

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

CONTRAT N° FED/2019/413-035

RAPPORT DU TROISIEME TRIMESTRE 2022

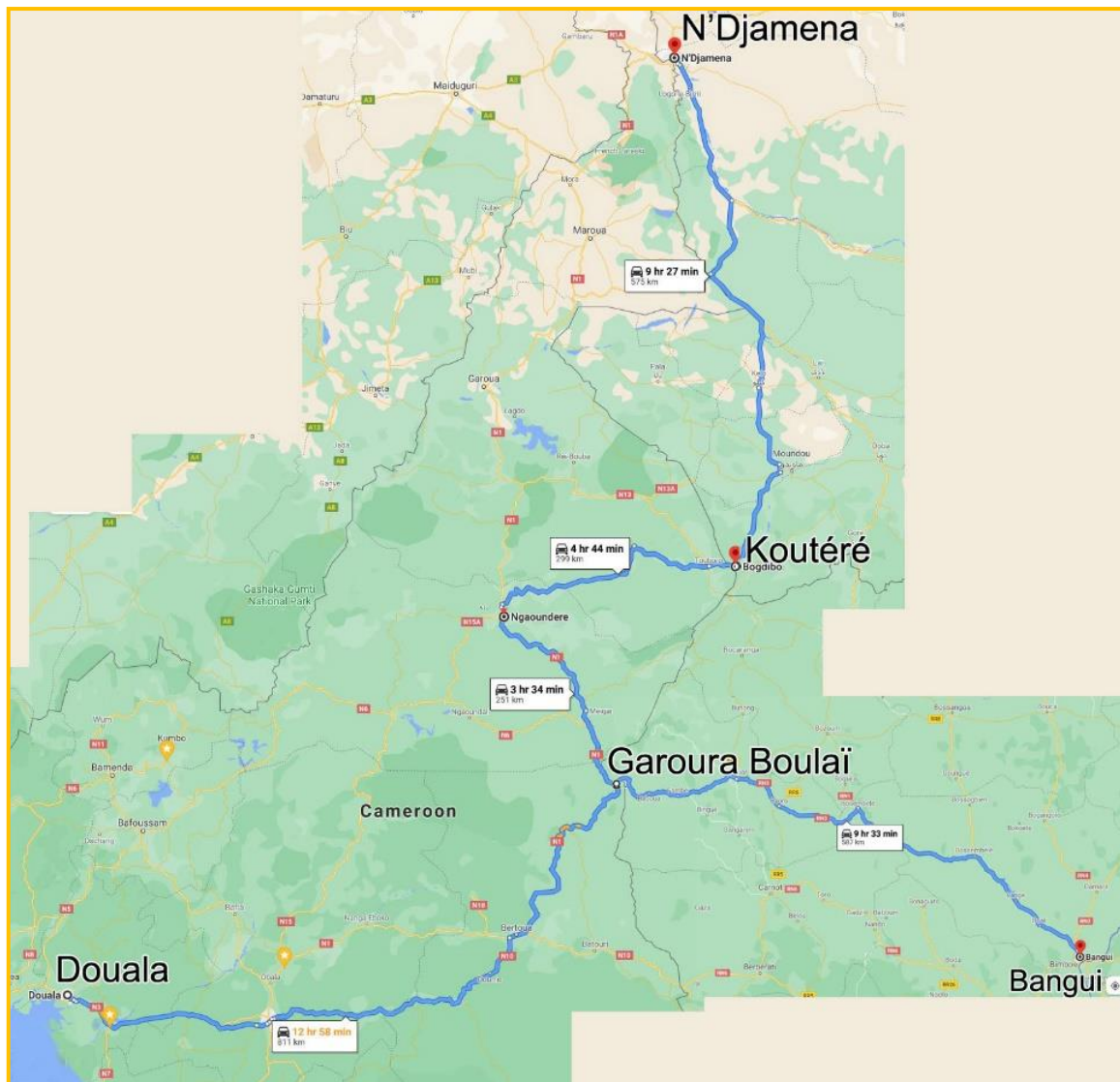


Financement du Projet
Union Européenne



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	15
I. CONTEXTE GENERAL.....	17
I.2 Description Générale des indicateurs analysés.....	21
I.3 Définition des pratiques anormales et normes de transport.....	23
I.4 Méthodologie d'observation.....	27
II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE.....	28
II.1 Appréciation des changements par les conducteurs et dépenses de carburant	28
II.1.1 Appréciation	28
II.1.2 Dépenses de carburant.....	29
II.2. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	30
II.2.1 Age et expérience des chauffeurs	30
II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors.....	33
II.3 Analyse des arrêts et des contrôles.....	37
II.3.1 Fréquences et durées des arrêts.....	37
II.3.2 Types de contrôles	40
II.3.3 Fréquences des contrôles.....	42
II.3.4 Corps impliqués dans le contrôle	45
II.3.5 Durée moyenne des contrôles par voyage	46
II.4 Cas particuliers des frontières.....	47
II.5.1 Coûts liés aux contrôles	48
II.5.2 Coûts des amendes aux pesages	50



II. 6 Analyse de la traversée.....	52
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
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	29	
Tableau 2 : Répartition en % des chauffeurs selon leur formation supplémentaire et selon leur aptitude à lire et écrire en français	32	
Tableau 3 : Répartition en % des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.	32	
Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors	33	
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-N'Djamena	37	
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle et d'arrêt sur le corridor Douala-Bangui	38	
Tableau 7: Fréquences des types d'arrêt.	39	
Tableau 8: Durées totales moyenne des arrêts (jours) par voyage	39	
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 (%).	41	
Tableau 11: Nombre moyen d'arrêts par pays au cours de la traversée des corridors	44	
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors	45	
Tableau 11 : Coût moyen des contrôles	48	
Tableau 12 : Durée moyenne de la traversée (en jours)	52	
Tableau 13 : Durée effectives (hors arrêts) des traversées en jours	53	
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	28
Graphique 2 : Sens du changement dans le cas où il y a eu des changements	29
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors	30
Graphique 4: Expérience des chauffeurs (en années)	31
Graphique 5: Répartition des chauffeurs selon leur aptitude à lire et écrire en français	
Graphique 6 : Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques	33
Graphique 7 Nombre de contrôles payant du voyage	42
Graphique 8 : Durées moyennes des contrôles au cours d'un voyage (en heures)	46
Graphique 9: Durée à la frontière au cours d'un voyage (heures)	47
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	54
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

Comme le trimestre précédent, 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. Les résultats montrent qu'il y a une tendance générale à l'amélioration.

Ainsi, sur les deux corridors, contrairement au 1er trimestre 2022, 52,4 % des conducteurs sur le corridor Douala-N'Djaména et 53,1 % sur celui de Douala-Bangui estiment qu'il y a eu un changement positif.

Concernant les dépenses en carburant, on note une baisse de celles-ci sur le corridor Douala-Bangui, contre une hausse sur le corridor Douala-N'Djaména.

L'analyse aborde par la suite les données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport, il en ressort des données observées pendant ce 3ème trimestre 2022 que, l'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor Douala-Bangui est de 42 ans et de 44 ans sur le corridor Douala - N'Djaména. L'âge des chauffeurs varie entre 21 ans et 57 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 25 ans et 60 ans sur le corridor Douala-N'Djaména.

La dispersion observée sur les âges des chauffeurs se reflète aussi sur leur nombre d'années d'expérience qui varie de 2 ans à 25 ans sur les deux corridors, avec une moyenne de 14 ans sur celui de Douala-Bangui, et 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 37% des chauffeurs enquêtés ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Cette proportion est plus élevée sur le corridor Douala-N'Djaména (47,6 %) que sur Douala-Bangui (37,5 %). Par contre, la moitié des chauffeurs sur les deux corridors déclarent n'avoir aucune formation supplémentaire. En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, la proportion des

chauffeurs affiliés a chuté par rapport aux précédentes observations, notamment sur le corridor Douala – N'Djaména

Comme au trimestre précédent, 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 est plus élevé sur le corridor Douala – Bangui que celui de Douala – N'Djaména, soit respectivement de 6 ans et 4 mois contre 4 ans 5 mois. Sur les deux corridors, l'âge maximum des tracteurs de camion et de semi-remorque est supérieur à 20 ans. Le nombre moyen de pannes de camions au 100 km est pratiquement le même sur les deux corridors, bien qu'il soit plus élevé à l'aller qu'au retour.

