

RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL



UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

MINISTÈRE DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, DE L'APPRENTISSAGE ET DE
L'ARTISANAT
DIRECTION DES EXAMENS CONCOURS PROFESSIONNELS ET CERTIFICATIONS

GROUPE SUPDECO DAKAR



7, Avenue Faidherbe Dakar-Sénégal
Tél : 33 849 69 19 Fax : 33 821 50 74
www.supdeco.sn

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS



Rue 3 prolongé Boulevard de l'EST
Point E BP 21354 Dakar Sénégal
Tél : 33 859 95 95 Fax : 33 860 52 02

Option : Transport et Logistique

THEME :

**ANALYSE DES POLITIQUES D'AMELIORATION
DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHADISES.LE
CAS DU CAMEROUN-TCHAD**

Rédigé par :

Mr Mbaigolmem Erve REODOH LONAI

Encadreur :

Dr Djiby LY

Année académique 2021-2022

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS	iii
SIGLES ET ABREVIATIONS	iv
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : ZONE D'ÉTUDE	4
Section 1 : Description géographique	4
Section 2 : Les activités de transport entre Cameroun et le Tchad	10
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	13
Section : 1 Présentation et analyse des résultats	13
Section 2 : Interprétation et recommandation	24
CONCLUSION	35
ANNEXES	36
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	43
TABLE DES MATIERES	46

DEDICACE

A mes parents feu REODOH LONAI MOISE et NDONODJO PAULINE,
recevez toute ma gratitude pour tout ce que vous faites pour moi.

REMERCIEMENTS

J'adresse mes sincères remerciements :

Au groupe SUP DE CO a toute la direction et les membres de l'administration :

A l'ensemble des professeurs et intervenants de l'institut supérieur des transports pour l'efficacité de leur enseignement et leur encadrement :

A Dr Djiby LY qui, par son encadrement, ses proches, ses conseils et ses critiques, a guidé mes réflexions et m'a beaucoup aidée dans la rédaction de ce document :

A ma grande sœur LARGOTO EVODIA et ma petite sœur LARHINGANE CHRISTIANE LONAI qui ont eu la confiance en moi, qui font et continue de faire d'énormes sacrifices pour que je puisse recevoir les meilleurs enseignements dans les écoles :

A mon père, REODOH LONAI MOISE et ma mère NDONODJO PAULINE pour tous les sacrifices qu'ils font, leurs prières, leur soutien tout au long de mon cursus scolaire :

A mon cher ami EMMANUEL NANGADOUM qui m'a encouragé dans la rédaction de ce mémoire ;

A mes condisciples de la licence3

A toutes les personnes qui ont contribué, de près de loin, à la rédaction de ce document que j'ai oublié de mentionner

Je vous exprime toute ma gratitude et ma reconnaissance

Merci encore pour tout.

SIGLES ET ABREVIATIONS

BET : Borkou Ennedi Tibesti

BM : Banque mondiale

CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

CEEAC : Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale

CEMAC : Communauté des états de l'Afrique central

CIC : Centre interrégional de coordination

IR : Intégration régional

MICOPAX : Mission de consolidation de la paix en Centrafrique

MINUSCA : Mission des Nations unies en République centrafricaine

MISCA : Mission internationale de soutien à la Centrafrique sous conduite africaine

OCI : Organisation de la conférence islamique

OIF : Organisation internationale de la Francophonie

ONU : Organisation des nations unies

PIB : Produit intérieur brut

UA : union africaine

UE : union européenne

PCJ : poste de contrôle juxtaposé

PIB : produit intérieur brut

PNB : produit national brut

GUCE : guichet unique du commerce intérieur

INTRODUCTION

Le transport routier comme tout autre mode de transport est une activité logistique qui permet de mettre à disposition, les marchandises en lieu dans un délai plus ou moins convenu. Dans le domaine des secteurs d'activité, le transport routier est une activité réglementée de transports terrestres, qui s'exerce sur la route. Elle englobe à la fois le transport routier de personnes, le transport routier de marchandises et le déménagement. Ces activités commerciales sont exercées par les transporteurs routiers. Contrairement aux autres modes de transport (aérien, maritime, etc.), le transport routier est approprié au transport de petites quantités (seuil de 3,5 tonnes). En données brutes dans le monde, le transport maritime a le plus augmenté mais, sur terre, la route continue à largement dominer. Cependant, ce mode de transport n'est exempt de difficultés dans son exécution dans la plupart des pays du monde et ceux d'Afrique en particulier. C'est le cas du Tchad, pays enclavé dont les principaux moyens de transit sont la voie aérienne et terrestre. Malgré les efforts consentis par l'Etat pour relier les principales villes du pays ainsi que les pays voisins, le constat reste amer et nous plonge dans une désolation totale.

La traversée du corridor Douala-Ndjamena, long de 1844 km présente de multiples difficultés. Les transporteurs routiers qui assurent le fret terrestre entre la capitale économique du Cameroun et la ville siège des institutions du voisin tchadien, mais également la République Centrafricaine, sont régulièrement confrontés à de nombreuses difficultés. Notamment des tracasseries policières causées par une multitude de postes de contrôles où ils doivent les soudoyer afin de pouvoir passer et aussi de l'état vétuste et impraticable des routes ainsi que les problèmes d'ordre sécuritaire (agression, vol, etc.). Ainsi, après cette constatation, nous pouvons nous interroger : Quelles sont les plans d'amélioration du transport routier entre le Cameroun et le Tchad ? Avec la mondialisation, les pays impécunieux s'attèlent à intégrer leurs économies à l'échelle régionale en s'octroyant les moyens les liant facilement aux pays limitrophes. C'est ainsi qu'on dit « le développement d'un pays passe par le développement des routes ».

Après l'écroulement de l'empire soviétique vers la fin de la décennie 80, on assiste aujourd'hui à une recomposition des ensembles politiques et socio-économiques dans le monde. En Europe, bon nombre de pays se sont regroupés au sein de l'Union Européenne, alors que ceux d'Afrique, ont choisi de se regrouper au sein de l'Union Africaine, volonté sans cesse réaffirmée du panafricanisme. Cependant, la préoccupation majeure de la quasi-totalité des pays africains, en majorité pauvres demeure l'intégration régionale, c'est-à-dire, la formation au sein du continent des groupements régionaux et sous régionaux d'intérêt économique et/ou politique. Ce travail n'est pas le premier du genre sur la thématique abordée. Il s'ajoute aux nombreuses études déjà réalisées sur ce sujet. Mais son intérêt théorique est évident, car il a l'avantage de contribuer à la réflexion sur le développement de l'Afrique à l'heure où l'économie se mondialise et le continent accuse de plus en plus de retard, avec comme maître mot la pauvreté.

L'objectif principal de cette étude est de montrer que l'aménagement des infrastructures de transport terrestre et le respect des réglementations en vigueur, sont les principaux moyens d'améliorer les échanges. Autour de cet objectif principal vont s'articuler quatre objectifs secondaires qui sont :

- Présentation des dispositifs mis en place pour l'amélioration de ce système de transport.
- Présentation des corridors et de ses organes de régulation.
- Obstacles à la gestion du système de transport
- Recommandations.

Le transit international apparaît comme une composante essentielle et indispensable du système de transport dans la mesure où sa bonne gestion et organisation permet d'éviter de paralyser les économies des pays de l'hinterland. Raison pour laquelle le Cameroun met à la disposition des pays enclavés un réseau routier de près de 6080 km comprenant des corridors conventionnels et non conventionnels qui génèrent un flux important en provenance et à destination des pays de l'hinterland. Cependant, le déploiement des échanges se heurte encore à plusieurs difficultés dont la vétusté de son système de transport, rendant le coût de transport dans la sous – région encore peu accessible à tous.

C'est ce qui justifie la réalisation de cette étude qui porte sur "l'étude de l'amélioration du système de transport routier des marchandises dans l'espace CEMAC : cas du Cameroun et le Tchad". La présence des bureaux nationaux de gestion et de régulation en matière de respect des mesures de facilitation d'échange dans la sous-région, montre une réelle volonté à fluidifier les échanges de la sous-région. Impossible de faire décharger les véhicules.

CHAPITRE 1 : ZONE D'ÉTUDE

Section 1 : Description géographique

Dans ce chapitre, nous évoquerons succinctement les différents points suivants : Le contexte d'étude, la problématique, la clarification des concepts, les objectifs et hypothèses de recherche ; Ceci dans le but de donner une idée concise sur l'orientation de notre travail portant sur Par sa situation géographique, le Cameroun est la porte d'entrée naturelle de l'Afrique centrale, désenclavant la République centrafricaine et le Tchad.

Face aux défis de la mondialisation, les Etats tendent à former des regroupements économiques régionaux. De ce fait, la quasi-totalité des pays africains en majorité très pauvre ont pour majeure préoccupation l'intégration sous régionale, ceux-ci exercent à leurs seins une véritable dynamique de développement. C'est le cas surtout de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), qui regroupe six pays d'Afrique centrale et qui constitue notre zone d'étude. Créée en 1994, la CEMAC a pour objectif d'établir les conditions d'un développement économique et social harmonieux dans le cadre d'un marché ouvert et d'un environnement juridique approprié. En effet, les pays de la sous-région entretiennent entre eux des relations commerciales, dont il est important que ces échanges se fassent de façon profitable pour tous pour accélérer le développement économique.

Objectif de recherche: L'objectif principal de cette étude est de montrer que l'amélioration des politiques du transport routier ainsi que le respect des réglementations en vigueur sont les principaux moyens d'améliorer les échanges entre le Cameroun et le Tchad. Cet objectif va s'articuler autour de quatre qui sont :

- Présentation des dispositifs mis en place pour l'amélioration de ce système de transport.
- Présentation des corridors et de ses organes de régulation, Obstacles à la gestion du système de transport.

Hypothèses de recherche : Deux hypothèses ressortent de ce travail à savoir l'impact de la mise en place des infrastructures de transport adéquates sur la qualité des échanges

commerciaux entre le Tchad et le Cameroun ; Apport du développement des modes alternatifs aux transports routiers face au déficit criard des routes.

