

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2023

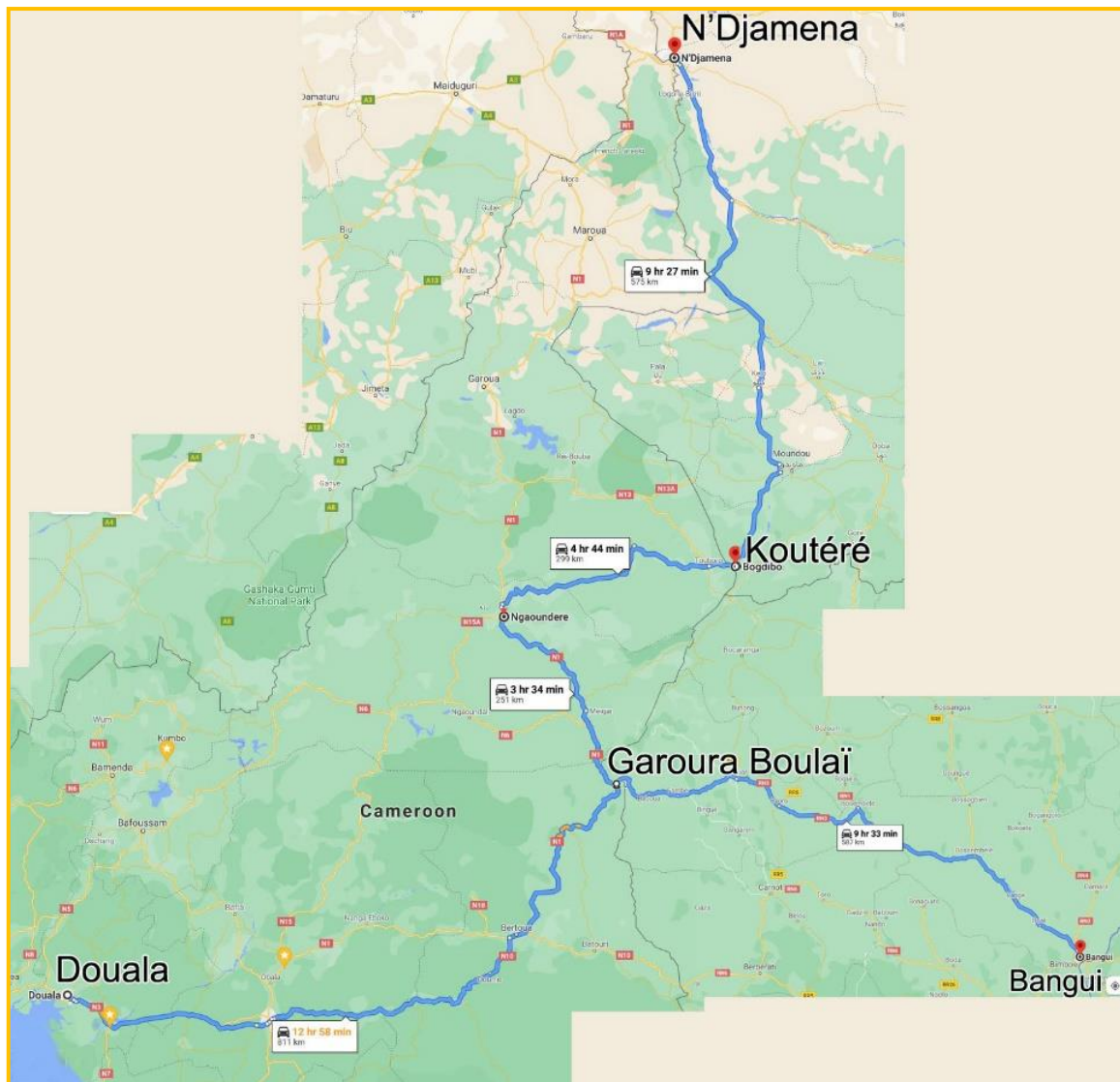


Financement du Projet
Union Européenne



Mise en œuvre du Projet
ISSEA

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



SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	5
LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES GRAPHIQUES.....	7
RESUME EXECUTIF	8
INTRODUCTION	13
I. CONTEXTE GENERAL.....	15
I.1 Bref rappel du contexte, des objectifs et de la méthodologie	15
I.2 Description Générale des indicateurs analysés.....	19
I.4 Méthodologie d'observation.....	20
I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	21
I.5 Contexte particulier du trimestre.....	24
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	26
II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant	26
II.1.1 Appréciation	26
II.1.2 Dépenses de carburant.....	27
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs	28
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	31
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	35
II.3.1 Fréquences et durées des arrêts.....	35
II.3.2 Types de contrôles	38
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	40
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle	43
II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage	44
II.4 Cas particuliers des frontières.....	46
II.5 Analyse des coûts financiers des contrôles et des pesages	47
II.5.1 Coûts liés aux contrôles	47



II.5.2 Coûts des amendes aux pesages	49
II. 6 Analyse de la traversée.....	51
RECOMMANDATION ET CONCLUSION.....	54

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

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

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations	27	
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français	30	
Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.	30	
Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors	31	
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	35	
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	36	
Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.	37	
Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage	37	
Tableau 9: Durées moyenne d'un arrêt (minutes) par type d'arrêt		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 10: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena (%).	39	
Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors	42	
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	44	
Tableau 11 : Coût moyen des contrôles	47	
Tableau 12 : Durée moyenne de la traversée (en jours)	51	
Tableau 13 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	52	
Tableau 16 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 17 : Durée du trajet (en j) et distance couverte par jour de part et d'autre de la frontière		Erreur ! Signet non défini.
Tableau 16 : vitesse moyenne de la traversée (km/h)		Erreur ! Signet non défini.

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Proportion des voyages selon qu'il ait eu des changements pour les derniers voyages	26
Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements	27
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors	28
Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)	29
Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français	
Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques	31
Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage	40
Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)	45
Graphique 9: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)	46
Graphique 11: Dépenses liées aux pesages (en FCFA)	
Graphique 13: Durée moyenne de la traversée (en jours)	52
Graphique 14: Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	53
Graphique 15: vitesse moyenne de la traversée (km/h)	Erreur ! Signet non défini.

RESUME EXECUTIF

(i) Contexte

Les entraves à la libre circulation des camions sur les routes de l'espace de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et notamment sur les corridors de transit Douala – N'Djaména et Douala – Bangui ainsi que sur le corridor Yaoundé – Libreville qui supporte des flux des échanges entre le Cameroun et le Gabon, sont une réalité.

Ces entraves qui se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, les pertes de temps au cours de ses contrôles, la durée de la traversée et les frais illicites, ont pour conséquences d'accroître les coûts des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays de la CEMAC.

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

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

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

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

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

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

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

marchandises.

Ainsi, six principaux indicateurs permettent de suivre cette performance à savoir :

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

Les statistiques y relatives sont publiées de façon trimestrielle.

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

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

Les objectifs visés ici sont notamment :

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

(ii) Méthodologie d'intervention (bref rappel)

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

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

(iii) Principaux Résultats

Au premier trimestre 2023, les conditions de transport sur les deux corridors sont stables par rapport au trimestre précédent pour une large majorité des conducteurs, une minorité d'entre eux ayant noté une évolution essentiellement positive des conditions d'activités. Sur cette période, une forte volatilité de la consommation et des dépenses en carburant pendant les voyages a été observée sur les deux corridors bien que la consommation et les dépenses moyennes aient été stables.

Quant aux caractéristiques des conducteurs, ceux suivis sur le corridor Douala-N'Djaména ont en moyenne 43 ans contre un âge moyen des conducteurs de 47 ans sur le corridor Douala-Bangui. Sur les deux corridors, le plus jeune conducteur a 25 ans et le plus âgé a 58 ans ; le premier a emprunté le corridor Douala-N'Djaména et le second le corridor Douala-Bangui. Le nombre moyen d'années d'expérience des conducteurs est de 14,5 ans sur le premier corridor et de 15 ans sur le second. La formation complémentaire la plus répandue parmi les conducteurs demeure celle de mécanique, suivie par la moitié des conducteurs sur le corridor liant le Cameroun au Tchad, et par un conducteur sur quatre sur le corridor liant le Cameroun à la RCA. La plupart des conducteurs (plus de 90% sur chaque corridor) sont affiliés à des syndicats.

Les engins de transport (tracteurs de camions et semi-remorques) suivis sur le corridor Douala-N'Djaména sont plus récents que ceux observés sur le corridor Douala-Bangui, et il suit logiquement que l'état physique desdits engins de transport est relativement meilleur sur le premier corridor par rapport au second. Cependant, la situation de surcharge des véhicules est plus relevée ce trimestre sur le corridor Douala-N'Djaména que sur celui Douala-Bangui. Comme conséquence de ses conditions de transport, la fréquence des accidents et sorties de route est plus élevée sur le corridor Douala-Bangui relativement au corridor Douala-N'Djaména tandis que le nombre moyen de pannes par voyage est globalement comparable sur les deux corridors, avec une plus grande dispersion sur le corridor reliant le Cameroun au Tchad.