La circulation des camions sur les corridors est 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.

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.

Sur le corridor Douala-N'Djaména, les péages sont les arrêts les plus fréquents à l'aller comme au retour, représentant à eux seuls 52% des arrêts au retour. Les contrôles représentent la seconde cause des arrêts, 16,4% au retour.

En comparant 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.

Sur le corridor Douala – N'Djaména, le plus long (1 929 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 (590 Km)

Quant au corridor Douala – Bangui (long de 1 435 Km), on dénombrait 80 points d'arrêts dont 57 postes de contrôle répartis. Au cours du 3^{ème} Trimestre 2022, sur le territoire camerounais, les enquêteurs ont relevé une augmentation du nombre de postes de contrôle de Police, passant de 2 à 6 ; par contre, le nombre de poste de Gendarmerie a baissé (de 18 à 16).

On distingue quatre principaux motifs de contrôles des véhicules sur les corridors, à savoir les papiers liés à l'activité des transports, ceux liés au véhicule, la sécurité civile par la fouille des véhicules et la sécurité de la circulation routière par le véhicule. La vérification des papiers au contrôle, comme les trimestres précédents, est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui et Douala – Ndjamena, soit respectivement 70,9% et 82,8% des contrôles observés au cours du 3^{ème} trimestre 2022

En outre, l'analyse montre que plus de deux tiers de contrôles n'aboutissent à aucun problème mentionné. A l'issue de ces contrôles, le paiement des amendes est la principale sanction infligée.

Toutefois, contrairement au premier trimestre 2022 c'est plutôt sur le corridor Douala-N'Djaména que l'amende est plus fréquente surtout à l'aller, soit 34,6% par rapport à 24,4% sur le corridor Douala – Bangui.

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 ; au cours du 3^{ème} trimestre 2022, il a baissé sur tous les corridors par rapport au 1er trimestre 2022. Sur le corridor Douala-Bangui, les contrôles sont moins fréquents à l'aller (8) qu'au retour (10).

C'est le cas contraire qu'on observe sur le corridor Douala- N'Djaména où ce sont les voyages aller qui enregistrent plus de contrôle en moyenne (11) que les voyages du sens contraire (7) durant lesquels la majorité des camions est vide.

Sur chacun des deux corridors, plusieurs corps sont impliqués dans les contrôles. Ainsi, à l'aller, sur le corridor Douala-Bangui, le corps ayant effectué le plus de contrôles reste la Gendarmerie (59,7%), suivie de la Police (50,0%) et de la Douane vient en 3^{ème} position (35,1%). Sur le corridor Douala-

N'Djaména, c'est également la Gendarmerie (57,2%) suivie par la Douane (47,7%) qui devance légèrement la Police (46,4%).

Tout comme la fréquence des contrôles, le cumul moyen des durées des contrôles par voyage diffère selon le pays et le sens du trajet. Pour les voyages aller, les contrôles prennent en moyenne une heure 20 minutes pour Douala-Bangui contre moins de 40 minutes sur Douala-N'Djaména. Au retour les contrôles prennent moins de 20 minutes sur les deux corridors.

Les paiements liés au contrôle sont les principales pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale.

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 le tronçon Douala-N'Djaména), les contrôles y coûtent dans l'ensemble en moyenne près de quatre fois plus chers.

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.

Concernant la durée du trajet, les données collectées au cours du 3^{ème} Trimestre 2022 confirment que les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour. Quant à la traversée du corridor Douala-N'Djaména la durée moyenne est passée de 5 à 4 jours à l'aller ; elle est stabilisée à 3 jours au retour. Globalement, la durée minimum de la traversée de ces corridors par les camions est de 2 jours et demi.

(iv) **Recommandations et conclusion**

L'analyse détaillée des données de ce trimestre permet encore de maintenir les précédentes recommandations. Toutefois, il convient de relever que les actions menées par les hautes autorités, telles que celles du Tchad, impactent déjà les résultats observés sur le terrain dont la tendance à l'amélioration.

En outre, le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) a « adopté le règlement portant création, organisation et fonctionnement de la Brigade Mixte-CEMAC des Etats membres, opérant le long des corridors inter-Etats ». Cela permettra, avec d'autres textes visant à consolider le marché commun, à assurer un meilleur suivi des conventions régissant la circulation des camions sur ces corridors.

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

Ce rapport présente les informations découlant des données recueillies au cours du troisième trimestre de l'année 2022 ; il analyse et présente les résultats à travers les indicateurs pertinents de l'OPA.

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 depuis le 1^{er} 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 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 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

1.2 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.

1.3 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 :
 - o La délivrance des documents administratifs
 - o La sortie de la marchandise du port ;
 - o Le chargement du fret ;
 - o Le contrôle à un check-point ou à un poste frontalier ;
 - o L'obsolescence de l'infrastructure (route, pont bascule...)
- **La non professionnalisation des activités du transit** :
 - o Parc automobile vieillissant et insuffisant ;
 - o Absence ou insuffisance d'espace de stockage des marchandises ;
 - o Activités illégales (agrément expirés) ;
 - o Personnel peu qualifié ou en nombre insuffisant ;
 - o Connaissance approximative de la réglementation en vigueur.

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

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

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

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

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

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

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

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

Données d'une exploitation moderne des transports de biens

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

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

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

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

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

Ces normes permettront de calculer :

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

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



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

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.

1.4 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.

La réduction des difficultés à la frontière sur le corridor Douala – Bangui, observée depuis second trimestre 2021 s'est stabilisée. En outre, 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.

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), des paiements sans reçus sont souvent exigés aux observateurs par la police et la gendarmerie tchadiennes.

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.

II RESULTATS DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE

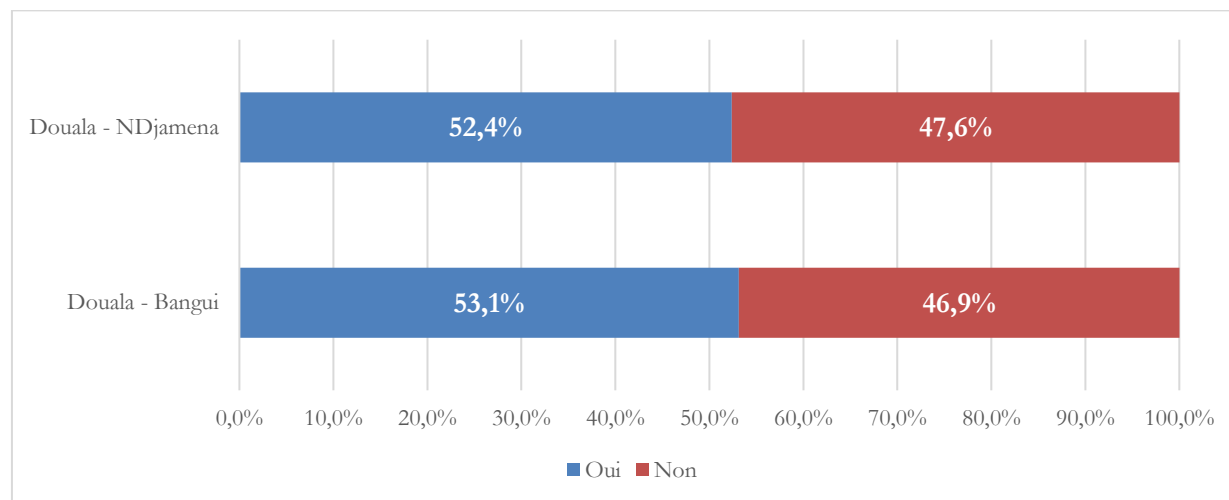
Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 05) sont basés sur les enquêtes du 3^{ème} trimestre 2022. Ils montrent qu'il y a une tendance générale à l'amélioration et en général, ils confirment les niveaux moyens des indicateurs des trimestres précédents. En outre, pour ce trimestre comme le précédent, 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