Revue critique de la littérature : La réalisation de cette étude a été possible d'une part par l'apport de certains documents relatifs aux transports routiers et les différentes implications qu'ils engendrent. Afin de mieux comprendre leurs axes de développements, qui pourront nous permettre de mieux étayer ¹ notre sujet d'étude, nous sommes permis de faire une légère analyse de ces différents documents. En effet, la question centrale de cette étude est de savoir les différents enjeux d'une amélioration des systèmes des transports routiers entre le Tchad et le Cameroun.

Les attaques menées depuis 2013 par le groupe terroriste Boko Haram ont conduit les autorités camerounaises à renforcer le dispositif militaire dans le Nord du pays. Membre de la Commission du bassin du lac Tchad, le Cameroun a participé au sommet de Paris pour la sécurité au Nigéria de mai 2014. L'action des forces armées camerounaises, ainsi que la mise en place en 2016 d'une Force multinationale mixte par les pays de la région (Nigéria, Tchad, Cameroun, Niger, Bénin), ont contribué à réduire la pression exercée par Boko Haram, mais la menace demeure active. Le Cameroun accueille plus de 100 000 réfugiés nigériens sur son territoire²

Le Cameroun a pris part à la Mission de consolidation de la paix en Centrafrique (MICOPAX) puis à la Mission internationale de soutien à la Centrafrique sous conduite africaine (MISCA) avec 850 hommes. Ce bataillon a été intégré en 2014 au sein de la Mission des Nations unies en République centrafricaine (MINUSCA). Pays frontalier de la RCA, dont il est l'unique voie de communication commerciale avec l'extérieur via le port de Douala, le Cameroun accueille près de 320 000 réfugiés centrafricains.

Le Cameroun a accueilli, en juin 2013, le sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Au cours de ce sommet,

¹ AVOM Désiré, « Intégration régionale dans la CEMAC : des problèmes institutionnels récurrents », Afrique contemporaine, 2007/2 n° 222, p. 199-221. DOI : 10.3917/afco.222.0199

² ² Ministère des affaires étrangères diplomatie

une architecture régionale de lutte contre la piraterie a été adoptée, coiffée par le centre interrégional de coordination (CIC), inauguré à Yaoundé en 2014.³

Membre de l'Organisation de la conférence islamique (OCI) depuis 1975, Yaoundé a rejoint l'Organisation internationale de la Francophonie (OIF) en 1991 et le Commonwealth en 1995. Yaoundé a ratifié en juillet 2014 un accord de partenariat économique intérimaire avec l'Union européenne, entré en vigueur en août 2016. Le Cameroun bénéficie d'une enveloppe de 282 millions EUR au titre du 11e FED (2014-2020). Malgré les efforts déployés, le taux de croissance du Cameroun reste en-deçà de l'objectif de 6 % en moyenne fixé dans le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi.

L'économie camerounaise a évolué dans un contexte régional caractérisé par des crises sécuritaires et humanitaires dans les zones du nord et de l'est du pays frontalières avec le Nigéria et la République centrafricaine, et par une conjoncture internationale marquée par une baisse des cours du pétrole. Le rythme de croissance du pays devrait se maintenir en 2015, avec un taux de 6,0 %, se situant ainsi au-dessus des moyennes de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (2,8 %) et de l'Afrique (3,7 %). Le Cameroun est membre de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). Son appartenance à la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale l'astreint au respect de critères de convergence macroéconomique instaurés par cette institution, à savoir : un solde budgétaire de base rapporté au PIB nominal positif ; un encours de la dette intérieure et extérieure rapporté au PIB nominal inférieur ou égal à 70 % ; une non-accumulation des arriérés intérieurs et extérieurs ; et un maintien de l'inflation en dessous de 3 %. Dans l'espace de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, le Cameroun est le premier pays à lancer le passeport biométrique CEMAC. En effet, avec la République du Congo, la République centrafricaine et le Tchad, il fait partie des quatre pays qui ont levé les restrictions d'entrée. Intégration commerciale L'indice comprend trois indicateurs d'intégration commerciale : c'est-à-dire les tarifs moyens appliqués sur les importations et les exportations de biens au niveau communautaire.

Le commerce des services n'est pas inclus en raison du manque de données sur le commerce des services intra-africain. La performance du Cameroun en matière d'intégration

³ Bureau Sous-régional pour l'Afrique centrale de la Commission Economique des Nations Unis pour l'Afrique (CEA/BSR-AC), La facilitation dans les couloirs de transit en Afrique centrale, B.P. 14935 Yaoundé, Cameroun

commerciale est très bonne. Lorsqu'on examine ces indicateurs en détail, selon les dernières données disponibles, le Cameroun a appliqué un tarif moyen de seulement 0,2 % sur les importations provenant de la CEEAC, ce qui en fait le troisième tarif le plus faible parmi les pays membres de cette Communauté économique régionale (derrière la République centrafricaine et le Tchad) (Division de statistique de l'ONU, 2015 ; Centre du commerce international, 2015). Toutefois, les importations du Cameroun provenant de la CEEAC, en proportion de son PIB, s'élèvent à moins de 0,1 % en 2013, plaçant le pays à l'avant-dernière position (la Guinée équatoriale étant dernière) du groupe de pays pour lesquels les données étaient disponibles. Les exportations du Cameroun vers la CEEAC exprimées en proportion du PIB en 2013 étaient également relativement faibles, à environ 2 % du PIB du pays (Division de statistique de l'ONU, 2015 ; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 2015 ; Institut national de la statistique). Intégration productive : Le Cameroun s'inscrit dans le groupe de pays africains les moins bien classés en ce qui concerne l'intégration dans les chaînes de valeur régionales. Outre le fait que sa part du commerce intra régional soit relativement faible en pourcentage du PIB, ses échanges commerciaux avec les autres pays de la région ne sont pas orientés vers les biens intermédiaires.

L'indice mesure en partie l'intégration productive au moyen du commerce intra régional de biens intermédiaires. Le pourcentage du commerce de biens intermédiaires échangés par le Cameroun au sein de la région est faible. La part des biens intermédiaires dans ses importations provenant de la CEEAC est la moins importante de tous les pays membres de la CEEAC pour lesquels des données étaient disponibles, soit à peine 0,2 % en 2012. La part des biens intermédiaires dans le total de ses exportations au sein de la CEEAC est la deuxième en importance parmi les pays membres de la CEEAC pour lesquels des données sont disponibles, soit 3 % (derrière le Burundi avec 14 %). Cependant, en comparaison avec le reste de l'Afrique, cette part est encore faible (Division de statistique du Secrétariat de l'ONU, 2015 ; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 2015 ; Institut national de la statistique). Infrastructures L'intégration infrastructurelle du Cameroun avec le reste du continent est aussi faible, le pays occupant les quatre derniers rangs sur le continent. Selon les dernières données disponibles (2013), la bande passante Internet du Cameroun par habitant est d'environ 0,2 mégabits par seconde. Il s'agit de la 22^e plus faible puissance de bande passante sur le continent.

La bande passante Internet est importante pour les communications internationales, tant au sein de l'Afrique qu'au-delà, y compris pour soutenir le commerce des services. En juin 2014, 56 % des vols internationaux à destination et en provenance du Cameroun étaient intra-CEEAC, classant le pays à la cinquième position des États membres de cette communauté économique régionale au regard de cette description.

Le Tchad est un pays d'Afrique Centrale entièrement enclavé. Il est situé au cœur du continent entre les 7ème et 24ème degré de latitude Nord et les 13ème et 24ème degré de longitude Est. Il couvre une superficie de 1 284 000 km². Il est limité au Nord par la Libye, au Sud par la RCA, à l'Ouest par le Cameroun, le Nigeria et le Niger, à l'Est par le Soudan.

Brève présentation du Tchad

Le Tchad est l'un des plus vastes pays d'Afrique centrale avec une superficie de 1.284.000 km². Le régime climatique le structure en trois zones principales en fonction de la latitude :

La zone saharienne où les pluies sont inférieures à 250 mm Dans l'extrême Nord, il tombe moins de 50 mm de pluies et elles peuvent être nulles pendant plusieurs années de suite ;

La zone sahélienne où il tombe 200 à 800 mm de pluies réparties de juin à septembre ;

La zone soudanienne ou zone des savanes reçoit plus de 800 mm de pluies par an. A l'extrême Sud, il tombe plus de 1 200 mm de pluies entre les mois d'avril et octobre.

A l'instar de la plupart des pays d'Afrique au sud du Sahara, l'économie du Tchad est caractérisée par une importante dépendance du secteur rural. Le recensement de 2009, la population tchadienne est dénombrée à 11 175 915 d'habitants.

Cependant, la population rurale représente un peu plus de 78% (8752867).⁴

Plus de la moitié (52%) de cette population active est composée de femmes. Ses principales activités sont l'agriculture, l'élevage et la pêche. La plupart des ménages tchadiens trouvent l'essentiel de leurs ressources dans le secteur rural.

Avant l'exploitation du pétrole en octobre 2003, l'économie tchadienne était basée essentiellement sur la culture du coton qui constituait environ 50% des recettes d'exportation du pays et 20 à 24% des recettes de fiscalité. Depuis 2003, le pétrole compte pour environ

⁴ Livre de géographie du Tchad
Chap. : 1 présentation du Tchad

65% des exportations du pays, reléguant la contribution de l'agriculture (production végétale) à 17%, avec le coton notamment.

Entouré de ses six voisins, la Libye, le Niger, le Nigéria, le Cameroun, la République Centrafricaine et le Soudan, le vaste Etat du Tchad, dont la superficie est de 1 284 000 kilomètres carrés, n'a pas de débouché sur la mer. Nous sommes ici au cœur géographique du continent : Largeau, la capitale du Borkou-Ennedi-Tibesti (BET), est à 2 000 kilomètres de Tripoli, à 2 000 kilomètres de Douala, à 2 000 kilomètres de Port-Soudan et à 4 000 kilomètres de Dakar. Cet isolement, ces distances exceptionnelles, sont aggravés par la présence du désert au Nord et de la forêt au Sud, qui ajoutent au caractère précaire des communications avec la mer.

