

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

## Rapport Trimestriel N° 00

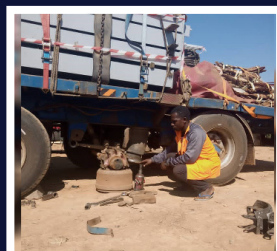


Novembre - Décembre 2020

Financement  
Union Européenne

Mise en oeuvre  
ISSEA

CONTRAT N° FED/2019/413-035



## SOMMAIRE

Liste des sigles et abréviations.....	3
Liste des tableaux.....	4
Liste des graphiques.....	5
Résumé exécutif.....	6
Executive summary.....	8
Introduction.....	10
I- Contexte, Objectifs et Champ d'intervention du Projet.....	11
1.1 Contexte et intérêt.....	11
1.2 Objectifs et résultats escomptés.....	12
1.3 Champ d'intervention.....	12
1.4 Plan d'Analyse.....	12
II- Méthodologie des enquêtes.....	14
2.1. Echantillonnage.....	14
2.2 Organisation pratique de la collecte.....	15
2.3 Traitement des données.....	16
2.4 Conception et Production des Outils Techniques.....	16
III- Résultats préliminaires.....	17
3.1. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion).....	17
3.2. Fréquences et durées des arrêts.....	21
3.3. Analyse de la durée et du coût financier des contrôles.....	25
3.4. Analyse de la traversée.....	26
3.5. Appréciation de l'évolution des tracasseries le long des corridors.....	29
IV- Difficultés et perspectives.....	30
Conclusion.....	32
ANNEXES.....	33

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

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

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition des voyages suivant les corridors.....	15
Tableau 2 : Répartition des déclarations de transit suivant les corridors.....	15
Tableau 3 : Ancienneté des chauffeurs.....	18
Tableau 4 : Caractéristiques des camions suivis sur les corridors.....	19
Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle/arrêt par pays sur le corridor Douala N'Djamena.....	21
Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle/arrêt par pays sur le corridor Douala Bangui.....	22
Tableau 7 : Durées moyennes par type d'arrêts à l'aller et au retour (minutes).....	22
Tableau 8 : Durée moyenne des types d'arrêt par voyage sur les corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamen.....	23
Tableau 9 : Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui.....	23
Tableau 10 : Distribution des contrôles selon les corps identifiés sur les corridors aux de contrôles.....	25
Tableau 11 : Durées (en jours) et distances (en Km) moyens à la mi-traversée sur le corridor Douala-N'Djaména.....	26
Tableau 12 : Temps passé au port et temps écoulé entre sortie du port et départ effectif des camions.....	27
Tableau 13 : Répartition des échantillons d'un trimestre entier suivant les corridors.....	31

## LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors.....	17
Graphique 2 : Formation supplémentaire des chauffeurs et leur aptitude à lire et écrire en français.....	18
Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat.....	18
Graphique 4 : Statistiques sur les âges des tracteurs des camions et des semi-remorques.....	19
Graphique 5 : Sortie de route et accidents aux 100 km. ....	20
Graphique 6 : Fréquences des types d'arrêts à l'aller et au retour.....	21
Graphique 7 : Fréquences des contrôles sur chacun des deux corridors suivis .....	24
Graphique 8 : Durées et dépenses moyennes liées aux contrôles au cours d'un voyage.....	25
Graphique 9 : Durée moyenne de la traversée (en jours).....	26
Graphique 10 : Vitesse moyenne de circulation sur les corridors.....	28

## RÉSUMÉ EXÉCUTIF

### (i) Contexte

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 ne possèdent pas de 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.

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, 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 (1.431 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 2016 octobre.

L'OPA a pour objectif de collecter et d'analyser 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 d'éliminer progressivement ces pratiques anormales.

### (ii) Méthodologie d'intervention

Le suivi des pratiques anormales sur les principaux corridors de la CEMAC se fait à un rythme trimestriel. Ainsi, il est question, pour chaque trimestre, de suivre un échantillon de véhicules sur les corridors retenus. L'échantillon est constitué par un tirage aléatoire stratifié, les variables de stratification étant la destination (Bangui/N'Djaména/Libreville) et le type de cargaison. L'unité d'observation est un voyage (soit aller, soit retour) d'une cargaison en transit. Chaque trimestre, il est prévu de suivre un échantillon d'environ 150 unités ; il faudra un semestre pour atteindre la taille requise garantissant la précision des indicateurs.

L'enquête pilote réalisée en septembre/octobre 2020 a permis de mieux cerner les spécifications méthodologiques ainsi que les coûts et les délais de collecte des données dans des conditions actuelles.

### (iii) Premiers Résultats

Les résultats du « trimestre préliminaire » (Novembre-Décembre 2020) portent sur les corridors Douala – Bangui et Douala – N'Djamena. Un retard dû au Covid-19 a tronqué le trimestre et l'enquête sur l'axe Yaoundé – Libreville n'a pas pu se faire.

Les conducteurs qui font les corridors sont en majorité âgés de 30 à 45 ans, avec une moyenne d'âges moins élevés chez les chauffeurs empruntant le corridor Douala-Bangui que ceux identifiés sur le corridor Douala-N'Djamena. Ils ont en général des salaires inférieurs à 200.000 F CFA par mois et sont affiliés en majorité (93 %) à un syndicat de conducteurs. Un peu plus de la moitié d'entre eux ont reçu une formation de mécanicien tandis qu'à 90%, ils savent lire et écrire en français.

En ce qui concerne les véhicules : les tracteurs ont en moyenne 11 ans contre une moyenne d'environ 10 ans pour les semi-remorques. Malgré un état fonctionnel des camions globalement satisfaisant, des défaillances sont néanmoins observées au niveau des pneumatiques et on note parfois le non-respect du tonnage autorisé (surcharge des véhicules).

Les arrêts le long des corridors ont pour causes les contrôles, le péage, le pesage, les accidents et le repos. Les contrôles et les péages sont les sources les plus fréquentes des arrêts. Lors des voyages aller (Douala vers les deux autres villes), les contrôles et les péages comptent respectivement pour 34% et 25% de l'ensemble des arrêts. En termes de durée, le temps moyen cumulé de repos le long d'un voyage (41h51min à l'aller et 31h47min) dépasse de loin le cumul moyen du temps d'arrêt pour les autres motifs, tandis que le motif de contrôle occupe le second

rang avec le cumul du temps d'arrêt estimé à 16h40min à l'aller et 1h10min au retour.

Le temps moyen mis par les camions quittant Douala pour arriver à destination s'élève à 5,6 jours pour Bangui et 5,8 jours pour N'Djaména. Ce temps baisse pour les voyages dans le sens inverse. Ce temps ne prend pas en compte le nombre de jours passés au Port de Douala qui est en moyenne de 6 jours et la durée écoulée entre la sortie du port et le départ effectif qui de 3 jours en moyenne.

Certains contrôles font l'objet de paiement dont une partie est attribuables aux pratiques anormales. Les données de la collecte préliminaires permettent d'estimer les paiements effectués par les transporteurs lors des contrôles. Rapportées à la distance parcourue, les paiements lors des contrôles sont plus élevés sur le corridor Douala-Bangui que sur celui Douala-N'Djaména à l'aller (2553 FCFA contre 1993 FCFA en moyenne aux 100 Km) comme au retour (1313 FCFA contre 1113 FCFA en moyenne aux 100 Km).

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

Les recommandations qui émanent des missions préparatoires et des premières enquêtes sont :

- La coordination et le suivi administratifs des opérations de surveillance et de contrôle de la voie publique ;
- La répression des actes de corruption au niveau des postes de contrôle ;
- La formation et la sensibilisation des agents et 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 notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé (par un système de surveillance) ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et des aires de repos ;
- La redynamisation du Comité Inter-états de Gestion des Corridors.



## EXECUTIVE SUMMARY

### (i) Background

Cameroon, the Central African Republic, Congo, Gabon, Equatorial Guinea and Chad are the six member states of the Central African Economic and Monetary Community (CEMAC). CAR and Chad do not have coastlines and depend mainly on the port of Douala in Cameroon for their trade. The imports of these two countries are supplied by road, on corridors, some of which have been the subject of conventions contrary to the others.

However, illegal or «abnormal» practices observed on road transport corridors are a widespread phenomenon in Africa in general and in Central Africa in particular. They have a significant impact on goods exchange by affecting their costs and delaying their delivery.

For example, the Regional Transport and Transit Facilitation Programme, adopted in 2006 by member states in consultation with donors, focuses, among other things, on the establishment of an Abnormal Practices Observatory (OPA) on the two pilot corridors: the Douala-Bangui corridor (1,431 km long) and the Douala-N'Djamena corridor (1,844 km direct link via Nguéli). The Yaounde-Libreville corridor (790 km long) was included in October 2016.

The purpose of the OPA is to collect and analyse transport data to observe, analyse and publish, on a regular and set basis, abnormal practices along the three aforementioned road corridors in order to raise awareness among key stakeholders and decision-makers in order to phase out these abnormal practices.

### (ii) Methodology

Abnormal practices on CEMAC's main corridors are tracked quarterly. For each quarter, a sample of vehicles is tracked on the selected corridors. The sample consists of a stratified random draw, the stratification variables being the destination (Bangui/N'Djamena/Libreville) and the type of cargo. The observation unit is a journey (in either direction) of a cargo in transit. Each quarter, a sample of about 150 units is expected to be tracked; it will take one semester to reach a significant size of data to ensure the accuracy of the indicators.

The September/October 2020 pilot survey provided a better understanding of methodological specifications as well as data collection costs and time requirements under current conditions.

### (iii) Preliminary Results

The results of the «preliminary quarter» (November-December 2020) cover the Douala - Bangui and Douala - N'Djamena corridors. A delay due to the Covid-19 truncated the quarter and the data collection on the Yaounde-Libreville corridor could not be carried out.

The majority of drivers on the corridors are aged between 30 and 45 years old, with an average age lower for drivers of tracked cargoes on the Douala-Bangui corridor than those on the Douala-N'Djamena corridor. They generally earn less than 200,000 CFA francs per month and most of them (93%) are affiliated to a drivers' union. Just over half of them have been trained as mechanics, while 90% of them of them can read and write in French.

Turning to vehicles, trucks are on average 11 years old compared to an average of about 10 years for semi-trailers. Despite the overall satisfactory functional condition of the trucks, defects are nevertheless observed at the tyres and there are sometimes failures to comply with the permitted tonnage (vehicle overload).

Stops along the corridors are caused by checks, tolls, weighing, accidents and rest. Checks and tolls are the most frequent sources of stops. On outbound trips (Douala to the other two cities), checks and tolls account for 34% and 25% of all stops respectively. In terms of duration, the cumulative average rest times along a trip (41h51min on the outbound and 31h47min on the inbound) far exceed the average cumulative rest time for any other reason, while the control reason comes in the second place with the cumulative rest time is estimated at 16h40min on the outbound and 1h10min on the return journey.