Quant aux postes de contrôle, sur le corridor Douala-Bangui et Douala-N'Djaména, on note une forte un plus grand nombre (police, gendarmerie, douane et mixte) ainsi que des postes de péage et de pesage sur le territoire camerounais qui comprend les plus longs trajets. Il convient cependant de noter que les camions en transit ne sont pas systématiquement contrôlés à l'ensemble des postes de contrôle identifiés. En moyenne, les contrôles effectifs sont les motifs de la plus grande part des arrêts (un tiers)

sur le corridor Douala-Bangui suivi des péages (plus d'un quart). Ces deux principales sources d'arrêts sont les mêmes pour le corridor Douala-N'Djaména, mais avec un ordre inversé, les péages comptant pour plus de 44 pour cent et les contrôles pour presque 24 pour cent de l'ensemble des arrêts. Le repos constitue le troisième motif des arrêts en termes de fréquence. Pour les voyages partant de Douala, la durée moyenne des arrêts pour un voyage est de l'ordre de deux jours et demi sur chaque corridor. En sens inverse, les arrêts prennent en moyenne 1,6 jours sur le corridor Douala-Bangui et 1,1 jour sur le corridor Douala-N'Djaména.

La gendarmerie suivie de la police et de la douane sont les trois corps les plus impliqués dans les contrôles sur les deux corridors, et dans plus de la moitié des cas, les contrôles sont mixtes. La fréquence moyenne ainsi que les durées des contrôles effectifs par voyage dépendent du sens du voyage. Pour les départs de Douala, le nombre moyen de contrôles enregistrés par voyage est de 9 pour une durée moyenne de presque une heure sur le corridor Douala-Bangui ; ces statistiques sur le corridor Douala-N'Djaména sont respectivement de 12 contrôles pour une durée moyenne d'environ 40 minutes. Pour les voyages vers Douala, le nombre moyen de contrôle par voyage est de 8 (respectivement 5) pour le corridor Douala-Bangui (respectivement Douala-N'Djaména) pour une durée moyenne d'environ un quart d'heure quel que soit le corridor. La dépendance au sens du voyage s'observe aussi pour les contrôles faisant l'objet de paiement.

Au niveau des frontières, le temps mis par les camions reste très variable sur les deux corridors conventionnels. Sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller, les camions mettent en moyenne près de 07 heures. Ce temps est très réduit au retour avec une moyenne de moins d'une heure.

Sur le corridor Douala-N'Djaména, à l'aller, les durées des camions à la frontière sont moins élevées que sur le corridor de Douala-Bangui, mais cette durée est en hausse ce trimestre par rapport aux précédents trimestres.

Les contrôles sur le corridor Douala-Bangui demeurent plus coûteux que le tronçon Douala-N'Djaména, bien que ce trajet soit plus court (400 km de moins). Les contrôles y coûtent en moyenne près de trois ou quatre fois plus chers que ceux du corridor Douala-N'Djaména. Corrélativement, tous les 100 kilomètres, les contrôles coûtent en moyenne beaucoup plus chers sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djaména, à l'aller comme au retour.

En général, les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour, depuis 2022 après qu'il y ait eu une certaine normalisation à la frontière



Cameroun - RCA. Toutefois, les données collectées au cours du 1er trimestre 2023 indiquent un léger allongement dont on suivra la durabilité pendant le 2ème trimestre dont la collecte est en cours.

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

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

(iv) Recommandations et conclusion

L'analyse détaillée des données de ce trimestre, comme celles des trimestres précédents, ainsi que les entretiens avec les acteurs permettent de renforcer les recommandations des précédents rapports.

Toutefois, il faudrait relever que les actions menées par les hautes autorités aux Tchad ont déjà impacté les résultats observés sur le terrain dont la tendance est à l'amélioration.

Ainsi, il y a lieu de recommander l'accélération de la mise en œuvre sur le terrain de la Brigade Mixte-CEMAC, dont le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) a « adopté le règlement portant création, organisation et fonctionnement ..., opérant le long des corridors inter-Etats ».

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

INTRODUCTION

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

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

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

En effet, l'Observatoire suit régulièrement les pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats et formule des recommandations à l'attention des autorités compétentes des secteurs concernés afin qu'elles prennent des mesures correctrices appropriées. Il est ainsi question d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les principaux corridors de l'Afrique centrale.

Avant ce trimestre, il y a eu des ateliers pays ainsi que le Comité de Pilotage.

Ce rapport présente les informations découlant des données recueillies au cours du premier trimestre de l'année 2023 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA.

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

Le présent rapport présente l'essentiel des éléments suivants :

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



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

I. CONTEXTE GENERAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La collecte des données se fait à l'aide d'une application CAPI qui a été conçue et implémentée sur les tablettes. Cette application a été réajustée après l'enquête pilote. De même, après le calcul des



indicateurs et l'analyse, une mise à jour de l'application a été effectuée pour intégrer les modifications introduites dans le questionnaire.

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

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

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

I.2 Description Générale des indicateurs analysés

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

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

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

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

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

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

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

I.4 Méthodologie d'observation

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

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

I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport

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

Définition opérationnelle des Pratiques Anormales

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

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

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

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

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

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

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

En outre, l'expérience et les échanges entre les Experts de l'OPA ont permis d'améliorer continuellement le questionnaire, notamment par rapport à l'appréciation des conducteurs et l'ensemble des coûts directs observables sur le terrain.

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

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

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

Données d'une exploitation moderne des transports de biens

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

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

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

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

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

Ces normes permettront de calculer :

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

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

- l'amortissement du véhicule ;
- la consommation de carburant ;
- le salaire des conducteurs ;
- l'entretien du véhicule et des pneus ;
- l'âge des véhicules utilisés ;

- le coût des pots-de-vin ;
- le coût des crédits contactés pour l'achat des véhicules ;
- la marge bénéficiaire des transporteurs.

1.5 Contexte particulier du trimestre

Sur le corridor Douala – Bangui, la réduction des difficultés à la frontière, observée au second trimestre 2021 s'était stabilisée. Toutefois, au poste frontalier RCA (Beloko), les camions doivent toujours attendre au moins 1 à 2 jours pour espérer être introduits dans le convoi en partance pour Bangui, à l'exception des camions transportant du liquide inflammable ou les produits très périssables tels du Yaourt, du fromage et des fruits.

Les conducteurs des camions paient toujours des sommes importantes pour des formalités à la frontière. On note au moins 20 000 FCFA déboursés pour les formalités du côté Cameroun et au moins 130 000 FCFA déboursé du côté RCA, dont 50 000 FCFA pour les frais de convoi **en aller et retour**, et le reste pour les formalités de Douane, Police, Gendarmerie, organes de gestion du fret et syndicats. Certains frais de Douane à la frontière RCA (Beloko) sont très élevés parce que ces conducteurs transportent des marchandises au cours du voyage, en dehors de la cargaison en transit.

Les observateurs notent aussi que pendant les voyages aller (vers Bangui), les camions qui se retrouvent à l'arrière du convoi sont contrôlés aux différentes postes bien que le convoi soit sous escorte. Ce phénomène systématique pendant les voyages retour car il n'y a plus d'escorte dans ce sens.

Pour les enquêtes de l'OPA, l'observateur disposant du passeport et du laissez - passer établi à la frontière du Cameroun, 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 par poste, voire plus en fonction des humeurs des agents de contrôle.

Sur le corridor Douala – N'Djamena, il faudrait se rappeler que sur le sol tchadien, tous les postes de contrôle non conventionnels avaient été levés depuis la descente de la présidence sur le terrain. Cependant, à la frontière les camions mettent un temps encore long pour les formalités. L'attente peut aller de 02 à 04 heures voire même 05 heures.

En outre, entre Douala et la frontière (BOGDIBO), on note encore beaucoup de postes de contrôles non conventionnels où les conducteurs sont interpellés et doivent faire des paiements obligatoires illicites, comme à Bonis.



Quant aux enquêteurs, même en possession des documents requis (passeport, laissez - passer, ordre de mission), ils obligés de payer sans reçus à la Police et la Gendarmerie au poste frontalier Tchadien (KOUTERE).

II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 09) sont basés sur les enquêtes du 1^{er} trimestre 2023. Ils montrent qu'il y a une tendance générale à l'amélioration et en général, ils confirment les niveaux moyens des indicateurs des trimestres précédents.

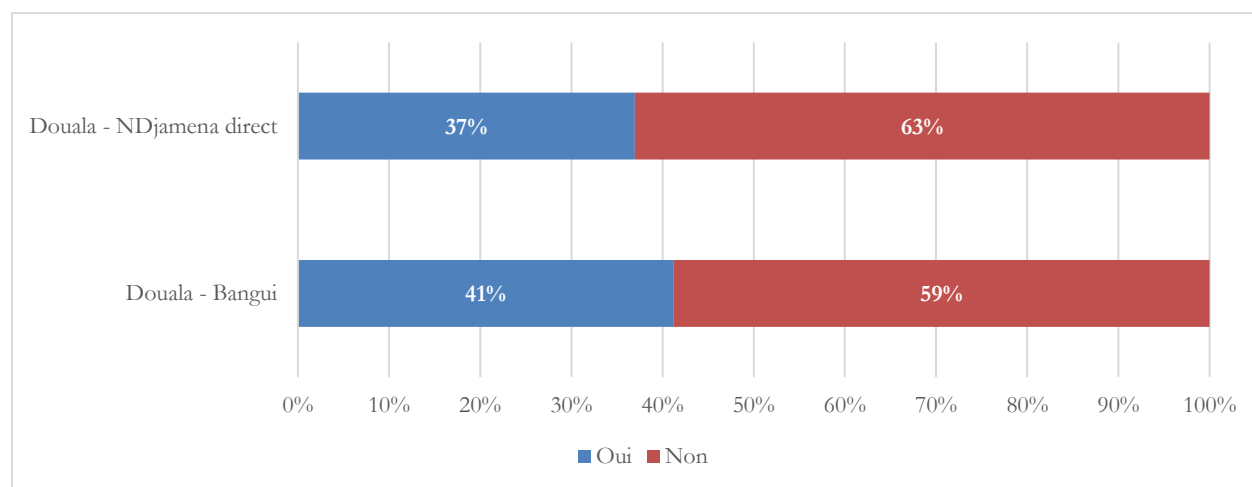
En outre, pour ce trimestre comme depuis 2022, la collecte et l'analyse ont introduit l'appréciation que les conducteurs font à l'égard de l'évolution des tracasseries sur les corridors ainsi que les dépenses de carburants. Ces appréciations corroborent la tendance à l'amélioration que révèlent les résultats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