L'Etat vit depuis l'Indépendance une histoire difficile. Les entraves à la coexistence des Tchadiens apparaissent nombreuses et aucun gouvernement ne semble capable de représenter toutes les forces vives. L'Etat paraît divisé contre lui-même. S'agit-il de séparatisme ou d'éclatement ? Il y a en tout cas crise territoriale, marquée par la guerre civile et la concurrence entre plusieurs pouvoirs politiques rivaux. Les nombreuses frontières intérieures du Tchad sont nées de la géographie et de l'histoire. Nous devons donc commencer par là avant d'aborder la question de l'utilisation de ces données à des fins politiques.

Le Tchad n'a pas d'unité géographique intrinsèque : vaste comme deux fois et demie la France, le pays est constitué d'un immense plateau, profondément creusé par deux vallées, le Logone, et le Chari et son affluent, le Bahr Salamat.

Section 2 : Les activités de transport entre Cameroun et le Tchad

La construction en 1985 du pont de Nguéli a été une opportunité pour de nombreuses femmes. Le pont relie la ville de Kousséri (Cameroun) à celle de N'Djamena (Tchad). Auparavant confinées à des activités de ménage et de reproduction à cause des pesanteurs culturelles et des conjonctures économiques défavorables, les femmes peuvent désormais gagner leur vie en franchissant la frontière. Les troubles politiques au Tchad marquées par des guerres civiles et des rebellions armées ont également favorisé l'émergence des initiatives féminines. La mobilité transfrontalière devient une source vitale pour des divorcées, des veuves, des sans-emplois, des handicapées physiques, des sourdes-muettes, etc. Ici, l'usage de la langue arabe est une nécessité. Leur engagement sur le pont n'est pas dénué de risques car malgré leurs infirmités et leurs incapacités, elles s'exposent à l'adversité des agents de la police, de la douane, des services spécialisés.

Les services tchadiens sont particulièrement exigeants, notamment la douane mobile qui a la réputation d'être impitoyable. En dehors de la connaissance de l'arabe, il faut jouer sur la fibre parentale pour se tirer d'affaire dans un système où les deux Etats (Cameroun et Tchad) emploient majoritairement des hommes pour filtrer les entrées et les sorties des hommes et des marchandises. Malgré tout, certaines femmes parviennent à gagner leur vie et à subvenir aux besoins. En Afrique centrale, la croissance économique et l'emploi dépendent en grande partie de l'agriculture et des industries minières, et reposent largement sur les importations ; si l'amélioration des infrastructures demeure nécessaire, des pays enclavés de la sous-région sont caractérisés par d'importants déséquilibres commerciaux. Le transport routier a tendance à être politisé surtout dans les pays qui en dépendent largement pour la sécurité alimentaire.

Quelles sont les stratégies des plans d'amélioration du transport routier entre le Cameroun et le Tchad?

Le projet d'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires du corridor Douala-Ndjamenan reliant le Cameroun au Tchad d'un investissement global de 471 milliards de FCFA, soit 816 millions de dollars est sur une bonne voie. La Banque mondiale (BM) a approuvé un financement de 311 milliards de FCFA (538 millions de dollars) constitué d'un prêt de 181 milliards de FCFA (313 millions de dollars) pour le Cameroun et d'un don de 130 milliards de FCFA (225 millions de dollars) en faveur du Tchad. Les premiers décaissements

seront disponibles dès cette année, a assuré la Banque mondiale. Tandis que les travaux devraient avantagés s deux Etats.

Pour le désenclavement extérieur de notre pays, nous avons des projets routiers constitués des corridors et projets intégrés auxquels s'ajoutent les ferroviaires.

Le corridor Ndjamena-Moundou-Koutéré frontière du Cameroun long de (524) km est entièrement revêtu depuis 2007. Cependant certaines sections se sont dégradées sous l'effet du poids de l'âge et de l'intense trafic de ces dernières années. Des travaux de renforcement sont en cours sur la section Guelendeng-Bongor. Dans le cadre du nouveau projet régional d'amélioration de la performance du corridor rail/route Douala-N'Djamena, sur financement de la Banque Mondiale, il est prévu la réhabilitation de ce corridor. L'état d'avancement des travaux de construction du pont sur le fleuve Logone reliant Bongor (Tchad) et Yagoua (Cameroun) ⁵

La construction du pont sur le fleuve Logone entre Bongor au Tchad et Yagoua au Cameroun, le deuxième du genre après le pont de Nguéli qui relie N'Djamena à Kousséri est un projet intégrateur initié par la volonté des deux chefs d'Etat du Tchad et du Cameroun. Il est financé par des prêts et dons concédés par la Banque africaine de développement (BAD) et l'Union européenne (UE) aux deux pays, et l'Etat camerounais. Les contrats relatifs aux travaux et à la maîtrise d'œuvre ont été approuvés en décembre 2019. Les ordres de service de démarrage ont été notifiés le 13 janvier 2020 et le Chef de l'Etat Idriss Deby Itno a posé la première pierre le 27 février 2020 en présence du premier Ministre camerounais, Joseph Dion Nguté. Il faut noter que vu le caractère régional du projet, la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Ministère des Travaux Publics du Cameroun et le suivi par le Comité Bilatéral de pilotage. Le Groupement d'entreprises adjudicataires du marché (Razzel France, Razzel Cameroun et SOTOCOCG Tchad) s'est déployé sur le site pour les travaux préparatoires (installation de la base vie et la mobilisation des engins). Malheureusement, les travaux sont mis en sommeil en raison de la pandémie coronavirus (COVID 19). Toutefois, les travaux de sondage sont en cours. Cette situation va naturellement influencer sur le délai d'exécution qui est de 36 mois.

⁵ Cairn.info

-En raison de son enclavement, le Tchad fait du Cameroun un partenaire commercial privilégié. L'axe Douala-N'Djamena qui est important dans les échanges entre les deux pays, nécessite aujourd'hui d'être réhabilité.

La Banque mondiale a pris l'engagement, le mardi 15 février, de soutenir la construction d'infrastructures de transport sur le corridor Douala-N'Djamena avec un financement de 538 millions \$.

Ledit financement comprend des investissements pour des réseaux routier et ferroviaire, afin de booster le commerce transfrontalier et le transit entre le Cameroun et le Tchad. «L'amélioration du corridor ferroviaire et routier entre les deux pays est nécessaire à la compétitivité et à une meilleure intégration de ces deux pays dans le marché régional ».

Le corridor Douala-N'djamena, qui couvre aussi Bangui, est un élément important pour l'approvisionnement du Tchad et de la Centrafrique. Il est également déterminant dans le commerce régional. En effet, le Cameroun est le seul de ces trois Etats à disposer d'infrastructures portuaires, et sert donc de relais pour une bonne partie des importations et exportations de ses voisins enclavés.⁶

Le Cameroun et le Tchad représentent 70 à 75% du transit de marchandises et environ 90% des mouvements d'hommes et de véhicules impliqués dans les échanges sur l'ensemble du corridor. D'après le service des Douanes camerounaises cité par Investir au Cameroun, environ 340 milliards FCFA (590 millions \$) de marchandises tchadiennes transitent chaque année par le port de Douala, transportées en partie par Camrail et 78 000 gros porteurs en moyenne.

Il faut néanmoins remarquer que les échanges via cet axe rencontrent de multiples obstacles, liés notamment aux défis sécuritaires en Centrafrique et au Tchad, ainsi qu'aux tracasseries policières. Ces problèmes obligent parfois les transporteurs à se tourner vers d'autres ports comme celui de Cotonou, pour effectuer leurs transactions commerciales Selon la Banque Mondiale, le financement va aider à résoudre certains de ces problèmes.⁷

⁶ <https://www.cameroontradehub.cm/article/117/www.cncc.cminfo@cncc.cmConseil>

⁷ <https://ecomatin.net/entre-2019-et-2020-le-traffic-sur-le-corridor-douala-ndjamena-a-baisse-de2-10/>

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

Ce chapitre comporte deux grandes sections à savoir : La présentation et analyse des résultats puis interprétation et recommandation.

Section : 1 Présentation et analyse des résultats

A. L'impact du plan de stratégie au niveau politique, économique, socioculturel et infrastructurel

La traversée du Corridor Douala- N'Djamena est très souvent parsemée d'embuches pour les transporteurs routiers. Prix des transports des marchandises, délais de délivrance des documents de transport que sont les lettres de voiture internationale et la logistique au niveau du port de Kribi. Autant de dossiers examinés à l'occasion de la rencontre entre le Ministre des Transports (MinT), Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE et AHMAD ABAKAR ADJID, Ministre des Infrastructures et des Transports du Tchad vendredi 19 février 2021.

Au cours de cette rencontre à huis clos la délégation tchadienne a relevé plusieurs préoccupations techniques notamment, le tarif de transport consensuel sur le corridor, le problème de la double immatriculation des véhicules et les délais de délivrance de la lettre de voiture internationale. Au sujet de la double immatriculation de certains transporteurs au Tchad puis au Cameroun, la partie Camerounaise a réitéré que les quotas soient respectés. A savoir, 35 % pour les camerounais et 65 % pour les tchadiens. « *L'objectif était de faire en sorte que les coûts pratiqués soient le juste prix et qui ne s'éloignent pas de la convention* » a indiqué Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE.

Présentations du système de transport des marchandises entre le Cameroun et le Tchad

Présentation des infrastructures routières Le réseau routier global est assez complexe et présente l'un des taux les plus faibles du monde en termes de routes revêtues, 12% par rapport à l'ensemble du réseau. Par conséquent, une analyse transversale permet de mieux comprendre que la route constitue encore en Afrique Centrale, un des obstacles fondamentaux qui est de nature à compromettre durablement le développement. Les caractéristiques présentées par ce

réseau montrent bien combien les pays d'Afrique Centrale accusent encore un retard considérable dans le développement des infrastructures routières.