The average time taken by trucks leaving Douala to reach their destination is 5.6 days for Bangui and 5.8 days for N'Djamena. While traveling on the opposite direction (to Douala), a truck takes on average less longer. This travel time neither include the time spent at the Port of Douala which amounts on average to 6 days, nor does



it account for the time elapse between the exit from the port and the actual departure which is about 3 days on average.

Some controls are paid, with some payments due to abnormal practices. Preliminary collected data are used to estimate payments made by carriers during inspections. Considering the distance travelled, payments during the checks are higher on the Douala-Bangui corridor than on the Douala-N'Djamena corridor during the outbound travels (2553 FCFA against 1993 FCFA on average per 100 km) as well as on the return journey (1313 FCFA against 1113 FCFA on average per 100 km).

#### **(iv) Recommendations**

Lessons learned during missions' planning times and preliminary data collection allow making the following recommendations:

- The administrative coordination and monitoring of road surveillance and control operations ;
- The crackdown on corruption at checkpoints;
- Training and awareness-raising of officers and other actors ;
- Support for the functional organization, the training on the CEMAC road code and the periodic driver re-training;
- An improved safety, especially at night between Edéa and Yaounde (through a monitoring system) as well as in parking lots (Yassa) and rest areas;
- The revitalization of the Inter-State Corridor Management Committee.

## INTRODUCTION

La Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) est une organisation internationale regroupant six pays d'Afrique centrale : le Cameroun, le Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad. Le Centrafrique et le Tchad ne possèdent pas de littoral et dépendent pour leurs échanges principalement du port de Douala au Cameroun et dans une moindre mesure du port de Pointe Noire au Congo. L'approvisionnement de ces deux pays se fait par voie routière. Il s'agit des corridors de transit dans les cas de Douala – N'Djamena et Douala – Bangui, contrairement au corridor Yaoundé – Libreville qui ne supporte aucun flux de transit.

Ces corridors constituent ainsi un des volets déterminants du dispositif de facilitation du commerce régional et d'amélioration de l'accès des pays de l'Afrique Centrale aux marchés internationaux. 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 le coût de transport des biens et services.

Ainsi, pour suivre la levée effective de ces entraves le long des 3 corridors de la CEMAC, le Cameroun avec l'appui de l'Union Européenne a mis en place en 2020, l'Observatoire régional des Pratiques Anormales (OPA).

La mise en place de l'OPA sur les principaux corridors d'Afrique Centrale » a été confiée à l'ISSEA.

A cet effet, l'ISSEA a signé un contrat avec l'Etat du Cameroun, représenté par le Ministre de l'Economie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire en sa qualité d'Ordonnateur Délégué des fonds régionaux du FED, dont la notification a été servie le 04 Mai 2020.

Le présent rapport intervient après la phase préparatoire, l'enquête pilote et la mise en œuvre de l'observatoire sur un trimestre partiel (**novembre et décembre 2020**) dit préliminaire ; il présente l'essentiel des éléments suivants :

- Le rappel du contexte et des objectifs du projet ;
- La méthodologie des enquêtes ;
- Les résultats préliminaires ;
- L'avancement des activités ;
- Les difficultés et les perspectives ;
- Les recommandations.

## I- CONTEXTE, OBJECTIFS ET CHAMP D'INTERVENTION DU PROJET

### 1.1 Contexte et intérêt

Plusieurs travaux expliquent la faiblesse des échanges entre les États-membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en se limitant sur les obstacles endogènes, tels que la faiblesse infrastructurelle, le pouvoir limité des institutions communautaires et la non-diversification des économies.

Cependant, cette faiblesse, s'explique également par les entraves au système des transports, qui se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, la complexité des procédures et des documents, les longues attentes aux frontières, les pertes de temps au cours des contrôles et les frais occultes élevés, qui ont pour conséquences un coût généralisé très élevé des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des pays de la CEMAC.

En effet, les coûts de transport le long des corridors reliant les pays de la CEMAC sont cités comme les plus élevés du monde (Kunaka et Carruthers, 2014). A titre d'exemple, sur la liaison Douala-N'Djamena, ces coûts atteignent 0,11 dollar par tonne-kilomètre, soit trois fois plus qu'au Brésil (0,035 dollar) et plus de cinq fois plus qu'au Pakistan (0,02 dollar).

La principale conséquence de ces coûts de transport élevés est le renchérissement des produits d'importation et d'exportation avec, entre autres corollaires, un frein au commerce intra régional et une faible compétitivité des économies des pays de la sous-région.

Selon plusieurs études dont celle de la Banque Mondiale réalisée par l'ISSEA en 2015 : « Tracking industries qualitative survey in Cameroon for the transit in the sub-region », de nombreux facteurs à l'origine de cette situation ont été identifiés par les principaux acteurs sur les corridors, parmi lesquels :

- les difficultés rencontrées aux ports d'entrée (Douala, Kribi), notamment concernant la digitalisation de certaines procédures douanières, le chargement du fret, la pose du dispositif de suivi GPS, le cautionnement, la gouvernance douanière et portuaire ;
- la non-application exhaustive des conventions bilatérales de transit ;
- la mauvaise situation des services de transport (vétusté du parc camions, absence de professionnalisation du secteur, non efficacité du système de quotas de fret, faibles capacités des transporteurs routiers et des conducteurs) ;
- les questions de sécurité des camionneurs et de sécurité routière ;
- la multiplicité des postes de contrôles conventionnels et surtout non conventionnels le long des corridors (en moyenne 1 contrôle tous les 10 kms entre Douala et N'Djamena)...

Malgré les dispositifs réglementaires et administratifs, ainsi que toutes les tentatives à l'échelle des pays et entre pays, de nombreux dysfonctionnements sont toujours observés sur les corridors. Dans le but de mesurer et d'éliminer ces dysfonctionnements, les Etats membres ont adopté en 2006, le programme régional du Transit, qui visait entre autres la mise en place d'un observatoire des pratiques anormales sur les deux corridors pilotes à savoir le corridor Douala-Bangui (1.435 km) et le corridor Douala-N'Djamena (1.844 km en liaison directe via Nguéli). Le deuxième Comité de Pilotage du Programme d'appui au commerce et à l'intégration économique (PACIE), tenu à Douala du 17 au 18 octobre 2016, a ajouté le corridor Yaoundé-Libreville (790 km) bien que celui-ci ne soit pas encore conventionnel.

Les délais et les coûts élevés qui ont été observés sur les corridors de cette région plombent le commerce intra-régional et le commerce inter régional.

Il a donc été nécessaire de mettre en place un observatoire qui aille au-delà de la simple observation empirique en assurant surtout la remontée des recommandations et le suivi de l'application des décisions sur le terrain. L'OPA est donc un instrument dont la vocation est de collecter et d'analyser les données de transport permettant d'identifier les pratiques anormales le long des corridors routiers afin de sensibiliser les principaux acteurs et les décideurs, dans le but d'éliminer progressivement lesdites pratiques.

## 1.2 Objectifs et résultats escomptés

### Objectif général

L'objectif général du projet est de concevoir et mettre en place un observatoire permettant d'identifier, analyser et publier les pratiques anormales et les irrégularités constatées sur les corridors Douala- N'Djamena, Douala-Bangui, Yaoundé-Libreville, à une périodicité régulière et à partir de critères de performance définis.

### Objectifs spécifiques

De façon spécifique, il s'agit de :

- Fournir des données fiables, pertinentes et spécifiques sur les obstacles à la fluidité du trafic sur ces corridors ;
- Identifier les facteurs qui expliquent les pratiques anormales ;
- Susciter les réformes permettant d'améliorer la fluidité du trafic.

### Résultats à atteindre par le contractant

- Résultat 1 : L'observatoire des pratiques anormales est fonctionnel (Mise en place, enquêtes, exploitation) ;
- Résultat 2 : Les rapports trimestriels sont rédigés, publiés et diffusés ;
- Résultat 3 : Les résultats sont présentés chaque année au cours de quatre ateliers nationaux et d'un atelier régional, les recommandations issues de ces ateliers sont transmises au dispositif décisionnel de la CEMAC, et un système de suivi de la mise en œuvre de ces recommandations est établi.

## 1.3 Champ d'intervention

Le champ géographique de l'enquête est constitué dans une première phase de trois corridors routiers listés ci-dessous :

- Douala - N'Djamena long de 1 844 km,
- Douala - Bangui long de 1 435 km,
- Yaoundé - Libreville long de 790 km.

Les deux corridors Douala-N'Djaména et Douala-Bangui sont conventionnels et ont plusieurs itinéraires fixés par un texte réglementaire.

Sur le plan des activités, l'Observatoire des Pratiques Anormales sur les principaux corridors d'Afrique Centrale s'intéresse, d'une part, au Transport des marchandises en transit à travers le Port Autonome de Douala vers la République Centrafricaine ou la République du Tchad, et d'autre part au Transport International des marchandises entre Douala /Yaoundé et Libreville.

Au départ du Cameroun, la collecte des données primaires se fait après les formalités douanières de la manière suivante :

- Le temps mis entre la fin des formalités douanières (sortie du Port) et la pose de la balise GPS est recueilli auprès du Conducteur ;
- L'enquêteur fait l'observation directe à bord du Camion à partir du moment où la balise GPS sera posée et le décompte du temps du trajet est engagé jusqu'à la destination finale de celui-ci.

Dans le sens inverse (retour au Cameroun), l'enquêteur fait l'observation directe à bord du Camion à partir d'une « tête du corridor » pré-identifiée jusqu'à la destination finale de celui-ci (Douala ou Yaoundé).

## 1.4 Plan d'Analyse

L'analyse s'effectuera selon un plan d'analyse retenu dans la conception méthodologique. Il s'articule autour de cinq (05) grands thèmes qui ont été définis, à savoir :

Thème1 : Profil des conducteurs ;

Thème2 : L'état des camions ;

Thème3 : L'analyse générale des contrôles ;

Thème4 : L'analyse des durées ;

Thème5 : L'analyse des coûts des contrôles.

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
Analyse des contrôles	Nombre Maximum de contrôles par voyage
	Nombre Minimum de contrôles par voyage
	Nombre moyen de contrôles par voyage par voyage
	Nombre moyen de contrôles pour 100 km
	Proportion des contrôles ayant entraîné un paiement
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	
Analyse des coûts de contrôle	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 pour 100 Km
	Nombre de sorties de route constatées pour 100 km

La liste des indicateurs, des unités et formules de calcul figure en annexe.

## II- MÉTHODOLOGIE DES ENQUÊTES

Cette partie présente la méthodologie élaborée pour les enquêtes sur les pratiques anormales.

### 2.1. Echantillonnage

Il est question ici de préciser notamment la méthodologie d'échantillonnage des unités de l'enquête proprement dite. Elle a été détaillée dans le Rapport préliminaire et a été mieux contextualisée après l'enquête pilote.