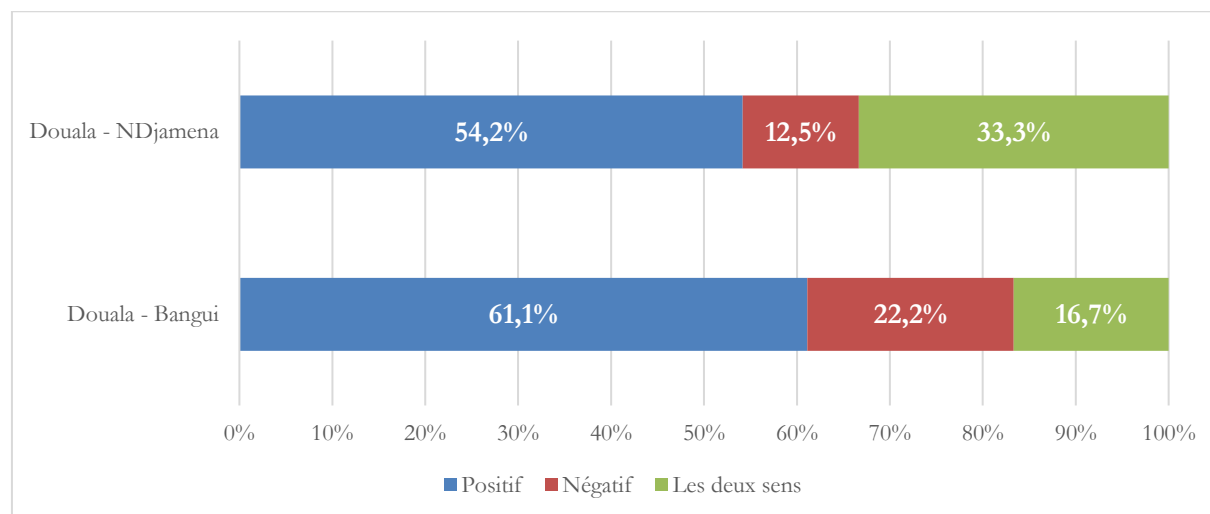
II.1.1 Appréciation

Sur les deux corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui, contrairement au 1^{er} trimestre 2022, la majorité des conducteurs estime qu'il y a eu un changement observé au cours du trimestre et globalement, ils affirment que ce changement est positif.

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



Graphique 2 : Signe du changement le cas échéant



II.1.2 Dépenses de carburant

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 de ce 3^{ème} trimestre 2022, on enregistre une baisse desdites dépenses sur le corridor Douala-Bangui, contre une hausse sur le corridor Douala-N'Djamena. Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'avec la pénurie de carburant à laquelle la RCA a fait face, certains conducteurs constituaient des réserves à partir de Douala.

Tableau 1 : Statistiques récapitulatives sur les consommations

Consommation de Carburant	Douala - Bangui				Douala - N'Djaména direct			
	Aller		Retour		Aller		Retour	
	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA	Litre	FCFA
Moyenne	266	154 992	317	161 250	723	303 365	356	210 138
Maximum	350	201 250	500	225 000	1 150	580 000	704	404 900
Minimum	180	103 500	150	86 250	330	127 076	122	70 000

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

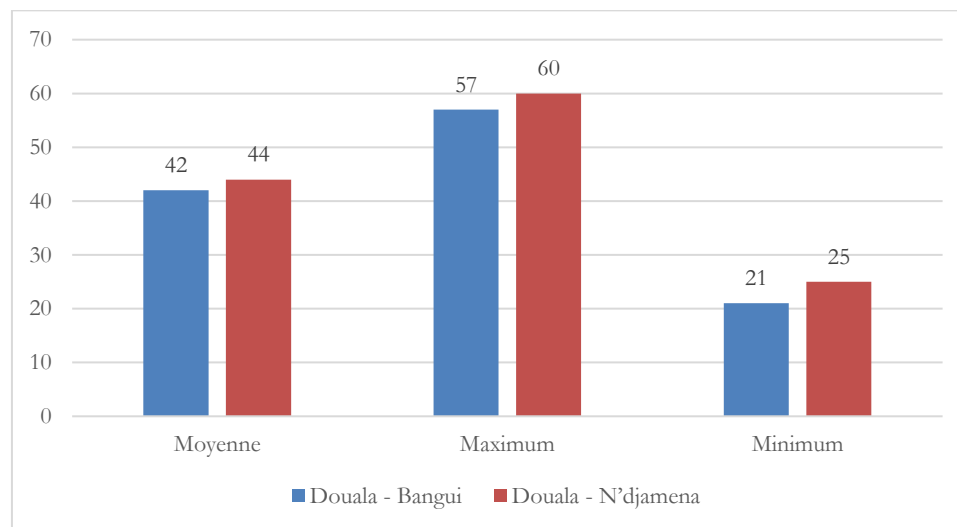
L'analyse des données relatives aux conditions de voyage des chauffeurs, convoyeurs et celles relatives aux moyens de transport révèle le profil des conducteurs et leur aptitude à s'exprimer en langue française, ainsi que les âges des véhicules qu'ils utilisent sur les corridors de Douala-Bangui et Douala-N'Djaména.

II.2.1 Age et expérience des chauffeurs

L'âge des chauffeurs observé pendant le troisième trimestre 2022 varie entre 21 et 57 ans sur le corridor Douala-Bangui et entre 25 et 60 ans sur celui de Douala-N'Djaména.

Il en ressort que l'âge moyen des conducteurs qui empruntent le corridor Douala-Bangui est 42 ans contre 44 ans sur le corridor Douala - N'Djamena, ces âges moyens ne diffèrent pas significativement de ceux qui ont été estimés aux trimestres précédents.

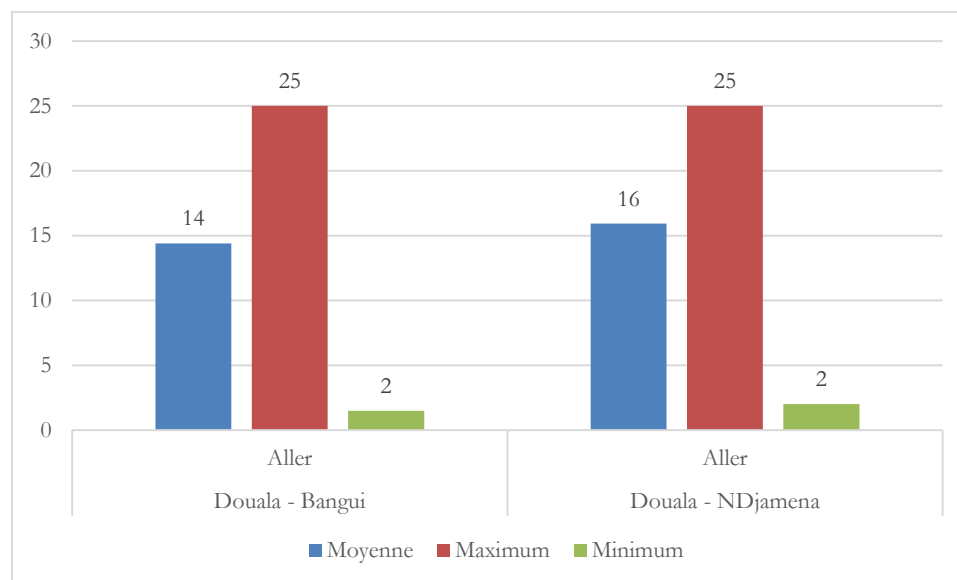
Graphique 3: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors



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 troisième trimestre 2022 que leur expérience varie de 2 à 25 ans, avec une moyenne de 14 ans sur le corridor Douala-Bangui.

