

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION GENERALE..... | 1 |
| PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE..... | 4 |
| Chapitre 1 : Le transport routier des marchandises en RCA et son rôle économique..... | 6 |
| Section 1 : Définition et typologie des transports routiers des marchandises..... | 6 |
| Section 2 : Le rôle du transport routier dans l'économie Centrafricaine..... | 12 |
| Chapitre 2 : Présentation du corridor Bangui-Douala..... | 20 |
| Section 1 : caractéristiques et importance du corridor Bangui-Corridor | 21 |
| Section 2 : les infrastructures et équipement du transport sur cet axe..... | 26 |
| DEUXIEME PARTIE : MODERNISATION ET PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE..... | 32 |
| Chapitre 3 : Modernisation et entretien des infrastructures routières..... | 34 |
| Section 1 : Les projets de modernisation en cours et à venir..... | 34 |
| Section 2 : Politiques d'entretien et de maintenance durable..... | 42 |
| Chapitre 4 : Perspectives d'amélioration des transports routiers des marchandises en République Centrafricaine : Cas du corridor Bangui-Douala..... | 47 |
| Section 1 : les principaux leviers d'amélioration du transport sur le corridor Bangui-Douala..... | 47 |
| Section 2 : Recommandations pour un corridor Bangui-Douala plus performant..... | 52 |
| CONCLUSION GENERALE..... | 58 |

DEDICACE

A

Nos parents

REMERCIEMENTS

Nous adressons une reconnaissance particulière à Dr KPEOU KONGOLI Richard Césaire, Directeur de notre mémoire, pour sa patience, sa rigueur scientifique, ses orientations constructives et sa disponibilité constante. Grâce à lui, ce travail a pu voir le jour dans de bonnes conditions.

Nous tenons à exprimer notre sincère gratitude à Dr Gilbert GANDAO, Directeur de l'Institut Universitaire de Gestion des Entreprises (IUGE), pour son engagement constant dans la promotion de l'excellence académique et pour la qualité de l'enseignement dispensé au sein de l'établissement.

Nos remerciements les plus respectueux vont également à Dr Benjamin ANDAKPOUE, Maître Assistant à l'Université de Bangui, pour ses conseils judicieux, ses encouragements et l'intérêt qu'il a porté à notre formation.

Nous exprimons notre profonde reconnaissance à nos parents pour leur soutien moral, matériel et affectif sans lequel ce parcours n'aurait pas été possible. Leur présence rassurante et leurs encouragements nous ont permis d'avancer avec confiance.

Nous remercions chaleureusement la famille KOKOUA pour son appui indéfectible, sa bienveillance et sa constante sollicitude tout au long de cette aventure académique.

Enfin, nous adressons nos vifs remerciements à tous nos amis, camarades, collègues et connaissances qui, par leurs mots, leurs encouragements ou leur aide, ont contribué à l'élaboration et à la réussite de ce mémoire.

À toutes ces personnes, nous disons un grand merci !

RESUME

Ce mémoire analyse l'importance stratégique du transport routier de marchandises dans le développement économique de la République Centrafricaine, en se concentrant particulièrement sur le corridor Bangui-Douala. Ce corridor constitue l'axe principale d'approvisionnement et d'échanges commerciaux du pays avec le port de Douala, au Cameroun. A travers une revue documentaire, des entretiens et des données de terrain, l'étude identifie les principaux obstacles entravant la fluidité du transport, tels que l'état dégradé des infrastructures routières, les tracasseries administratives, les problèmes de sécurité et les lourdeurs douanières.

L'analyse met également en lumière les projets de modernisation et les réformes en cours visant à améliorer la logistique et à renforcer l'intégration régionale. Le travail propose enfin des perspectives d'amélioration durable pour optimiser ce mode de transport essentiel à l'économie centrafricaine.

Mots-clés : transport routier, marchandises, corridor Bangui-Douala, République Centrafricaine, logistique, développement économique.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the strategic importance of road freight transport in the economic development of the Central African Republic, with a particular focus on the Bangui-Douala corridor. This corridor serves as the main supply and trade route linking the country to the port of Douala in Cameroon. Through literature review, interviews, and field data, the study identifies major barriers to transport efficiency, including deteriorated road infrastructure, administrative bottlenecks, security challenges, and customs delays. The analysis also highlights current modernization projects and ongoing reforms aimed at improving logistics and enhancing regional integration. Finally, the study offers sustainable improvement prospects to optimize this vital transport mode for the Central African economy.

Keywords: road transport, freight, Bangui-Douala corridor, Central African Republic, logistics, economic, development.

LISTES DES ABREVIATIONS

| SIGLES | Signification |
|---------------|---|
| ADR | Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route |
| AGETIP | Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public |
| BAD | Banque Africaine de Développement |
| BDEAC | Banque de Développement des États de l'Afrique Centrale |
| BEAC | Banque des États de l'Afrique Centrale |
| CEEAC | Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale |
| CEMAC | Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale |
| CMR | Camion de Marchandises Routier (ou convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) |
| FACA | Forces Armées Centrafricaines |
| FED | Fonds Européen de Développement |
| FER | Fonds d'Entretien Routier |
| FERA | Fonds d'Entretien Routier Autonome |
| GPS | Global Positioning System (Système de positionnement global) |
| IDE | Investissements Directs Étrangers |
| MTPER | Ministère des Travaux Publics et de l'Entretien Routier |
| ONG | Organisation Non Gouvernementale |
| OPA | Organisation de Producteurs Agricoles |

| | |
|--------------|---|
| PAAC | Projet d'Appui à l'Aménagement de Corridors |
| PCR | Projet de Connectivité Régionale |
| PER | Programme d'Entretien Routier |
| PIDA | Programme de Développement des Infrastructures en Afrique |
| PME | Petite et Moyenne Entreprise |
| PPP | Partenariat Public-Privé |
| PTP | Politique de Transport Public |
| RDC | République Démocratique du Congo |
| SIG | Système d'Information Géographique |
| UE | Union Européenne |
| USD | United States Dollar (Dollar des États-Unis) |
| ZLECA | Zone de Libre-Échange Continentale Africaine |

Listes des tableaux, figure et graphiques

| | |
|--|----|
| <i>Tableau 1 : Typologie des transports routiers de marchandises</i> | 7 |
| <i>Tableau 2 : Types et états des corridors routiers</i> | 40 |
| <i>Graphique 1 : Mouvement relatif aux transports des marchandises</i> | 24 |

INTRODUCTION GENERALE

Dans un monde de plus en plus interdépendant, où les échanges commerciaux entre les régions et les nations s'intensifient, le transport joue un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des économies. Il constitue non seulement un vecteur de croissance économique, mais aussi un outil de désenclavement, l'intégration régionale et de développement durable. Parmi les différents modes de transport existant (aérien, maritime, ferroviaire et routier), le transport routier s'impose comme un pilier incontournable dans la majorité des pays africains, notamment dans les pays enclavés comme la République Centrafricaine (RCA), où il représente l'unique moyen de déplacement pour la majorité des populations et le principal mode d'acheminement des marchandises.

Situé au cœur du continent africain, sans accès à la mer, la RCA dépend fortement de ses infrastructures routières pour ses échanges commerciaux avec les pays voisins tels que le Cameroun, le Tchad, le Soudan du Sud, la République Démocratique du Congo et le Congo-Brazzaville. Les corridors routiers, notamment le corridor Bangui-Douala, constituent des artères vitales pour l'économie centrafricaine, permettant l'acheminement de produit de première nécessité, de matières premières, de carburant, ainsi que des produits d'exportation. Le transport routier de marchandises joue ainsi un rôle essentiel dans la vie économique du pays, en facilitant les flux commerciaux en stimulant la production locale et en favorisant la création d'emplois directs et indirects

Cependant, malgré son rôle central, le secteur du transport routier en RCA est confronté à de nombreuses difficultés. Les infrastructures routières sont dans un état de dégradation avancée, les réseaux sont peu étendus et souvent impraticables en saison de pluies. A cela s'ajoutent des problèmes de gouvernance, d'insécurité routière, de corruption, et un manque de politique de planification et d'entretien efficace. Ces difficultés limitent considérablement le potentiel économique du transport routier et freinent les ambitions de développement du pays. De plus, le cout élevé du transport a des répercussions directes sur les prix des produits de consommation, rendant la vie chère pour la population.

Dans ce contexte, il devient impératif d'analyser de manière approfondie l'importance réelle du transport routier des marchandises dans l'économie centrafricaine, non seulement pour mieux cerner les enjeux du secteur, mais aussi pour proposer les

pistes de réforme ou de modernisation. Cette réflexion revêt un intérêt particulier dans un pays de reconstruction, où la relance économique passe nécessairement par le renforcement des infrastructures et de services logistiques. Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et partant, dans le bien-être de leur population.

Ainsi, on définit « Le transport international se définit comme étant l'acheminement des marchandises par mer, air, voie fluviale, fer, par la poste d'un point à un autre au-delà d'une ou plusieurs frontières d'Etats, et la livraison chez le destinataire dans les conditions prévues contractuellement »¹.

Par contre, la définition simple du transport routier de marchandise est l'acheminement des Marchandises d'un point à un autre tout en répondons aux besoins du client à temps. Mais pour mieux comprendre son origine on a décidé d'expliquer son évolution. L'expression du transport routier de marchandises fait partie du vocabulaire fréquent, ainsi sa définition ne pose pas de difficulté. Le petit Robert définit le transport comme la « chose mobilière portée pour faire parvenir à un autre lieu »² et la marchandise comme une « chose mobilière pouvant faire l'objet d'un commerce, d'un marché » ainsi le transport routier de marchandise est le fait de porter une marchandise d'un lieu dit le lieu de départ, à un autre dit le lieu d'arrivée, pour une finalité commerciale, en profondeur le transport routier de marchandise est : « un élément incontournable de toute la chaîne logistique du fait de ses qualités propres » ainsi que ses particularités bien délicates, ce qui fait de choix de transporter ou sous-traiter le transport.

Comme tout autre mode de transport, le transport routier de marchandise a connu plusieurs étapes de son développement. A commencer par la marche à pied puis aux animaux et enfin l'arrivée de la roue et du moteur qui ont bouleversés l'essor du transport routier de marchandise.