#### Travaux préliminaires

L'élaboration de la méthodologie s'est basée non seulement sur les TDR définis dans le contrat, mais également sur les réunions de concertations tenues d'abord entre Experts de l'ISSEA, ensuite avec les Responsables du Ministère des Transports et du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT), ainsi que les Experts de la CAON. Elle a aussi tenu compte des données obtenues pendant les descentes sur le terrain.

Plusieurs sources d'informations ont été analysées. Notamment celles disponibles à la Direction Générale des Douanes (DGD) du Cameroun et au BGFT.

Les travaux préliminaires (notamment les missions sur le terrain et l'enquête pilote) ont aussi permis de finaliser l'élaboration des outils de collecte des données que sont le questionnaire, le manuel de l'agent enquêteur ainsi que l'application CAPI.

#### Échantillon

Cette étude donnera lieu à la collecte des données trimestrielles sur les camions, les chauffeurs des camions, les convoyeurs, ainsi que les différents intervenants du corridor pendant un voyage donné d'un camion. L'unité d'enquête sera donc un voyage Aller ou Retour d'un camion transportant une cargaison en transit sur un corridor.

#### Base de sondage

La Base de Sondage physique la plus fiable et à jour est celle du fichier NEXUS. Elle pourra être complétée à posteriori pour une meilleure distribution des poids des strates afin d'améliorer les estimateurs d'ensemble.

#### Plan de sondage (Mode de tirage des unités d'échantillonnage)

Pour assurer la représentativité des différents corridors sous observation, on effectuera un sondage aléatoire stratifié.

La première variable de stratification est le trajet Douala–Bangui, Douala–N'Djamena (direct) Douala–N'Djamena par Moundou et Yaoundé–Libreville. La seconde variable sera le type de cargaison. Compte tenu des données déjà reçues du BARC, on distinguera : les produits non conteneurisés, les conteneurs, les engins et les hydrocarbures pour l'importation ; et pour l'exportation, le bois et le coton.

#### Taille de l'échantillon

Compte tenu de l'existence de nombreuses variables qualitatives, le niveau de confiance de 93% est suffisant. Toutefois, dans les calculs préalables, nous visons un niveau de confiance de 95% afin de se donner une marge de réserve garantissant la rigueur scientifique.

De manière générale, l'essentiel des indicateurs seront exprimés sous forme d'une proportion, d'une moyenne ou d'un total. Dans le cadre du calcul de la taille de cet échantillon, il est considéré les indicateurs de proportion.

Pour calculer la taille globale de l'échantillon ( $n$ ) dans le cas de l'estimation d'une proportion, la formule suivante est appliquée :

$$n = \frac{Z^2 \times p(1 - p)}{\delta^2}$$



Dans le cas de l'estimation des proportions, un facteur de correction est généralement utilisé afin d'obtenir un échantillon plus fiable. De ce fait, la taille de l'échantillon est ainsi obtenue en appliquant à la taille précédemment calculée, un facteur de correction. La taille de l'échantillon ( $n_0$ ) sera obtenue en utilisant la formule suivante :

$$n_0 = \frac{n}{1 + \frac{n+1}{N}}$$

Où :

- N représente le nombre total d'unités (N= 7000 environ /trimestre) ;
- $p$ , l'indicateur considéré
- $\delta = 0,05$  erreur relative souhaitée ;
- Z, quantile de la loi normale. Au niveau de confiance de 95%, il vaut 1,96.

En se basant sur les hypothèses sus-évoquées et en prenant en compte la probabilité théorique qui maximise la taille de l'échantillon ( $p = 0,5$ ) ainsi que le facteur de correction on obtient une taille minimale de  $n_0 = 250$  unités ; soit 125 voyages aller et retour des enquêteurs.

### Echantillonnage des voyages par corridor

De manière structurelle, l'analyse distinguera les 3 différents corridors et éventuellement, les deux trajets du corridor Douala – N'Djamena. La répartition des enquêteurs sera définie à partir de celle des voyages telle que reprise dans le tableau ci-après :

Tableau 1 : Répartition des voyages suivant les corridors

Corridor	Nombre de voyages en 2018	Pourcentage	Nombre d'enquêteurs
Douala – Bangui	11 188	40	5
Douala – N'Djaména	14 615	52	7
Yaoundé – Libreville	2 350	8	1
<b>Total</b>	<b>28 153</b>	<b>100</b>	<b>13</b>

Source : Base des voyages du BGFT (LVI)

Cependant, des informations sur les déclarations douanières des cargaisons en transit fournies par la Division de la Statistique de la DGD montrent un plus grand déséquilibre entre les transits en direction de N'Djamena par rapport à ceux en direction de Bangui. Cela est dû à l'existence du train qui fait une bonne partie du tronçon Douala N'Djamena (jusqu'à N'Gaoundéré).

L'axe Yaoundé - Libreville n'enregistre pas des cargaisons en transit, mais des transports internationaux (intra-sous-régionales) sont important sur cet axe quand les frontières sont ouvertes.

Tableau 2 : Répartition des déclarations de transit suivant les corridors

Corridor	Nombre de déclarations en 2019	Pourcentage	Nombre de déclarations en 2018	Pourcentage
Douala – Bangui	10 422	26	6 206	33
Douala – N'Djaména	30 131	74	12 883	67
Yaoundé – Libreville	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>28 153</b>	<b>100</b>	<b>13</b>	<b>13</b>

L'affectation des enquêteurs par corridor tient compte du poids de la répartition du fret.

## 2.2 Organisation pratique de la collecte

Comme cela a déjà été mentionné, la collecte des données de l'OPA se fera par vagues d'enquêtes trimestrielles selon la méthodologie décrite précédemment.

Suivant cette méthodologie, 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 voyage à observer (sélectionné par le Point Focal en collaboration avec les syndicats) et embarquent à bord du véhicule pour l'observation du voyage à l'aide d'une tablette jusqu'à la destination finale.

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

Ils bénéficient d'un nouveau temps de récupération (1 à 2 jours) et la procédure se poursuivra de la même manière jusqu'à la couverture de la charge de travail prévue pour le trimestre.

Les Points Focaux veillent au respect de la mise en œuvre de la méthodologie d'échantillonnage au départ comme au retour des enquêteurs. La collecte des données qualitatives auprès des parties prenantes nationales permettra de mieux contextualiser les analyses faites à partir des données d'enquêtes statistiques.

## 2.3 Traitement des données

Les données recueillies au cours des voyages sont sauvegardées régulièrement sur le serveur ISSEA et sur un support amovible pour éviter des pertes.

Une fois la base de données brutes constituée, le protocole de traitement intègre :

- des contrôles d'exhaustivité,
- des contrôles de cohérences,
- le traitement des outliers,
- le traitement des données manquantes,
- la validation de la base de données,
- la tabulation.

## 2.4 Conception et Production des Outils Techniques

### Conception du Questionnaire et définition des indicateurs

Après la conception du draft du Questionnaire, une séance de travail de validation interne a été organisée avec tous les responsables techniques et les Chargés d'études y ont participé afin de s'en approprier et de commencer à réfléchir sur l'approche d'analyse. Ce questionnaire a été aussi examiné par les Experts de la Délégation de l'UE et la CAON.

Toutefois, la version du Questionnaire ainsi validée, a été améliorée après l'Enquête Pilote. Qui plus est, 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.

### Elaboration du Manuel des Enquêteurs

De même que pour le Questionnaire, un draft du Manuel de l'enquêteur a été produit. Sa finalisation suit celle du questionnaire et de l'application CAPI. Une amélioration a été faite après la réunion à la CAON et ensuite après l'Enquête Pilote et les séances de débriefing avec les enquêteurs et les partenaires techniques associés à la formation pratique sur les camions.

### Conception et développement de l'Application CAPI

Le processus de conception et de développement de l'Application CAPI a suivi les principales étapes principales :

- Conception des Dictionnaires ;
- Génération des Formulaires ;
- Contrôle de Cohérence.

## ■ Gestion de transfert et sécurisation des données

L'application a été conçue et implémentée sur les tablettes ; le rapport de présentation a été joint au rapport préliminaire. Elle a été réajustée après l'enquête pilote. Après le calcul des indicateurs et l'analyse, une version mise à jour a suivi les améliorations introduites aux questionnaires.

### Collecte des éléments de caractérisation de la Base de Sondage

La collecte des données administratives s'est faite en ligne et s'est renforcée avec une mission à Douala qui a permis de prendre contact avec les parties prenantes et d'obtenir certaines données utiles à la conception de la méthodologie. D'autres données ont été obtenues à travers les échanges avec les institutions et les partenaires. Elle se poursuit, notamment à travers les Point Focaux.

## III- RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

Les résultats ci-après (et ceux du Bulletin N° 000) sont basés sur 54 voyages suivis durant le trimestre préliminaire qui n'a pas été suffisamment couvert à cause de l'insécurité qui prévaut jusqu'alors en Centrafrique. Ainsi, les données, et particulièrement celles du Corridor Douala - Bangui, ne permettent pas toujours d'estimer les indicateurs avec le minimum de précision requis, bien qu'on soit amené à capitaliser des résultats de l'enquête pilote. Les résultats du premier trimestre 2021 en cours de traitement permettront de confirmer ou de corriger les estimations afin d'avoir des indicateurs suffisamment viables et de faire des comparaisons pertinentes. Toutefois, la base de sondage pour les extrapolations est exhaustive à partir des données des LVI délivrées par le BGFT.