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

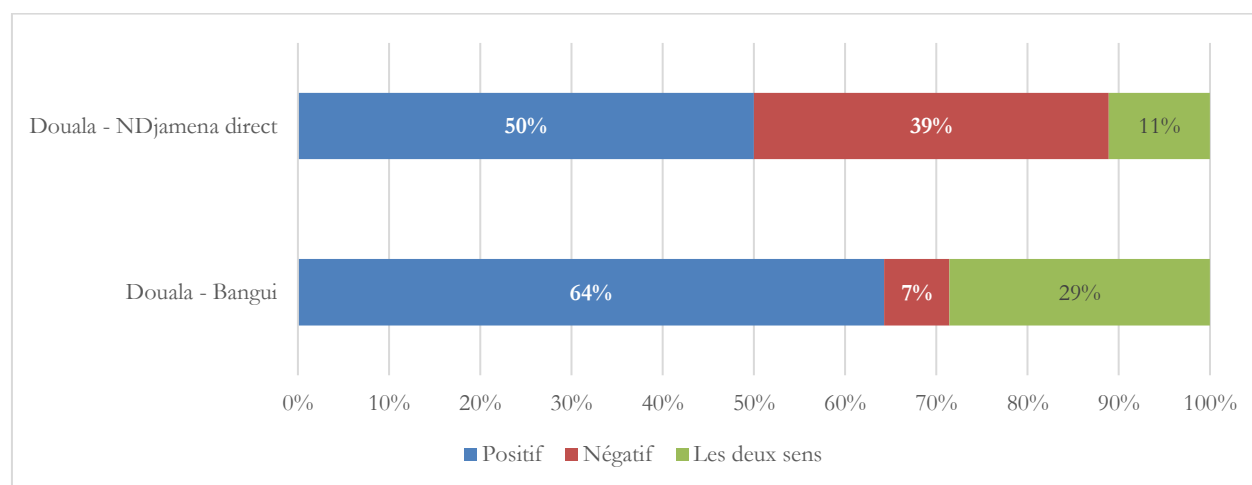
II.1.1 Appréciation

Sur les deux corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui, les changements observés en 2022 se sont stabilisés ; car la majorité des conducteurs estime qu'il n'y a pas eu un changement observé au cours du 1^{er} trimestre 2023 par rapport à fin 2022. Et en majorité, ceux qui observent un changement affirment que cela est fait dans le sens positif.

Graphique 1 : Proportion des conducteurs selon l'appréciation des changements



Graphique 2 : Signe du changement le cas échéant



II.1.2 Dépenses de carburant

Les dépenses de carburant sont présentées par certains experts comme un indicateur de contrôle et de performance. Depuis le quatrième trimestre 2021, les dépenses de carburant ont été observées tout au long des corridors. On note une très grande variation entre les dépenses minimales et les maximales. Au cours du 1^{er} trimestre 2023, la baisse desdites dépenses sur le corridor Douala-Bangui qui avait été observée au 3^{ème} trimestre, a été rattrapée. Cette baisse s'expliquait par la pénurie de carburant à laquelle la RCA avait fait face et que certains conducteurs constituaient des réserves à partir de Douala. Sur le corridor Douala-N'Djamena, les dépenses moyennes de carburant sont restées relativement stables.

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations de carburant

Consommation de Carburant	Douala - Bangui				Douala - N'Djaména direct			
	Aller		Retour		Aller		Retour	
	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA
Moyenne	382	279 700	239	174 500	472	311 421	358	247 575
Maximum	800	599 200	350	255 500	880	612 005	530	381 600
Minimum	200	140 000	128	93 500	40	26 392	150	103 733

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

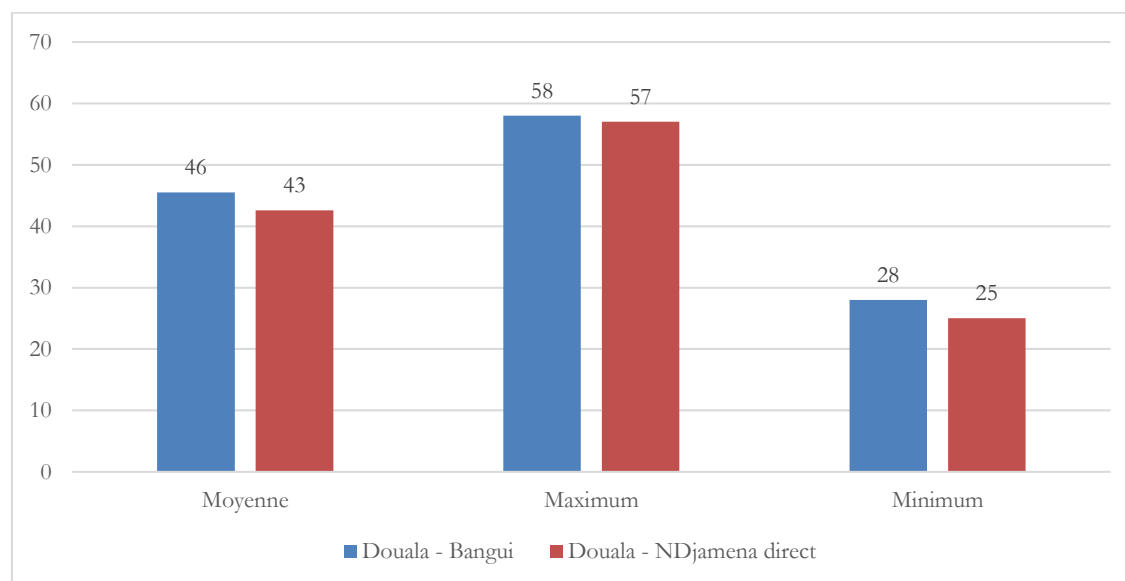
Les conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport sont influencées par la performance des conducteurs qui est appréhendée par leur profil et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que par l'état des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors.

II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

Malgré quelques variations liées aux fluctuations d'échantillonnage, l'âge des chauffeurs se situe entre 42 et 47 ans. Et quand on examine les différents trimestres déjà observés, il ressort que certains conducteurs commencent dès l'âge de la majorité 21 ans, et on retrouve sur les corridors des conducteurs âgés de 60 ans, âge de départ à la retraite. Contrairement au 3^{ème} trimestre 2022, la moyenne d'âge est relativement plus élevée sur le corridor Douala-Bangui que sur celui de Douala-N'Djaména.

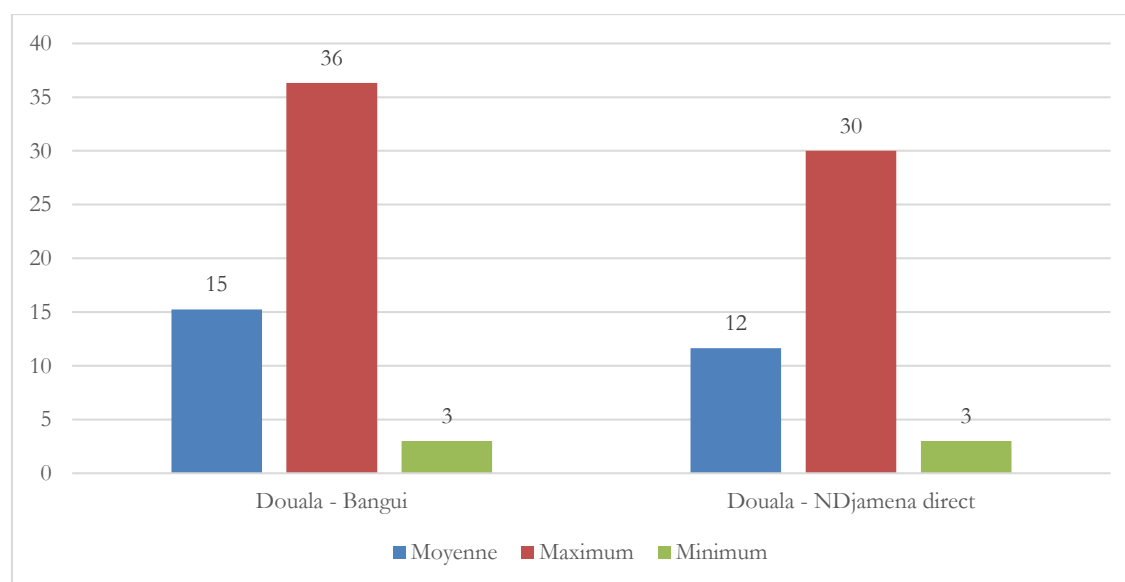
Toutefois, ces âges moyens ne diffèrent pas significativement de ceux qui ont été estimés aux trimestres précédents.

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



Le nombre d'années d'expérience des conducteurs est corrélé à leurs âges. Ainsi, au cours de chaque trimestre, on observe des variations importantes entre le minimum et le maximum. Au 1^{er} trimestre 2023, leur expérience varie de 3 à 36 ans, avec une moyenne de 15 ans sur le corridor Douala-Bangui. La répartition est similaire sur le corridor Douala- N'Djaména avec une moyenne de près de 12 ans, comme l'illustre le tableau ci-dessus.

Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)



En ce qui concerne la formation des chauffeurs sur les corridors, sur le corridor Douala-N'Djaména la majorité d'entre eux a reçu une formation supplémentaire et principalement en mécanique. Sur le corridor Douala-Bangui, cours du 1^{er} trimestre 2023, on a observé une baisse sensible de la proportion des chauffeurs enquêtés qui ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Il faudrait rappeler que cette formation permet aux chauffeurs de dépanner leurs véhicules pour certaines pannes durant leurs voyages avant le recours aux services spécialisés.

Sur les deux corridors, on a toujours une proportion limitée des conducteurs ayant reçu une formation en électricité auto.

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

	Douala - Bangui	Douala – N'Djamena
Mécanicien	26,5%	51,2%
Électricien auto	5,9%	4,7%
Aucune	58,8%	46,5%
Autre formation	11,8%	0,0%

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, la proportion des chauffeurs affiliés qui avait chuté au 3^{ème} trimestre 2022 a connu plus qu'un rattrapage sur les deux corridors. Ces proportions des deux corridors, contrairement aux trimestres précédents où en général elles étaient plus élevées chez les chauffeurs du corridor Douala – N'Djaména par rapport à ceux du corridor Douala-Bangui.

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

	Douala - Bangui		Douala – N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Oui	94,1%	88,2%	91,3%	87,0%
Non	5,9%	11,8%	8,7%	13,0%

II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors

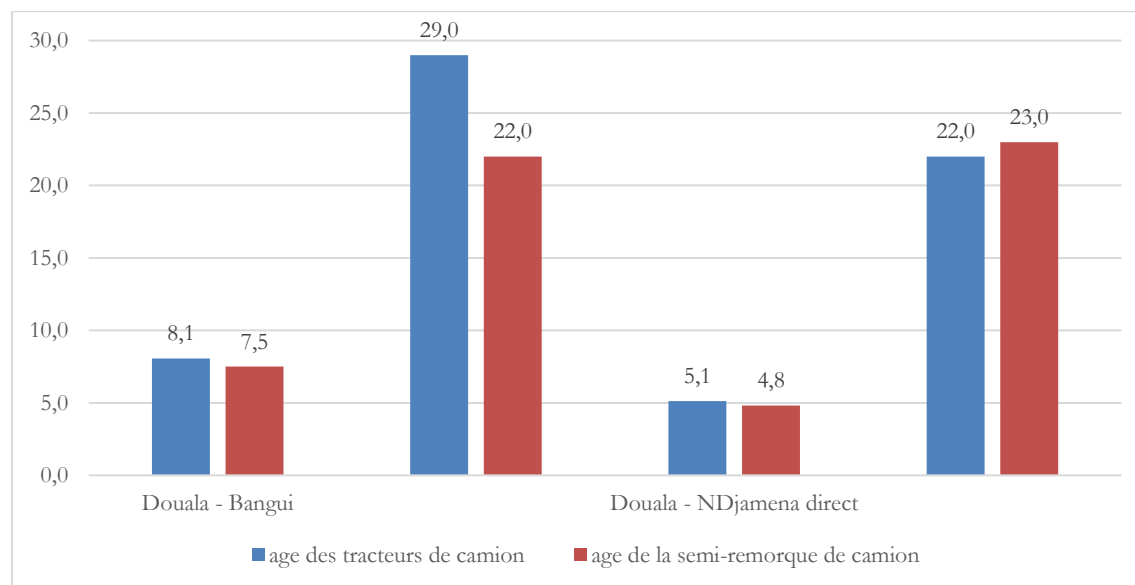
Depuis les trimestres précédents, globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général moins âgés que ceux du corridor Douala-Bangui.

Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - N'djaména
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100,0	100,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	68,8	84,1
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	78,1	86,4
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	6,3	25,0
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	8,1	5,1
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	7,5	4,8
Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	100,0	100,0
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	10,7	26,3

L'âge moyen des tracteurs de camion est plus élevé sur le corridor Douala – Bangui que celui de Douala – N'Djaména, soit respectivement de 8 ans et 5 ans. Sur les deux corridors, l'âge maximum des tracteurs de camion et de semi-remorque de camion est supérieur à 20 ans.

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

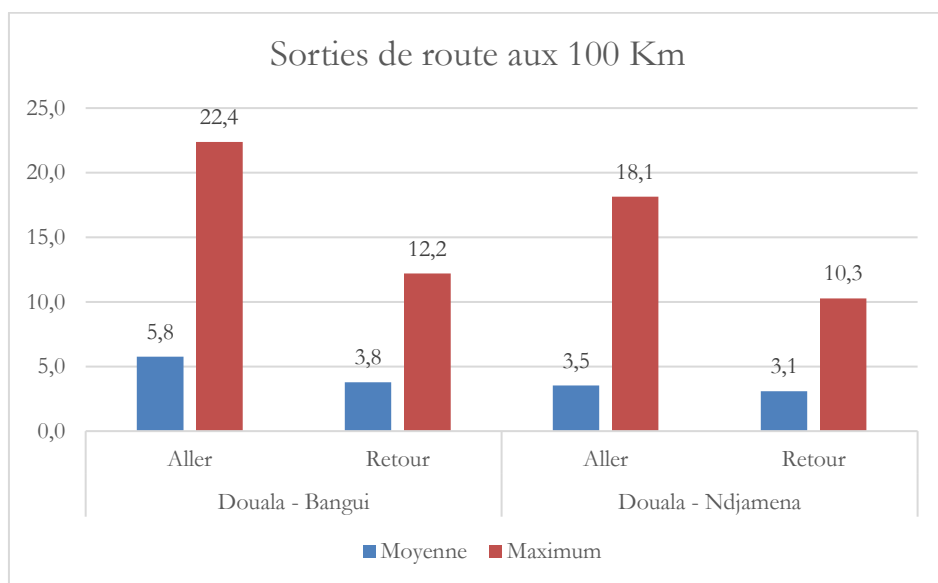
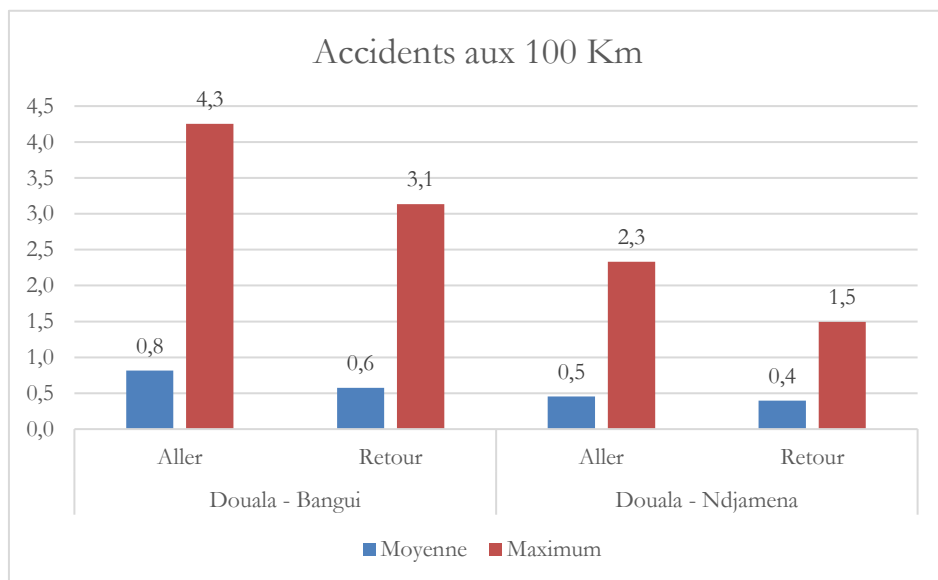


Au 3^{ème} trimestre 2022, sur une distance de 100 km, on a observé en moyenne à l'aller comme au retour un plus grand nombre d'accidents sur les corridors Douala-Bangui que sur celui de Douala-N'Djamena.

Cette tendance en différentiel s'observe aussi sur les sorties de route aux 100 km qui sont ainsi plus élevés sur les corridors Douala-Bangui que sur celui de Douala-N'Djamena.

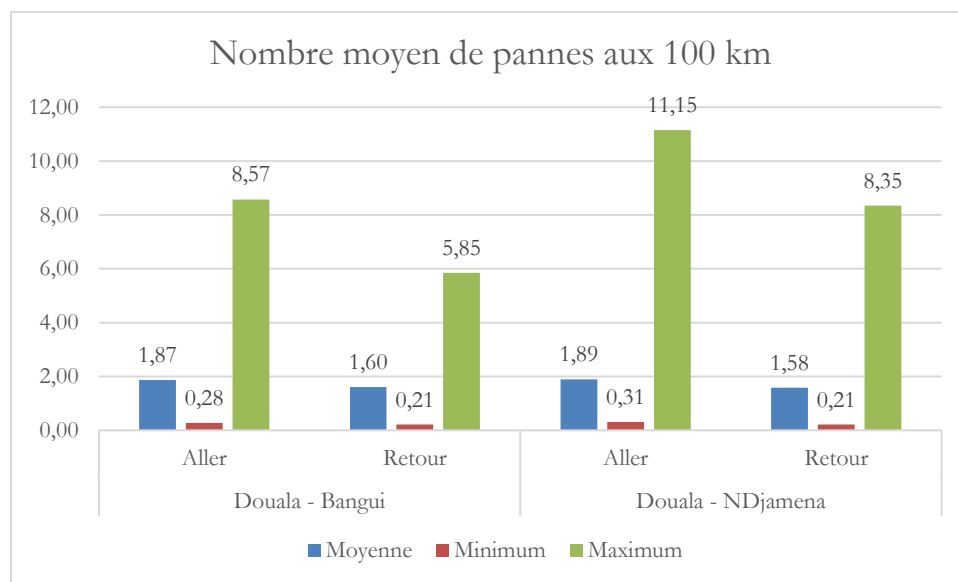


Graphique 6: Accidents Sortie de route aux 100 km (en %).