Les premiers hommes se déplacent à pied, qu'ils soient seul ou avec leurs besoins et marchandises. De ce fait la distance parcourue est limitée, le temps long et la capacité réduite selon la force de l'homme. Au néolithique il y'a (10000 ans), l'homme domestique certains animaux tel que l'âne et le cheval pour se déplacer avec ou transporter leur marchandise sur le dos d'animaux d'un point à un autre.

¹Source: site internet commerce international export tags : transport international, [consulté le 22/04/2025]

² <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/308-invention-machine-a-vapeur.html> consulté le 15/03/2025 à 18 heures

L'invention de la roue (vers 3000 à 3500 avant J-C) a permis la création des charrettes et des calèches qui seront tractées par les animaux. La traction animale a élargi les distances parcourues et augmentée la vitesse ainsi que la capacité des marchandises à transporter.

L'essor du transport routier ne sera bouleversé qu'à l'invention de la machine à vapeur 1712. Cette dernière a permis la création de l'automobile qui va être le premier moyen de transport routier. Les quantités transportées par l'automobile sont importantes, la distance plus éloignée et la vitesse est plus rapide, sans oublier que les marchandises transportées sont diverses (produits agricoles, marchandises dangereuses, matières premières...etc.).

Depuis l'apparition de la roue et de la machine à vapeur, le transport routier n'arrête pas de se développer et de répondre aux normes d'utilisation (capacité, rapidité, sécurité...etc.). Grâce à l'information et l'intégration des TIC et NTIC dans les transports, le monde est devenu un petit village connecté. Les échanges et les déplacements se font à tout moment et n'importe où tout en sécurité³.

Ainsi, la problématique principale que soulève ce thème de recherche est la suivante : **Quel est l'impact des transports routiers des marchandises sur l'économie centrafricaine ? Et quels sont les principaux défis auxquels se confrontent ce corridor ?**

Objectifs de l'étude

Ce questionnement nous mène à identifier deux objectifs à cette étude à savoir l'objectif général et les objectifs spécifiques.

- L'objectif général de notre étude consiste à analyser l'importance des transports routiers des marchandises sur l'économie de la RCA en prenant pour cas d'étude du corridor Bangui- Douala.

D'une manière spécifique, il s'agit de :

- Déterminer le rôle du corridor Bangui-Douala dans l'approvisionnement et le commerce extérieur de la RCA ;

³ <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/308-invention-machine-a-vapeur.html> consulté le 12/03/2025

- Evaluer l'impact des transports routiers des marchandises dans l'économie de la RCA ;
- Proposer des stratégies d'amélioration du sous-secteur des transports routiers des marchandises et favoriser le développement économique ;
- Dégager les perspectives d'amélioration des transports routiers

Hypothèse

En ce qui concerne les hypothèses, nous dirons ceci :

- **Hypothèse 1** : Le corridor Bangui- Douala contribuerait à l'économie nationale.
- **Hypothèse 2** : La dégradation routière ou encore le mauvais état des routes seraient un blocage à la performance des transports routiers, ce qui limiterait son impact sur le développement économique de la RCA.

Intérêts de l'étude

Ce travail revêt un intérêt à plusieurs niveaux :

Sur le plan théorique, ce travail contribue à enrichir les recherches dans le domaine de la logistique et du transport en Afrique Central, en mettant en lumière les enjeux spécifiques des pays enclavés comme la RCA. Il permet également d'approfondir la compréhension du lien entre infrastructure de transport et développement économique.

L'étude met en évidence l'importance stratégique du corridor Bangui-Douala pour l'économie nationale. En analysant les impacts du transport routier sur les échanges commerciaux, les couts logistiques, l'approvisionnement et la compétitivité des entreprises, elle fournit des éléments utiles pour une meilleure planification économique et logistique à l'échelle nationale.

Pour les acteurs publics et privés du secteur des transports (transporteur, douanier, logisticien, décideur politique), ce travail propose des pistes d'améliorations concrètes afin de rendre le corridor plus performant. Il peut également servir de guider pour les projets d'infrastructures et de réformes administratives à venir. En facilitant la circulation des marchandises, le transport routier joue un rôle majeur dans l'accès des populations aux biens de consommation, aux services sociaux et aux opportunités économiques. Etudier ce secteur, c'est donc aussi s'intéresser à la

qualité de vie de citoyens, notamment ceux vivant dans les zones enclavées.

Pour répondre à cette problématique, cette étude s'articulera autour d'un plan en deux parties. Dans un premier temps, nous examinerons le rôle stratégique du transport routier de marchandises dans l'économie centrafricaine, en analysant ses contributions économiques et sociales. Dans un second temps, nous mettrons en lumière les contraintes majeures qui freinent son développement, avant d'esquisser des pistes d'améliorations et des stratégies pour renforcer la compétitivité du secteur.

PREMIERE PARTIE :

LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE

Dans un contexte marqué par de nombreux défis structurels et géographiques, la République centrafricaine reste fortement tributaire d'un transport routier pour l'acheminement de ses marchandises, tant à l'intérieure du pays que vers l'extérieur. Enclavé, sans accès à la mer, le pays dépend de ses corridors routiers, notamment celui de Bangui-Douala, pour assurer ses échanges commerciaux avec les pays côtiers et accéder aux marchés internationaux. Ce monde de transport revêt ainsi une importance stratégique pour le fonctionnement de l'économie nationale, l'approvisionnement des populations et la circulation des biens de consommation et des produits industriels.

Le transport routier constitue le principal vecteur de mobilité des marchandises en Centrafrique, en l'absence d'un réseau ferroviaire fonctionnel et de solutions fluviales pleinement opérationnelles. Il soutient non seulement les activités commerciales mais également les chaînes logistiques vitales pour les secteurs de l'agriculture, de la distribution et de l'aide humanitaire. Sa performance conditionne donc en grande partie la compétitivité des entreprises, la fluidité du commerce transfrontalier, et la capacité de l'Etat à impulser un développement durable.

Cependant, malgré son rôle central, le secteur du transport reste confronté à de multiples contraintes : infrastructures routières dégradées, formalités administratives complexes, coûts élevés, insécurité routière, tracasseries multiples, entre autres. Ces obstacles affectent la fiabilité et l'efficacité des services de transport, avec des répercussions directes sur les prix des marchandises, les délais de livraison et la dynamique des échanges économiques.

La première partie se propose d'examiner de manière approfondie le cadre théorique et conceptuel du transport routier des marchandises en République centrafricaine, en mettant en lumière son fonctionnement, ses principales caractéristiques, et surtout, sa contribution au développement économique du pays. A travers une analyse structurée, elle permettra de mieux cerner les enjeux liés à ce secteur stratégique, tout en posant les bases d'une réflexion sur les réformes et améliorations possibles à court terme.



CHAPITRE I

LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN RCA ET SON ROLE ECONOMIQUE

Le transport routier des marchandises joue un rôle crucial dans le développement économique de la République Centrafricaine (RCA)⁴. En tant que pays enclavé, la RCA dépend largement des infrastructures routières pour assurer l'approvisionnement en biens essentiels et faciliter les échanges commerciaux. Le corridor Bangui-Douala, principal axe logistique reliant la RCA au port de Douala au Cameroun, constitue une artère vitale pour l'économie nationale. Il permet non seulement l'importation de produits stratégiques tels que les denrées alimentaires, les hydrocarbures et les équipements industriels, mais aussi l'exportation des ressources locales comme le coton.

Cependant, ce corridor est confronté à de nombreux défis, notamment l'état dégradé des routes, les tracasseries administratives et les enjeux sécuritaires, le manque des capitaux, la mauvaise gestion qui entravent la fluidité du commerce. L'amélioration et la sécurisation de cette voie de transport sont donc essentielles pour renforcer l'intégration économique régionale et favoriser le développement de la RCA. Cette étude vise à analyser l'importance du transport routier de marchandises dans l'économie centrafricaine en mettant en lumière le rôle stratégique du corridor Bangui-Douala, ses impacts économiques et les défis à relever pour optimiser son efficacité.

⁴ Banque Mondiale, profil logistique de la RCA 2021

Section 1 : Définition et typologie des transports routiers des marchandises ⁵

1.1. Définition du transport routier

Le transport routier des marchandises désigne l'ensemble des opérations de déplacement de biens effectués par un véhicule circulant sur le réseau routier (camion, fourgonnettes, semi-remorques etc...) ⁶. C'est un mode de transport terrestre très utilisé en ⁷raison de sa souplesse, de sa rapidité à assurer des livraisons porte-à-porte, y compris dans des zones difficilement accessibles par d'autres modes (rail, mer, air).

Le transport routier est essentiel pour la logistique, car il intervient souvent en complément des autres modes de transport (logistique multimodale). Il est principalement utilisé pour les courtes et moyennes distances, mais peut également couvrir de longues distances à l'échelle nationale ou internationale.

1.2. Typologie des transports routiers de marchandises

On distingue deux typologies des transports routiers de marchandises à savoir : typologies des transports **Selon la nature du transport** et typologies des transports **Selon la nature des marchandises transportées**.

Tableau 1 : Typologie des transports routiers de marchandises

| Selon la nature du transport | Selon la nature des marchandises transportées |
|---------------------------------------|---|
| Transport pour compte propre | Marchandises générales |
| Transport pour compte d'autrui | Marchandises en vrac : |
| Transport régulier | Marchandises dangereuses : |
| Transport occasionnel ou à la demande | Marchandises périssables : |
| Transport express | Marchandises exceptionnelles : |

⁵ IRU (Union International des Transports Routiers), Typologie de Transport Routier, 2019

⁶ Article 3 de l' AUCTMT

⁷ CEMAC Rapport d'étude sur les corridors de transport Bangui-Douala 2020

| | |
|-------------------|--|
| | |
| | |
| Transport spécial | |

Source : Rapport de la Banque Mondiale 2023

NB : A cela s'ajoute deux types du transport des marchandises qui sont les suivants :

- Selon la distance parcourue ;
- Selon le type de service offert.