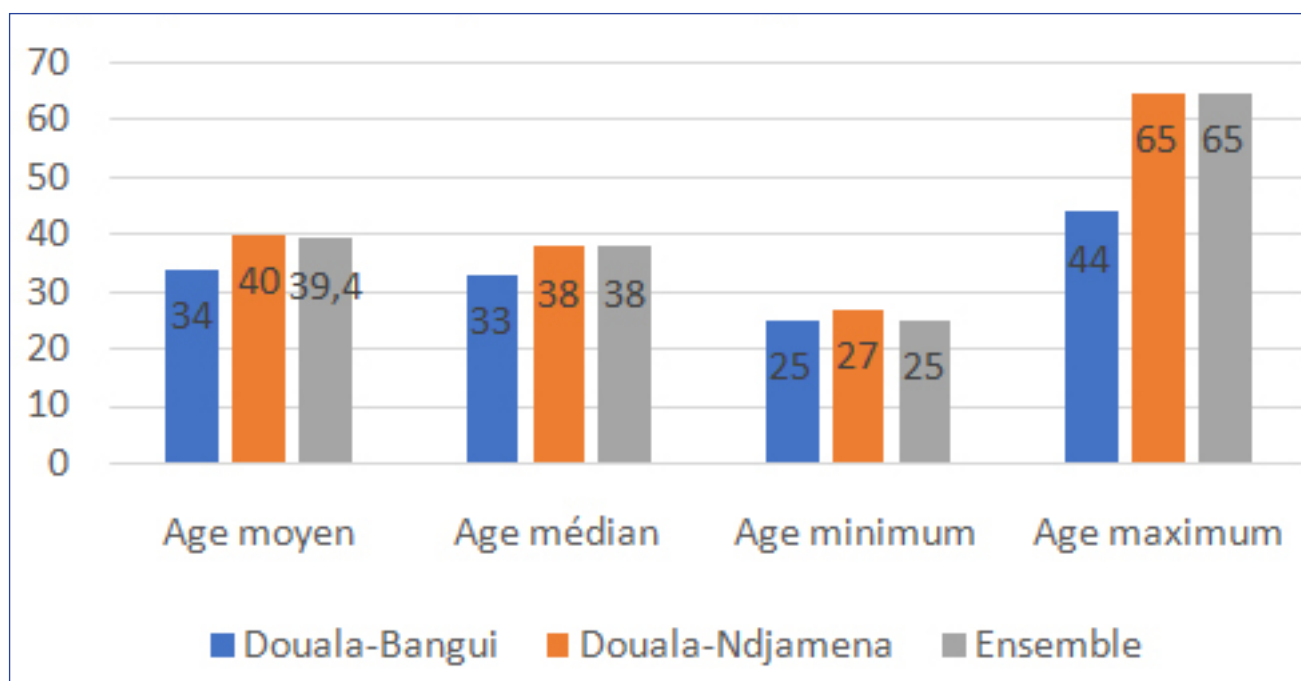
### 3.1. Conditions des Voyages (Chauffeurs, Convoyeurs, Camion)

#### 3.1.1. Caractéristiques sociodémographiques et économiques des chauffeurs

##### Age et expérience des chauffeurs

Globalement, l'âge des chauffeurs suivis varie entre 25 ans et 65 ans, avec une moyenne de 39,4 ans. Le chauffeur le plus jeune a emprunté le corridor Douala-Bangui tandis que le plus âgé est repéré sur le corridor Douala-Ndjamena.

Graphique 1: Statistiques sur les âges des chauffeurs suivis sur les deux corridors



En moyenne, le nombre d'années d'expérience des chauffeurs suivis sur les deux corridors est de 13 ans et 9 mois. Ce nombre varie entre 2 et 38 ans.

Tableau 3: Ancienneté des chauffeurs

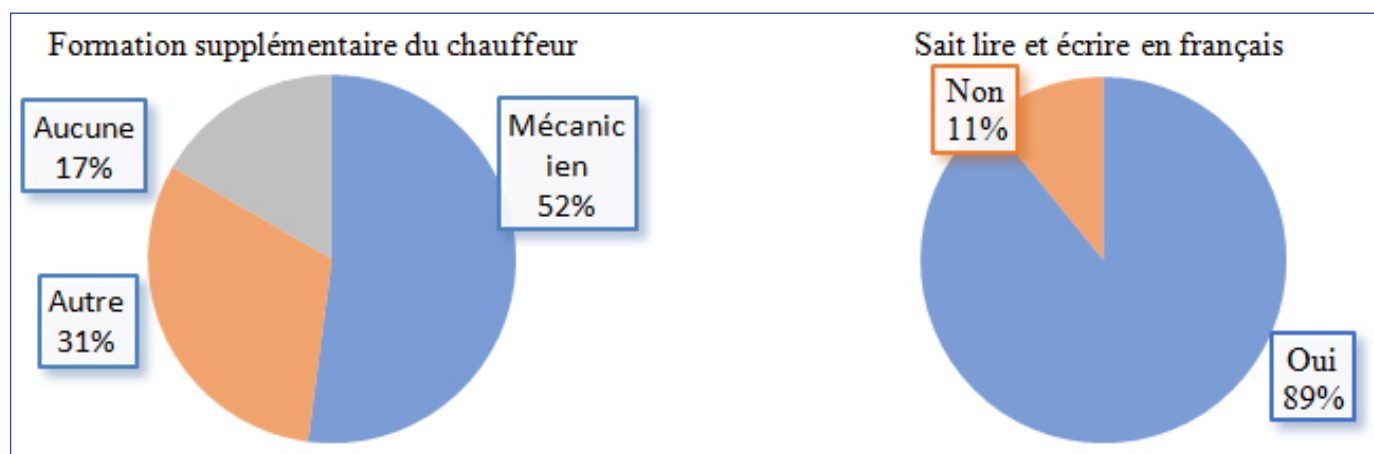
	Minimum	Maximum	Moyenne
Ancienneté	2 ans	38 ans	13 ans et 9 mois

### Qualification supplémentaire des chauffeurs

Sur l'ensemble des chauffeurs suivis, 52% ont suivi une formation en mécanique et 17% n'ont suivi aucune autre formation supplémentaire. En outre, 89 % d'entre eux ont déclaré être capables de lire et écrire en français.

Cependant, il faudrait noter que la proportion des chauffeurs qui ne savent ni lire ni écrire en français, est plus élevée chez les tchadiens dans la mesure certains ont appris seulement l'arabe. Ils sont en général assistés par des convoyeurs dans les formalités aux postes de contrôle.

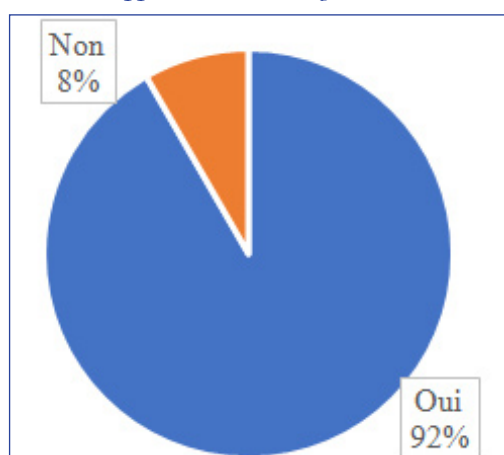
Graphique 2 : Formation supplémentaire des chauffeurs et leur aptitude à lire et écrire en français



### Appartenance des chauffeurs à un syndicat

La quasi-totalité des chauffeurs (93%) appartiennent à un syndicat, ce qui a la vertu de renforcer leur capacité pour la défense de leurs droits auprès des autorités compétentes au cas où ces droits en venaient à être violés.

Graphique 3 : Répartition des chauffeurs selon leur appartenance à un syndicat



#### 3.1.2. Etat des camions suivis sur le corridor

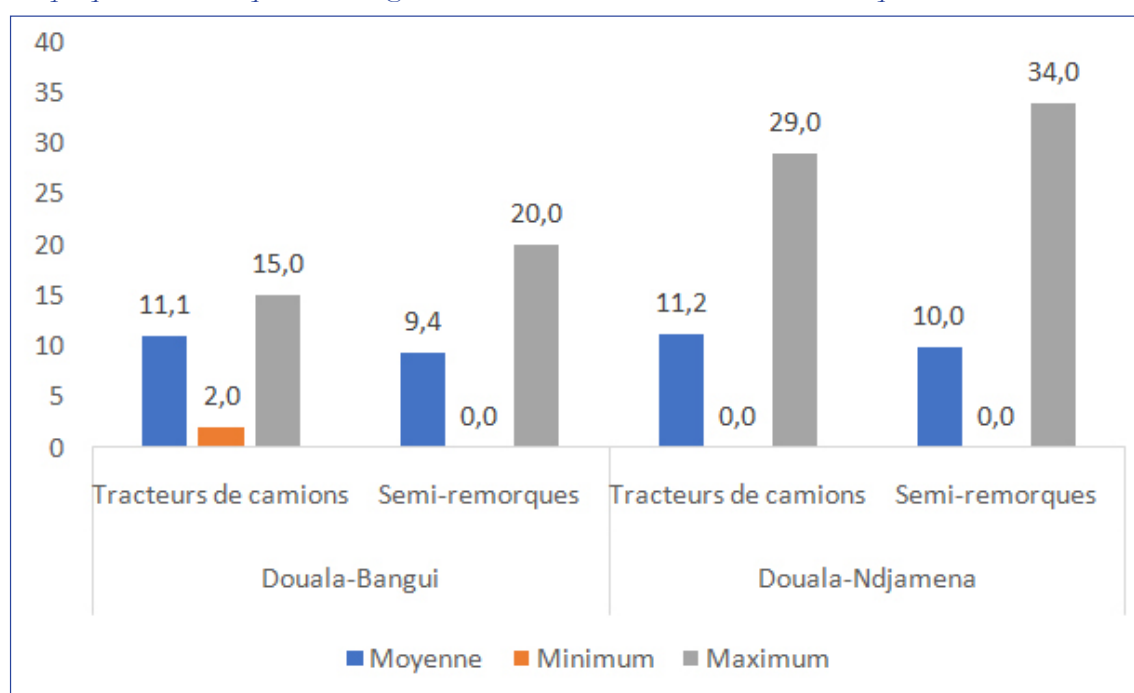
Le tableau ci-après résume l'état des camions suivis pendant la phase préliminaire de collecte des données sur les pratiques anormales sur les corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamena. Globalement, les camions observés sur le premier corridor ont un état fonctionnel nettement meilleur que celui des camions suivis sur le second corridor. Même si ces camions ont un tronçon commun de plus de 1000 Km, ils ont des « nationalités » différentes ; et sur le corridor Douala – Bangui on observe actuellement des camions affrétés par des organismes

humanitaires tels que le HCR. En outre, l'échantillon du trimestre préliminaire est insuffisant pour statuer avec certitude sur les différences.