La répartition est la même sur le corridor Douala- N'Djaména avec une moyenne plus petite de 16 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, il ressort du tableau 2 ci-dessous que, sur chacun des deux corridors, plus 37% des chauffeurs enquêtés pendant le troisième trimestre 2022 ont reçu une formation supplémentaire en mécanique. Ceci permet aux chauffeurs de dépanner leurs véhicules pour certaines 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'Djaména que sur de Douala-Bangui.

Sur les deux corridors, la proportion des conducteurs ayant reçus une formation en électricité auto, se limite à 10%.

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

	Douala - Bangui	Douala - NDjamena
Mécanicien	37,5%	47,6%
Électricien auto	6,3%	9,5%
Aucune	50,0%	50,0%
Autre formation	6,3%	0,0%

En ce qui concerne l'adhésion aux syndicats, la proportion des chauffeurs affiliés a chuté par rapport aux précédentes observations, notamment sur le corridor Douala – N'Djamena. On note cependant que cette proportion d'affiliation, contrairement aux 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 - NDjamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
OUI	50,0%	56,3%	28,6%	33,3%
NON	50,0%	43,8%	71,4%	66,7%

II.2.2. État des véhicules circulant sur les corridors

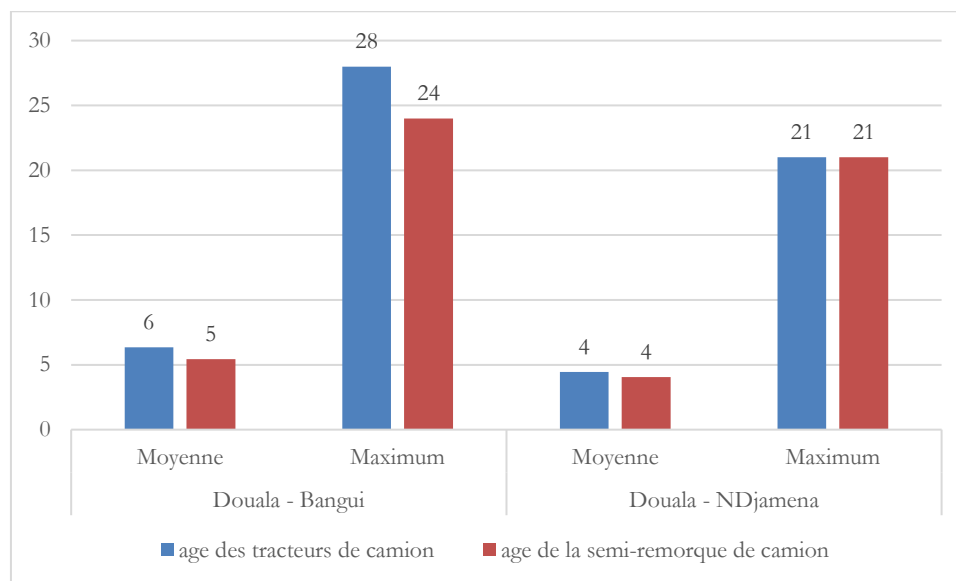
Globalement, les camions observés sur le corridor Douala-N'Djaména sont en général moins âgés que ceux du corridor Douala-Bangui. Le constat est le même depuis 2021.

Tableau 4: Caractéristiques des camions suivis sur les corridors

INDICATEURS	Unité	Corridor Douala - Bangui	Corridor Douala - Ndjamena
Proportion de véhicules disposant d'un système de freinage en bon état	%	100	97,6
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	73,3	81,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	86,7	81,0
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	23,3	26,2
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	6,34	4,45
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	5,44	4,05
Proportion de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	100	100
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	21,4	32,4

L'âge moyen des tracteurs de camion est plus élevé sur le corridor Douala – Bangui que celui de Douala – N'Djaména, soit respectivement de 6 ans et 4 mois contre 4 ans 5 mois. Sur les deux corridors, l'âge maximum des tracteurs de camion et de semi-remorque de camion est supérieur à 20 ans.

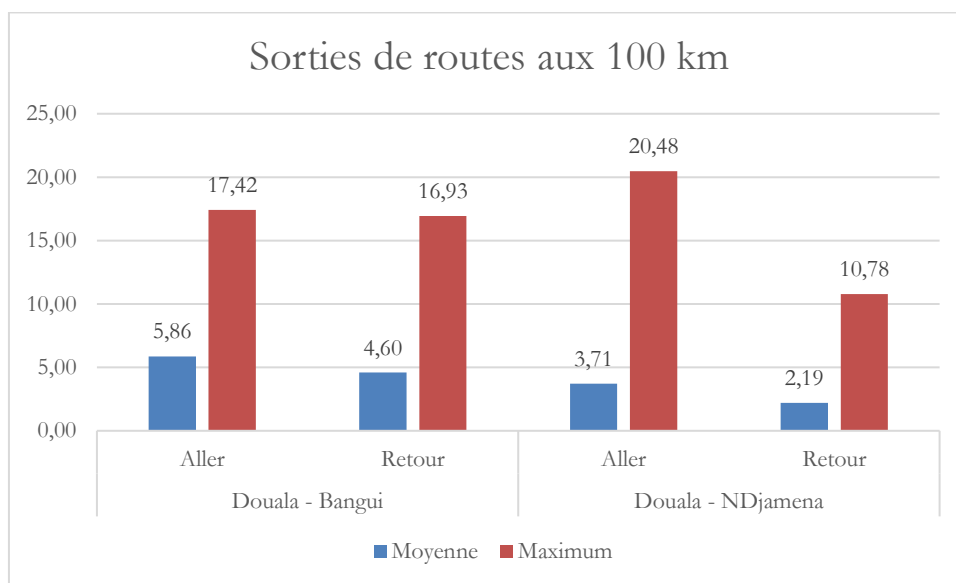
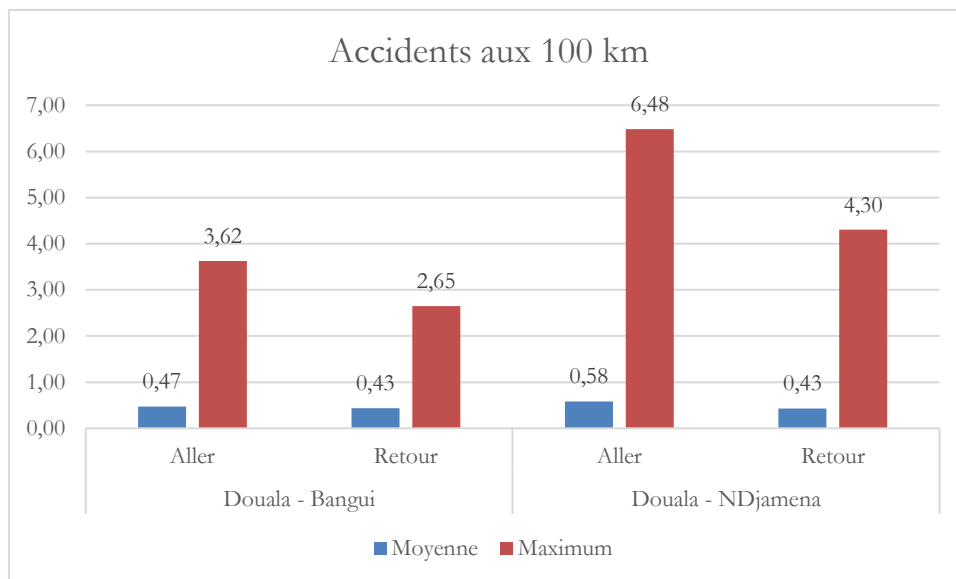
Graphique 5: Statistiques sur les âges (en années) des tracteurs des camions et des semi-remorques