La typologie du transport routier permet de classifier ce secteur selon différents critères, ce qui permet de mieux cerner sa structure et son fonctionnement

- **Selon la nature du transport**

La classification du transport selon la nature du transport permet d'identifier les différents types de prestations effectuée en fonction de la structure logistique, du type de contrat du monde d'organisation et du niveau d'exigence. Cette typologie est essentielle pour comprendre les pratiques courantes dans le secteur et les adapter aux besoins spécifiques des clients. Ces transports varient selon les besoins : transport personnel, transport pour autrui, transport régulier et transport occasionnel

Transport pour compte propre :

Désigne l'activité de transport effectuée par une entreprise pour ses propres besoins, avec ses propres véhicules et chauffeurs pour transporter ses propres marchandises. Ce n'est pas une activité commerciale de transport mais une fonction intégrée à l'activité principale de l'entreprise.

Exemple : une société de distribution alimentaire qui livre ses produits à ses propres clients points de vente ou à ses clients à l'aide de ses camions.

Caractéristiques :

Le transport n'est pas une activité commerciale mais une fonction de soutien.

- Il n'y a pas de facturation de prestation

- Le transport est souvent intégré à la chaîne logistique de l'entreprise

En RCA : ce type de transport est courant chez les grandes entreprises commerciales ou les sociétés agricoles disposant de leur propre flotte pour assurer la logistique.

- **Transport pour compte d'autrui**

Il s'agit d'un transport effectué par un transporteur professionnel, pour le compte d'un client en contrepartie d'un paiement. Ce mode constitue le cœur du transport commercial.

Exemple : une société de transport livrant des produits alimentaires pour un supermarché.

Caractéristiques :

- Il s'agit d'une prestation de service à but lucratif.
- Le transport est régi par un contrat ou une lettre de voiture.
- Le transporteur est responsable du bon acheminement des marchandises.

- **Transport régulier**

C'est un type de transport qui suit un itinéraire fixe, à fréquence régulière et souvent avec des horaires préétablis. Il s'adresse généralement à plusieurs clients regroupés dans une même tournée.

Exemple : un camion qui effectue chaque semaine une livraison régulière entre Bangui et Bambari pour plusieurs clients.

Caractéristique :

- Organisation planifiée.
- Optimisation de l'emplissage du véhicule
- Peut impliquer un système de réservation ou de groupage.

En RCA : Certaines entreprises de transport organisent des dessertes régulières dans les régions pour rentabiliser les trajets.

- **Transport occasionnel ou à la demande**

Il s'agit d'un transport ponctuel effectué selon les besoins spécifiques d'un client. Ce service est souvent personnalisé.

Exemple : un commerçant qui affrète un camion pour transporter une cargaison unique avec une ville spécifique.

Caractéristiques :

- Flexibilité et adaptation au client
- Souvent utilisé pour des cargaisons importantes ou urgentes.
- Coûts plus élevés en raison du service personnalisé.
- En RCA : Très courant, en particulier dans le transport informel ou artisanal souvent utilisé par les commerçants ou les ONG.

- **Transport express :**

Le transport express est une forme accélérée de transport, caractérisée par des délais très courts et une livraison rapide, souvent dans les 24 à 48h.

Exemple : livraison urgente de pièces de rechange de médicament dans une zone reculée.

Caractéristiques :

- Rapidité et fiabilité du service
- Traçabilité et suivi des colis
- Coûts plus élevés du fait des exigences de délais

En RCA : Ce mode est surtout utilisé par les ONG, les institutions ou certaines entreprises dans des contextes d'urgence.

- **Transport spécial**

Il s'agit du transport de marchandises nécessitant des conditions particulières de manutention, de sécurité ou de température.

Exemple : produit dangereux (carburants, produits chimiques)

- Produit périssables (produit alimentaires, médicaments)
- Marchandises lourdes ou hors gabarit (machine industrielles, matériaux de construction).

Caractéristiques :

- Véhicules spécialisés (citernes, frigorifiques, porte-engins).
- Personnel formé
- Respect des normes de sécurité

En RCA : Ce type de transport est encore peu développé mais de plus en plus sollicité avec l'émergence de nouvelles industries et besoins humanitaires.

- **Selon la nature des marchandises transportées**

La nature des marchandises influence directement le type de véhicule utilisé, les conditions de transport, les autorisations nécessaires, ainsi que le niveau de sécurité

- **Marchandises générales**

Ce sont des biens courants non dangereux, non périssables, généralement emballées et palettisées (cartons, sacs, caisses).

Exemple : vêtement, électroménager, papier, meubles.

Caractéristiques :

- Transport facile, et peu de contraintes,
- Véhicule standards (camions, bâchés ou fourgons)
- Très courant dans la distribution classique
- **Marchandises en vrac** :
- Vrac solide

Marchandises non emballées, transportées en grande quantité dans de benne ou citernes adaptées.

- Vrac liquide

Liquides transportés sans conditionnement dans des camions citernes.

Exemple : eau, essence, huile, lait, produits chimiques liquides. .

- **Marchandises dangereuses :**

Ce sont des substances ou objets présentant des risques pour la santé ou l'environnement lors du transport. Leur transport est soumis à la réglementation ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route).

Exemple : carburants, gaz, acides, explosifs, déchets toxique

- **Marchandises périssables :**

Produits dont la qualité se détériore rapidement avec le temps où la température. Ils nécessitent des véhicules réfrigérés ou isothermes.

Exemple : Fruits, légumes, viandes, produits laitiers, surgelés.

- **Marchandises exceptionnelles :**

Les marchandises exceptionnelles désignent des marchandises dont les dimensions, le poids ou les caractéristiques dépassent les limites légales autorisées pour un transport routier classique.

Elles nécessitent donc des autorisations spécifiques et des mesures de sécurité particulières pour être déplacées.

- ❖ **Selon la distance parcourue :**

- Transport local : au sein d'une même zone géographique.
- Transport national : entre différentes régions du pays.
- Transport international : reliant la RCA au pays voisins (notamment Cameroun, Tchad, RDC).

❖ Selon le type de service offert :

- Transport en lots complets : Un seul expéditeur et un seul destinataire.
- Transport en groupage : regroupement de plusieurs expéditeurs dans un même véhicule.
- Transport express : service rapide, souvent sous contrat avec garantie de délai.

1.3. Rôle stratégique dans la chaîne logistique

Le transport routier permet de relier des points géographiques éloignés, même dans des conditions d'infrastructures limitées. En RCA, il représente plus de 90 des flux de marchandises et constitue souvent l'unique moyen d'acheminer des produits dans les zones reculées. Il est également le support de l'intermédiaire (liaison avec le transport fluvial sur l'Oubangui, ou avec les corridors logistiques du Cameroun).

Section 2 : Le rôle du transport routier dans l'économie Centrafricaine

Le transport routier joue un rôle central dans le développement économique de la République centrafricaine⁸, un pays enclavé qui dépend fortement de ses routes pour les échanges intérieurs et extérieurs. Ce mode de transport, bien que confronté à de nombreux défis, reste le principal vecteur de circulation des biens et de personnes.

2.1. Un vecteur essentiel de désenclavement

En tant que pays sans accès à la mer, la Centrafrique dépend fortement du transport routier pour relier ses centres de produits aux ports des pays voisins notamment Douala au Cameroun et Pointe noire au Congo. La connexion permet l'importation des biens de consommation, de carburant, d'équipement, et l'exportation de produits agricoles, forestiers et miniers.

Le transport routier facilite également l'intégration en connectant le Centrafrique aux pays voisins tels que le Cameroun, le Tchad, le Congo et le Soudan. Ces échanges sont cruciaux pour le commerce transfrontalier et pour renforcer la coopération économique sous régionale au sein de la CEMAC.

2.1.1 : Désenclavement des régions :

⁸ Le transport : un secteur vital pour l'économie centrafricaine publié en octobre 1973, Ecole Supérieure Internationale de Journalisme de Yaoundé.

Le transport joue un rôle clé dans le désenclavement des régions éloignées ou isolées. Grâce à des infrastructures routières, même les zones rurales et montagneuses peuvent être reliées aux grands centres urbains⁹.

Cela permet de faciliter l'accès aux services de santé, d'éducation, ainsi qu'aux marchés pour les populations qui, autrement, seraient coupées du reste du pays. Ce processus de désenclavement favorise également la réduction des inégalités géographiques en matière.

Le désenclavement permet en outre de faciliter les échanges commerciaux entre les différentes régions du pays, renforçant ainsi l'indépendance économique au sein de la RCA.

2.1.2 : Intégration régionale

Le transport routier est également un instrument clé pour renforcer l'intégration régionale. En facilitant le passage des biens et services à travers les frontières nationales, le transport routier contribue à la coopération sous régionale. Cela est particulièrement vrai dans le cadre de la CEMAC, qui cherche à promouvoir le commerce entre ses Etats membres.

Des corridors routiers bien entretenus et sécurisés ouvrent la voie des partenariats économique plus solides, encouragent les investissements étrangers et créent un climat favorable au commerce transfrontalier. Le secteur du transport routier est ainsi un catalyseur d'intégration, facilitant non seulement la circulation des biens mais aussi des idéologies économiques communes.

2.2. Un vecteur essentiel pour les échanges commerciaux

2.2.1 : Approvisionnement intérieur

Le transport routier est indispensable pour l'approvisionnement des zones urbaines et rurales en biens essentiels.

En effet, la majorité des produits alimentaires, des consommations courantes, et des matériaux de construction arrivent principalement par route. Les grandes villes comme Bangui, la capitale dépende presque exclusivement du bon fonctionnement du marché local et à la satisfaction des besoins de la population. Dans les zones

⁹ CEMAC, programme régional de facilitation du Transport, 2019, BAD, Infrastructure et Intégration régionale en Afrique Centrale, 2020.

rurales, où les infrastructures ferroviaires et fluviales sont absentes, le transport routier permet de relier les villages isolés aux principaux centres économiques du pays. Cela permet aux populations rurales d'avoir accès aux produits de première nécessité (nourriture, médicament, carburant, etc.) et de vendre leurs productions agricoles sur les marchés urbains. En conséquence, le transport routier joue un rôle fondamental dans la réduction des inégalités géographiques d'accès aux ressources et services.