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	96,9
Part de véhicules disposant d'un pneumatique défectueux	%	28,6	12,5
Proportion de véhicules en état de surcharge	%	0,0	69,0
Age moyen des tracteurs de véhicule	Année	11,1	11,2
Age moyen des semi-remorques de véhicule	Année	9,4	10,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur droit en bon état	%	100,0	80,0
Proportion des véhicules avec un rétroviseur gauche en bon état	%	85,7	82,5
Proportion de véhicules dont le compteur de vitesse est fonctionnel	%	71,4	67,5

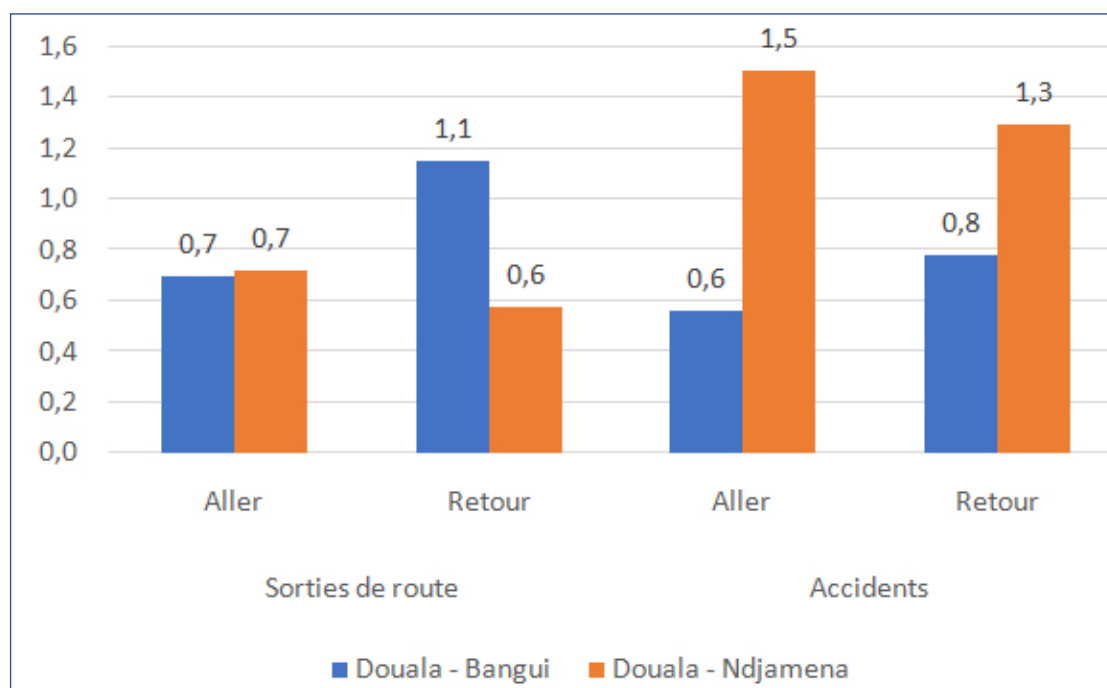
Graphique 4 : Statistiques sur les âges des tracteurs des camions et des semi-remorques



Sur une distance de 100 Km, on n'observe quasiment pas d'accident corporel pendant le trimestre préliminaire sur le corridor Douala-Bangui, par contre, on note un taux de 0,1 d'accidents corporels dans le sens contraire c'est-à-dire Bangui-Douala. Par contre, on constate un nombre élevé d'accidents corporels sur le corridor Douala-N'Djamena (en moyenne 1,5 accidents aux 100 Km pour les voyages au départ de Douala, et 1,3 accidents aux 100 Km pour les voyages au départ de N'Djaména). En ce qui concerne les sorties de route, elles sont presque deux fois plus fréquentes parmi les véhicules quittant Bangui pour Douala que parmi ceux quittant N'Djaména pour la même destination, pourtant à l'aller les proportions sont identiques.



Graphique 5 : Sortie de route et accidents aux 100 km



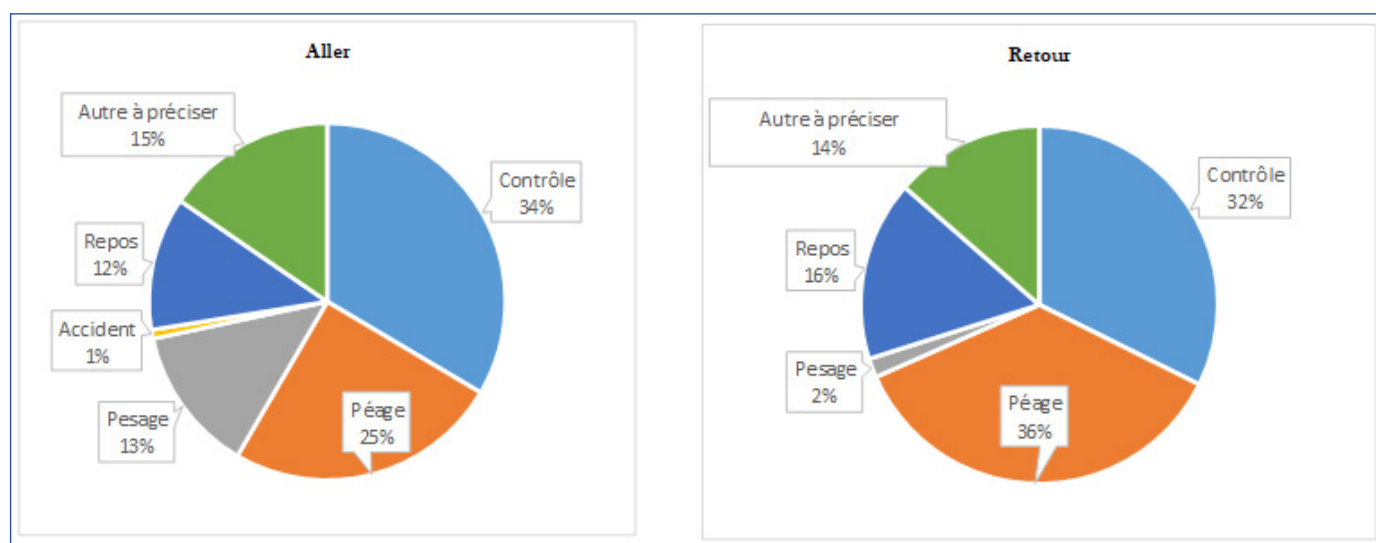


## 3.2. Fréquences et durées des arrêts

### 3.2.1. Types d'arrêts : fréquences et durées

La circulation des camions sur les corridors est marquée par les principaux types d'arrêts suivants : les contrôles, le péage, le pesage, les accidents et le repos. Les statistiques sur les fréquences et les durées de ces arrêts sont présentées dans le graphique et le tableau qui suivent en distinguant les voyages aller (de Douala vers Bangui et Ndjamen) des voyages retour (de Bangui et Ndjamen vers Douala). Cette distinction est importante parce que les camions partent de Douala déjà chargés avec des marchandises destinées aux pays bénéficiaires et sont censés ne plus prendre des charges supplémentaires en route. Ce qui n'est pas le cas avec les camions quittant Bangui et Ndjamen en direction de Douala, qui peuvent commencer vides avec la possibilité de faire des chargements en route.

Graphique 6 : Fréquences des types d'arrêts à l'aller et au retour



Le graphique ci-dessus donne la fréquence des arrêts par type d'arrêts sur l'ensemble des voyages suivis. Les contrôles et les arrêts aux péages représentent respectivement un tiers et un quart de l'ensemble de ces arrêts. Lors des voyages retour, le nombre total des arrêts est en forte baisse, en dessous du tiers des arrêts au cours des voyages aller. Comparativement aux voyages aller, la proportion des contrôles connaît une légère baisse alors que celle des arrêts aux péages passe du quart à plus d'un tiers du total des arrêts pendant les voyages retours. En termes absolus, les arrêts sont plus nombreux à l'aller qu'au retour pour chaque type d'arrêts.

Pendant l'enquête pilote on a dénombré près de 100 postes de contrôle/arrêt sur le corridor Douala – N'Djamena dont la répartition est reprise dans le tableau ci-après

Tableau 5 : Répartition des postes de contrôle/arrêt par pays sur le corridor Douala N'Djamena

Nombre de poste d'arrêts/pays	Cameroun	Tchad	TOTAL
Police	9	14	23
Gendarmerie	11	12	23
Douane	5	8	13
Pesage	7	2	9
Péage	11	4	15
Contrôle mixte	6	8	14
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>97</b>

Pourtant en dehors des postes de péage et stations de pesage, il n'existe que 5 check-points conventionnel sur le corridor Douala – N'Djaména : Douala/Yassa, Bertoua/Bonis, Ngaoundéré, Touboro (frontière) et Toukra.

Et sur Douala – Bangui 3 check-points : Douala/Yassa, Bertoua/Bonis et Beloko (frontière)

De même, on a observé sur le trajet Douala Garoua-Boulai qui est la frontière entre le Cameroun et la RCA 36

postes de contrôle (sur 825 Km) contre 21 postes de contrôle du coté Centrafricain (600 Km) tels indiqués sur le tableau ci-après :

Tableau 6 : Répartition des postes de contrôle/ arrêt par pays sur le corridor Douala Bangui

Nombre de poste d'arrêts/pays	Cameroun	RCA	Ensemble
Police	5	5	10
Gendarmerie	8	3	11
Douane	3	2	5
Pesage	9	4	13
Péage	7	2	9
Contrôle Mixte (Police & Gendarmerie)	4	5	9
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>21</b>	<b>57</b>



En termes de durée (Tableau ci-après), la moyenne sur l'ensemble des arrêts est de 78 minutes à l'aller et de 76 minutes au retour. Cette proximité des durées moyennes globales à l'aller et au retour cache des disparités au niveau des types d'arrêts à l'intérieur d'un sens des voyages ou en comparant les voyages aller et les voyages retour. Ainsi, les accidents n'ont été enregistrés qu'à l'aller mais pas au retour, un repos prend logiquement plus de temps que les autres formes d'arrêt, un contrôle à l'aller dure en moyenne largement plus qu'un contrôle au retour, tandis qu'un arrêt au péage a la même durée à l'aller comme au retour.

Tableau 7 : Durées moyennes par type d'arrêts à l'aller et au retour (minutes).

Nature de l'arrêt	Aller	Retour
Contrôle	48	6
Péage	2	2
Pesage	10	27
Accident	89	-
Repos	333	347
Autre à préciser	126	117
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>76</b>



Le tableau ci-dessous donne la moyenne du cumul des durées des arrêts par types d'arrêts lors d'un voyage. Il indique que le cumul des durées des arrêts lors d'un voyage fait en moyenne 15h41min à l'aller contre 10h14min au retour. Pour chaque type d'arrêts, le cumul est plus important à l'aller qu'au retour, sans doute en relation avec la structure du nombre d'arrêts entre les voyages aller et les voyages retour mentionnée précédemment.

Tableau 8: Durée moyenne des types d'arrêt par voyage sur les corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamen.

Nature de l'arrêt	Aller	Retour
Contrôle	16h 40min	1h 10min
Péage	25min	19min
Pesage	1h 26min	1h 36min
Accident	4h 5min	-
Repos	41h 51min	31h 47min
Autre à préciser	20h 10min	9h 7min
<b>Total</b>	<b>15h 41min</b>	<b>10h 14min</b>

### 3.2.2. Types de contrôles

On distingue quatre motifs de contrôles qui se pratiquent sur les corridors. Le motif le plus fréquent est la vérification des papiers liés au contrôle qui représente presque 88% des contrôles. Ensuite, la vérification des papiers sans objets avec le contrôle vient avec 4% lors des voyages aller et environ 5% lors des voyages retour. Les autres motifs de contrôles sont les fouilles de véhicule et la vérification des éléments de sécurité du véhicule qui représentent des proportions marginales des contrôles de véhicule. Les combinaisons de ces motifs comptent pour environ 7% et un peu plus de 5% des contrôles respectivement à l'aller et au retour.