Par ailleurs, le nombre moyen de pannes de camions aux 100 km est pratiquement le même sur les deux corridors, bien qu'il soit plus élevé à l'aller qu'au retour.



II.3 Analyse des arrêts et des contrôles

II.3.1 Fréquences et durées des arrêts

❖ Postes de Contrôle et d'Arrêts identifiés

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

Sur le corridor Douala – N'Djamena, le plus long (1 934 km sur le trajet fonctionnel actuellement qui passe par Touboro et Moundou), **depuis le 1^{er} Trimestre 2022, les observateurs de l'OPA ont noté 93 points d'arrêts potentiels dont 61 sont des postes/points de contrôle.** Parmi les postes de contrôle identifiés, 57 sont situés sur le territoire camerounais (sur 1 339 Km) contre 04 sur le territoire tchadien (sur 590 Km). Les postes de péage, pesage et Douane sont très stables ; mais les postes de contrôle de Police et/ou de Gendarmerie peuvent varier au cours du trimestre, entre le jour et la nuit, d'une journée à l'autre, ce sont donc les nombres moyens de postes qui sont retenus. La répartition de ces postes est donnée dans le tableau ci-après.

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

Nombre de postes de Contrôle/pays	Cameroun	TCHAD	Ensemble
Police	6	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 dénombrait 80 points d'arrêts dont 57 postes de contrôle. Au cours du 3^{ème} Trimestre 2022, sur le territoire camerounais, les enquêteurs ont assisté à une augmentation du nombre de postes de Police, passant de 2 à 6 ; par contre, le nombre de poste de Gendarmerie a baissé (de 18 à 16). Il faudrait noter que les pratiques observées sur le corridor Douala – N'Djaména dans la partie camerounaise sont similaires à celles observées sur celui-ci, entre Douala et Garoua-Bouläï qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Bouläï. A partir de là, le convoi de 50 véhicules (cela augmente actuellement compte tenu de l'amélioration du contexte sécuritaire) est escorté par des forces militaires et les paiements liés aux péages et frais d'escorte sont faits au cours de cette période en un unique point, soit à Beloko, soit au dernier poste de Contrôle, au lieu-dit PK26 à l'entrée de Bangui.

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

Nombre de poste de contrôle/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	6	3	9
Gendarmerie	16	5	21
Douane	6	3	9
Contrôle mixte	12	8	20
Sous total corps contrôle	40	19	59
Péage	9	5	14
Pesage	7	2	9
Total	56	26	82

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

❖ Types et fréquences d'arrêts

Au cours du 1^{er} trimestre 2023 les fréquences d'arrêts sur le corridor Douala-Bangui n'ont pas significativement évolué par rapport à leurs types. On relève toujours une prédominance des contrôles dans les types d'arrêts sur ce corridor, alors que sur le corridor Douala – N'Djamena ce sont les péages qui dominent.

Ainsi, sur le corridor Douala-N'Djamena, les péages sont toujours les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour, représentant à eux seuls près de 50% des arrêts au retour.

Tableau7: Fréquences des types d'arrêt.

Type d'arrêt	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména direct		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Contrôle	30,3%	37,6%	33,4%	27,7%	18,5%	23,9%
Péage	25,3%	29,4%	27,0%	37,8%	54,1%	44,4%
Pesage	12,7%	0,0%	7,4%	8,5%	0,0%	5,0%
Accident	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%
Pluie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Repos	20,4%	19,8%	20,1%	13,1%	16,2%	14,4%
Panne	1,0%	0,8%	0,9%	1,4%	0,6%	1,1%
Carburant	1,0%	0,5%	0,8%	3,0%	2,4%	2,8%
Autres	9,3%	11,8%	10,4%	8,5%	8,0%	8,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

❖ Durée moyenne des arrêts

En examinant la durée globale des arrêts sur les deux corridors, en moyenne par voyage, on constate que, contrairement au 1^{er} trimestre 2022, elle est plus courte sur Douala – N'Djaména (où elle a sensiblement baissé) que sur le corridor Douala – Bangui soit 1,8 jours contre 2,6 à l'aller et 1,3 au retour contre 1,9. Cela corrobore la tendance à l'amélioration observée sur le corridor Douala – Ndjamenana, bien que des incidents comme des pannes rallongent parfois les durées maximales.

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

Durée totale des arrêts en jour	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	2,49	1,69	2,55	1,11
Maximum	3,55	4,53	12,86	2,07
Minimum	1,35	0,65	1,11	0,2

II.3.2 Types de contrôles

Quatre principaux motifs font l'objet des contrôles des véhicules, à savoir les papiers liés à l'activité de transports, les documents liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. **La vérification des papiers**, comme les trimestres précédents, est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui et Douala – N'Djaména, soit respectivement 73,9% et 85,6% des contrôles observés au cours du 1^{er} trimestre 2023. Le deuxième motif de contrôle le plus observé a changé suivant le sens du voyage pour les deux corridors au cours du 1^{er} trimestre 2023, comme a été observé en 2022. Il s'agit de « Vérification des papiers sans objet avec le contrôle » à l'aller pour sur le corridor Douala - Bangui, et de la fouille du véhicule au retour où les camions ne sont pas souvent chargés sur les deux corridors. La vérification des éléments de sécurité est aussi citée de manière non négligeable comme motif de contrôle sur ces corridors, notamment à l'aller.

Il faudrait toutefois relever que plus de deux tiers de contrôles n'aboutissent à aucun problème. Mais en cas d'irrégularité, le paiement des amendes est la principale sanction infligée. Au 1^{er} trimestre 2023, comme les trimestres précédents, la proportion des cas d'amendes a baissé en comparaison à celle du 1^{er} trimestre 2021 sur le corridor Douala-Bangui, passant de 41,8% à 31,3% à l'aller. En revanche, sur le corridor Douala – N'Djaména cette fréquence est stabilisée autour de 30%.

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

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	73,9%	55,5%	65,2%	85,6%	66,9%	79,8%
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	27,5%	35,0%	31,0%	21,3%	28,0%	23,4%
Fouille du véhicule	26,8%	42,3%	34,1%	27,8%	44,9%	33,1%
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	22,2%	4,4%	13,8%	12,5%	11,0%	12,1%
Combinaison d'au moins deux motifs précédents	33,3%	29,9%	31,7%	32,3%	37,3%	33,9%

Tableau 10: Résultats des contrôles

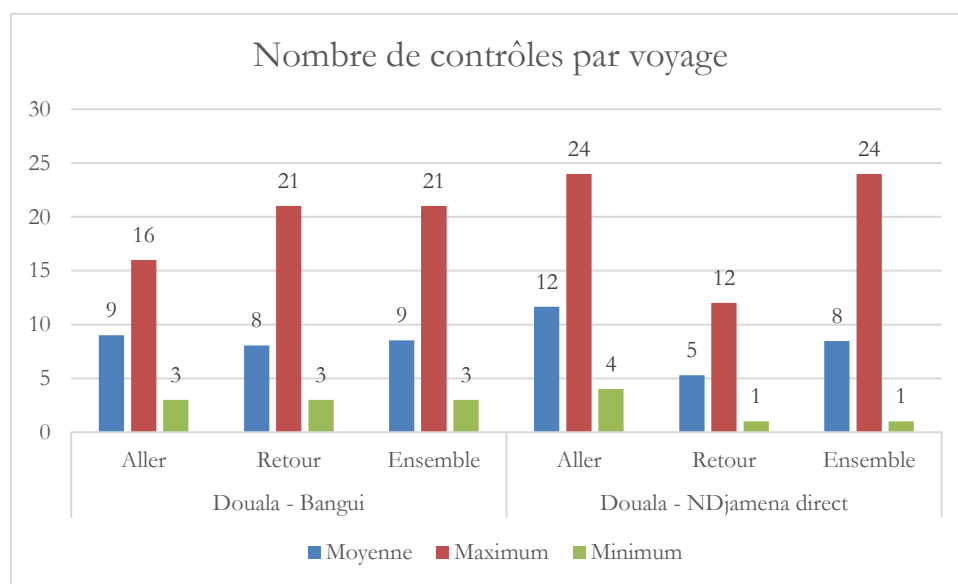
	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
RAS	68,7%	92,4%	79,9%	72,8%	87,3%	77,3%
Païement des amende	31,3%	10,6%	21,5%	30,7%	15,3%	25,9%
Peine de prison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Confiscation des papiers	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres résultats du contrôle	1,4%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%