2.2.2 : Facilitation du commerce

Le transport routier est également crucial pour la circulation des produits locaux, notamment les produits agricoles, dans tout le pays. Les agriculteurs peuvent ainsi transporter leurs récoltes vers les marchés urbains pour les vendre. Cela permet de dynamiser l'économie locale et de réduire les risques de pénurie alimentaires.

En outre, le secteur du transport facilite la distribution des produits manufacturés (textiles, meubles, matériaux de construction) et des produits artisanaux qui sont souvent des produits dans des zones rurales ou périphériques avant d'être envoyés vers des marchés locaux ou internationaux.

Ainsi, les routes jouent un rôle crucial dans l'intégration des régions périphériques dans le tissu économique national.

2.2.3 : Lien avec les pays voisins

Etant un pays enclavé, la RA est fortement dépendant de ses voisins pour l'importation et l'exportation de biens. Le transport routier est un moyen principal pour acheminer les produits étrangers vers la RCA et inversement particulièrement vers le Cameroun, qui reste le principal port d'entrée et de sortie des marchandises. Le corridor Bangui-Douala, reliant la capitale Centrafricaine à port de Douala au Cameroun, est un axe stratégique pour le transport.

Cela rend le transport routier essentiel à l'économie régionale car il favorise la circulation des biens et services entre la RCA et ses partenaires commerciaux, comme le Tchad, la République Démocratique du Congo et le transport Soudan Sud. Ainsi, le secteur du transport joue un rôle clé dans l'intégration commerciale et économique de la RCA au sein de l'Union économique et monétaire de l'Afrique centrale.

2.2.4 : Un moteur de développement local

Le transport routier stimule les économies locales en facilitant l'accès aux marchés, aux soins de santé, à l'éducation et aux services administratifs. Il favorise également l'essor des petites entreprises de transport, de commerce et de service (stations-service, garages, restauration routière, etc.). Créant ainsi des emplois et des sources de revenus.

2.3 : Un appui aux chaînes logistiques nationales

Dans un contexte où les autres modes de transports (ferroviaire, fluvial, aérien) sont peu fiables, le transport routier assure la continuité des chaînes internes, notamment pour le ravitaillement des zones rurales, la distribution des produits agricoles vers les centres urbains, et la circulation des marchandises entre les villes¹⁰.

Les activités liées au transport routier génèrent de l'Etat à travers les taxes sur les carburants, les droits de douanes, les péages, et les frais d'immatriculation. Cela contribue indirectement au financement des services publics et des infrastructures.

2.3.1 : Défis et perspectives

Malgré son rôle essentiel dans l'économie centrafricaine, le transport routier est confronté à de nombreux obstacles qui freinent son efficacité, sa performance et son développement durable. Ces défis sont à la fois l'ordre infrastructurel, économique et environnemental.

2.3.2 : La dégradation des infrastructures routières

L'un des défis les plus préoccupants est l'état déplorable du réseau routier national. La RCA dispose d'un réseau estimé à environ 24000km de routes, dont seulement 3 à 5 sont revêtues.

La grande majorité des routes sont en terre battue, ce qui les rend impraticables pendant la saison des pluies. L'érosion, le manque d'entretien, et l'insuffisance d'investissement dans les infrastructures contribuent à ralentir le trafic, augmenter les coûts de transport et limiter l'accès aux zones rurales.

De plus certaines routes nationales, pourtant stratégiques (comme Bangui-Garoua-Boulai, ou Bangui-Sibut), sont régulièrement endommagées, ce qui ralentit

¹⁰Banque Mondiale, Transport et développement Economique en Afrique, 2022.

considérablement le commerce intérieur et extérieur.

2.3.3 : Insécurité sur les axes :

L'environnement sécuritaire reste instable dans plusieurs régions du pays.

Les conflits armés, les attaques de groupe de rebelles ou les actes de banditisme rendent certains axes dangereux. Cette insécurité nuit gravement au bon fonctionnement du transport routier, car les transporteurs hésitent à desservir certaines communautés. Les escortes militaires sont parfois nécessaires pour sécuriser les convois, ce qui alourdit les coûts logistiques et retarde les livraisons.

2.3.4 : Coût élevé du transport :

En raison de l'état des routes, des coûts d'entretien des véhicules, du prix du carburant et des multiples barrières informelles (corruption, taxes illégales), les coûts du transport routier en RCA sont parmi les plus élevés de la sous-région. Ces coûts se répercutent directement sur les prix des marchandises, rendant les produits moins compétitifs et moins accessibles aux populations.

De plus, les faibles capacités de chargement des véhicules et le manque de professionnalisation du secteur contribuent à une influence globale.

2.3.5 : Absence de cadre institutionnel solide :

Le secteur du transport souffre également d'un manque de régulation efficace. La multiplicité des acteurs, le manque de contrôle technique, l'absence de statistiques fiables, et la non-application des textes réglementaires freinent le développement d'un système de transport structuré.

Il n'existe pas encore de politique nationale cohérente à long terme, ce qui limite la coordination entre les différents projets de réhabilitation ou d'entretien.

2.3.6 : Le vieillissement du parc automobile :

La majorité des véhicules utilisés pour le transport sont anciens, mal entretenus et souvent importés d'occasion avec peu ou pas de contrôle technique. Ce facteur accroît le risque d'accidents, réduit l'efficacité du transport et aggrave la pollution atmosphérique.

❖ **Les programmes de réhabilitation et de modernisation des routes :**

Plusieurs projets d'investissements ont été lancés, souvent en partenariat avec des bailleurs de fonds comme la Banque mondiale, l'Union européenne, ou la CEMAC. Ces programmes visent à :

- Réhabiliter les axes stratégiques (comme le corridor Bangui-Douala),
- Construire des ponts, des infrastructures de drainages et des routes pavées.
- Mettre en place un système de maintenance périodique.
- L'amélioration des routes permettra non seulement de réduire les coûts de transport, mais aussi de désenclaver les zones rurales aux marchés.

❖ **Le renforcement de la sécurité routière et logistique :**

La sécurisation des axes routiers passe par :

- Le désarmement des groupes armés dans certaines régions ;
- La réforme des forces de sécurité intérieure ;
- Le renforcement des postes de contrôle légaux, et la lutte contre les barrières illégales ;
- La numérisation du suivi des marchandises, pour mieux tracer les flux logistiques.

Par ailleurs, des formations professionnelles sont proposées aux chauffeurs et aux transporteurs afin d'améliorer la sécurité et la qualité de service.

❖ **La structuration du secteur et la réforme institutionnelle**

Une politique nationale de développement des transports est en cours d'élaboration. Elle vise à :

- Organiser le secteur du transport en entreprises formelles ;
- Mettre en place un registre des transporteurs ;
- Renforcer la coopération interétatique dans la gestion des corridors ;
- Développer une logistique moderne, incluant des plates-formes de groupage

et de distribution.

2.4. La promotion des partenariats public-privé

L'Etat, confronté à des contraintes budgétaires peut s'appuyer sur des partenaires publics-privé pour développer le réseau routier. Ces partenariats peuvent porter sur la construction de routes à péage, la gestion de plateformes logistiques, ou encore l'entretien régulier des routes nationales.

Conclusion partielle

En République centrafricaine, le transport routier de marchandises constitue un pilier fondamental de l'économie nationale. Dans un pays enclavé, où les autres modes de transport sont peu développés ou un peu fonctionnels, la route s'impose comme l'unique vecteur fiable pour assurer l'approvisionnement, la distribution les échanges commerciaux. Ce secteur joue un rôle crucial dans le désenclavement des zones rurales, la fluidité des échanges interurbains, l'intégration régionale et création d'emplois. Toutefois, son potentiel reste encore freiné par l'état dégradé dans infrastructures, l'insécurité et l'organisation informelle du secteur.

Pour que le transport routier contribue pleinement au développement économique de la Centrafrique, il est donc indispensable de renforcer les investissements dans la modernisation des routes, la régulation du secteur, et la professionnalisation des acteurs route à péage et gestion des plateformes logistiques.



CHAPITRE II
**PRESENTATION DU CORRIDOR BANGUI-
DOUALA**

Introduction partielle

La République Centrafricaine (RCA), pays enclavé au cœur du continent africain, fait face à des défis logistiques majeurs dans le cadre de ses échanges commerciaux internationaux¹¹. En l'absence d'accès direct à la mer, la RCA dépend principalement de ses pays voisins pour l'acheminement de ses marchandises importées et exportées.

Parmi les corridors logistiques disponibles, le corridor Bangui-Douala se distingue comme le principal axe d'approvisionnement, reliant Bangui, la capitale centrafricaine, au port de Douala, principal port en eau profonde du Cameroun et l'un des plus dynamiques d'Afrique centrale.

Ce corridor constitue la principale artère commerciale du pays et, de ce fait, un levier essentiel de son développement économique. En effet, plus de 80% des marchandises importées en RCA transitent par le port de Douala via ce corridor, ce qui en fait un véritable (cordon ombilical) pour l'économie centrafricaine. Ce corridor joue un rôle stratégique, non seulement pour l'approvisionnement du marché intérieur en produits de consommation et en biens d'équipement, mais aussi pour l'exportation des ressources locales telles que le bois, le coton, ou encore les produits miniers. Ce lien vital entre Douala et Bangui est d'autant plus important qu'il est intégré dans les dynamiques régionales de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

Ce chapitre s'inscrit donc dans une volonté d'analyse approfondie du corridor Bangui-Douala. Il vise à présenter dans un premier temps les caractéristiques géographiques, économiques et stratégiques de cet axe majeur de transport. Ensuite, il mettra en lumière l'état des infrastructures et des équipements sur le corridor, existants sur le corridor, tout en identifiant les défis logistiques et les opportunités d'amélioration. Plus précisément, ce chapitre s'articule autour de deux grandes sections :

¹¹ Banque mondiale. Corridors de transport en Afrique subsaharienne : Performances et perspectives CEEA. (2022). Etude sur les corridors régionaux en Afrique centrale (2023). CEMAC. (2020). Programme Economique Régional (PER) 2020-2025.