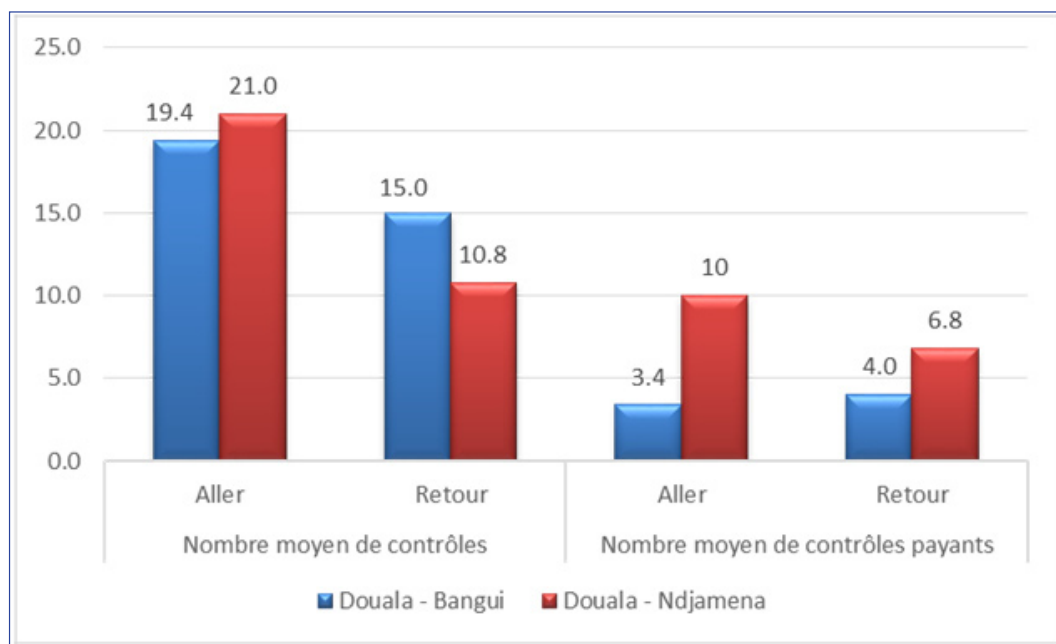
Tableau 9: Répartition des contrôles des véhicules suivant les motifs sur les deux corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamen

Types de contrôles	Fréquences relatives	
	Aller	Retour
Vérification des papiers liés au contrôle	87,8	87,8
Vérification des papiers sans objet avec le contrôle	3,9	4,6
Fouille du véhicule	0,4	0,8
Vérification des éléments de Sécurité du véhicule	1,1	1,5
Combinaison des motifs précédents	6,7	5,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### 3.2.3. Fréquences des contrôles

Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre en moyenne 19 contrôles subis par les camions allant de Douala à Bangui et 15 contrôles pour ceux allant de Bangui vers Douala. En ce qui concerne le corridor Douala-Ndjamen, le nombre moyen de contrôles est de 21 dont 10 payants pour les camions allant de Douala à Ndjamen et 11 dont 7 payants pour ceux allant dans le sens inverse. Sur les deux corridors et dans tous les sens de circulation, certains contrôles sont payants alors que d'autres ne le sont pas. Les paiements lors des contrôles sont en général illicites, même si une faible part représente les amendes légalement perçues par les agents de contrôle.

Graphique 7 : Fréquences des contrôles sur chacun des deux corridors suivis



### 3.2.4. Corps impliqués dans le contrôle

Le tableau ci-après permet d'identifier les corps qui interviennent dans le contrôle le long des deux corridors suivis. Il s'agit, outre la police et de la gendarmerie qui ressortent comme les principaux corps de contrôle par la fréquence de leur contrôle, de la douane, de l'armée, de la prévention routière. Une catégorie de corps de contrôle non identifiés est signalée sur le corridor Douala-Bangui. En moyenne, on compte 5 agents impliqués dans un contrôle sur le corridor Douala-Bangui contre 4 sur le corridor Douala-Ndjamena.

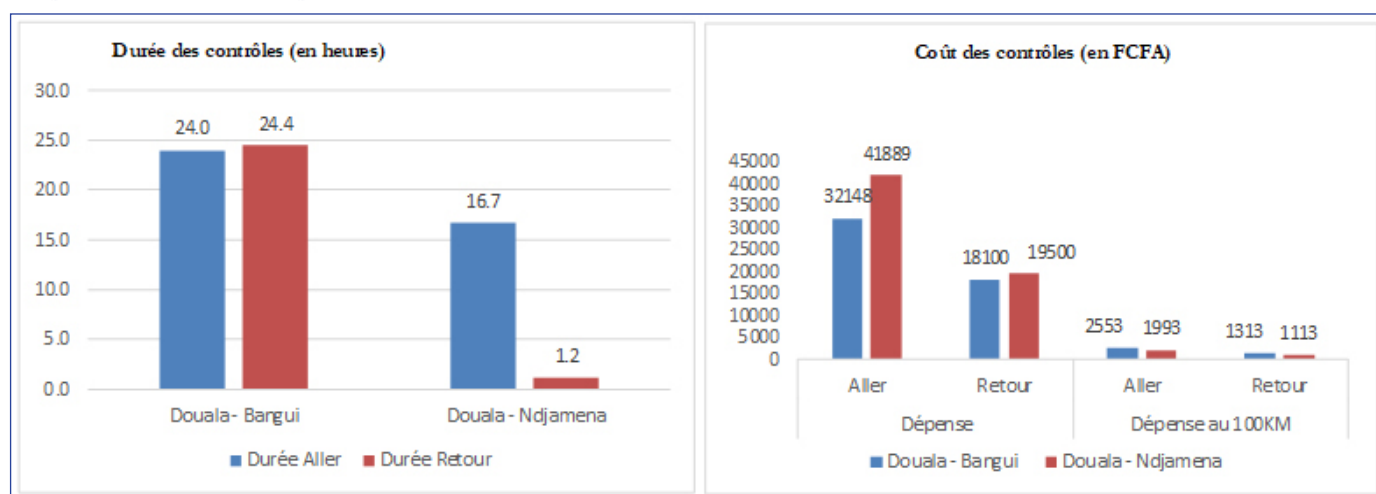
Tableau 10: Distribution des contrôles selon les corps identifiés sur les corridors aux de contrôles<sup>1</sup>

	Aller		Retour	
	Douala - Bangui	Douala - Ndjamen	Douala - Bangui	Douala - Ndjamen
Police	10	11	8	8
Gendarmerie	10	8	10	4
Douane	3	4	3	1
Armée	2	0	2	0
Prévention routière	3	3	0	1
Autre corps	4	2	0	0
<b>Nombre moyen d'agents impliqués dans un contrôle</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

### 3.3. Analyse de la durée et du coût financier des contrôles

Les contrôles prennent en moyenne 24 heures par voyage de Douala vers Bangui et environ le même temps au retour de Bangui vers Douala. Cette durée pour l'autre corridor varie très significativement entre les voyages vers Douala (environ 16 heures et 45 minutes) et ceux en sens inverse (1 heure et quart environ). Cela pourrait s'expliquer par le fait que les camions au retour de Bangui en cette période au moins transportent du bois débité. En outre, l'insécurité qui sévit en Centrafrique requiert beaucoup de poste contrôle et même l'escorte militaire à certains moments.

Graphique 8 : Durées et dépenses moyennes liées aux contrôles au cours d'un voyage



Les dépenses liées au contrôle s'élèvent à plus de 32 000 FCFA (soit 2553 CFA pour 100 Km) pour les Camions allant vers la RCA contre un peu plus 18 000 (soit 1313 FCFA pour 100 Km) pour les camions partis de la RCA vers Douala. Le coût des contrôles entre la capitale tchadienne et Douala est aussi sensible au sens de voyage pris par un camion. Les camions allant vers Ndjamen paient en moyenne 42000 environ (presque 2000 FCFA chaque 100 Km) tandis que ceux allant dans l'autre sens supportent en gros la moitié de cette somme.

Dans l'optique des comparaisons il faudrait tenir compte du fait que les « frais de route » habituellement confiés aux chauffeurs couvrent l'aller et le retour. En outre, sur le corridor Douala -Bangui, les frais d'escorte seraient payés par les syndicats et n'ont pas pu être noté par les enquêteurs. Les frais des pénalités liées aux surcharges seront pris en compte et analysés dans les prochains trimestres. Par ailleurs il nous est revenu que certains camions (notamment ceux des grands groupes) disposent des laissez-passer spéciaux qui les permettent de traverser librement les poste de contrôle sans payer les frais habituels ce qui baisse significativement les moyennes des frais illicites supportés par les chauffeurs.

<sup>1</sup> Il n'est pas commode de comparer la somme des chiffres d'une colonne de ce tableau au nombre de contrôles correspondant déclaré plus haut ; car, un seul contrôle peut comporter plusieurs corps qui opèrent en même temps.

### 3.4. Analyse de la traversée

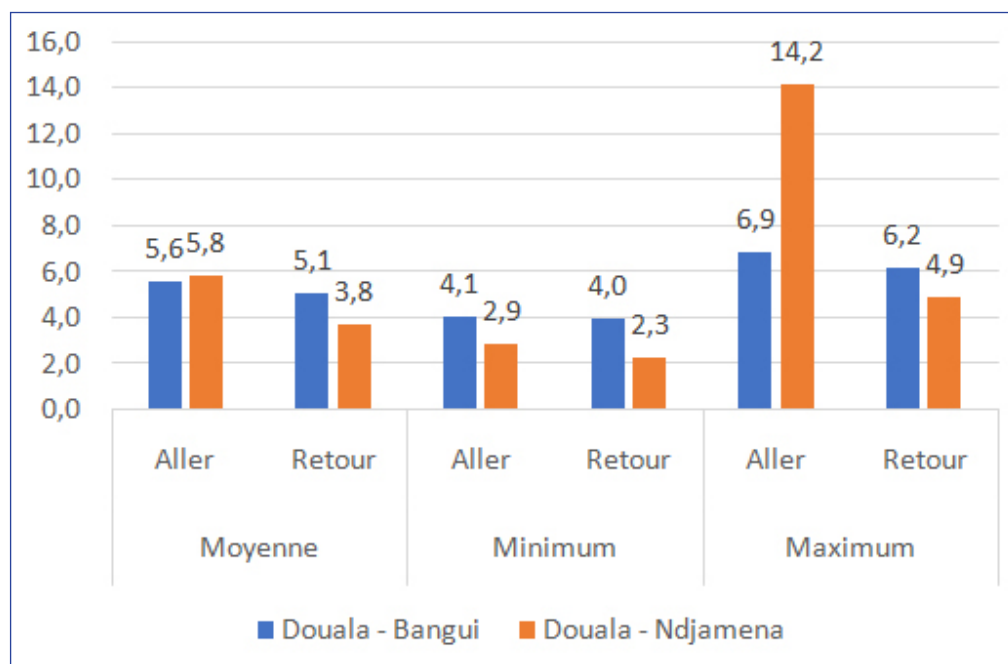
L'analyse de la traversée utilise deux indicateurs, à savoir la durée de la traversée mesurée en jours et la vitesse de circulation effective de la traversée mesurée en km/h.