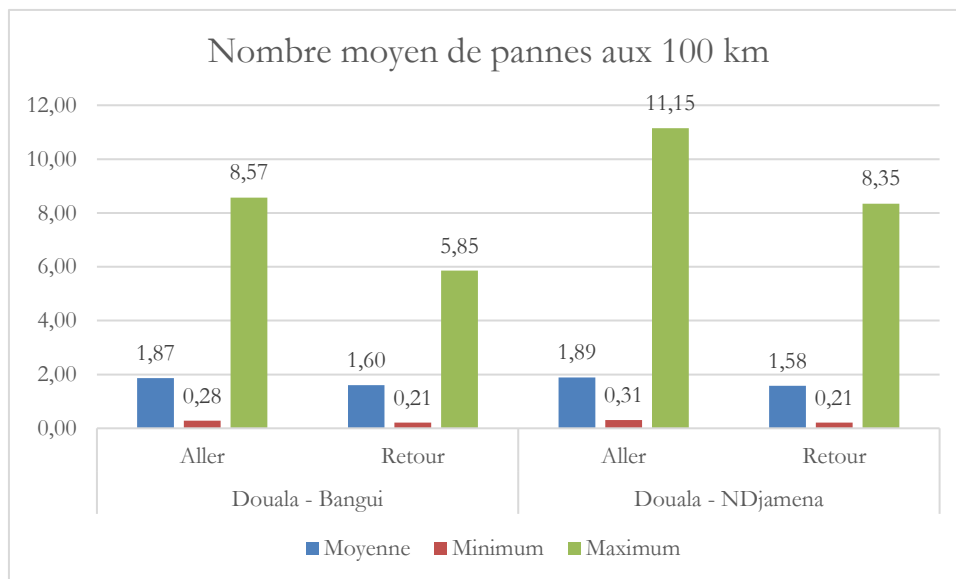
Au 3^{ème} trimestre 2022, sur une distance de 100 km, on a observé à l'aller une proportion moyenne d'accidents de 0,47% et 0,58% respectivement sur les corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena. Au retour, la proportion moyenne est quasiment la même sur les deux corridors.

Comme par le passé, on constate que les sorties de route aux 100 km sont en moyenne similaires sur le corridor Douala-N'Djaména que sur celui de Douala-Bangui, à l'aller et au retour.

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 (1 929 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 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 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-Boulai qui est le poste frontière camerounais avec la RCA. Le poste frontière centrafricain, Beloko, se trouve plus loin à 10 Km de Garoua-Boulai. 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 3^{ème} trimestre 2022 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 le corridor Douala-N'Djamena, on assiste davantage à une baisse de la proportion des contrôles. Ainsi, 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
	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Contrôle	29,3%	40,5%	34,5%	23,7%	16,4%	20,7%
Péage	23,9%	27,7%	25,6%	38,5%	52,0%	44,0%
Pesage	14,2%	0,3%	7,8%	9,0%	0,2%	5,4%
Accident	0,0%	0,3%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%
Pluie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Repos	20,8%	18,8%	19,9%	11,7%	14,1%	12,7%
Panne	1,3%	1,3%	1,3%	2,2%	1,7%	2,0%
Carburant	1,1%	0,8%	0,9%	3,1%	2,2%	2,7%
Autre à préciser	9,4%	10,4%	9,9%	11,5%	13,3%	12,3%
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 – Ndjamen.

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

Durée totale des arrêts en jour	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	2,6	1,9	1,8	1,3
Maximum	3,7	3,8	3,3	2,4
Minimum	2,0	1,4	0,4	0,7

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 au contrôle, comme les trimestres précédents, est de loin le motif le plus fréquent sur les corridors Douala –Bangui et Douala – N'Djaména, soit respectivement 70,9% et 82,8% des contrôles observés au cours du 3^{ème} trimestre 2022. Le deuxième motif de contrôle le plus observé a changé suivant le sens du voyage pour les deux corridors au cours du 3^{ème} trimestre 2022. Il s'agit de « Vérification des papiers sans objet avec le contrôle » à l'aller pour près d'un quart de contrôles, et de la fouille du véhicule au retour où les camions ne sont pas souvent chargés. La vérification des éléments de sécurité est aussi citée de manière non négligeable comme motif de contrôle sur ces corridors, notamment à l'aller.

En outre, l'analyse montre 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 3^{ème} trimestre 2022, la proportion des cas d'amendes a baissé en comparaison à du 1^{er} trimestre 2021 sur le corridor Douala-Bangui, passant de 41,8% à 24,4% à l'aller. En revanche, sur le corridor Douala – N'Djaména cette fréquence est passée de 28% à 34,6%

Tableau 9: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djaména (%).

Motif de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Vérification des papiers liés au contrôle	77,6%	65,2%	70,9%	84,9%	78,3%	82,8%
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	23,9%	19,4%	21,5%	23,7%	14,2%	20,6%
Fouille du véhicule	20,9%	36,8%	29,4%	22,4%	49,1%	31,1%
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	14,9%	2,6%	8,3%	11,4%	2,8%	8,6%
Combinaison d'au moins deux motifs précédents	27,6%	21,9%	24,6%	29,7%	39,6%	32,9%

Tableau 10: Résultats des contrôles

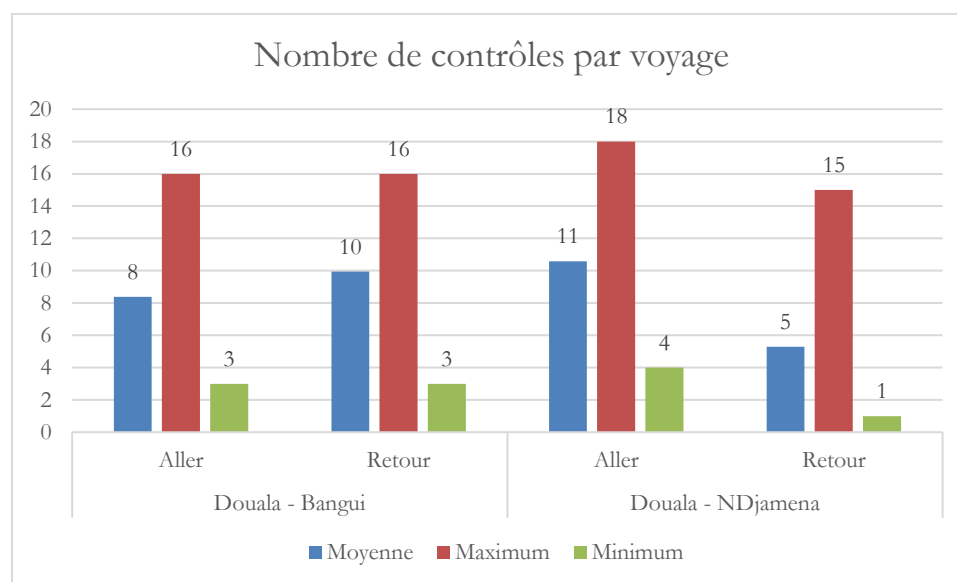
	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala - N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
RAS	72,5%	94,7%	84,4%	65,4%	82,9%	71,2%
Paiement des amendes	24,4%	7,3%	15,2%	34,6%	17,1%	28,8%
Peine de prison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Confiscation des papiers	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres résultats du contrôle	3,8%	0,0%	1,8%	0,5%	0,0%	0,3%