Section 1 : caractéristiques et importance du corridor Bangui-Douala

Ce corridor Bangui-Douala représente bien plus qu'une simple liaison entre deux villes. Il constitue un élément fondamental du tissu économique et commercial des deux pays, la République Centrafricaine et le Cameroun¹². Cette section vise à explorer les caractéristiques géographiques, économiques et politiques de ce corridor tout en analysant son importance stratégique pour les deux pays et la sous-région.

1.1. Caractéristiques du corridor Bangui-Douala

Le corridor Bangui-Douala s'étend sur environ 1500kilomètres, reliant la capitale centrafricaine Bangui-Douala, le principal port en eau profonde du Cameroun. Il traverse une diversité de paysages allant des forêts tropicales de la RCA aux collines et montagnes du Cameroun, en passant par des zones semi-arides. Cette diversité géographique influence directement la qualité des infrastructures routières et la gestion de transport.

La route qui relie ces deux villes traverse plusieurs régions et localités d'importance stratégiques, telles que Garoua-Boulai, Bertoua et Yaoundé et au Cameroun. Cependant, l'état de ces routes reste inégal. Si certaines sections sont bitumées et en relativement bon état, d'autres, notamment celles situées en RCA, sont gravement dégradées, ce qui engendre des retards importants pour le transport des marchandises. Les infrastructures routières dans la région frontalière entre la RCA et le Cameroun sont particulièrement vulnérables, ce qui pose des problèmes considérables pendant la saison des pluies. Les tronçons boueux et souvent impraticables rendent les déplacements plus longs et risqués.

Exemple : pendant la saison des pluies, la route entre Bangui (RCA) et Garoua-Boulai(Cameroun) devient extrêmement difficile à emprunter. Sur certains tronçons, notamment entre Bouar Beloko, des camions restent bloqués pendant jours, voire des semaines, en raison :

- De la boue qui englue les véhicules.

¹² CEMAC et BAD. (2020). Etude sur l'état des infrastructures en Afrique centrale
ONUCEA. (2021). Rapport logistique RCA- Cameroun.

- De l'absence de revêtement adéquat sur certaines portions.
- De l'érosion des bas-côtés qui fragilise la chaussée.
- Et des inondations qui emportent parfois les ponts ou les buses.

Conséquences

- Le temps de trajet double voire triple (un trajet de 3 à 4 jours peut prendre jusqu'à 10 jours).
- Les coûts de transport augmentent fortement.
- Les marchandises périssables se détériorent, entraînent des pertes économiques.
- Certains transports refusent même de circuler, paralysant temporairement les échanges commerciaux.

Ce problème est particulièrement critiqué pour un pays enclavé comme la RCA, qui dépend fortement de ce corridor pour son approvisionnement en produits alimentaires, carburants et matériaux de constructions.

Du côté camerounais, bien que la qualité des infrastructures soit généralement meilleure, zones urbaines comme Douala connaissant une congestion importante, particulièrement autour des zones portuaires et des principaux nœuds logistiques. Ce phénomène entraîne des embouteillages fréquents et complique la gestion des flux commerciaux.

1.2. Une infrastructure logistique en développement

Pour améliorer les conditions de travail des transporteurs et réduire les risques d'accidents, des **centres de vie** sont en construction le long du corridor¹³. Ces infrastructures offrent des aires de repos sécurisées, des restaurants, des espaces de prière et des parkings pour camions. Par exemple, un centre est en construction à Ngoulentang, auprès de la frontière camerounaise avec la RCA.

¹³ ECCAS/CEMAC. (2022). Programme d'amélioration des corridors de transport en Afrique centrale. Investir au Cameroun (2023). Des centres de vie en construction sur les corridors logistiques. BAD (2020). Rapport d'avancement des projets d'infrastructures CEMAC. Rapport du Ministère des Transport du Cameroun.

1.3. Importance du corridor Bangui-Douala

- Importance économique

Le corridor Bangui-Douala est un vital pour les échanges commerciaux de la RCA, pays enclavé sans accès direct à la mer¹⁴. Environ 80 à 90 % **des importations de la RCA** transitent par ce corridor, permettant l'approvisionnement en biens essentiels tels que les produits alimentaires, les médicaments et les matériaux de construction. De plus, il facilite l'exportation des produits centrafricains, notamment les ressources naturelles comme le bois et les minerais, vers les marchés internationaux via le port de Douala.

- **Un pilier de l'approvisionnement des économies enclavées**

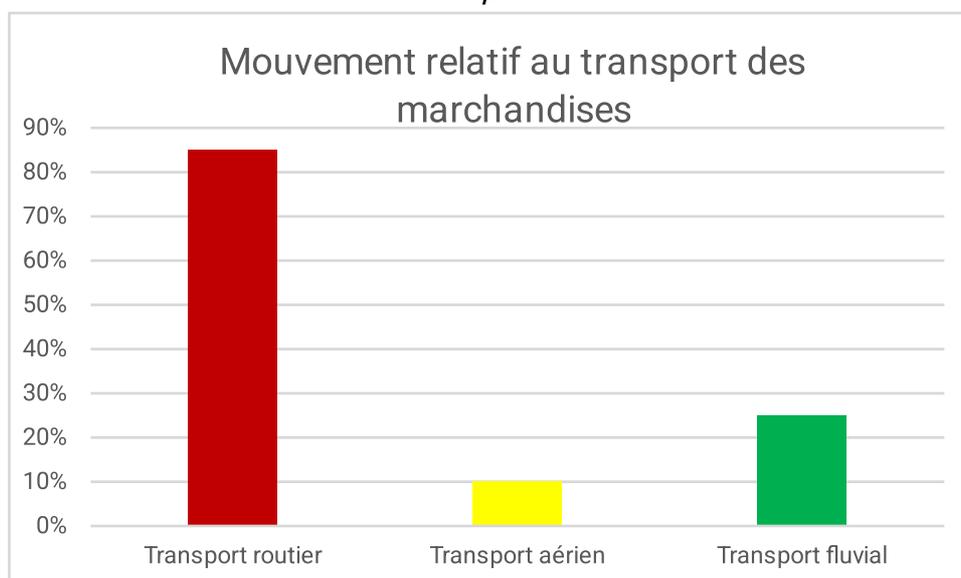
La RCA, dépourvue d'accès à la mer, dépend quasi exclusivement du corridor routier Bangui-Douala pour :

- L'importance de produits de consommation courante, de carburants, d'équipements et de matériaux de construction ;
- L'exportations des ressources naturelles (bois, coton, café, minerais), principal moteur de ses recettes en devises ;
- L'alimentation des marchés intérieurs en reliant les zones de production agricole aux centres urbains.

Selon la Banque mondiale (2023), plus de 85% des marchandises qui entrent ou sortent de la RCA transitent par la route, avec un point de passage majeur à Garoua-Boulai (Cameroun) et Béloko (RCA).

¹⁴ Banque mondiale (2023). Central African Republic Economic Update CNUCED (2022). Statistiques sur le commerce extérieur des pays enclavés

Graphique 1 : Mouvement relatif aux transports des marchandises



Source : Rapport sur les plateformes logistiques régionales ZLECAF (2022).

- **Créateurs d'emplois directs et indirects**

Le secteur routier engendre une importance activité économique locale :

- ▶ Transporteurs routiers (camionneurs, conducteurs, apprentis) ;
- ▶ Entreprises de logistique et de manutention (entrepôts, transitaires, auxiliaires) ;
- ▶ Artisans et PME liés à l'entretien des véhicules, au commerce routier, à la restauration.

Le développement du corridor stimule aussi la création de zones d'activité logistique le long de l'axe Bangui-Douala, apportant de nouvelles opportunités d'emploi formel.

- **Importance géographique et stratégique**

Le corridor renforce les relations **bilatérales** entre le Cameroun et la RCA, contribuant

ainsi à la **stabilité régionale**¹⁵. Il sert de **passage principal** pour les marchandises et les personnes entre deux pays, facilitant la coopération économique et politique. Des initiatives conjointes, telles que la construction de centres de vie pour les transporteurs, témoignent de cet engagement mutuel. (Investissement cameroun.com)

- Importance pour l'intégration régionale

En tant que composante clé du réseau de transport de la CEMAC, le corridor Bangui-Douala soutient l'intégration économique sous régionale. Il facilite la **mobilité des biens et des personnes**, contribuant ainsi à la **réduction des coûts commerciaux** et à l'amélioration de la compétitivité des entreprises dans la région. Des projets d'amélioration des infrastructures, tels que l'asphaltage de sections de la route N³ reliant Bangui à la frontière camerounaise, illustrent les efforts pour renforcer cette intégration.

• Une réponse aux défis structurels de la région

L'Afrique central est caractérisé par :

- ▶ De nombreux pays enclavés (RCA, Tchad) dépendants des ports côtiers voisins ;
- ▶ Une insuffisance de connectivité régionale, due à l'état dégradé des routes, à l'absence de réseaux ferroviaires interconnectés, et à des procédures douanières lourdes ;
- ▶ Une faible circulation intra régionale des marchandises, représentant moins de 15% des échanges commerciaux.

Dans ce contexte, les corridors routiers jouent un rôle de colonne vertébrale logistique pour relier les marchés et consolider les chaînes d'approvisionnements régionales.

• Un outil de mise en œuvre des politiques d'intégration de la CEMAC

Le transport routier constitue une priorité de la communauté économique et

¹⁵ CEMAC (2020). Programme Economique Régional (PER)
ONU-Habitat & PNUD (2022). Infrastructure, sécurité et intégration régionale en Afrique centrale.

monétaire de l’Afrique Centrale dans le cadre de son Programme économique régionale (PER) qui vise à :

- ▶ Développer des corridors multimodaux performants (routes, douanes, services logistiques) ;
- ▶ Promouvoir la libre circulation des personnes, des biens et des services ;
- ▶ Renforcer la connectivité physique entre les Etats membres.

Le corridor Bangui-Douala est identifié comme un axe stratégique prioritaire, bénéficiant de financements internationaux (Banque mondiale, BAD et de projets communs Cameroun-RCA, notamment sur la réhabilitation des routes, la sécurisation et la modernisation des postes frontaliers.