Si l'on s'en tient à l'adage populaire qui stipule : « là où la route passe, le développement suit », l'on peut alors affirmer avec force et sans risque de se tromper que le développement est encore très éloigné. En effet, l'état général de ce réseau permet de mieux comprendre le niveau global des échanges intracommunautaires et du commerce extérieur de ces pays. Les tracés des chaussées sont pratiquement les mêmes avec de nombreux virages et des largeurs de chaussée similaires allant de 6 à 9 mètres au maximum. Chaque Etat utilise des normes et des standards de construction des routes de son gré. Il n'existe pas de normes et standards homologués au niveau sous régional. Dans cette partie du continent, les routes présentent des formes et des courbes très sinueuses, de nombreux virages parfois très dangereux, qui rallongent inutilement les distances. En dehors des conditions géographiques, morphologiques et écologiques moins favorables pour le développement des routes, les contraintes politiques ont souvent aussi amené à construire des routes dont les itinéraires ne sont pas de nature à faciliter la fluidité du trafic et encore moins la compétitivité des économies. Par conséquent, ces tracés sont la plus part du temps sources de nombreux accidents de circulation: Synthèse des caractéristiques des réseaux routiers. Etats des échanges commerciaux sous – régional.⁸

Pendant très longtemps, les échanges sous régionaux de la CEMAC sont restés sur un schéma classique d'exportation de matières premières et d'importation de produits manufacturés. Cette situation a occasionné un monolithisme dans la production des matières premières et une forte dépendance vis-à-vis des marchés européens, asiatiques et américains. Les échanges intra régionaux sont restés très faibles à cause des pratiques illégales observées tant au niveau national qu'au niveau sous régional et surtout à cause de la qualité du système de transport.- Au plan social, ces impacts positifs se manifesteront par la création d'emplois et la réduction de la pauvreté, l'amélioration de la mobilité des biens et des personnes, l'évacuation des malades (accès plus aisé aux formations sanitaires) et le développement des activités commerciales le long du corridor, en particulier par les femmes.

Certes au cours des dernières années, le contexte macroéconomique des échanges sous régionaux a connu quelques améliorations. Ceci à cause de plusieurs actions, notamment

⁸ (FMI, BM) Fond Monétaire International, Banque Mondiale

l'ouverture des nouveaux chantiers relatifs à l'exploitation du pétrole en Guinée Equatoriale et au Tchad ; les réformes structurelles mises en place dans le cadre des programmes établis entre les pays de la sous-région et les institutions de Breton Wood (FMI et BM12); la pacification et la stabilisation du cadre social et politique. Le niveau d'échanges sous régional reflète la qualité de son système de transport. Il est donc indispensable de développer aussi bien les échanges intra régionaux que les échanges multilatéraux. Ceci suppose le développement du système de transport, la mise en place des critères permettant la promotion des échanges. Toutefois, pour capitaliser les efforts déjà consentis par les Etats membres de la CEMAC, la prise en compte des échanges informels doit être accentuée. Le système de transport contribuerait efficacement à faciliter les échanges grâce à la réalisation des projets d'infrastructures de transport en cours et la qualité du service le long des corridors.

Facteurs de création des corridors : Plusieurs éléments ont favorisé la création des corridors. Nous avons examiné ces éléments en deux rubriques: les facteurs politiques et les facteurs économiques, infrastructurel.

- ✓ Facteurs politiques : Les éléments politiques voir géopolitiques qui sont à l'origine de la création des corridors sont: Les situations géographiques du Tchad et de la RCA qui sont des pays continentaux c'est à dire enclavés. En effet la balkanisation de l'Afrique, résultat de la colonisation a conduit à la création des Etats stratégiquement fragilisés. Ces micros Etats se retrouvent cloîtrés à l'intérieur du continent africain. La recherche des voies d'accès par mer afin de sortir du cloisonnement dans lequel le plonge sa situation. Ce cloisonnement a également des répercussions sur l'économie.
- ✓ Facteurs économiques. . Dans la plupart des pays de la sous-région comme le Congo, les centres urbains sont approvisionnés en denrées agricoles en provenance des localités de l'intérieur, totalement enclavées. En raison du mauvais état des routes, les producteurs en majorité pauvres n'arrivent pas à évacuer la totalité de leur production agricole vers les centres de consommation. Cela réduit vraisemblablement les revenus des paysans, accentue la marginalisation et accroît la pauvreté. On peut admettre que, les routes représentent un déterminant majeur du développement agricole et de l'épanouissement du milieu rural. Dans la plupart des

pays de la CEMAC, le transport routier constitue le seul moyen d'évacuation des produits agricoles. Ainsi, un réseau routier intégré et viable ouvre des possibilités d'élargissement de marchés, permet l'évacuation de la production. Les infrastructures de transport routier représentent à la fois un levier du développement économique et social, et un accélérateur important du processus de régionalisation. En tant que levier, la création des corridors de transit présente des effets sur la croissance économique, le bien-être, l'entrepreneuriat, l'industrialisation, la compétitivité, le territoire et la pauvreté. Effet sur la croissance économique : La croissance économique désigne une élévation du Revenu par tête et du PNB dans un pays. Pour qu'il y ait croissance, il faut que la Production (des biens et des services) augmente de façon durable.

- ✓ De nombreuses études ont déjà montré le lien entre les infrastructures publiques, notamment les infrastructures routières et la croissance économique. Selon la Banque Mondiale (1994), une augmentation de 1% des équipements collectifs s'accompagne d'une hausse de 1% du PIB / t par conséquent l'accroissement de la productivité et des revenus agricoles.⁹

Effet sur le bien-être : Le bien-être désigne une situation financière et matérielle relativement satisfaisante d'une personne ou d'un groupe de personnes. Il désigne aussi un état d'amélioration du niveau et des conditions de vie d'une personne ou d'un groupe de personnes. Dans un espace sous régional, comme la CEMAC où la quasi-totalité des territoires des pays intégrés sont enclavés, la mise en place d'un système de transport routier au niveau national et au niveau sous régional facilite non seulement la circulation, mais permet d'impulser une dynamique de progrès social et économique. Car, le désenclavement permet d'élargir les débouchés commerciaux, l'accès aux biens et services de base et l'accroissement des revenus. Cela contribue à l'amélioration du niveau et des conditions de vie des populations. L'effet sur l'entrepreneuriat : Du point de vue économique, on peut dire que, l'entrepreneuriat désigne la réalisation d'une ou de plusieurs activités économiques formelles ou informelles par une personne ou un groupe de personnes. L'une des caractéristiques de l'investissement d'infrastructure est sa capacité d'entraînement. On peut

⁹ La CEA (2004) estime « à plus de 15% de la production agricole qui est perdue entre les lieux de production et les lieux de consommation. 14 PNB : Produit National Brut 15 PIB : Produit Intérieur Brut

facilement observer que, la construction des routes entraîne nécessairement l'installation dans le même environnement d'entreprises de sous-traitance (carrières, bitumes, location, etc.) et de micro activités des pauvres¹⁷. (Koulakoumouna, 2005)

On peut dire que, les axes routiers nationaux ou régionaux constituent des foyers de développement de l'entrepreneuriat et donc des véritables pôles de développement. L'effet sur l'industrialisation : D'une manière générale, l'industrialisation est un processus qui consiste à développer un ensemble d'activités économiques ayant pour objet l'exploitation et la transformation des matières premières en produits manufacturés. Il peut s'agir par exemple des produits agricoles (industrie agroalimentaire), des produits forestiers (industrie forestière) ou des produits miniers (industrie minière). Des telles industries nécessitent pour leur fonctionnement des sources d'énergies ce qui entraîne de facto l'installation d'industrie énergétique. On peut dire que par le jeu d'externalités positives, l'investissement d'infrastructure de transport routier peut favoriser un mouvement d'industrialisation dans divers secteurs. Effet sur la compétitivité : d'une manière générale, la compétitivité désigne l'aptitude d'une entreprise ou d'une nation à faire face à la concurrence. Pour une nation, la compétitivité résulte de la conjonction d'un ensemble de variables pour lesquelles elle se trouve en situation favorable face à ses concurrents. L'absence d'infrastructures routières viables et intégrateurs est l'une des principales causes de non compétitivité des produits des différents pays de la CEMAC, en terme de coût, qualité, quantité, délais de livraison, etc. De même, les nombreux contrôles abusifs et tracasseries administratives sur les routes, le mauvais état des routes et les mauvaises conditions de transport augmentent non seulement le coût de production, mais contribuent à la détérioration de la qualité des produits.

- ✓ Le défi de la construction d'un espace communautaire harmonisé repose en partie sur la reconnaissance de sa diversité culturelle et surtout de son exploitation pour accélérer le développement solidaire engagé. La coopération et les échanges culturels entre les Etats membres constituent dans cette perspective à la fois un levier et un énorme potentiel pour réussir l'intégration. Des Etats membres de la communauté ont signé entre eux des accords de coopération bilatérale, surtout dans le domaine de la coproduction cinématographique (accord entre le Cameroun et le Gabon, le Tchad et le Gabon, le Gabon et la Centrafrique, la RDC et le Gabon, le Cameroun et le Tchad). Ils ont aussi signé des accords de coopération multilatérale et ratifié de nombreuses

conventions internationales incluant la culture et les échanges culturels. Malgré l'existence de ces cadres formels de coopération et d'échanges culturels, il y a en réalité, très peu d'échanges artistiques et d'actions de coopération culturelle entre les Etats membres de la CEEAC.