II.3.3 Fréquences des contrôles

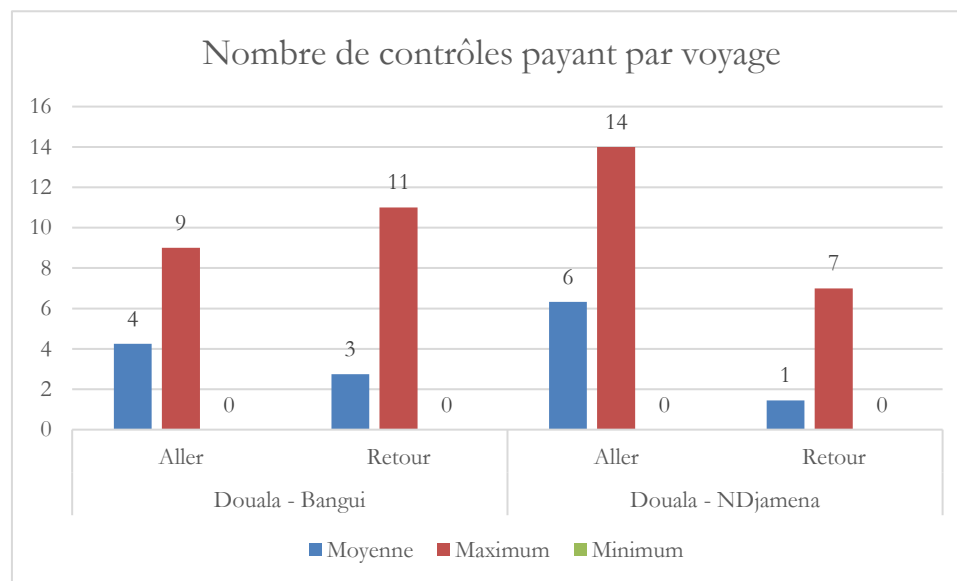
Depuis le début de l'OPA, le nombre moyen de contrôles pour un voyage complet varie en fonction du corridor et du sens du voyage ; au cours du 3^{ème} trimestre 2022, ce nombre moyen a baissé sur tous les corridors par rapport au 1^{er} trimestre 2022. Sur le corridor Douala-Bangui, les contrôles sont moins fréquents à l'aller (08) qu'au retour (10). Il convient de rappeler qu'à l'aller les convois sont escortés sur le territoire centrafricain. C'est le cas contraire qu'on observe sur le corridor Douala- N'Djaména où ce sont les voyages aller qui enregistrent près de deux fois plus de contrôle en moyenne (11) que ceux dans le sens contraire (7) durant lesquels la majorité des camions est vide.

L'amélioration relevée se reflète aussi dans le nombre moyen de contrôle payant par voyage. Ce nombre est 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. Il ressort de ce tableau que, pour les voyages de Douala vers Bangui, 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.

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	6	2	8	2	7	10
Péage	7	0	7	7	0	7
Pesage	4	0	4	0	0	0
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	2	4	6	3	2	5
Panne	0	0	0	0	0	0
Carburant	0	0	0	0	0	0
Autre à préciser	1	2	3	1	1	3

B-sur le corridor Douala-Bangui

Nature de l'arrêt	Aller			Retour		
	Cameroun	Tchad	Ensemble	Cameroun	Tchad	Ensemble
Contrôle	9	2	11	5	1	5
Péage	12	5	17	11	5	16
Pesage	3	1	4	0	0	0
Accident	0	0	0	0	0	0
Pluie	0	0	0	0	0	0
Repos	4	2	5	3	1	5
Panne	1	0	1	0	0	1
Carburant	1	0	1	1	0	1
Autre à préciser	3	2	5	3	1	4

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 (59,7%) (même si sa proportion a baissé), suivie de la Police (50,0%) tandis que la Douane vient en 3^{ème} position (35,1%). Sur le corridor Douala-N'Djaména la Douane devance la Police : ainsi vient d'abord la Gendarmerie (57,2%) puis la Douane (47,7%) ensuite la Police (46,4%). 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 15,7% des contrôles sur le corridor Douala – Bangui contre 1,4% sur celui de Douala – N'Djaména, sûrement à cause du contexte sécuritaire qui exige même l'escorte sur certains trajets. D'autres corps dont ceux instaurés par des mairies interviennent aussi comme l'indique le tableau ci-après.

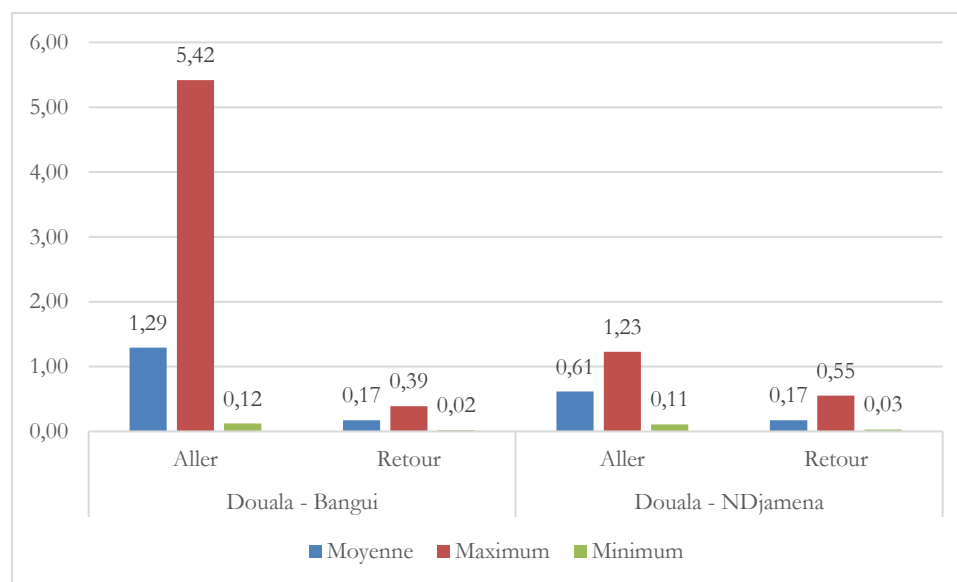
Tableau 12: Proportion (%) des contrôles impliquant des corps identifiés sur les corridors

Corps de contrôle	Corridor					
	Douala - Bangui			Douala – N'Djaména		
	Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Police	50,0%	52,2%	51,2%	46,4%	52,8%	48,5%
Gendarmerie	59,7%	61,6%	60,8%	57,2%	58,5%	57,6%
Douane	35,1%	21,4%	27,6%	47,7%	24,5%	40,2%
Armée	15,7%	25,8%	21,2%	1,4%	3,8%	2,1%
Prévention routière	11,2%	2,5%	6,5%	13,5%	11,3%	12,8%
Police frontalière	14,2%	7,5%	10,6%	8,6%	14,2%	10,4%
Autres corps	18,7%	4,4%	10,9%	22,5%	3,8%	16,5%
Contrôle mixte (plusieurs corps)	6,7%	22,6%	15,4%	6,8%	7,5%	7,0%

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 20 minutes pour Douala-Bangui (**forte augmentation**) contre moins de 40 minutes sur Douala-N'Djamena. Au retour les contrôles prennent moins de 20 minutes sur les deux corridors.

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



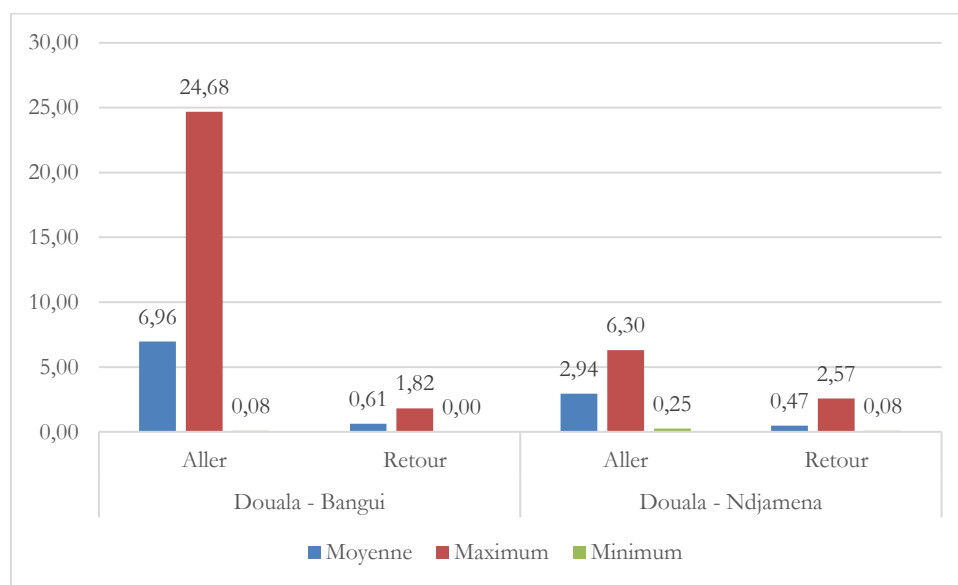


II.4 Cas particuliers des frontières

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 est de 24,68 heures au cours du 3^{ème} trimestre 2022. Ces temps sont plus réduits au retour avec une moyenne de 0,61 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 et connaissent une baisse par rapport au 1^{er} trimestre 2021. On y a relevé 2,94 heures en moyenne avec un maximum de 06,30 heures. 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

Les paiements liés au contrôle sont les principales pratiques anormales les plus décriées sur les corridors d'Afrique Centrale.