- **Une réduction des coûts et des délais du profil commerce régional**

L’amélioration du transport routier permet de :

- ▶ Réduire les coûts logistiques, qui sont parmi les plus élevés au monde (jusqu’à 30% de valeur des marchandises) ;
- ▶ Accélérer les délais de livraison, grâce à la simplification des formalités et à la modernisation des postes de contrôle (ex : mise en place de guichets uniques à Béloko et Garoua-Boulai.
- ▶ Favoriser les échanges commerciaux intra-africains, notamment dans le cadre de la zone de libre-échange continentale africain (ZLECAf)

Une meilleure intégration logistique permet aux pays comme la RCA d’accéder à de nouveaux marchés, de diversifier leurs exploitations et de renforcer leur résilience économique¹⁶.

¹⁶ Banque mondiale (2023). Africa Transport Policy Program (SSATP)

Section 2 : les infrastructures et équipement du transport sur cet axe

Le corridor Bangui-Douala, qui relie la République Centrafricaine (RCA) à la République du Cameroun, est un axe stratégique de transport terrestre¹⁷. Les infrastructures et équipements associés à ce corridor jouent un rôle essentiel dans la facilitation du Commerce, du transport de marchandises et de la mobilité des personnes entre les deux pays. Cependant, ces infrastructures présentent des caractéristiques spécifiques et sont confrontés à des défis qui nécessitent des investissements continus pour améliorer leur efficacité et garantir leur pérennité.

2.1. Le réseau routier

Le réseau routier comprend différents types de routes selon leur statut et leur niveau de service¹⁸ :

- ▶ **Les routes nationales** : ce sont des voies stratégiques qui relient les grandes villes entre elles et facilitent le transport interrégional ou international. Elles sont généralement bitumées, à deux voies ou plus, et conçues pour supporter un trafic dense, y compris de poids lourds.
- ▶ **Les routes régionales et départementales** : elles assurent la connexion entre les localités secondaires et les axes majeurs. Bien qu'importantes pour la mobilité locale, elles sont souvent moins bien entretenues et peuvent être particulièrement dégradées, surtout en zones rurales.
- ▶ **Pistes rurales** : ce sont des routes non bitumées, souvent en terre ou latérite qui desservent. Leur praticabilité dépend des saisons : elles sont parfois difficilement accessibles en période de pluies.

2.2. Les infrastructures routières

Les infrastructures routières sont les éléments physiques qui permettent la circulation des véhicules motorisés et non motorisés sur un axe donné. Elles jouent un rôle central dans le développement économique, l'intégration régionale et l'accès

¹⁷ BAD (2020). Transport Infrastructure Strategy in Africa.

CEMAC & CEEAC (2021) ; Cartographie des routes transnationales d'Afrique centrale.

¹⁸ Ministères des Travaux Publics RCA (2022). Rapport technique sur l'état du réseau routier national.

BAD & Banque mondiale (2020). Diagnostic des infrastructures en RCA.

Rapport du ministère des Travaux publics de la RCA (2021).

IRU (2022). Conditions des routes et infrastructures dans les corridors africains.

aux services (santé, éducation, marchés, etc.). Elles comprennent non seulement les routes elles-mêmes, mais aussi les structures et équipements qui les accompagnent.

- **Ponts et passage**

Le corridor Bangui-Douala comprend également plusieurs ponts et passages à gué qui permettent de franchir les rivières et d'autres obstacles naturels. Les ponts existants, en particulier dans des zones comme la Rivière Mbomou et la Rivière Sanaga, sont vitaux pour le transport de marchandises et maintenir le lien entre les deux pays.

- **Problèmes d'infrastructures**

Plusieurs ponts peuvent parfois être endommagés en raison de l'usure ou des intempéries, ce qui entraîne des fermetures temporaires et des interruptions du trafic. Des investissements dans la réhabilitation des ponts et dans la construction de nouveaux ponts sont nécessaires pour réduire les risques de blocages.

Le réseau routier centrafricain est en grande partie vétuste et insuffisamment entretenu. Selon une étude conjointe de la CEMAC et de la BAD (2020), près de 60 % des routes bitumées en RCA sont en mauvais ou très mauvais état, en particulier sur les axes reliant Bouar, Bossembélé et Bangui. La situation est encore plus critique en saison des pluies, durant laquelle de nombreux tronçons deviennent impraticables pour les poids lourds.

- ▶ Apparition régulière de nids-de-poule profonds ;
- ▶ Ponts et ouvrages d'art non entretenus ;
- ▶ Mauvais écoulement des eaux de pluie (caniveaux obstrués, inondations fréquentes).

- **Faible densité du réseau routier**

La RCA dispose de moins de 7000 km de routes classées pour un territoire de plus de 620 000 km². La densité routière y est l'une des plus faibles d'Afrique. Cette rareté du réseau routier augmente la vulnérabilité logistique, car l'interruption d'un seul axe peut paralyser l'ensemble du trafic national et international.

- ▶ Manque d'axes alternatifs en cas de déviation ;
- ▶ Dépendance excessive au corridor Bangui–Douala

2.3. Les infrastructures douanières et de contrôle

Le passage à la frontière entre la RCA et le Cameroun est un point de contrôle clé pour le commerce et les transports entre les deux pays. Ces infrastructures assurent le bon déroulement des procédures douanières et la gestion du flux de biens et de personnes.

- **Postes-frontières et bureaux douaniers**

Il y a plusieurs postes-frontières et bureaux douaniers le long du corridor, à différents points de contrôle. Le plus important de ces points est la frontière entre Bangui et Douala, où les camions, véhicules commerciaux et voyageurs doivent être inspectés avant d'entrer dans l'un des pays. Ces postes-frontières permettent de contrôler les marchandises, de percevoir les taxes et de s'assurer que les règles douanières sont respectées¹⁹.

- **Défis administratifs**

Les procédures douanières peuvent être longues et complexes, ralentissant ainsi le commerce²⁰. Les retards dans le traitement des formalités administratives peuvent augmenter le coût des marchandises et effacer la fluidité d corridor. Une simplification des formalités douanières est donc nécessaire pour encourager un commerce plus rapide et plus fluide.

Ces défis sont multiples à savoir :

- Des **ralentissements** importants du trafic.
- **Une duplication des vérifications**
- Des coûts additionnels pour les transporteurs
- Une perte de temps qui nuit à la chaîne logistique.

- **Procédure douanières et complexes et désorganisées**

¹⁹ Douanes Camerounaises & (2020). Rapport d'activité annuel ; Trade Facilitation West Africa (2021). Evaluation des points de passage.

²⁰ UNCTAD (2021). Modernisation douanière en Afrique centrale. OMC (2022). Facilitation des échanges : cas du Cameroun et de la RCA.

- Trop de document à fournir, souvent en version papier.
 - Des systèmes douaniers **peu interconnectés** entre la RCA et le Cameroun.
 - Des agents parfois peu formés ou dépassés par les procédures modernes
- Résultat : des **délais longs, imprévisibles et coûteux** pour les entreprises.

- **Postes de sécurité et de contrôle routier**

Des contrôles de sécurité sont effectués tout au long du corridor pour assurer la sécurité des voyageurs et des marchandises²¹.

Ces points de contrôle sont essentiels, surtout en raison de l'instabilité sécuritaire dans des zones de la RCA.

La présence de ces postes a des effets contrastés sur les activités de transport :

- **Effet positifs :**

- **Renforcement de la sécurité routière** : Réduction des accidents grâce au contrôle de la vitesse, de l'alcoolémie, du port de la ceinture, etc.
- **Lutte contre la criminalité** : Identification de personnes recherchées, saisie d'armes, de drogues ou de marchandises illégales.
- **Prévention du tourisme** : surveillance accrue dans des zones sensibles ou lors d'événements majeurs.
- **Respect des lois** : Incitation des usagers à avoir leurs documents en règle et à adopter un comportement responsable.
- **Soutien à la collecte de données** : Aide à la collecte d'informations utiles à la planification sécuritaire ou aux statistiques routières.

- **Effets négatifs :**

- **Perturbation de la circulation** : Embouteillages ou ralentissements importants surtout aux heures pointes.
- **Sentiment de méfiance ou de stress** : Certains conducteurs peuvent se sentir harcelés ou injustement ciblés.

²¹ ²¹ Ministère de la Sécurité Publique (RCA, Cameroun) (2023). Rapport sur les dispositifs de sécurité routière.
IRU (2022). Sécurité routière et transports de marchandises dans les pays enclavés.

- **Risques d'abus de pouvoir** : Possibilité de corruption, contrôle arbitraire ou comportement inappropriés de certains agents.
- **Pertes de temps** : Attente prolongée, surtout en l'absence de bonne organisation ou si les contrôles sont trop fréquents.
- **Impact économique local** : Dans certains cas, les contrôles excessifs peuvent freiner les échanges commerciaux ou le transport de marchandises.

- **Gestion des risques sécuritaires** :

La sécurité routière est un enjeu majeur sur tout axe de transport. Les risques peuvent être liés à la nature de l'infrastructure, à l'état de la route, aux comportements des usagers, ou encore aux conditions climatiques²². Une gestion efficace de ces risques repose sur la prévention, la surveillance et l'intervention rapide.

La présence de groupes armés ou de milices dans certaines parties de la RCA peut entraver le bon déroulement du transport. Des forces de sécurité sont donc souvent déployées pour protéger les camions et les transporteurs, bien que des défis subsistent pour garantir la sécurité de la route.

2.4. Les principaux risques routiers

- **Accidents de circulation** : Ils sont souvent dus à une combinaison de facteurs : excès de vitesse, mauvaise signalisation, dépassements dangereux, défaut de visibilité ou chaussée en mauvais état²³.
- **Infrastructures défectueuses** : présence de nids-de-poule, absence de marquage au sol, ponts fragilisés ou routes non éclairées la nuit augmentent les risques d'accidents.
- **Risques climatiques** : les fortes pluies peuvent entraîner des inondations ou l'effondrement de routes non drainées, tandis que la poussière sur les routes non bitumées réduit la visibilité.

²² Ministère des Travaux Publics de la RCA (2022). Rapport annuel sur l'entretien du réseau routier.