#### 3.4.1. La durée de la traversée

La traversée du corridor Douala-Bangui dure en moyenne 5 jours et demi pour les véhicules partant de Douala, et environ 5 jours pour ceux partant de Bangui. La durée minimale de traversée est de 4 jours ; celle maximale d'un peu plus de 6 jours.

S'agissant du corridor Douala-Ndjamen, la traversée dure en moyenne presque 6 jours pour les camions en partance du port de Douala et 5 jours pour les camions partant de la capitale tchadienne. Un minimum de 2,3 jours est requis pour la traversée de ce corridor sur lequel la durée maximale de la traversée enregistrée pendant la période de collecte préliminaire s'élève à plus de 14 jours.

Graphique 9 : Durée moyenne de la traversée (en jours)



Le tableau ci-après donne la décomposition du temps mis par les véhicules en transit sur le corridor Douala-N'Djaména (dans chaque sens du trajet) en deux composantes enregistrées de part et d'autre de la frontière. Il indique que sur les 5,8 jours de transit de Douala vers N'Djaména, 4,68 sont passés sur le territoire camerounais. De même, sur les 3,8 jours de transit de N'Djaména à Douala, 1,64 sont passés sur le territoire camerounais.

Tableau 11: Durées (en jours) et distances (en Km) moyens à la mi-traversée sur le corridor Douala-N'Djaména

	Douala - Ndjamen	Ndjamen - Douala
	DLA Touboro	NDJ Touboro
Durée des mi-traversées (départ jusqu'à la frontière) en jours	4.68	1.12
	Touboro NDJ	Touboro DLA
Durée des mi-traversées (frontière jusqu'à l'arrivée) en jours	1.64	2.16
	DLA Touboro	NDJ Touboro
Distance départ jusqu'à la frontière en Km	1350	570
	Touboro NDJ	Touboro DLA
Distance frontière jusqu'à l'arrivée en Km	570	1350

Il convient de préciser que, pour les voyages de Douala vers Bangui ou Ndjamen, la durée de la traversée n'inclue pas le temps passé au port ou le temps écoulé entre la sortie du port et le départ effectif. Ces temps sont très

variables, atteignant un maximum de 20 jours pour le nombre de jours passés au port en attente du chargement (pour une moyenne de 6 jours), et de 10 jours pour le nombre de jours écoulés entre la sortie du port et le départ effectif (pour une moyenne de 3 jours).

Tableau 12: Temps passé au port et temps écoulé entre sortie du port et départ effectif des camions

Temps passé	Minimum	Maximum	Moyenne
Nombre de jours passés au port	0	20	5.77
Nombre de jours écoulés entre sortie du port et départ effectif	0	10	3.00

### Zoom sur les procédures au Port Autonome de Douala

Une marchandise importée en transit à travers le port de Douala fait intervenir le Port Autonome de Douala (PAD), l'Aconier, la Douane Camerounaise et la Douane Centrafricaine ou respectivement Tchadienne. L'importateur agit à travers un Commissionnaire Agréé en Douane (CAD) ou Transitaire. Les procédures sont résumées dans les étapes ci-après :

- Validation du Manifeste par le Bateau et le PAD qui communique l'information à la Douane camerounaise.
- Déclaration et paiement d'une caution dans une banque à hauteur des droits de douane et taxe de la marchandise au cas où elle serait importée pour le Cameroun. Cette caution est matérialisée par un document IM8 délivrée par la Douane Camerounaise.
- Transmission de l'IM8 avec les pièces originales du dossier de la marchandise et un numéro d'identification du contribuable (NIF) à la Douane Centrafricaine ou Tchadienne pour traitement, introduction dans le Système SYDONIA, vérification par l'Inspecteur et impression du Bulletin de Liquidation à viser par l'inspecteur, puis validé par le Chef du Corridor.
- Décharge et paiement des droits et taxes sur la base du bulletin de liquidation sur les comptes du Guichet Centrafricain ou Tchadien de Transit.
- Après la justification de ce paiement la Quittance définitive de Douane est éditée et remise au déclarant avec le fond du dossier ; ce qui marque la fin de la première phase.
- Emission du Titre de transit (T1) par la Douane Camerounaise sur la base du fond de dossier et la quittance définitive de douane centrafricaine ou tchadienne.
- Ce T1 revient chez le Chef Corridor Centrafricain pour validation (signature et cachet) ; il est introduit à cet effet dans le réseau « POLELE » qui permet la visibilité en machine dans les points de contrôle centrafricain (Garoua-Boulaï, Beloko, Bangui). Pour le Tchad un processus similaire et particulier est mis en place.
- Retour à la douane camerounaise pour chargement de la marchandise et la pose de balises GPS NEXUS.
- Dès que le GPS est branché sur un camion, il a l'obligation de rester sur le corridor et dispose d'un délai maximum de 7 jours est autorisé pour quitter le territoire camerounais.
- A l'arrivée du camion à la frontière, le GPS est débranché par la Douane Camerounaise. Le bureau local de la douane centrafricaine ou tchadienne vérifie la conformité des informations.

Il convient de noter au passage qu'une marchandise en transit bénéficie d'une franchise de 11 jours à compter du jour où le PAD donné, l'autorise de la décharger.

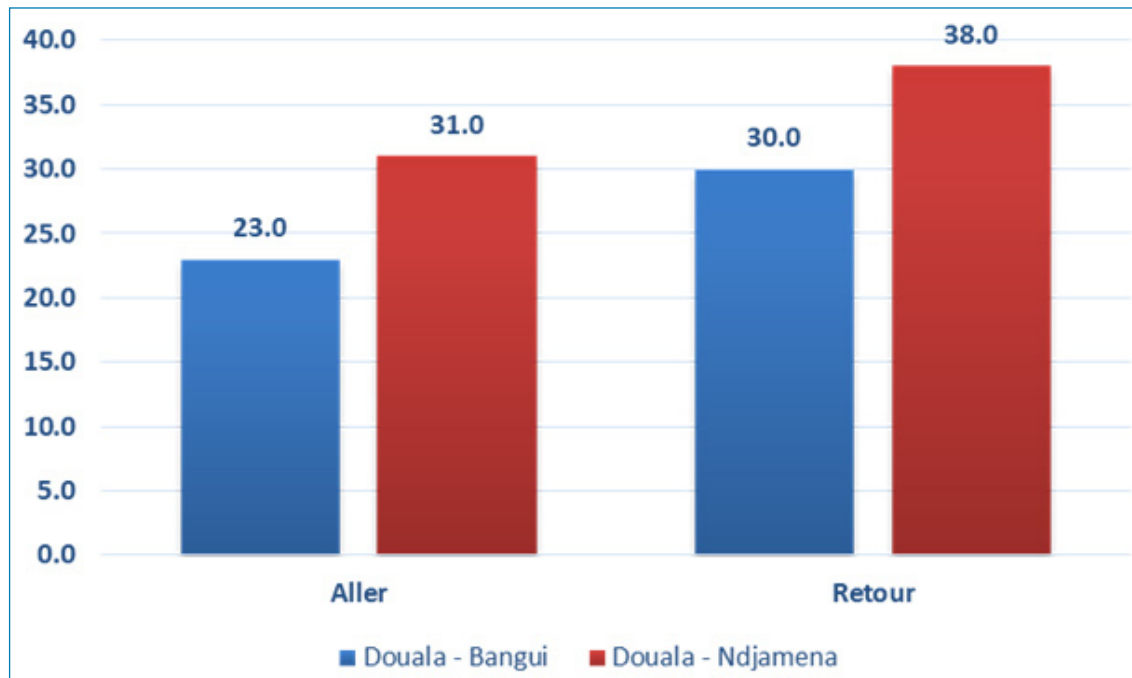
#### 3.4.2. La vitesse moyenne de circulation effective pendant la traversée

La vitesse moyenne de circulation effective sur le corridor Douala-Bangui s'élève à 23 Km/h pour les camions allant de Douala vers Bangui contre 30 Km/h dans le sens inverse. Pour les camions roulant sur le corridor Douala-N'Djaména, la circulation semble plus rapide. La vitesse moyenne de circulation effective est de 31 Km/h pour les camions partant de Douala et de 38 Km/h pour ceux partant de N'Djaména. Cette différence



pourrait s'expliquer par l'existence des convois militarisés qui escortent les camions entre la frontière du Cameroun-RCA et Bangui

Graphique 10 : Vitesse moyenne de circulation sur les corridors



### 3.5. Appréciation de l'évolution des tracasseries le long des corridors

Les premières constatations, relevées dans le Rapport Préliminaire, étaient faites à partir des descentes sur le terrain et l'exploitation des rapports obtenus. Elles concernaient :

- Le dédouanement des marchandises en transit et les problèmes rencontrés avant l'amorce des corridors ;
- Les tracasseries de toutes sortes le long des corridors ;
- Les contextes d'affrètement différents entre le BARC et le BNFT ;
- Les conséquences déjà perceptibles ;
- La mise en place d'une instance sous-régionale chargée du suivi des recommandations.

De manière générale, dès le lancement de l'enquête pilote, on a relevé des besoins réels pour une meilleure organisation et professionnalisation du secteur. Ces besoins existent à la fois chez les conducteurs et chez les transporteurs.

**Chez les conducteurs**, à l'instar des conducteurs tchadiens vivant au Cameroun, ils sont regroupés au sein d'une association qui travaille en collaboration avec le Syndicat Unifié des Chauffeurs et Conducteurs du Tchad (SUCCT) et même avec le Syndicat des Transporteurs Tchadiens. Cependant, **ils expriment des besoins réels d'appui à l'organisation fonctionnelle, à la formation sur le code routier en vigueur dans la CEMAC et le recyclage périodique. Ils expriment aussi le besoin d'amélioration de la sécurité notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé (par exemple par un système de surveillance) ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et des aires de repos.**

**Quant aux transporteurs** qui sont en général membres des syndicats, il existe une Organisation Patronale des Syndicats des Transporteurs du Cameroun qui a recensé les principaux blocages à la circulation et donc à une bonne évolution des échanges dans la sous-région, dont principalement :

- La qualité des routes et aires de repos qui ne sont pas conformes aux standards internationaux ;
- L'excès de contrôle ;
- Le non accompagnement des Transporteurs dans le renouvellement des camions ;
- Le manque de professionnalisme des conducteurs ;
- Le flou dans la répartition du fret par les bureaux de gestion ;
- La nécessité de digitalisation des informations sur le transport ;
- La réglementation communautaire non respectée dans certains pays ;
- Les conventions non actualisées ;
- La non sensibilisation des acteurs.