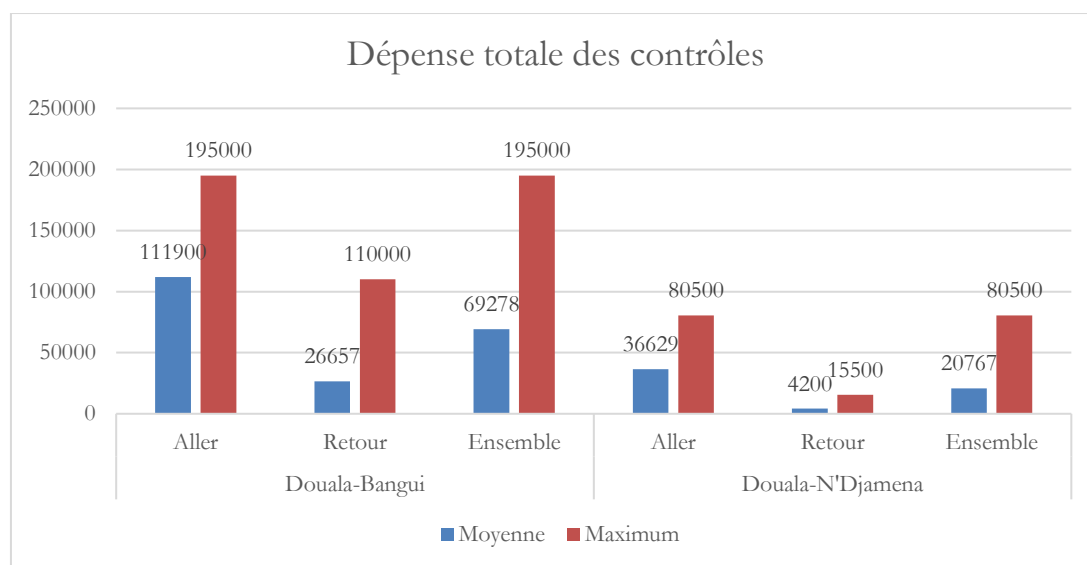
Dans l'ensemble les dépenses totales liées aux contrôles diffèrent selon le corridor et le sens du voyage. Les contrôles sur le corridor Douala-Bangui demeurent les plus coûteux, bien que ce tronçon soit plus court (400 km de moins que le tronçon Douala-N'Djamena). Les contrôles y coûtent en moyenne près de quatre fois plus chers que ceux du corridor Douala-N'Djamena. 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

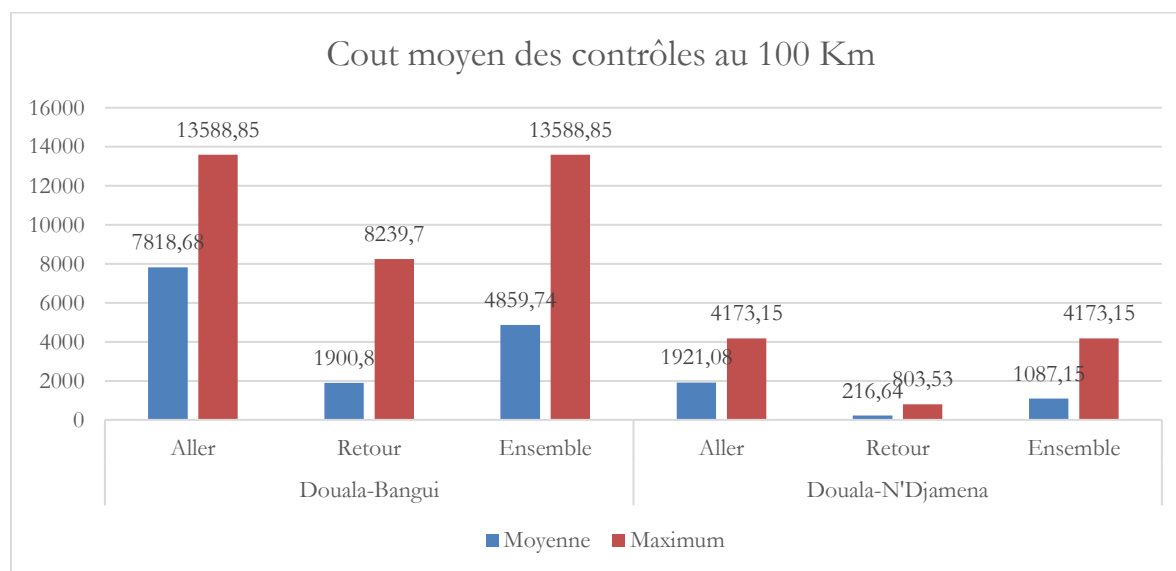
		Douala-Bangui			Douala-N'Djamena		
		Aller	Retour	Ensemble	Aller	Retour	Ensemble
Dépense totale des contrôles	Moyenne	111.900	26.657	69278	36.629	4.200	20.767
	Maximum	195.000	110.000	195000	80.500	15.500	80.500
Cout moyen des contrôles au 100 KM	Moyenne	7.819	1.900	4.860	1.921	217	1.087
	Maximum	13.589	8.240	13.589	4.173	804	4.173