²³ Banque mondiale (2022). Road Safety Performance Review in Central Africa. IRU (2021). Accidents et risques liés au transport routier en Afrique centrale.

- **Insécurité liée aux agressions** : Dans certaines régions, les axes routiers peuvent être le théâtre de braquages ou de harcèlement, notamment de nuit ou dans les zones isolées.
- **Les mesures de préventions et de gestions**
- **Entretien régulier des routes** : Réparation des chaussées, entretien des ponts et nettoyage des accotements réduisent les risques techniques.
- **Installation d'une signalisation adéquate** : panneaux de limitation de vitesse, signaux lumineux, bandes réfléchissantes et marquages au sol sont essentiels pour alerter les conducteurs.
- **Présence de forces de sécurité et de secours** : postes de gendarmeries, brigades routières mobiles et ambulances doivent être déployés de manière stratégiques pour surveiller et intervenir rapidement.

Conclusion partielle

Le corridor Bangui-Douala constitue un axe vital pour le commerce extérieur de la République centrafricaine, un pays enclavé dont l'économie dépend fortement de l'accès au port de Douala, au Cameroun²⁴. Ce corridor, long d'environ 1450 km, traverse plusieurs régions aux réalités géographique, sécuritaires et socio-économique diverses. Il joue un rôle stratégique non seulement pour l'approvisionnement de la Centrafrique, équipements et carburant, mais aussi pour l'exportation de ses ressources, notamment le bois et les produits agricoles.

Toutefois, malgré son importance, le corridor fait face à de nombreux défis : insuffisance des infrastructures routières, insécurité persistante, multiplicité des barrières douanières et routières ainsi que des lenteurs administratives. Ces contraintes freinent la fluidité du trafic et augmente les coûts logistiques.

Ainsi, cette analyse du corridor met en lumière les enjeux économiques, géographiques et logistiques qui en font un élément central des politiques de développement et de coopération sous régionale

²⁴ Banque mondiale, CEMAC, CNUCED, IRU, BAD, UNCTAD, CEEAC—déjà mentionnées plus haut.

DEUXIEME PARTIE : MODERNISATION ET PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Introduction partielle

Le transport routier de marchandises constitue un pilier fondamental de l'économie centrafricaine, en particulier en raison de l'enclavement géographique du pays. Cependant, malgré son rôle crucial, ce secteur demeure confronté à de nombreuses difficultés, notamment la vétusté des infrastructures, l'insécurité croissante sur les principaux axes routiers, et l'insuffisance des politiques publiques de maintenance et de développement. Ces faiblesses freinent la compétitivité du pays et compromettent les échanges commerciaux avec ses partenaires régionaux, notamment via le corridor stratégique Bangui-Douala.

Face à ce constat, les autorités nationales, avec l'appui de partenaires techniques et financiers, ont engagé plusieurs projets de modernisation des infrastructures routières. Parallèlement, des perspectives d'amélioration sont envisagées pour renforcer la sécurité, la fluidité du transport et la résilience du réseau logistique. Ces initiatives visent à instaurer un cadre propice au développement durable du secteur, tout en soutenant la relance économique de la République Centrafricaine.

Cette deuxième partie s'articule autour de deux chapitres principaux. La première traite des efforts de modernisation du réseau routier, en mettant en lumière les projets en cours et les stratégies d'entretien durable. Le second s'intéresse aux perspectives d'amélioration du transport routier des marchandises, à travers l'identification des réformes nécessaires, les recommandations des partenaires au développement, et les opportunités à exploiter pour assurer une meilleure performance du corridor Bangui-Douala.

CHAPITRE III

Section 1 : Les projets de modernisation en cours et à venir

Le corridor Bangui-Douala constitue l'axe stratégique principal pour l'approvisionnement de la République Centrafricaine en produits importés et pour l'exportation de ses ressources. Cependant, l'état de délabrement avancé de certaines portions de cet axe, conjugué à une faible densité routière et à l'absence de structures de soutien logistique modernes, entrave la fluidité du commerce et alourdit les coûts du transport. Cette situation accentue l'insolemment économique de la RCA et pénalise sa croissance.

La modernisation des infrastructures routières sur cet axe ne vise donc pas seulement à faciliter les transports mais aussi à stimuler le développement économique, améliorer la compétitivité des produits locaux, renforcer la sécurité routière et réduire l'impact environnemental du Trafic.

1.1 : Principaux projets de modernisation en cours

Ce projet représente un chantier majeur du corridor. Il consiste à moderniser environ 250 km de route reliant Garoua-Boulai (au Cameroun) à Bouar (en RCA)²⁵. Il est financé par la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque de développement des Etats de l'Afrique Centrale (BEAC).

- ▶ Objectif : réduire les délais de transport, améliorer la sécurité et renforcer l'intégration régionale.
- ▶ Travaux inclus : élargissement des chaussées, bitumage, aménagement de fossés de drainage et d'ouvrages d'art.

Ce projet s'inscrit dans le programme d'appui au secteur des transports en RCA, qui vise à réhabiliter 1200 km de routes stratégiques d'ici 2030.

1.1.2 : Projet de la section Bouar-Bangui

La portion entre Bouar et Bangui est également concernée par des travaux de

²⁵ Banque africaine de développement (BAD), 2022. Programme d'Appui au Secteur des Transports en RCA. BDEAC (2023). Financement des corridors intégrés en Afrique centrale.

remises à nouveau²⁶, notamment sur les sections les plus accidentogènes avec le soutien de la Banque mondiale et l'Union européenne, les travaux comprennent :

- Reprofilage et butimage des routes fortement dégradées
- Réhabilitation des ponts et ponceau.
- Installation de panneau de signalisation et de ralentisseurs.
- Le renforcement de la chaussée,
- La réhabilitation de ponts (ex : Baoro, Bossembélé).
- La signalisation et la création d'aires de repos.

1.1.3 : Développement d'infrastructures logistiques et douanières

Les infrastructures logistiques, telles que les entrepôts, les plateformes multimodales²⁷, les centres de distribution et les parcs logistiques, jouent un rôle fondamental dans la chaîne d'approvisionnement. Leur développement permet :

- L'optimisation du temps de transit des marchandises : des infrastructures bien situées et bien équipées facilitent les opérations de chargement, de stockage temporaire, et de réhabilitation.
- La réduction des coûts de logistique : en améliorant la coordination des flux, on évite les ruptures de charge coûteuses ou les retards.
- L'amélioration de la qualité des services : notamment en garantissant des conditions de conservation adaptées (chaîne du froid, entrepôts sécurisés, etc).

Dans le cas du corridor Bangui-Douala, des plateformes logistiques modernes aux bords de Douala, Garoua-Boulai ou Béloko pourraient améliorer significativement la fluidité du commerce entre le Cameroun et la RCA.

1.2 : Modernisation des infrastructures douanières

²⁶ Banque mondiale (2023). Projet de connectivité routière en RCA ; Union européenne (2022). Rapport FED--- Infrastructures RCA.

²⁷ CEMAC (2021) . Programme de facilitation du commerce en Afrique centrale. UNCTAD (2021). Douanes numériques et intégration logistique.

Les postes frontaliers et les bureaux de douane sont des points névralgiques où se concentrent souvent les ralentissements logistiques. Leur modernisation passe par :

- ▶ L'automatisation et la digitalisation des procédures douanières (ex : Système SYDONIA World ou ASYCUDA) pour réduire les délais de traitement.
- ▶ L'interconnexion des systèmes entre pays voisins (douanes interfacées Cameroun-RCA).
- ▶ L'amélioration des équipements de contrôle (scanners, balances, technologies de traçabilité).
- ▶ La mise en place de guichets unique pour centraliser toutes les formalités administratives et accélérer le passage frontalier.

Par exemple, le **programme de facilitation du commerce initié** par la CEMAC et soutenu par la Banque mondiale encourage la simplification et l'harmonisation des formalités douanières.

1.2.1 : Effets attendus développement logistique et douanier

Le renforcement de ces infrastructures contribue à :

- ▶ Réduire les coûts logistiques globaux, qui sont particulièrement élevés en Afrique.
- ▶ Attirer les investisseurs privés, notamment dans le domaine du transport et de la distribution.
- ▶ Accroître la compétitivité des exportations locales (bois, coton, café, etc).
- ▶ Favoriser l'intégration régionale en facilitant le commerce intra-africain, notamment dans le cadre de la ZLECAF (zone de libre-échange continentale africain).

1.2.2 : Défis persistants

Malgré les efforts, plusieurs obstacles freinent encore le développement optimal :

- ▶ Insuffisance de financement pour des projets d'infrastructures lourds.
- ▶ Manque de coordination entre acteurs public et privés.
- ▶ Corruption et pratiques illicite dans les postes douaniers.

- Faiblesse de la formation des agents logistiques et douanier.

2 : Les difficultés relatives aux Postes de contrôle juxtaposé

Situé à Beloko-Garoua-Boulai, ce poste vise à centraliser les opérations douanières et sécuritaires des deux pays. Il est soutenu par le programme du Facilitation du Commerce en Afrique Centrale (CEMAC/UE).

- Réduction des délais de passage à la frontière
- Amélioration du contrôle de la fraude et du transit,
- Réduction des délais du traitement de 48h à 6h.
- Renforcement de la transparence et lutte contre la corruption.

2.1: La sécurisation de la zone logistique

Des parkings modernes pour poids lourds sont en projets, avec installation sanitaires, vidéosurveillance et services logistiques intégrés, afin de réduire l'insécurité et améliorer les temps de transit²⁸.

2.1.3 : Justification de la modernisation des infrastructures routières

Le développement des infrastructures routières constitue un enjeu principal pour la République Centrafricaine (RCA), en particulier sur le corridor Bangui-Douala, principal axe d'approvisionnement et de désenclavement du pays. Ce corridor de près de 1500 kilomètres relie Bangui, la capitale centrafricaine, au port de Douala au Cameroun, par lequel transite environ 80% des importations et d'exportations de la RCA²⁹.

