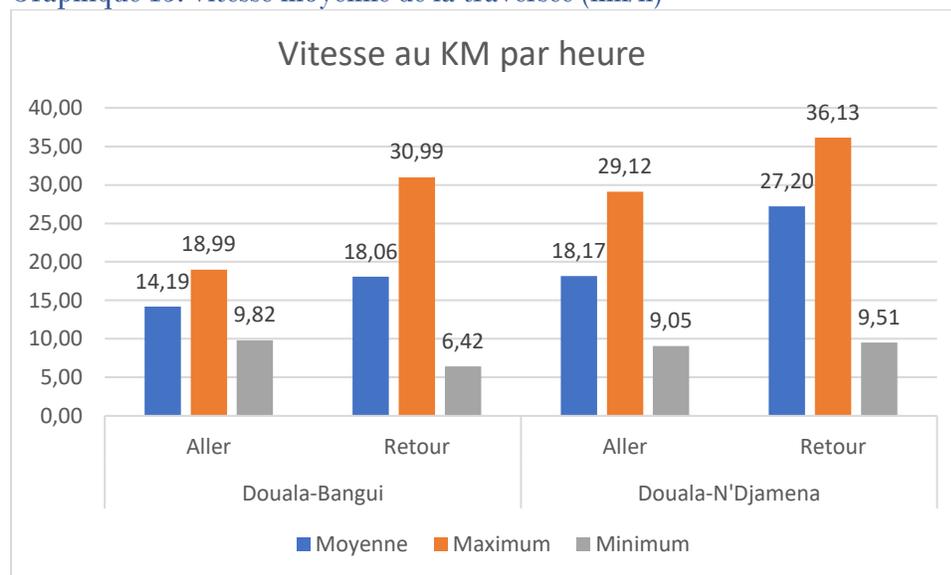
L'analyse des vitesses retient d'une part les vitesses moyennes (qui prennent en compte les arrêts) les vitesses moyennes effectives (estimées seulement sur le temps de circulation effective) des camions par corridor. Il ressort que sur le corridor Douala-Bangui, les camions ont une vitesse moyenne de 14,19/km en aller contre 18,06km/h au retour. Toutefois, les vitesses effectives qui sont nettement plus élevées sont de 41,70km/h à l'aller et 40,44km au retour. Le corridor Douala-N'Djamena quant à lui est parcouru par des camions qui ont des vitesses de 18,17km/h à l'aller et 27,20km/h au retour. Les vitesses effectives sont de 36,54km/h à l'aller et de 46,52km/h au retour. Il faudrait rappeler la

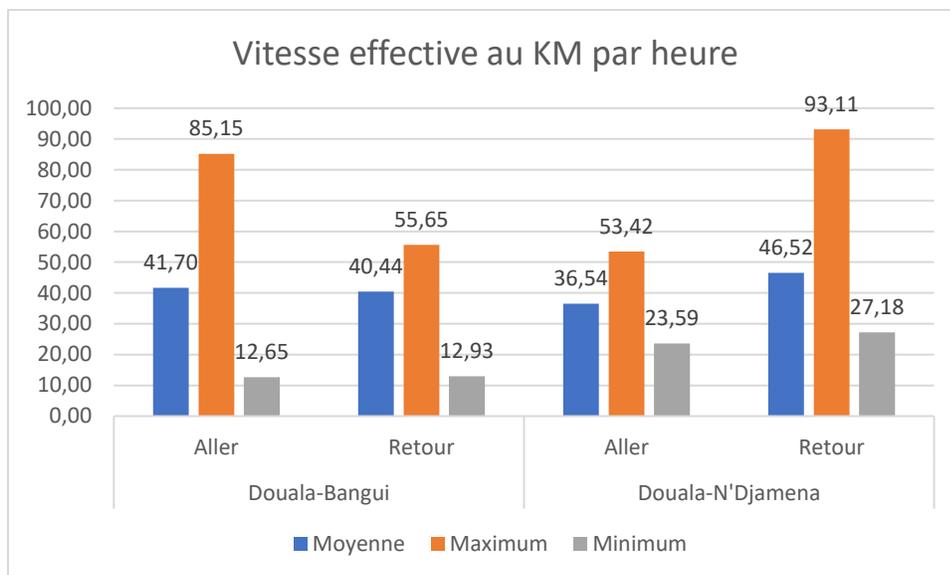
strate des camions bennes (plus rapides) n'a pas été échantillonnée durant ce quatrième trimestre afin de ressortir les différences qui caractérisent les autres types de camions.

Tableau 18 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)

		Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse au KM par heure	Moyenne	14.19	18.06	18.17	27.20
	Maximum	18.99	30.99	29.12	36.13
	Minimum	9.82	6.42	9.05	9.51
Vitesse effective au KM par heure	Moyenne	41.70	40.44	36.54	46.52
	Maximum	85.15	55.65	53.42	93.11
	Minimum	12.65	12.93	23.59	27.18

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





III. DIFFICULTES ET PERSPECTIVES

Sur le plan sécuritaire

Malgré une amélioration constatée depuis 3ème 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 les ateliers nationaux, qui auraient dû se tenir après l'atelier de lancement, ne sont pas encore organisé. Pourtant ces ateliers nationaux sont déterminants pour une bonne sensibilisation des acteurs et de toutes les parties prenantes.

Sur le plan financier, comme cela a déjà été relevé, la longue durée des voyages et les conditions de transport entraînent des coûts plus élevés.

Perspectives

Après une année d'expérience sur le terrain et d'analyses à la fois trimestrielles et thématiques, tout en continuant les enquêtes sur la base des améliorations déjà introduites, il sera question de calculer des indicateurs plus stratifiés pour renforcer leur précision.

RECOMMANDATION ET CONCLUSION

L'analyse détaillée des données de ce trimestre, comme du trimestre précédent, 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 conclusion, ce 4^{ème} trimestre 2021 boucle la couverture d'une année complète d'observations et d'analyses réelles qui permettent 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 les données sont suffisantes pour davantage examiner certaines hypothèses. Relatives aux pratiques anormales sur les corridors observés

Des appondissent complémentaires, sur les types de camions et de transporteurs, sur la sécurité et les Corps intervenant sur les corridors sont faits.