Tout cela, explique dans une large mesure les mauvaises performances commerciales des produits à l'intérieur et à l'extérieur de la zone. L'effet sur le territoire : Le territoire constitue l'espace géographique d'un pays. Les externalités sur l'entrepreneuriat et l'industrialisation évoquées ci-dessus suffisent pour affirmer que, l'investissement d'infrastructure de transport routier a un effet sur l'aménagement du territoire, voire sur l'urbanisation. L'industrialisation nécessite généralement l'intervention de l'Etat. Cette intervention s'accompagne souvent par une politique d'aménagement du territoire (construction d'autres infrastructures de base, protection de l'environnement, etc.). L'effet sur la pauvreté : La pauvreté dans un pays est liée à plusieurs facteurs (chômage, famine, malnutrition, analphabétisme, faibles revenus, incapacités diverses, etc.). De ce fait, il est assez difficile de donner une définition objective. Sur ce point on peut se référer à la définition du PNUD.¹⁰

B. Présentation des tableaux des exportations

Pays	Superficie km² (A)	Réseau Routier Principal (B)	Réseau Routier Bitumé (C)	Taux Revêtement (C / B)	Densité routière totale % B / A	Densité en route revêtue % C / A
Cameroun	475 500	21 156	4 725	22	4 ,4	0 ,99
Tchad	1 284 000	6 200	537	8	8,6	

Source : construction de l'auteur à partir des données de Delta Management 2005

¹⁰ Ces variables sont multiples : productivité, spécialisation, infrastructures de base, politique de l'Etat, éducation, santé, niveau de la demande interne, etc. 19 Selon la CEA (2004), « il faut encore entre 7 à 10 jours pour aller de Douala à Bangui (1450 Km), avec près d'une vingtaine de points de contrôle de divers services administratives (police, gendarmerie, eaux et forêts, douanes, municipalités) qui induisent un coût variant de 250000 à 300000 FCFA par voyage ; soit parfois jusqu'à 40% de la valeur de la marchandise transportée. »

*ANALYSE DES POLITIQUES D'AMELIORATION
DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHADISES.LE CAS DU CAMEROUN-TCHAD*

Importation du Tchad				Exportation du Tchad			
Produits	Total	Camerounais	Tchadiens	Produits	Total	Camerounais	Tchadiens

	tonne	Tonne	%	Tonne	%		tonne	Tonne	%	Tonne	%
Céréales	25922.15	8911	34.38	17011.2	65.62	Coton	23375.8	6936.45	29.67	16439.35	70.33
Farine	40	40	100	0	00	Gomme	2440	320	13.11	2120	86.89
Café	50	0	00	50	100	Natron	360	305	84.72	55	15.28
Cigarette	3	3	100	0	00	Engins	70	48	68.57	22	31.43
Ciment	12479.4	5097.2	40.84	7382.2	59.16	Vrac	395.7	134	33.86	261.7	66.14
Engrais	11917	5623	47.18	6294	52.82	Conteneur	127	31	24.41	96	75.59
Boissons	6016.28	762.02	12.67	5254.3	87.33						

*ANALYSE DES POLITIQUES D'AMELIORATION
DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHADISES.LE CAS DU CAMEROUN-TCHAD*

Poisson	75	0	00	75	100						
Carburant	22253.57	17547.5	78.8 5	4706.0 7	21.1 5						
Gaz	10	10	100	0	00						
Lubrifiant	51.44	51.44	100	0	00						
Mat. pipe	235.26	110	46.7 6	125.26	53.24						
Fer à béton	170.26	170.26	100	0	00						
Acide sulfurique	8.48	8.48	100	0	00						
Peinture	17	17	100	0	00						
Tourteau x	110	110	100	0	00						
Bois sciés	2374	1094	46.08	1280	53.9 2						
Véhicule	288.78	220	76.1 8	68.78	23.8 2						

*ANALYSE DES POLITIQUES D'AMELIORATION
DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHADISES.LE CAS DU CAMEROUN-TCHAD*

Vrac ³	15629.16	8309	53.16	7320.16	46.84						
Conteneur	13649	7594	55.6 4	6055	44.3 6						
Total	111299.7	55677.	50.0	55621.	49.9	Total	26768.	7774.4	29.0	18994.0	70.9
	8	9	3	9	7		5	5	4	5	6

Répartition de la demande de transport routier des marchandises sur le corridor Cameroun –

Tchad (avril - juin 2003)

TABLEAU2

C. La Matrice Swot

L'analyse – ou la matrice – swot est définie comme « un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des atouts et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. »

Forces (Strenghts)	Faiblesse (Weaknesses)
• Respect des règles de sureté et de sécurité • Système de surveillance des camions le long des corridors qui fonctionne 24h/24. • Installation des GPS • Intégration sous-région • Augmentation des flux	• Insuffisances du système NEXUS • Vétusté des véhicules du transport routier • Trafic illégale des marchandises
Opportunités (opportunités)	Menaces (Threats)
• Création du port du futur (PAK) • Modernisation des équipements grâce au financement des projets par des bailleurs de fonds. • Création de plusieurs corridors • Facilitation d'emploi • Interconnexion des activités	• Risque d'attaque des braqueurs • Risque de contamination • Tracasseries routières • Menaces terroristes • Etat des routes

Section 2 : Interprétation et recommandation

➤ Interprétation des Forces :

Les impacts positifs de cette Route seront très nombreux. Les plus importants seront: l'amélioration de la qualité de vie des riverains, l'opportunité d'activités pour les Entreprises locales qui pourront offrir des prestations de sous-traitance à l'entreprise pendant les travaux, les emplois pour les populations locales et en particulier pour la jeunesse Locale, l'accroissement de la demande en restauration, boissons, produits de consommation alimentaire et manufacturée, logements et transports dans la région du projet, le maintien continu de l'approvisionnement des commerçants et de l'évacuation de produits manufacturés sur les lieux de consommation la plus-value sur le foncier dans la zone du projet, le développement de l'écotourisme et du tourisme cynégétique, Notamment les lac Tyson, Afrique, et Mbalang, les chutes de la Vina, de Tello, de Mbalang Djalingo, et de Lancrenon), les monts N'Gaoundéré Parc nationaux de la Bénoué, du Faro, de Bouba Djida, de Waza et Kalamaloué.¹¹

➤ Interprétation des Opportunités :

L'accroissement de la production et de la Commercialisation des produits agricoles et artisanaux, stimulées par la demande, la facilitation d'écoulement des produits agro-pastoraux, la facilitation des évacuations d'urgence des villages en direction des hôpitaux de districts de la zone du corridor en terme de temps et de coûts le meilleur équipement et amélioration de l'approvisionnement des centres de santé de la zone du projet, le développement du transport des marchandises et des passagers dans les deux sens, la réduction du coût du transport des biens et des personnes, le meilleure intégration sous régionale, la circulation plus aisée des agents

¹¹ La CEA (2004) estime « à plus de 15% de la production agricole qui est perdue entre les lieux de production et les lieux de consommation. 14 PNB : Produit National Brut PIB : Produit Intérieur Brut

de développement dévolus à la promotion des activités féminines, la scolarisation accrue des enfants et des jeunes filles.

L'amélioration des capacités d'intervention des ONG (organisation non gouvernementale) les actions des organisations paysannes et des ONG redynamisées, la mobilisation plus facile des populations pour la mise en œuvre de projets communautaires le brassage des cultures différentes avec pour corollaire l'émancipation des riverains (adoption et pratique des modes de vie modernes) et le renforcement de l'intégration nationale et sous régionale, le développement des valeurs de tolérance et d'acceptation de la différence (réduction du phénomène de repli identitaire, la lutte plus efficace contre l'exploitation illégale de la forêt et le braconnage. Dans son ensemble le projet contribuera à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie de la population. Les femmes seront les plus grandes bénéficiaires. De plus, avec des liaisons directes avec le Cameroun, le Tchad et la RCA, le projet renforcera l'intégration régionale.

➤ **Interprétation des Faiblesses**

Les corridors Douala-Ndjamena et Douala-Bangui traversent plusieurs zones écologiques telles que des forêts, des savanes, des plaines, des collines, cours d'eau, etc. en plus des champs et des villes et villages. Les impacts sur l'environnement seront importants mais maîtrisables par la mise en œuvre des mesures d'atténuation appropriées et des suivis rigoureux. Pendant la réalisation des travaux aussi bien pendant la mise en service, les Impacts négatifs suivants pourront se manifester.

-Milieu humain : Pendant les travaux, les poussières et les fumées générées par le chantier (nettoyage des emprises, travaux de construction, site de préparation du bitume) peuvent entraîner des nuisances diverses et des maladies respiratoires chez les riverains de la route aux niveaux des localités traversées. Dans les zones de travaux, le bruit des engins de terrassements et des tirs de dynamite pourront perturber le calme habituel du milieu naturel

(zones d'emprunt et des carrières, sites de prélèvement d'eau pour les travaux). Le bruit sera source de nuisance chez les riverains du chantier.¹²

Par ailleurs, dans les zones urbaines et villageoises (tels que Ngaoundéré, Garoua Boulai, Meidougou, Mbéré, Meingaga, Kousseri au Cameroun ; Nguéli au Tchad ; Béloko, Zoukouna, Gounté, Famélé en RCA) Bachuo, Kendem, Bator), les vibrations des engins de terrassement peuvent entamer la stabilité du patrimoine bâti en brique de terre non stabilisée. Du côté Cameroun, quelques villages seront isolés, notamment Dankali, Mangoli, Bata et Dibi Delel. Le programme prévoit expropriation des biens sur les deux corridors comme suit : Garoua Boulai-Kousseri : 1594 habitations en majorité en matériaux semi-définitifs, appartenant à 1434 propriétaires (1141 familles) ; 30 tombes ; 216.399 ha des terrains et cultures vivrières ; 1494 arbres ; 16 hangars en pailles ; 2 écoles ; 12 puits ; 15 infrastructures religieuses ; 6 autres bâtiments. Il convient de noter que, seulement 160 (cent soixante) personnes vont se déplacer en dépit du nombre élevé de noms qui figurent sur la liste, car pour la plupart des maisons, il s'agit des habitations secondaires occupées périodiquement dans l'année pour des besoins spécifiques (période de cultures) ; Kousseri-Ndjamena : 15 habitations en majorité en matériaux semi-définitifs et appartenant à 15 familles ; 3.075 ha de terrain ; 14 arbres ; 14 hangars en pailles et 21 bâtiments en semi dur ;

L'augmentation possible du taux de prévalence des maladies sexuellement transmissibles IST/SIDA due à la présence massive des employés de l'entreprise chargée des travaux est à craindre.

¹² La CEA (2004) estime « à plus de 15% de la production agricole qui est perdue entre les lieux de production et les lieux de consommation. 14 PNB : Produit National Brut PIB : Produit Intérieur Brut

➤ **Interprétation des Menaces :**

Les perturbations possibles du système traditionnel de pensée et des us et coutumes pendant les travaux. Il est possible que le personnel de chantier adopte des comportements susceptibles de ne pas respecter les traditions locales et de favoriser la dépravation des mœurs (prostitution, banditisme, toxicomanie) et l'atteinte à l'honneur (adultère) et à la souveraineté des populations locales.