II.3.3 Fréquences des contrôles

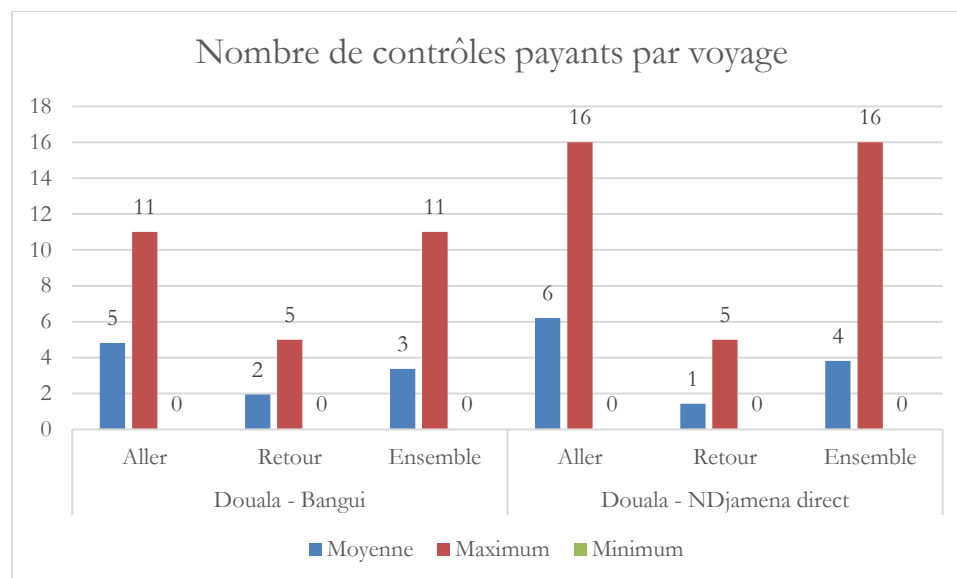
Depuis le début de l'OPA, le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage ; ce nombre moyen connaît une tendance à la baisse sur tous les corridors par rapport au 1^{er} trimestre 2021, même si au 1^{er} trimestre 2023. Sur le corridor Douala-Bangui, on a observé en moyenne 09 contrôle par voyage. Il convient de rappeler qu'à l'aller les convois sont escortés sur le territoire centrafricain. Sur le corridor Douala- N'Djaména où les voyages aller enregistrent toujours plus de deux fois plus de contrôle en moyenne (12) que ceux dans le sens contraire (5) durant lesquels la majorité des camions est vide.

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

Graphique 7 Nombre moyen de contrôles par voyage



Graphique 8 Nombre de contrôles payants par voyage



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

Sur les corridors Douala – N'Djamena les contrôles sont plus fréquents, à l'aller comme au retour, sur le territoire camerounais qui abrite le plus long trajet.

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

A- sur le corridor Douala-N'Djamena

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	RCA	Ensemble	Cameroun	RCA	Ensemble
Contrôle	7	2	9	3	5	8
Péage	8	0	8	6	0	6
Pesage	4	0	4	0	2	2
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	3	3	6	2	2	4
Panne	0	0	0	0	0	0
Carburant	0	0	0	0	0	0
Autres	1	2	3	1	0	1

B-sur le corridor Douala-Bangui

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

II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle

Plusieurs corps sont impliqués dans le contrôle à la traversée de chacun des corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djaména, on note notamment la police, la gendarmerie, la douane, l'armée, la prévention routière, la police des frontières, le bureau de fret, les eaux et forêts, etc. Toutefois, la fréquence relative des contrôles effectués par chacun de ces corps ou en leur présence, varie suivant le corridor et le sens du voyage. Ainsi, à l'aller, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles reste la Gendarmerie (63,4%), suivie de la Police (51,6%) tandis que la Douane vient en 1^{er} position (37,3%). Sur le corridor Douala-N'Djaména, contrairement aux trimestres précédents où la Douane devançait la Police, au 1^{er} trimestre 2023, on retrouve le même ordre que sur le corridor Douala - Bangui : Gendarmerie (63,4%) puis la Police (54,1%) ensuite la Douane (50,0%).

Comme pour les trimestres précédents, on relève une différence significative entre les deux corridors quant à l'intervention de l'Armée dans les contrôles. L'Armée est impliquée dans 10,5% des contrôles sur le corridor Douala – Bangui à l'aller (26,3% au retour) contre 1,9% sur celui de Douala – N'Djaména, sûrement à cause du contexte sécuritaire qui exige même l'escorte sur certains trajets.

Au cours de ce trimestre, des statistiques sur l'implication des Bureaux de fret ainsi que ceux des Eaux et Forêts ont été ressorties et révèlent des niveaux non négligeables.

A l'issue des divers ateliers nationaux, les recommandations convergent vers les contrôles mixtes comme une des solutions pouvant contribuer à réduire le nombre de contrôles sur les corridors. Au cours du 1^{er} trimestre 2023, ces contrôles mixtes qui oscillent entre 51% et 63,5% des cas, ont encore une fréquence comparable à celle des contrôles de Police ou de Gendarmerie uniquement.

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

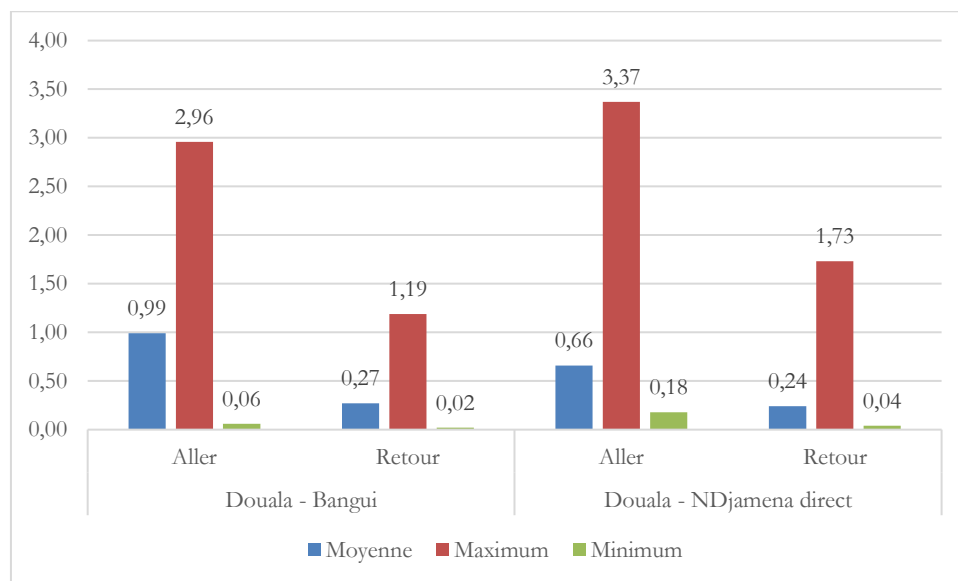
Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	51,6%	62,8%	56,9%	54,1%	59,8%	55,9%
Gendarmerie	63,4%	68,6%	65,9%	63,4%	68,0%	64,9%
Douane	37,3%	18,2%	28,3%	50,0%	33,6%	44,9%
Armée	10,5%	26,3%	17,9%	1,9%	4,1%	2,6%
Prévention routière	10,5%	2,2%	6,6%	15,7%	7,4%	13,1%
Police frontalière	11,8%	10,9%	11,4%	7,8%	19,7%	11,5%
Bureau du fret	20,3%	5,1%	13,1%	24,3%	13,1%	20,8%
Eaux et Forêts	9,8%	24,8%	16,9%	11,6%	13,9%	12,3%
Autres corps	4,6%	2,9%	3,8%	7,1%	2,5%	5,6%
Contrôle mixte (plusieurs corps)	51,0%	63,5%	56,9%	57,8%	57,4%	57,7%

II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage

Tout comme la fréquence des contrôles, le cumul moyen des durées des contrôles par voyage diffère selon le corridor et le sens du trajet. Le graphique ci-dessous indique que ce cumul moyen est en général plus faible sur les deux corridors pour les voyages retour. A l'aller, les contrôles prennent en moyenne une heure pour Douala-Bangui contre moins de 40 minutes sur Douala-N'Djaména. Au retour les contrôles prennent environ 15 minutes sur les deux corridors. Cependant, au 1^{er} Trimestre 2023 on a observé des durées de contrôle élevées à la frontière Cameroun – Tchad, à cause du refus des services de nuit.



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

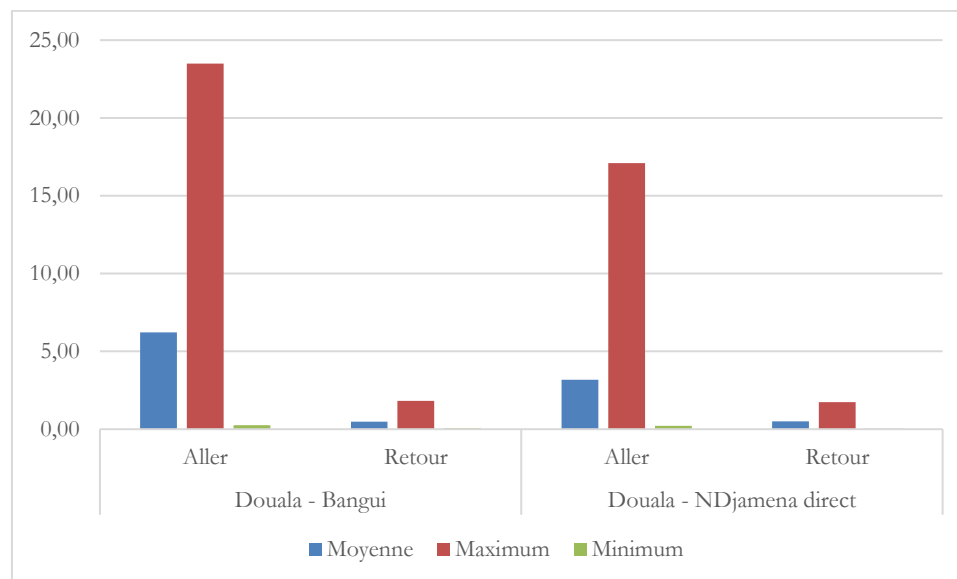


II.4 Cas particuliers des frontières

Au niveau des frontières, le temps mis par les camions est très variable. Sur le corridor Douala-Bangui, à l'aller, les camions mettent en moyenne près de 07 heures. La durée maximum observée s'élève à plus de 24 heures au cours du 1^{er} trimestre 2023. Ce temps est très réduit au retour avec une moyenne de moins d'une heure.