Les données ainsi que l'observation qualitative des enquêteurs au cours des voyages permettent d'apprécier l'évolution des nombreuses tracasseries observées le long des corridors conventionnels par la mission interministérielle du 29 mai au 13 juin 2019 dépêchée sur le terrain par le Gouvernement camerounais. Cette mission avait « recensé 124 (cent vingt-quatre) postes de contrôle. Soit une moyenne d'un poste de contrôle tous les 14,3 kilomètres ».

Une amélioration est constatée par rapport aux tracasseries suivantes :

- La pléthore des postes de contrôle mixtes police-gendarmerie : le nombre de poste de contrôle a été réduit de près de moitié ;
- L'emploi des personnels non commis d'Etat, généralement non identifiés, dans les actes de gestion de la voie publique les camions en transit ne sont plus contrôlés par les personnels non commis d'Etat ;
- La mauvaise tenue vestimentaire de certains agents publics en service dans les points de contrôle (plus observé) ;



- L'absence de cantonnement ou mauvais état de la chaussée sur certaines sections du corridor (on observe un cantonnement fréquent sur le territoire camerounais) ;
- L'arrêt systématique des transporteurs à tous les postes de contrôle, même
- lorsqu'ils ne sont pas interpellés, assorti de la présentation de dossiers munis de
- billets de banque (rarement observé par les enquêteurs pour les camions en transit) ;
- La difficulté d'identification à première vue des agents de l'Etat affectés aux
- contrôles, du fait du non-port du macaron (port plus systématique observé) ;
- Le contrôle des marchandises en transit dans les points non conventionnels (rarement observé pendant les enquêtes).

En outre, à l'issue de la descente sur les corridors de la Mission du Gouvernement Camerounais du 29 mai au 13 juin 2019, il a été formulé des recommandations en cinq grands groupes relatives à :

- L'application des conventions entre les Etats ;
- La normalisation des activités au niveau des check points conventionnels et l'adaptation des procédures ;
- La coordination et le suivi administratifs des opérations de surveillance et de contrôle de la voie publique ;
- La répression des actes de corruption au niveau des postes de contrôle ;
- La formation des agents et des autres acteurs.

L'application des deux premières est visible sur le terrain. Cependant, on note certains problèmes récurrents, à savoir :

- Les tracasseries spécifiques au niveau de la frontière (coté Cameroun et coté Tchad) ;
- Le mauvais état des camions (souvent trop de pannes) ;
- Le mauvais état de la route à certains endroits et surtout du côté Tchadien sur le nouvel itinéraire (après l'effondrement du pont de Kousseri) ;
- L'absence de la police et de la gendarmerie dans certains check points conventionnels.

Une autre amélioration a été constatée sur le corridor Douala - Bangui, le test COVID-19 était exigé à tous ceux qui étaient à bord des camions. Des prélèvements étaient effectués pour aller faire des tests en Centrafrique. Lors de l'enquête pilote en octobre 2020, on observait encore que les transporteurs et leurs équipages étaient obligés de rester à la frontière en attente de leurs résultats de test dans des délais pouvant atteindre quatre jours. Par contre, pendant les enquêtes de décembre on a noté que ces tests étaient effectués à la frontière avec des résultats immédiats. Il est vrai cependant que la situation insurrectionnelle post élection a entraîné une suspension brutale des voyages, contraignant ainsi les enquêteurs à rebrousser chemin.

## IV- DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES

### Sur le plan sécuritaire

La situation sécuritaire en RCA oblige les camions à attendre la mise en place des convois entre la frontière du Cameroun et Bangui à l'aller comme au retour. Ce qui a pour conséquence l'allongement des délais et des coûts. L'aggravation depuis décembre 2020 a entraîné le blocage des camions et la suspension de l'enquête sur ce corridor.

### Sur le plan organisationnel et financier

Des difficultés d'organisation qui ont été rencontrées sont principalement celles dues à la pandémie du COVID-19 et celles relevées sur le plan financier. Des difficultés ont été aussi observées sur le plan technique.

La pandémie du COVID-19 a perturbé les échanges avec les parties prenantes ; ce qui a entraîné des retards dans la mise en œuvre de certaines activités. La mission préparatoire de Douala par exemple a été retardée pour attendre qu'elle puisse se réaliser au moment où les membres peuvent être accueillis. Les missions hors du Ca-

meroun n'ont pas pu se faire, cependant les échanges avec les Points Focaux se déroulent à distance. **La non désignation ou signature à temps des contrats avec les Points Focaux du Tchad et du Gabon ont retardé le lancement de l'Enquête Pilote et de la première série d'enquêtes trimestrielles qui n'a pas pu se faire sur le corridor Yaoundé Libreville** (les voyages exploratoires de l'enquête pilote se sont arrêtés à la frontière Cameroun Gabon).

C'est ainsi que la première série d'enquête réelle n'a pas pu couvrir le temps requis et donc une taille suffisante pour une extrapolation générale, aussi le trimestre est-il dit trimestre préliminaire.

**Une autre contrainte qui subsiste est celle de la non ouverture officielle des frontières qui retarde l'atelier de lancement. Cet atelier est déterminant pour une bonne sensibilisation des acteurs et de toutes les parties prenantes.**

Sur le plan financier, la longue durée des voyages entraîne des coûts plus élevés relatifs aux primes et aux pertes. En outre, après les premiers voyages de l'enquête pilote, il s'est révélé la nécessité de payer le transport aux conducteurs qui l'exigent aux enquêteurs qui sont embarqués dans les camions.

### Sur le plan technique

La collaboration avec la Cellule NEXUS de la Division Informatique de la Douane du Cameroun, était attendue pour la finalisation de la Base de Sondage. Les séances de travail qui ont eu lieu après l'autorisation du Directeur Général des Douanes, ont permis de mieux cerner le processus de pose de la balise GPS. Une liste de cargaisons, dont toutes les formalités douanières sont effectuées et dont la demande de GPS est introduite, est produite chaque matin. Les dossiers sont traités dans l'ordre d'enregistrement et les fiches de départ de cargaisons respectives sont imprimées et sont signées après la pose du GPS sur les camions correspondants.

Cependant, cette liste ne contient ni les coordonnées du transporteur, ni celles du conducteur, et encore moins le type de cargaison. Elle contient seulement le nom du Commissionnaire Agréé en Douanes (CAD) et l'immatriculation du Camion. Ces informations ne sont pas suffisantes pour nous aider à repérer les conducteurs.

En outre, le départ ordonné par NEXUS après la pose du GPS ne semble pas être le départ effectif du voyage pour une majorité de conducteurs. Ils ont un délai de 4 heures de temps pour arriver au check-point de Yassa vers la sortie de Douala ; mais après le check-point certains conducteurs n'engagent pas directement le voyage pour des raisons diverses :

- L'heure avancée de la journée, compte tenu des risques de nuit (agressions, vols de marchandises, etc.) sur le tronçon Edéa - Yaoundé ;
- Le jour, par rapport au temps à mettre pour arriver à la frontière et le départ des convois pour Bangui programmés uniquement les mardis, jeudis et samedis ;
- L'attente de l'argent pour couvrir les charges du voyage ;
- Les convenances personnelles du conducteur.

Ainsi, l'échantillonnage se fait à partir du Check-point de Yassa (plutôt qu'au départ du port) et on relève la durée et les causes éventuelles du retard entre le départ de la cargaison du PAD et l'arrivée à Yassa, ainsi que celles du stationnement prolongé au check-point de Yassa<sup>2</sup>.

En outre, compte tenu des délais de route, la taille de l'échantillon pourrait ne pas suffire pour avoir des précisions requises au cours d'une période de trois mois. Toutefois, pour les publications prévues au cours des ateliers semestriels, la taille sera largement suffisante pour la robustesse des indicateurs.

Tableau 13: Répartition des échantillons d'un trimestre entier suivant les corridors

Taille de la flotte	Nombre d'enquêteurs	Nombre de voyages /enquêteur/mois	Nombre de voyages par trimestre	Nombre de voyages par semestre
Douala – Bangui	5	2	30	5x12 =60
Douala – N'Djamena direct				
Douala – N'Djamena via Touboro	7	2	52	7x12=84
Yaoundé – Libreville	1	4	12	1x4x6=24
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>/</b>	<b>94</b>	<b>168</b>

<sup>2</sup> Sur la fiche de départ de cargaison la date et l'heure de pose de la balise GPS sont notées

## Perspectives

Après ce trimestre partiel dit préliminaire, sauf cas de force majeure notamment liée à une intensification de l'insécurité et/ou de Covid-19, la poursuite des activités va s'améliorer. L'expérience du terrain et de l'analyse est déjà capitalisée pour la suite des travaux.

Le retard dans les enquêtes du trimestre en cours (janvier – mars 2021) ont été compensé par la mobilisation d'un plus grand nombre d'enquêteurs parmi les trente nouveaux qui ont été formés en janvier 2021.

## CONCLUSION

Bien que le contexte actuel marqué par la Pandémie de la COVID-19 n'ait pas permis un démarrage rapide des activités de l'Observatoire tel que prévu initialement, une bonne avancée a été faite pour sa mise en œuvre. L'organisation, la méthodologie, les outils techniques et leur déploiement pour la production des indicateurs sont effectifs.

Les premiers résultats confirment qu'il y a un réel besoin d'amélioration de la professionnalisation du secteur, tel que constaté dans le rapport préliminaire, et une meilleure coordination de la surveillance des camions en transit sur les corridors.

Les actions entreprises par le Gouvernement camerounais ont commencé à se faire ressentir sur certaines traversées observées sur le terrain, notamment en matière de respect des termes des conventions relatives aux corridors.

Cependant, les durées des voyages sont rallongées par des circonstances conjoncturelles (Covid-19, effondrement d'un pont sur le trajet qui passe par Kousséri du Corridor Douala - N'Djamena). En outre, d'autres phénomènes structurels plombent encore la fluidité des échanges à travers ces corridors. On peut relever notamment :

- La qualité des routes et des aires de repos en deçà des standards internationaux ;
- Le non accompagnement des Transporteurs dans le renouvellement des camions ;
- Le manque de professionnalisme des conducteurs ;
- Le flou dans la répartition du fret par les bureaux de gestion ;
- La nécessité de digitalisation des informations sur le transport ;
- La réglementation communautaire non respectée dans certains pays ;
- Les conventions non actualisées ;
- La non sensibilisation des acteurs.

Avant l'atelier de validation des résultats et de formulation des recommandations, il y a déjà lieu d'examiner la faisabilité des recommandations suivantes :

- La coordination et le suivi administratifs des opérations de surveillance et de contrôle de la voie publique ;
- La répression des actes de corruption au niveau des postes de contrôle ;
- La formation 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 notamment la nuit entre Edéa et Yaoundé (par exemple par un système de surveillance) ainsi que dans les aires de stationnement (Yassa) et des aires de repos ;
- La redynamisation du Comité Inter-Etats de Gestion des Corridors.



## ANNEXES