Durant les travaux, les rejets anarchiques des déchets solides et liquides de chantier (déblais, résidus divers, etc.) pourraient dégrader le cadre de vie immédiat du site de projet, car les points de rejets peuvent être transformés en dépotoirs sauvages. Ce phénomène sera particulièrement exacerbé lors des terrassements qui vont générer des quantités importantes de résidus. Milieu naturel dans l'ensemble, les impacts concernant la qualité de l'air et du bruit seront nettement limités à la fois dans le temps et dans l'espace.

L'importance des émissions restera dans tous les cas très limitée au regard de l'étendue de la zone traversée et du bas niveau d'émission de polluants. Cet aspect n'est donc pas déterminant à l'échelle du programme, moyennant la prise en compte des mesures élémentaires de prévention. Les activités telles que l'installation des chantiers, l'ouverture des carrières d'emprunt et les terrassements, les nouvelles emprises provisoires et définitives, la circulation des engins hors de ces emprises peuvent induire des impacts négatifs sur la structure et la texture des sols et la création de niches des vecteurs des maladies tels que le paludisme, entre autres. Lors du revêtement, de la mise en place des couches de bitume, de marquage de la signalisation à la peinture, les effets de dégradation et de contamination des sols peuvent être enregistrés. Etant donné la forte pluviométrie dans certains tronçons du côté Cameroun et RCA, le danger d'érosion des talus, des remblais et déblais ou des zones découvertes est plus élevé, tant qu'une végétation pionnière ne stabilise pas les sols. Les risques d'érosion régressive aux points de déversement des eaux de pluies torrentielles sont également importants si ces déversements ne sont pas soigneusement planifiés et ne font pas l'objet d'aménagements spécifiques. L'impact de l'aménagement de la route sur le sol sera modéré si certaines mesures sont prises pendant la conception et l'exécution du projet.

Tout au long du stage après nos prospections (15 chauffeurs donc 5 par nationalité ; 3 agents du check point de Yassa ; 5 agents du BGFT, 2, et 2 du BNF) nous avons obtenu les données suivantes que nous présenterons sur deux domaines à savoir : le domaine infrastructurel et le domaine procédural.

Domaine infrastructurel : Un des soucis des autorités Camerounaises comme de la CEMAC est la Protection du patrimoine routier. Dans le cadre de la CEMAC et du code de la route de la CEMAC, une limite uniforme de charge à l'essieu pour protéger les infrastructures routières d'une dégradation anticipée a été fixée à 13 tonnes. Mais la plupart des transporteurs interrogés, ¹³notamment centrafricains, estiment ne pas pouvoir être en mesure de renouveler leur parc pour l'adapter : outre les contraintes financières, ils estiment ne pas trouver d'offres de véhicules à trois essieux (la plupart des véhicules sur l'axe sont à deux essieux conçus pour supporter plus que le tonnage autorisé) et que ceux-ci s'avèreraient trop fragiles sur les parties en terre de l'axe ou pour d'autres axes non bitumés. Certains se plaignent également de l'absence de responsabilité des transitaires dans le cas des conteneurs en transit. Certains conteneurs seraient surchargés au départ ou la charge mal répartie, entraînant par la suite la pénalisation du transporteur par les services en charge du contrôle routier sans possibilité de recours. De fait, les transporteurs centrafricains et tchadiens ont indiqué être très régulièrement en surcharge sur les axes qu'ils empruntent par rapport aux normes CEMAC en matière de limites de charges à l'essieu, et payer de ce fait les amendes demandées par les services en charge des ponts bascule, et ce à chaque point de contrôle car l'administration estime impossible de faire décharger les véhicules.

Apparemment, les amendes infligées dépasseraient les définitions réglementaires (50 000 FCFA par tonne au lieu de 25 000 pour les 5 premières tonnes). Le montant des amendes excéderait facilement sur un trajet 250 000 FCFA, même lorsque le chargement est en deçà de la limite de poids global autorisé. Nous avons pu nous procurer des documents relatifs aux plans de financements des différents projets entrant dans le programme de facilitation du transport en zone CEMAC allant des périodes :

¹³ La CEA (2004) estime « à plus de 15% de la production agricole qui est perdue entre les lieux de production et les lieux de consommation. 14 PNB : Produit National Brut PIB : Produit Intérieur Brut

1. 2006 – 2011 pour le FASTRAC (12,5 millions d'euros)
2. 2007 – 2013 pour la BAD/Banque Mondiale (201 millions de dollars)

AXE DOUALA – N'DJAMENA (VIA NGAOUNDERE) :

Garoua-Boulai – Ngaoundéré : 270 km (Coût estimatif : 54,0 milliards de FCFA) Pour la première aide le projet est encore en cours d'exécution quant à la deuxième aide, la moitié du projet n'a pas encore été atteinte jusqu'à ce jour. Parlant également des check points, l'objectif de ces points de contrôle était de limiter les contrôles inopinés et de ne permettre que des contrôles officiels où toutes les administrations peuvent être rassemblées en des points officiellement désignées. En principe, aucun contrôle par quelque administration que ce soit ne peut être fait hors de ces check points. Mais il semblerait toutefois que dans la pratique, ces points n'ont pas encore pleinement fonctionnés ceci du au refus de certaines administrations de s'y installer. Le programme NEXUS censé être un système permettant le suivi des véhicules le long des corridors en temps réel, est encore un système ayant un problème dans la mesure où l'information n'est pas reçue à temps (10min de retard). L'élimination des barrières non tarifaires sur les axes routiers inter-Etats est devenue une priorité en Afrique centrale. Les coûts figurent encore parmi les plus élevés au monde de même les délais de transport y restent également très élevés.

Domaine Procédural : Compte tenu des accords bilatéraux signés par les trois pays (Cameroun, RCA, Tchad) il serait vraiment difficile voire impossible d'harmoniser les procédures dans la mesure le contenu de ces conventions est propre aux négociations effectuées par les parties en présence. La lenteur et le phénomène de corruption légendaire des services administratifs africains sont des obstacles au développement de la zone.

- Lenteur dans la mesure où rien n'a été fait pour appliquer des mesures préventives émanant des études menées par la SSATP ont montré que des dépenses d'entretien préventif d'un montant de 12 milliards de dollars auraient pu permettre d'éviter des pertes de l'ordre de 45 milliards de dollars en valeur des infrastructures mises en place dans les années 70 et 80.
- Le GUCE (guichet unique du commerce extérieur) a été créé pour répondre au souci de diminuer les coûts et les délais dans la réalisation des opérations commerciales et logistiques au port de Douala, par une circulation plus rapide et plus efficace des documents et formulaires requis par les différents intervenants. Mais les délais de traitement des dossiers

par le GUCE seraient équivalents pour les marchandises nationales ou pour les pays enclavés (environ 2 j à 2,5 j). Des améliorations substantielles sont attendues avec l'informatisation du traitement des dossiers (appel d'offres en cours). Les délais de séjour au port à l'export et à l'import restent cependant loin des objectifs (16,8 j à l'import contre 7 jours qui étaient le délai objectif en novembre 2002 par exemple). Ces résultats suscités, ne sont pas de nature à encourager les investisseurs dans le domaine de transports et pourrait même pousser certains des pays de l'hinterland à chercher d'autres voies d'accès pour l'acheminement de leurs produits.

*Interprétations des résultats obtenus : L'explication plausible du non-respect des normes CEMAC en matière de limites de charges à l'essieu, à l'inexistence des plateformes logistiques pour déchargement du surplus de marchandises et sans oublier la qualité non conforme des véhicules de transport.

Le début de réalisation d'aménagement de certains axes routiers dont l'étude a été faite depuis 1993, peut s'expliquer par la prise de conscience de l'indéniable rôle des infrastructures dans ¹⁴le transport routier et également son impact sur les économies des pays. Les points de contrôle agréés devraient être fonctionnels faute de quoi les résurgences de points de contrôle non conventionnels referont surface au détriment de transporteurs. L'élimination des barrières non tarifaires sur les axes routiers inter-Etats est devenue une priorité en Afrique centrale. Pour la simple raison que ces barrières sont restées pendant de longues dates, la source d'approvisionnement des budgets étatiques de l'ensemble des pays de la sous-région CEMAC. La suppression de ces dernières engendrerait une baisse importante des de ces budgets. L'informatisation de toute la chaîne logistique (la douane, le GUCE,) entrant dans le traitement des dossiers devient nécessaire afin de permettre la diminution des délais d'attente dans la réalisation des opérations commerciales et logistiques au port de Douala.

¹⁴ GUCE : guichet unique de paiement

Recommandations

1. En effet, sur le domaine infrastructurel il serait impératif que les bailleurs de fonds puissent contrôler l'avancée des travaux pour lesquels ils financent l'exécution.
2. Création des bases logistiques pour permettre aux différents transporteurs ayant un chargement supérieur à la norme exigée de pouvoir décharger pour mieux répartir les charges aux essieux ou le stocker dans l'entrepôt de la base logistique. Ceci dans le but de préserver le patrimoine routier.
3. On pourrait également aider les transporteurs en leur accordant des subventions pour la facilitation de l'achat des véhicules à trois essieux afin d'avoir une bonne répartition des charges aux essieux et éviter ainsi la destruction du patrimoine routier.
4. Les points de contrôle agréés devraient être fonctionnels. Il faut de la rigueur dans l'administration et la gestion des différents organes entrant dans le processus logistique du transit des marchandises par voie routière.
5. En ce qui concerne le domaine procédural ; il paraît souhaitable que ces conventions puissent être reprises dans le cadre d'un Accord de Transport en Transit, tripartite (Cameroun et Tchad), ce qui permettrait une harmonisation des politiques de transport en transit des deux pays couvrant procédures douanières, adoption de standards techniques communs et d'instruments légaux réglementant le trafic en transit des marchandises et des véhicules.
6. Pour diminuer les délais au niveau du GUCE il serait important d'informatiser totalement la structure afin de permettre un traitement rapide et fiables des dossiers et également un gain de temps pour les transporteurs. Il faudrait améliorer le système NEXUS afin d'avoir des informations sur les différents camions circulant dans le corridor à temps réel. Comme le système utilisé en Europe pour le suivi et le contrôle des véhicules et du trafic.
7. Les pistes de solution proposées dans le cadre de cette étude visent essentiellement à répondre aux défis et aux questions qui se posent au système de transport des pays dans l'espace CEMAC (Cameroun Tchad).
8. Création d'un conseil nation de fret terrestre