Sur le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller, les durées des camions à la frontière sont moins élevées que sur le corridor de Bangui, mais cette durée est en hausse ce trimestre par rapport aux trimestres précédents. On y a relevé 3 heures en moyenne avec des maximums exceptionnels de plus de 17 heures, qui s'expliquent notamment par l'arrivée après 17h à la frontière ou la durée des négociations en cas d'irrégularité. Au retour, on a enregistré une moyenne de près de 30 minutes.

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



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

II.5.1 Coûts liés aux contrôles

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

Les contrôles sur le corridor Douala-Bangui demeurent plus coûteux que celui de Douala-N'Djamena, bien que ce trajet soit plus court (400 km de moins). Les contrôles y coûtent en moyenne près de trois ou quatre fois plus chers que ceux du corridor Douala-N'Djamena. Toutefois, on relève quelques fois des maximums très éloignés de la moyenne s'expliquant en général par des contraintes d'irrégularité. C'est le cas des 126.000 F observé au 1^{er} Trimestre sur ce corridor.

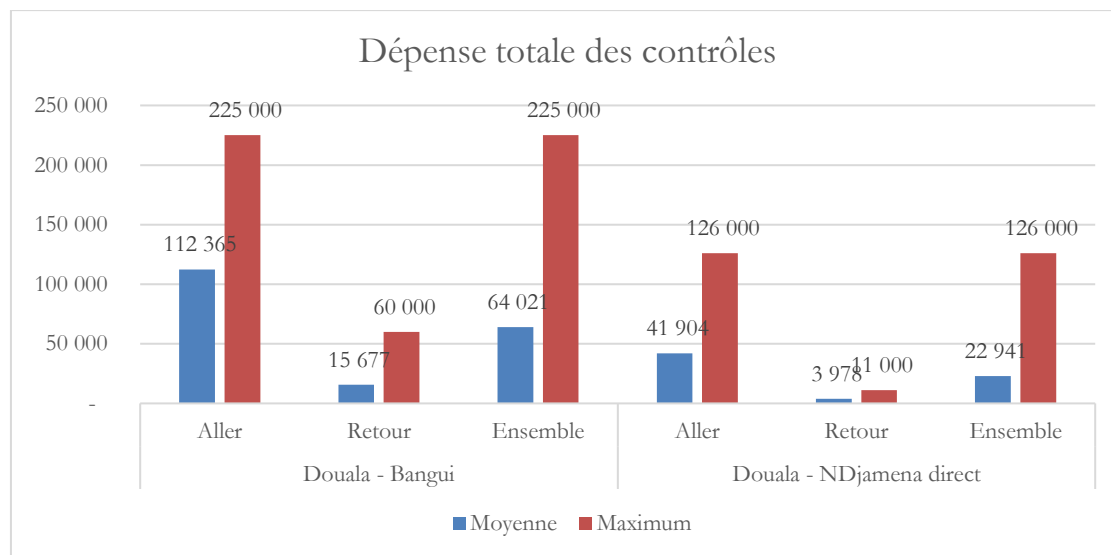
Corrélativement, tous les 100 kilomètres, les contrôles coûtent en moyenne beaucoup plus chers sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena, à l'aller comme au retour.

Tableau 13 : Coût moyen des contrôles au 1^{er} trimestre 2023 (en FCFA)

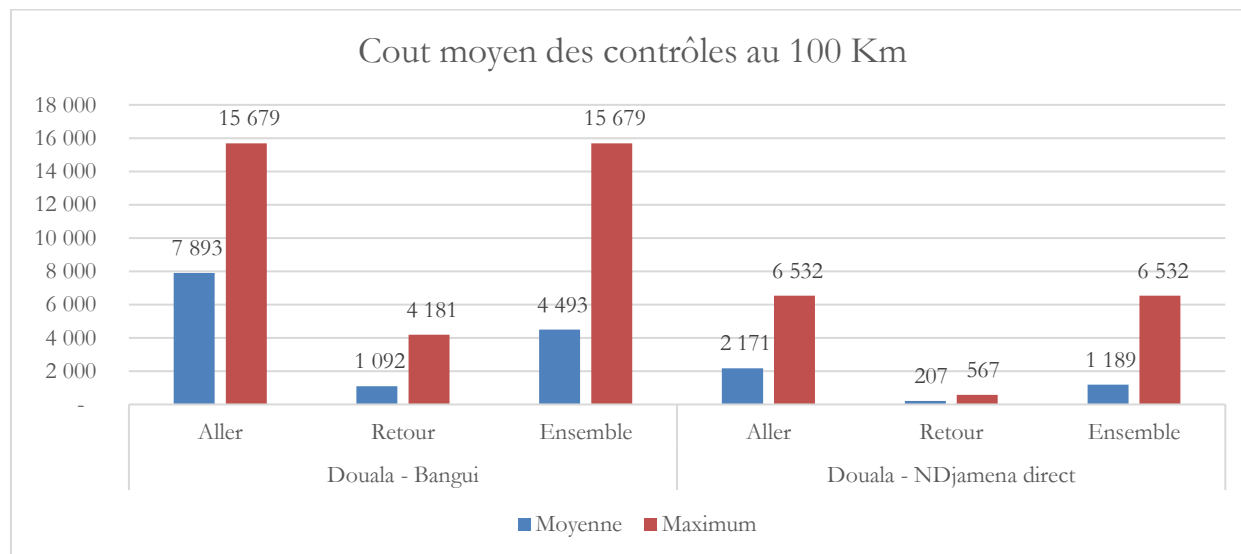
		Douala-Bangui			Douala-N'Djamena		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense totale des contrôles	Moyenne	112 365	15 677	64 021	41 904	3 978	22 941
	Maximum	225 000	60 000	225 000	126 000	11 000	126 000
Coût moyen des contrôles au 100 KM	Moyenne	7 893	1 092	4 493	2 171	207	1 189
	Maximum	15 679	4 181	15 679	6 532	567	6 532