Graphique 11 : Dépenses totales des contrôles par voyage



Graphique 12 : Coûts moyens des contrôles au 100 Km



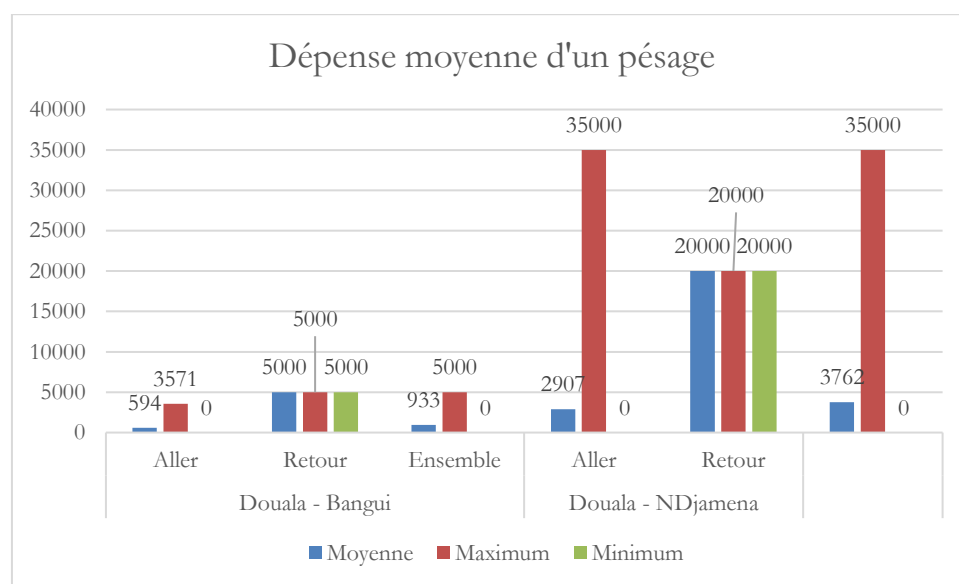


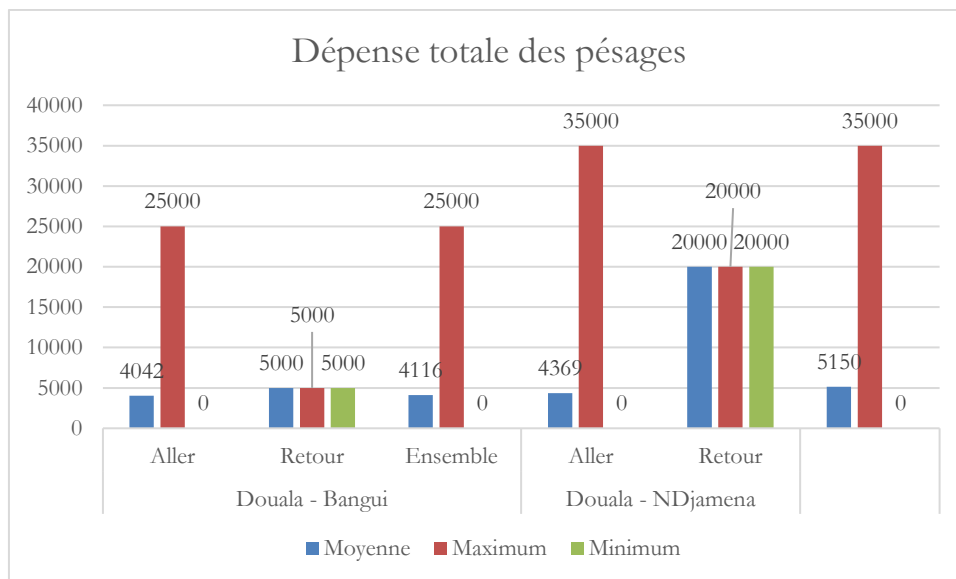
II.5.2 Coûts des amendes aux pesages

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. Au 3^{ème} trimestre 2022 c'est pratiquement l'inverse qui est observé.

Le non-respect du tonnage par les camions desservant le corridor Douala-Bangui avaient été évoqués comme raison de ces grandes différences ; cela ne peut donc pas être confirmé, sans un approfondissement et/ou complément d'observations et d'analyse.

Graphique 13 : Dépenses liées aux pesages (en FCFA)





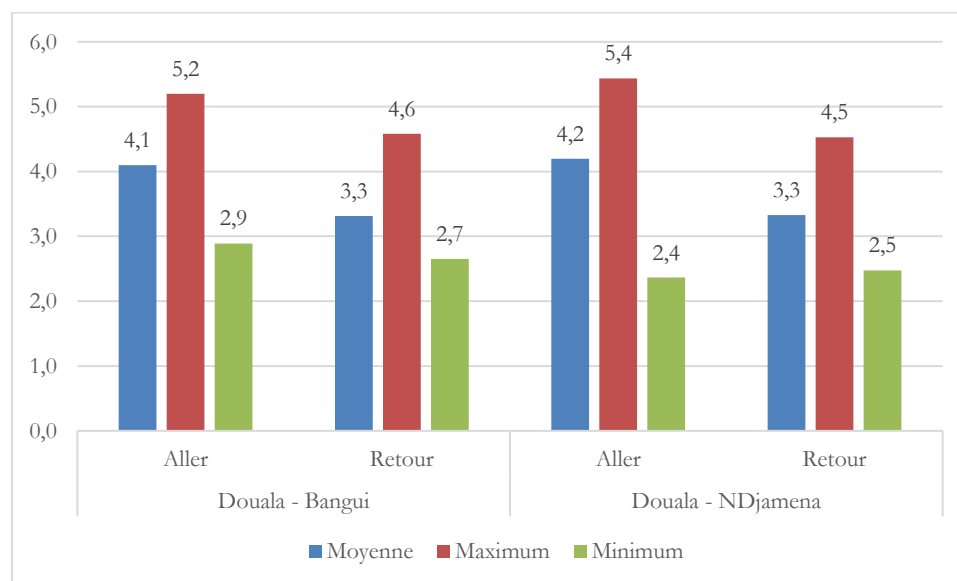
II. 6 Analyse de la traversée

Les données collectées au cours du 3^{ème} trimestre 2022 confirment que les camions mettent en moyenne près de 4 jours pour traverser le corridor Douala-Bangui à l'aller et 3 jours au retour. Pour ce qui est de la traversée du corridor Douala-N'Djaména la durée moyenne est passée de 5 à 4 jours à l'aller ; la durée moyenne au retour est stabilisée à 3 jours. Globalement, la durée minimum de la traversée de ces corridors par les camions est de 2 jours et demi. 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'Djaména	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	4,1	3,3	4,2	3,3
Maximum	5,2	4,6	5,4	4,5
Minimum	2,9	2,7	2,4	2,5

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



La durée brute de la traversée prend en compte les arrêts qui ont été analysés plus haut. 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 moins de 1,5 jours autant à l'aller qu'au retour. Et sur le corridor Douala-N'Djamena, beaucoup plus long (1929 Km Contre 1435 Km) les camions mettent 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

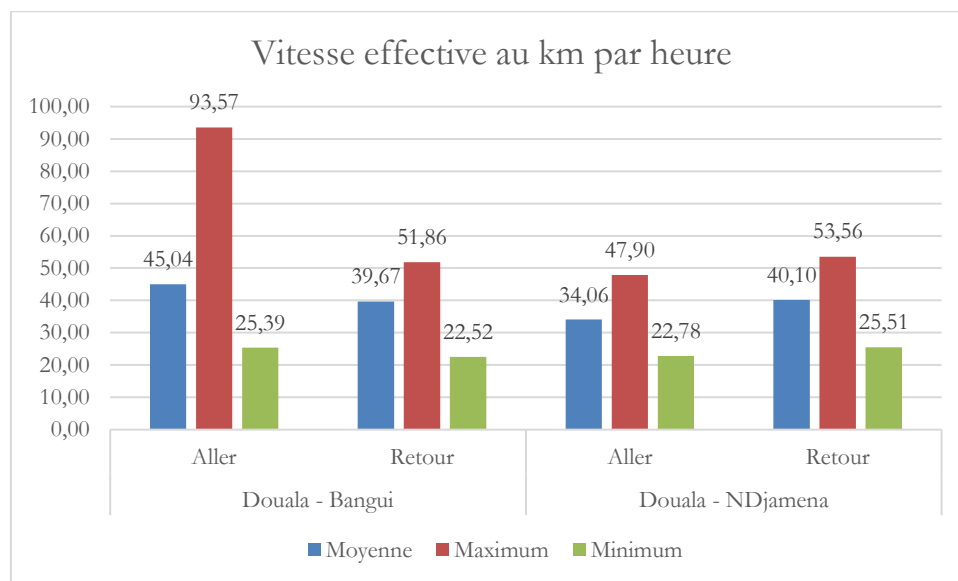
Durée effective de la circulation en jours	Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
	Aller	Retour	Aller	Retour
Moyenne	1,5	1,6	2,4	2,1
Maximum	2,5	2,7	3,5	3,1
Minimum	0,6	1,1	1,7	1,5

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

		Douala-Bangui		Douala-N'Djamena	
		Aller	Retour	Aller	Retour
Vitesse au km par heure	Moyenne	15,02	18,22	20,15	25,08
	Maximum	20,69	22,53	33,99	32,47
	Minimum	11,52	13,05	14,29	17,76
Vitesse effective au km par heure	Moyenne	45,04	39,67	34,06	40,10
	Maximum	93,57	51,86	47,90	53,56
	Minimum	25,39	22,52	22,78	25,51



Graphique 15: Vitesse effective de circulation (hors arrêts) pour la traversée en jours



RECOMMANDATION ET CONCLUSION

L'analyse détaillée des données de ce trimestre, comme celles du trimestre précédent, permet de maintenir les précédentes recommandations, à savoir :

- ✓ 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.

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

En outre, le Conseil des Ministres de l'Union Economique des Etats de l'Afrique Centrale (UEAC) a « adopté le règlement portant création, organisation et fonctionnement de la Brigade Mixte-CEMAC des Etats membres, opérant le long des corridors inter-Etats ». Cela permettra, avec d'autres textes visant à consolider le marché commun, à assurer un meilleur suivi des conventions régissant la circulation des camions sur ces corridors.