9. une infrastructure de transport et des services de transport efficaces sont des préalables essentiels au développement des échanges et à l'intégration sous régionale. Nous parlerons donc tour à tour d'une restructuration du système de transport actuel, du développement des modes alternatifs au transport routier, de l'entretien du réseau routier existant et enfin de l'utilisation des TIC.
10. Une professionnalisation des transporteurs impliqués dans le processus de transport des marchandises en zone CEMAC. Il s'agira d'organiser des ateliers de renforcement des capacités des transporteurs. Ceci leur permettra d'appliquer les coûts de transport plus justes et plus équitables qui tiennent compte de la réalité. Cette action peut être menée par les organismes spécialisés tels que le Conseil National des Chargeurs, les groupements socioprofessionnels, les organismes communautaires en charge de la gestion du fret.
11. Réduire l'Age d'importation des véhicules.
12. Une redéfinition et une refonte de la fiscalité des transports. Car, dans le processus de fixation des coûts de transport en zone CEMAC, les transporteurs répercutent ces multiples frais fiscaux directement au niveau des chargeurs ou expéditeurs. Ce qui a une conséquence immédiate sur le consommateur final. Cette pression fiscale accroît considérablement les coûts de transport et par conséquent rend les produits moins compétitifs. Aussi conviendrait-il d'imaginer une batterie de mesures visant entre autres à : La suppression ou la révision du taux de TVA pour les transporteurs; la révision des droits de douanes sur les camions et engins de transport des marchandises à l'exportation ;
13. L'harmonisation de la fiscalité routière dans la zone CEMAC en matière de transport.

Pour une amélioration du transit des pays enclavés, CABANIUS P. (2003) propose que les conventions bilatérales signées entre le Cameroun et le Tchad, le Cameroun et la RCA séparément puissent être reprises dans le cadre d'un Accord de Transport en Transit tripartite (Cameroun, Centrafrique et Tchad), ce qui permettrait une harmonisation des politiques de transport en transit des trois pays couvrant procédures douanières, adoption des standards techniques communs et d'instruments légaux réglementant le trafic en transit des marchandises et des véhicules. Ces dispositions ou mesures demandent un engagement et une ferme volonté politique des Etats. Le Secrétariat Exécutif de la CEMAC devra doubler des efforts pour leur application effective.

14. Développement des modes alternatifs au transport routier Il est reconnu que le transport par voies d'eau est le plus économique, le moins polluant et le plus efficace. Ce mode de transport apparaît comme le plus avantageux pour les économies des pays en développement. L'Afrique Centrale dispose d'un important réseau hydrologique qui est capable de réguler les mouvements des marchandises et accroître le transport intracommunautaire et de transit. Une telle opportunité constitue une complémentarité pour les réseaux routiers et ferroviaires qui devrait être mieux exploitée et mieux organisée pour le développement du commerce international. L'Afrique Centrale doit pouvoir réorienter sa politique aujourd'hui vers le développement des voies d'eau afin de mieux structurer son avenir.
15. La mise en place de la CICOS, le transport par voies d'eau navigables doit pouvoir sortir de sa profonde léthargie et occuper une place de choix dans les grands axes d'un développement intégré et durable. L'absence de connexion des voies ferrées des pays de la CEMAC est une entrave sérieuse. A partir d'une distance de 400 km, le transport ferroviaire devient plus économique que le transport routier. Compte tenu de la longueur du chemin de fer TRANSCAM sur la relation Yaoundé - N'Gaoundéré (619 km), le transport par rail serait économiquement plus rentable en principe. Le Cameroun a une position stratégique par rapport à l'Afrique de l'Ouest et Centrale. En prolongeant le chemin de fer camerounais vers le Nigeria et le Tchad, la RCA au centre, la Guinée Equatoriale, le Gabon et le Congo, ce projet pourrait constituer une porte de salut aux ports nigériens toujours engorgés, et aux régions enclavées du Nord Gabon, Nord Congo et Nord Guinée Equatoriale.
16. Entretien du réseau routier existant Dans le document d'analyse SSATP n° 4, le réseau routier a été reconnu comme étant l'infrastructure publique la plus importante en termes de patrimoine. La mesure de la valeur du patrimoine routier et les conséquences financières des retards d'entretien pour l'économie et pour les usagers incitent à accorder un rang de priorité élevé à l'entretien des routes. Ce qui est d'autant plus vrai dans les pays d'Afrique subsaharienne où, les coûts pour les usagers d'un réseau routier détérioré sont très élevés et limitent le potentiel de développement économique. Le manque d'entretien des routes équivaut à un désinvestissement puisqu'il revient à sacrifier les investissements consentis antérieurement. Les études menées par la SSATP ont montré que des dépenses d'entretien préventif d'un montant de 12 milliards de dollars auraient pu permettre d'éviter des pertes de l'ordre de 45

milliards de dollars en valeur des infrastructures mises en place dans les années 70 et 80.

17. Usages des Nouvelles Technologies d'Information

Le module SYDONIA ne fonctionne pas encore de manière satisfaisante car cette dernière présente un décalage temporel de 10 minutes et ainsi ne permet pas aux douanes de recevoir à l'avance et en temps opportun des informations complètes sur toutes les opérations, les délais de traitement ne sont pas réduits de façon optimisant à la frontière, ce qui ne maximise pas encore le commerce dans la SR. Les Etats membres de la CEMAC devraient :

- Mettre en application les Actes CEMAC en matière de libre circulation des personnes et des biens pour éviter les multiples tracasseries et pertes de temps observées en ce moment dans les pays de la zone CEMAC.
- Favoriser le développement des modes alternatifs au transport routier comme les voies d'eau intérieures et le chemin de fer. Ces modes de transport sont plus économiques, moins polluants, et apparaissent comme les plus avantageux pour l'économie des pays en voies de développement.
- Entretenir les réseaux routiers existant. Car, le manque d'entretien des routes équivaut à un désinvestissement puisqu'il revient à sacrifier les investissements consentis antérieurement.
- Utiliser davantage les TIC qui permettent de réduire les coûts et les délais d'importation, d'exportation et d'acheminement des marchandises.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, Il s'agissait de répondre à la question de savoir Comment améliorer le transport routier des marchandises entre le Cameroun et le Tchad ?

Ce qui nous a conduit à d'autres questionnements notamment sur l'harmonisation des procédures, sur l'aménagement des infrastructures routières et sur les bénéfices que pourraient en tirer les pays de la sous-région CEMAC en général et le Cameroun et Tchad en particulier. Tout au long de notre travail nous nous sommes employés à présenter l'état de la zone en passant par une description détaillée des échanges et de l'infrastructure routier. A la suite de quoi nous avons pu constater que l'Afrique centrale où les prix de transport sont les plus élevés au monde, liés principalement à la vétusté du matériel de transport, aux infrastructures peu performantes et aux tracasseries administratives ce qui constitue un véritable frein pour l'intégration de la zone CEMAC où les échanges commerciaux intérieurs représentent moins de 2% de son commerce depuis des décennies. Selon l'analyse effectuée par les experts en transport nous avons remarqué que cette situation existait depuis fort longtemps et avait tendance à se dégrader davantage. Comme le révèle le Président de la BDEAC (banque de développement des états de l'Afrique centrale) à cause de la carence des voies de communication, « le transport d'un conteneur de marchandises sur la liaison Douala (Cameroun)- N'Djamena (Tchad), distantes d'environ 1.900 km coûte six fois plus cher qu'entre Shanghai (Chine) et Douala ». Il devient donc impératif de restructurer le système de transport actuel par l'extension du réseau routier, le développement des modes alternatifs au transport routier, l'entretien du réseau routier existant, l'utilisation des TIC et enfin la mise en œuvre d'un accord de Transport en Transit tripartite (Cameroun, Centrafrique et Tchad), ce qui permettrait une harmonisation des politiques de transport en transit des trois pays. Ce sont Quelques améliorations parmi tant d'autres que les dirigeants des pays de la CEMAC devraient prendre en compte pour voir les échanges commerciaux s'améliorer car si rien n'est fait pour enrayer cet obstacle physique réel, toutes les mesures et instruments de facilitation adoptés ne pourront pas servir. Il faut pouvoir mettre à niveau ces infrastructures de transport pour rendre le système de transport plus compétitif et plus efficace afin de pouvoir répondre favorablement aux exigences de la mondialisation.

ANNEXES

Annexe1 : sauf conduite internationale

SAUF-CONDUIT INTERNATIONAL N°
INTERNATIONAL PASS
LVO LVI N°

REPUBLICA DE CAMEROUN
MINISTERE DES TRANSPORTS
BUREAU NATIONAL DES TRANSPORTS

N° 0258073

REPUBLICA DE TCHAD
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
BUREAU NATIONAL DES TRANSPORTS

PART DE (Country of departure) **A DESTINATION DE** (Destination) **ETABLI LE** (Date of issue)

Expéditeur (Name, Address, Country) Destinataire (Name, Address, Country) Pays / Consignataire (Name, Address, Country) Transporteur (Name, Address, Country) Véhicule (Type, Registration) Caisse (Type, Number) Remorque (Type, Number) Poids (Weight)

Volume, Conditionnement / Goods (Nature, Weight, Package)

Transporteur (Name, Address, Country)

VISAS DE CONTROLE (Name, Signature and Date) (Name, Signature and Date)

P1	BGFT / BNF	P2	P3	P4	P5	P6
	POLICE					
	ENDARMERIE					
	DOUANES					

VISAS

BGFT	BNF	ENDARM	POLICE	DOUANES

Représentant le sauf conduit émis par le BNF

Doc1

Annexe 4 : cas d'un camion surchargé



Cas de surcharge d'un véhicule au check point de YASSA Douala

doc4

Annexe 5 :fiche de depart cargaison

	FICHE DE DEPART CARGAISONS	
GROUPAGE		
1 - BUREAU DOUANE DEPART 2 - IDENTIFICATION CARGAISON a- SOMMIER : b- REF BL - MANIFESTE : c- TITRE DE TRANSIT : (Num repertoire: 2010/198602) Année - Bureau : 2010 - Code Déclarant : 930 Montant du titre : e- POIDS CARGAISON : 33478 Valeur CAF : f- DESTINATION : (TRAJET : DOUALA PAD-YASSA-BONIS-BOGDIBO)		
Véh. N°:LTTR 730 AB / LTSR 518 AB		
3 - BOITIER GPS DGD-00676 4 - CONSTAT GPS (A Renseigner : Installation faite - Préciser Lieu de la mise en place - Exemple Pose sur le Tableau de bord avec support Adhésif et ruban de contrôle)		
		