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



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

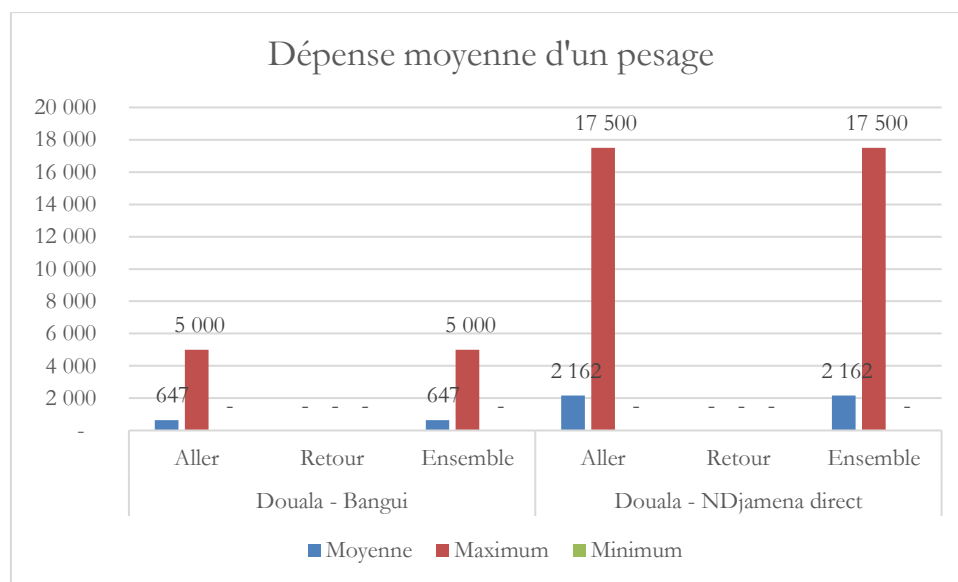


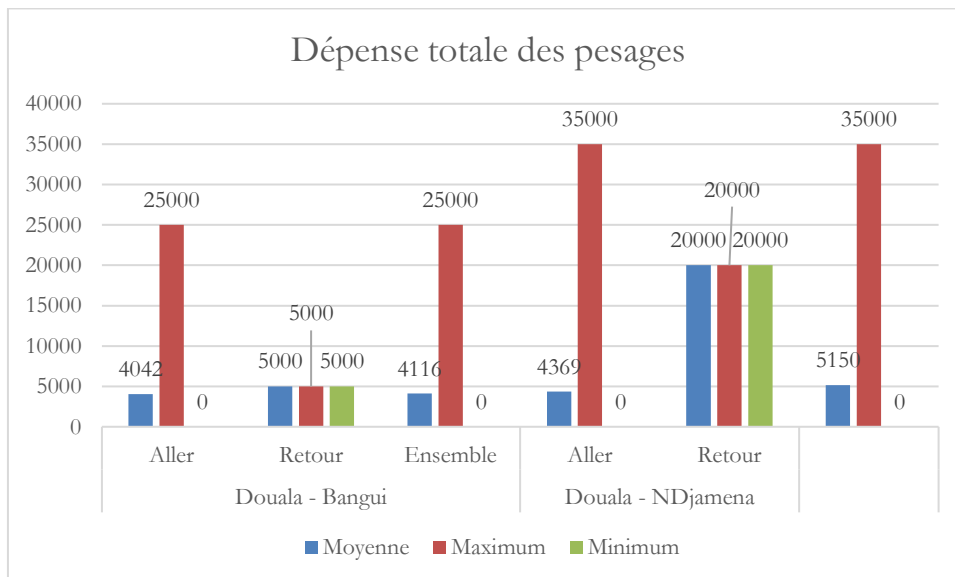
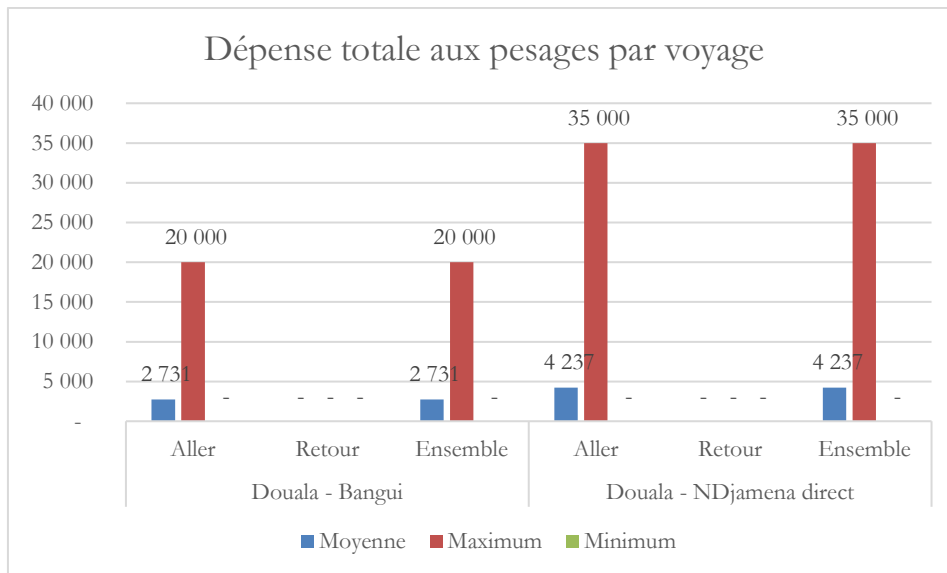
II.5.2 Coûts des amendes aux pesages

Le coût moyen des amendes aux pesages varie beaucoup d'un trimestre à l'autre. Il suffit d'un cas avéré de surcharge pour changer significativement la moyenne. Au 1^{er} trimestre 2021, le coût moyen était un peu plus de trois fois plus élevé sur le corridor Douala-Bangui que sur le corridor Douala-N'Djamena. Depuis le 3^{ème} trimestre 2022 c'est pratiquement l'inverse qui est observé et les données du 1^{er} trimestre 2023 reflètent le même constat.

Les pannes de stations de pesage entre la frontière Cameroun RCA et Bangui apparaissent comme facteur explicatif ce faible coût de dépenses aux postes de pesage sur le corridor Douala - Bangui. Sur le corridor Douala – N'Djamena ces coûts moyens par voyage sont restés stables.

Graphique 13 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)





II. 6 Analyse de la traversée

En général, les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour, depuis 2022 après qu'il y ait eu une certaine normalisation à la frontière Cameroun - RCA. Toutefois, les données collectées au cours du 1^{er} trimestre 2023 indiquent un léger allongement dont on suivra la durabilité pendant le 2^{ème} trimestre dont la collecte est en cours.

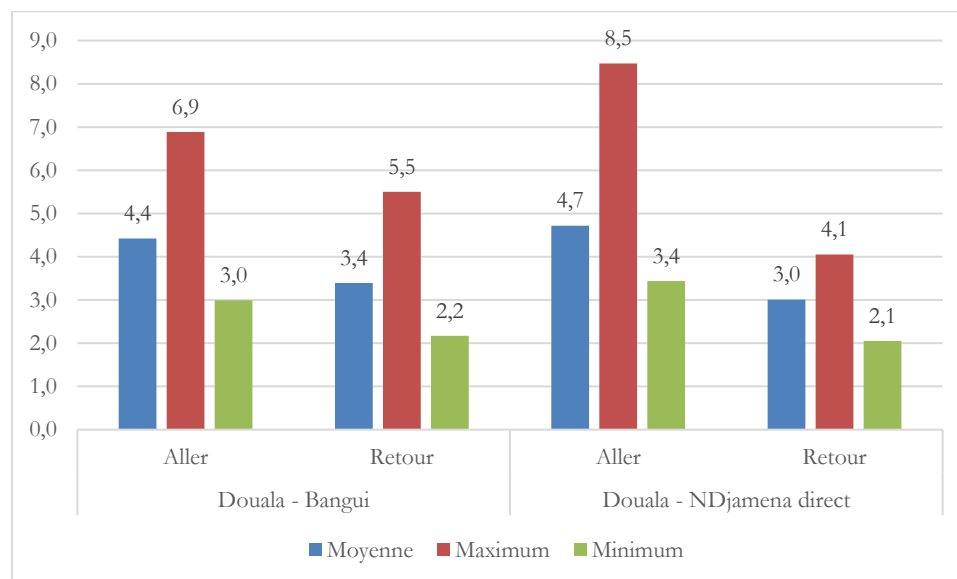
Sur le corridor Douala-N'Djaména, la durée moyenne de la traversée à l'aller demeure inférieure à 5 jours depuis la baisse constatée en 2022. La durée moyenne au retour est stabilisée à 3 jours.

Cependant, à cause certainement de la dégradation des routes, la durée minimum de la traversée de ces corridors par les camions est passée de 2 jours et demi à 3 jours sur le corridor Douala – Bangui, et 3 jours et demi sur le corridor Douala – N'Djamena. Ces résultats sont illustrés dans le tableau et le graphique 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	4,4	3,4	4,7	3,0
Maximum	6,9	5,5	8,5	4,1
Minimum	3,0	2,2	3,4	2,1

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



Les arrêts qui ont été analysés plus haut font partie de la durée brute de la traversée. Il est aussi intéressant d'estimer le temps de circulation effective. L'on constate que sur le corridor Douala-Bangui, les camions mettent en moyenne près de 2 jours autant à l'aller qu'au retour. Cette durée s'est rallongée par rapport corrélativement à durée brute pour laquelle la dégradation de la route a été évoquée. Sur le corridor Douala-N'Djamena, beaucoup plus long (1929 Km Contre 1435 Km) les camions roulent en moyenne 2 jours et demi à l'aller et 2 jours au retour. Cela se reflète dans les vitesses de circulation effective décrites plus bas.

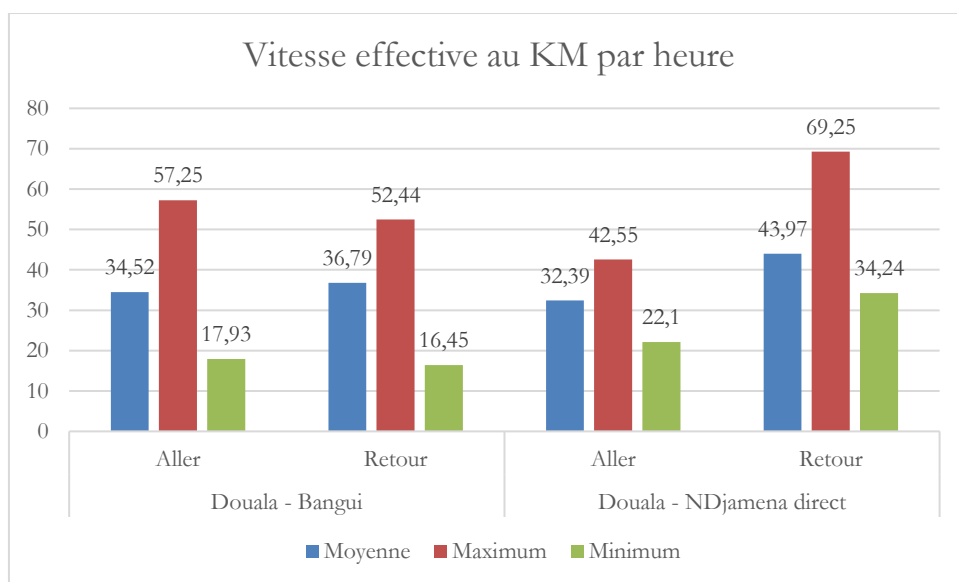
Tableau 15 : Durée effective de circulation (hors arrêts) pour la traversée en jours

Durée effective de la circulation en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	1,9	1,9	2,6	1,9
Maximum	3,3	3,6	3,6	2,4
Minimum	1,1	1,1	1,9	1,2

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

		Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse brute au km par heure	Moyenne	14,16	18,78	17,78	27,51
	Maximum	19,99	27,55	23,25	39,27
	Minimum	8,68	10,87	9,5	19,85
Vitesse effective au km par heure	Moyenne	34,52	36,79	32,39	43,97
	Maximum	57,25	52,44	42,55	69,25
	Minimum	17,93	16,45	22,1	34,24

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



RECOMMANDATION ET CONCLUSION

L'analyse détaillée des données de ce trimestre, comme celles du trimestre précédent, ainsi que les entretiens avec les acteurs permettent de renforcer les recommandations des précédents rapports, à savoir :

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

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

Ainsi, il y a lieu de recommander l'accélération de la mise en œuvre sur le terrain de la Brigade Mixte-CEMAC, dont le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) a « adopté le règlement portant création, organisation et fonctionnement ..., opérant le long des corridors inter-Etats ».

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