5 - VALIDATION DE LA FICHE AGENT: <u>MBAIGOLMEM ERVE</u> DATE: <u>13/12/10</u> HEURE: <u>11h25</u>		
6 - INFORMATIONS SUR LE CONDUCTEUR DE LA CARGAISON NOM : ABDOULAYE DJOULBE NUMERO DE TELEPHONE : 74 98 03 04		
POUR LA DOUANE Identité et Signature: 	POUR L'OPERATEUR Identité et Signature: 	POUR L'IMPORTATEUR Identité et Signature: 

Document remis au transporteur au PAD

Doc5

Annexe 6 : véhicule suivis via GPS

gnas : 67			
Date localisation	Date traitement	Site	
16/05/2011 18:28:42	16/05/2011 18:31:00		
16/05/2011 18:46:57	16/05/2011 18:49:00	Cap Limboh	
16/05/2011 18:51:27	16/05/2011 18:51:31		
16/05/2011 19:18:56	16/05/2011 19:18:59		
17/05/2011 04:09:57	17/05/2011 04:10:00	Cap Limboh	
17/05/2011 05:35:05	17/05/2011 05:35:09		
17/05/2011 05:47:18	17/05/2011 05:47:21	DLA-carrefour Bekoko	
17/05/2011 06:33:04	17/05/2011 06:33:07		
17/05/2011 10:12:26	17/05/2011 10:12:29		
17/05/2011 15:16:03	17/05/2011 15:16:11	Yassa Checkpoint	
17/05/2011 15:26:46	17/05/2011 15:26:55		
17/05/2011 17:29:56	17/05/2011 17:30:00	Yassa Checkpoint	
17/05/2011 19:16:09	17/05/2011 19:16:14		
17/05/2011 20:21:04	17/05/2011 20:21:11		
18/05/2011 05:33:19	18/05/2011 05:33:22		
18/05/2011 06:37:17	18/05/2011 06:37:20		
18/05/2011 07:39:36	18/05/2011 07:39:40	Peage Mbankomo	
18/05/2011 08:29:35	18/05/2011 08:29:38	Yde-carrefour Kousseri	
18/05/2011 09:25:13	18/05/2011 09:25:16		
18/05/2011 12:20:37	18/05/2011 12:20:41		
18/05/2011 13:11:06	18/05/2011 13:11:10		
18/05/2011 15:34:02	18/05/2011 15:34:04		
18/05/2011 15:55:31	18/05/2011 15:55:35		
18/05/2011 16:06:01	18/05/2011 16:06:05		
18/05/2011 16:39:30	18/05/2011 16:39:33		
18/05/2011 16:50:30	18/05/2011 16:50:33		
18/05/2011 17:39:29	18/05/2011 17:40:35		
18/05/2011 18:39:57	18/05/2011 18:40:04		
18/05/2011 19:13:26	18/05/2011 19:13:28		
18/05/2011 22:24:01	18/05/2011 22:24:05	Bonis checkpoint	
18/05/2011 22:25:01	18/05/2011 22:25:05	Bonis checkpoint	
18/05/2011 22:25:01	18/05/2011 22:25:05	Bonis checkpoint	
18/05/2011 22:30:56	18/05/2011 22:30:54		
18/05/2011 22:46:24	18/05/2011 22:46:28	Bonis checkpoint	
18/05/2011 22:43:18	18/05/2011 22:43:31		
19/05/2011 05:48:37	19/05/2011 05:48:40		
19/05/2011 06:31:36	19/05/2011 06:31:39		
19/05/2011 08:15:33	19/05/2011 08:15:37		
19/05/2011 10:08:40	19/05/2011 10:08:04		
19/05/2011 10:35:59	19/05/2011 10:36:01		
19/05/2011 12:18:25	19/05/2011 12:18:30		
19/05/2011 12:29:28	19/05/2011 12:29:30		
19/05/2011 14:36:28	19/05/2011 14:36:47		
19/05/2011 16:49:28	19/05/2011 22:21:22		
19/05/2011 16:56:28	19/05/2011 22:21:23		
19/05/2011 17:25:09	19/05/2011 22:21:35		
19/05/2011 17:23:09	19/05/2011 22:21:35		
19/05/2011 17:58:32	19/05/2011 22:21:51		
21/05/2011 10:42:31	21/05/2011 10:42:34		
21/05/2011 10:55:31	21/05/2011 10:55:37		
22/05/2011 05:47:50	22/05/2011 11:48:31		
22/05/2011 09:36:15	22/05/2011 11:56:19		
22/05/2011 13:37:15	22/05/2011 13:37:18		
22/05/2011 15:09:42	22/05/2011 15:31:34		
22/05/2011 16:27:10	22/05/2011 16:27:48		
22/05/2011 16:25:37	22/05/2011 16:25:43		
22/05/2011 20:16:35	22/05/2011 20:16:38		
22/05/2011 21:37:56	22/05/2011 21:38:00		
23/05/2011 00:08:48	23/05/2011 00:04:52		
23/05/2011 00:18:48	23/05/2011 00:18:52		
23/05/2011 00:23:48	23/05/2011 00:24:03		
23/05/2011 04:19:19	23/05/2011 04:19:22	Kousseri plage	
23/05/2011 04:21:42	23/05/2011 04:21:46		
23/05/2011 05:37:19	23/05/2011 05:37:13		
23/05/2011 11:14:50	23/05/2011 11:14:55	Bureau des Douanes	
23/05/2011 11:35:50	23/05/2011 11:35:54	Entrée Port de Ngali	
23/05/2011 11:40:56	23/05/2011 11:41:02		

Représentant le suivi du véhicule via le GPS

Doc6

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BGFT, 2003. Rapport trimestriel du trafic routier inter - états de marchandises en transit au Cameroun ; Période d'avril à juin.

Bureau Sous-régional pour l'Afrique centrale de la Commission Economique des Nations Unis pour l'Afrique (CEA/BSR-AC), La facilitation dans les couloirs de transit en Afrique centrale, B.P. 14935 Yaoundé, Cameroun,

Email : casrdc@uneca.org, WEB : www.uneca.org/fr/sro/ac/default.htm, 2006.

DELTA MANAGEMENT, 2005 Etude sur l'établissement d'un cadre réglementaire et législatif des corridors de transport et transit pour la promotion des investissements et la facilitation des échanges dans la zone de la (CEEAC) Yaoundé, Décembre.

Hubert NGABMEN, 2002. Les transports routiers au Cameroun. Volume II : (1996-2001) recueil de texte, Douala, Mars.

M. AVOM Désiré, « Intégration régionale dans la CEMAC : des problèmes institutionnels récurrents. Afrique contemporaine, 2007/2 n° 222, p. 199-221. DOI : 10.3917/afco.222.0199

M. BITSE-EKOMO, La côte atlantique du Cameroun et les Etats sans littoral d'Afrique Centrale : évolution et défis de la question d'accès à la mer. The United Nations-Nippon Foundation Fellow 2007 – 2008, DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA OFFICE OF LEGAL AFFAIRS, THE UNITED NATIONS NEW YORK, 2008, p 4.

M.CABANIUS PH. 2003. Amélioration du transport de transit dans la région d'Afrique Centrale Première session du comité intergouvernemental préparatoire de la conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit, New York

M. GLASSNER resolving the problems of land-lockedness, in Geopolitics and international boundaries, vol. 2, Summer 1997, p.207.

NJANKE TATCHOU, 2008. Transport et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC. Université de Yaoundé II

Programme FASTRAC, 2006. Rapport intermédiaire d'exécution, du 06 Juin au 31 Octobre.

Rapport d'activités 2004, Commission Economique pour l'Afrique, Bureau Afrique Centrale.

Rapport d'activités de la première étape du processus d'intégration économique de la CEMAC 1999-2004, Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale, Secrétariat Exécutif.

SCTE TUNISIE (Rapport phase 2 : Analyse des données et calcul des coûts de transport)

WEBOGRAPHIE

· <http://www.cemac.cf>

· www.sade.int.

· www.ceeac-eecas.org

· www.comesa.int

- www.Cameroon-info.net

- www.jeuneafrique.com

Guides d'Entretien

1. Que pensez- vous de différentes mesures mises en œuvre pour faciliter le transit dans la SR ?.....
2. Croyez- vous au bon fonctionnement des organismes de régulations ?.....
.....
3. Combien de poste de contrôle rencontrez-vous au cours de vos voyages ? (uniquement les transporteurs)
4. Quelle est le temps moyen d'attente GUCE ?.....
.....
5. Croyez-vous être capable de respecter les normes de charges à l'essieu si vous aviez un véhicule adéquat ? (uniquement les transporteurs)
-
6. Est-ce-que les différents projets d'ajustement et de bitumage des infrastructures routières ont été réalisés ?.....
.....
7. Quels sont les tronçons qui ne sont pas bitumés ?.....
.....
8. Quelles sont vos impressions sur l'innovation pour le suivi des véhicules (GPS) ?
.....
9. Quelle est la durée d'attente de secours dans les corridors?.....
.....

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	i
DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS	iii
SIGLES ET ABREVIATIONS	iv
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : ZONE D'ÉTUDE	4
Section 1 : Description géographique	4
Section 2 : Les activités de transport entre Cameroun et le Tchad	10
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	13
Section : 1 Présentation et analyse des résultats	13
A. L'impact du plan de stratégie au niveau politique, économique, socioculturel et infrastructuel	13
B. Présentation des tableaux des exportations.....	18
C. La Matrice Swot.....	23
Section 2 : Interprétation et recommandation	24
Recommandations	31
CONCLUSION	35
ANNEXES	36
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	43
TABLE DES MATIERES	46