Or, une grande partie de ce réseau est en mauvais état en raison de décennies de sous-investissement, de catastrophes naturelles et d'un entretien insuffisant. Selon une étude conjointe menée par la CEMAC et la BAD (2020), près de 60% de routes bitumées du corridor en territoire centrafricain sont en état mauvais ou très mauvais ce qui se traduit par une dégradation rapide des véhicules, une hausse des coûts logistiques, et des pertes économiques importantes.

2.1.4 : Une nécessité économique et logistique

²⁸ CEEAC (2022). Infrastructures de sécurité logistiques dans les corridors régionaux.

²⁹ Rapport CEMAC & BAD (2020) --- Etude sur l'état des infrastructures routières en Afrique centrale.

La modernisation des infrastructures routières est indispensable pour améliorer la fluidité des échanges, réduire les délais de livraison et accroître la compétitivité des produits locaux. Le coût du transport Bangui est l'un des plus élevés d'Afrique centrale, oscillant entre 3500 et 5000 USD par conteneur. Cette cherté découle en grande partie du mauvais état des routes, des obstacles administratifs et du manque d'infrastructures complémentaires.

Une route modernisée permettrait :

- ▶ De réduire significativement le temps parcouru (actuellement 7 à 10 jours, contre 3 à 4 jours en période favorable).
- ▶ De diminuer les coûts d'exploitation pour les transporteurs,
- ▶ Et de sécuriser l'acheminements des marchandises périssables ou sensibles (produits pharmaceutique, matériels, industriels etc.)
- ▶ Réduction des accidents pendant la saison des pluies ;
- ▶ Intégration de mesures de résilience climatique (drainage, ponts renforcés).

La RCA est membre de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale, qui promeut une intégration physique et économique entre les Etats membres. A ce titre, la modernisation du corridor Bangui-Douala est une condition essentielle pour faciliter le commerce inter-régional et attirer les investissements directs étrangers (IDE). Elle permettra également de renforcer la connectivité entre les pays sans littoral comme la RCA et ceux disposant de ports comme le Cameroun.

Les projets de modernisation s'inscrivent ainsi dans le cadre de programmes régionaux tels que :

- ▶ Le programme économique régional (PER) de la CEMAC,
- ▶ Le programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA),
- ▶ Et l'initiative de la zone de libre-échange-continentale africaine (ZLECAF), qui exige des corridors efficaces et interconnectés.

2.1.5 : Principaux projets en cours sur le corridor Bangui-Douala

Le réseau routier de la RCA est sous-développé et en très mauvais état (Tableau 2). Les routes reliant les communes sont souvent impraticables pendant une grande

partie de l'année, et le coût du transport est élevé, surtout dans les zones reculées. La moitié des communes du pays déclarent que les routes qui les relient à Bangui ne sont accessibles que 4 à 6 mois par an. La route sur laquelle les voyages sont les plus coûteux en RCA est celle qui va du nord-est à Bangui, alors que les voyages à partir des communes du sud proche de Bangui sont relativement moins chers. Outre la faiblesse des infrastructures nationales, les infrastructures de transit régionales sont également sous développées. La RCA dépend fortement des corridors commerciaux régionaux pour son commerce international, mais ses voisins ne donnent pas la priorité à l'entretien de leurs portions de ces corridors. Par exemple, les corridors Douala-Bangui et Pointe Noire-Brazzaville-Bangui ne sont toujours pas entièrement goudronnés. Certaines sections du corridor Douala-Bangui (environ 250 km au Cameroun et 210 km en RCA) sont en cours d'amélioration dans le cadre du programme de facilitation du transport et du transit de la CEMAC. Pendant ce temps, la section camerounaise du corridor Pointe Noire-Brazzaville-Bangui (308 km) n'est pas goudronnée, tout comme les 1 000 km du côté congolais. Cela signifie que la RCA ne dispose pas d'un seul corridor routier praticable par tous les temps vers ses accès portuaires côtiers (Tableau 2). En outre, l'inefficacité des processus portuaires et le mauvais état des routes à Douala, au Cameroun, contribuent aux retards et au coût élevé du transport des marchandises vers la RCA.

Tableau 2 : Types et états des corridors routiers

| Corridor | Longueur (km) | Type (%) | | État (%) | | | TJMA (volume/année) | | |
|-------------------------------------|------------------|----------|----------------|----------|-----------|---------|---------------------|-----------|--------|
| | | Revêtue | Non goudronnée | Bon | Assez bon | Mauvais | <300 | 300–1 000 | >1 000 |
| Douala–Bangui | 1 704 | 69 | 31 | 48 | 25 | 25 | 65 | 20 | 15 |
| Cameroun | 1 118 | 52 | 48 | 30 | 36 | 35 | 53 | 24 | 23 |
| RCA [1] | 587 | 100 | 0 | 100 | 0 | 0 | 86 | 14 | 0 |
| Pointe Noire– Brazzaville–Bangui | 2 419 | 40 | 54 | 21 | 21 | 49 | 27 | 11 | 0 |
| Cameroun | 311 | 0 | 100 | 56 | 39 | 0 | 70 | 24 | 0 |
| RCA [1] | 535 | 99 | 1 | 100 | 0 | 0 | 79 | 19 | 0 |
| RdC | 1 573 | 28 | 63 | 0 | 21 | 69 | 0 | 6 | 0 |

Source : Mémoire économique de la fragilité à la croissance accélérée et

inclusive, Banque Mondiale 2022.

La modernisation du corridor s'inscrit dans une dynamique régionale soutenue par la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), avec l'appui de plusieurs partenaires techniques et financiers tels que la Banque mondiale, l'Union européenne, ou encore la Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale (BDEAC). Plusieurs projets structurants sont actuellement en cours sur cet axe stratégique, tant du côté camerounais que centrafricain.

► **Réhabilitation du tronçon Garoua-Boulai-Bouar**

Le projet de réhabilitation du tronçon reliant Groua-Boulai (Cameroun) à Bouar (RCA) est l'un des projets phares en cours sur le corridor. Ce tronçon de près de 250 km constitue une portion cruciale pour le transit international entre deux pays.

Réhabilitation de la route Bouar-Baoro-Bossembélé-Bangui

Ce tronçon, long de plus de 450 km, traverse des zones fortement exposées à l'usure et au trafic lourd. Sa modernisation vise à assurer la continuité logistique vers la capitale centrafricaine.

Eléments du projet :

- Renforcement de la chaussée sur les segments les plus dégradés,
- Réhabilitation des ponts sur les rivières principales (notamment à Baoro et Bossembélé).
- Amélioration des aires de repos et balisage routier ;

Les travaux sont en grande partie réalisés par des entreprises sous-traitantes locales, avec un volet d'emploi pour les populations riveraines. Ce projet est en partie financé par la Banque mondiale et le Fonds fiduciaire de l'Union européenne.

Section 2 : Politiques d'entretien et de maintenance durable

L'entretien régulier et la maintenance durable des infrastructures routières sont essentiels pour garantir la pérennité des investissements réalisés dans la modernisation des corridors de transport. Sur l'axe Bangui-Douala, l'absence ou l'insuffisance d'entretien a souvent entraîné une dégradation rapide des routes, alourdissant les coûts économiques et logistiques. Cette section examine les

politiques mises en œuvre ou envisagées par les Etats concernés pour assurer une gestion durable des infrastructures, en s'appuyant sur des approches préventives, et des mécanismes de financement adaptés.

2.1. Définition : Politique d'entretien routier

La politique d'entretien routier est un moyen qui vise l'ensemble des actions, stratégiques et dispositifs institutionnels mis en place pour assurer **le bon état des routes sur le long terme**³⁰. La politique d'entretien repose sur deux volets principaux :

- ▶ **L'entretien courant** : (bouchage des nids-de-poule, nettoyage des ouvrages, - signalisation)
- ▶ **L'entretien périodique** (renforcement de la chaussée, réfection partielle).

Dans le cadre du corridor Bangui-Douala, cela suppose une coordination bilatérale entre les autorités routières camerounaises et centrafricaines, appuyée par des structures telles que les fonds routiers nationaux.

2.2. Définition : Maintenance durable

La maintenance durable désigne l'ensemble des opérations d'entretien, de réparation de réhabilitation des infrastructures réalisées de manière à assurer leur performance et leur longévité tout en respectant les principes du développement durable³¹. Elle vise à maintenir les infrastructures en bon état de fonctionnement, en réduisant leur impact environnemental, en optimisant les coûts à long terme et en intégrant les dimensions sociales économiques dans les stratégies d'entretien. Cela implique :

- ▶ L'utilisation de matériaux durables et adaptés au climat local,
- ▶ Le recours à des techniques modernes (recyclage de matériaux, entretien mécanisé),
- ▶ La planification basée sur des données techniques et fiables (auscultation des routes diagnostics régulier),
- ▶ L'intégration des communautés locales dans les travaux d'entretien pour favoriser la durabilité sociale.

³⁰ Cette politique relève de la compétence exclusive du ministère des travaux publics

³¹ Banque mondiale (2021). Sustainable Road Maintenance for Fragile States. UN-Habitat (2020). Guide d'entretien durable des infrastructures africaines.

Dans le contexte du corridor Bangui-Douala, la maintenance durable est également une réponse à l'instabilité sécuritaire et au manque de ressources, car elle vise à prolonger la durée des infrastructures avec des coûts maîtrisés.

2.3. Financement et gouvernance de l'entretien routier

L'entretien régulier et durable du réseau routier constitue un défi majeur pour les pays en développement, dont la République Centrafricaine. Un réseau routier mal entretenu entraîne une dégradation rapide des infrastructures, un allongement du temps de transport, une augmentation des coûts logistiques et de risques d'accidents. Pour y faire face, plusieurs mécanismes de financement sont mis en place³².

- **Financement public par le budget de l'Etat**

Traditionnellement, l'entretien des routes relève des dépenses publiques ordinaires, financées par le budget de l'Etat. En RCA, cette source reste essentielle, bien que largement insuffisante. En raison de la faible mobilisation des recettes internes, la part allouée à l'entretien routier dans le budget national est souvent en deçà des besoins réels. Selon le Ministère des Travaux Publics et de l'Entretien Routier (MTPER) les crédits annuels alloués à l'entretien ne couvrent qu'environ **30 à 40%** des besoins estimés.

- **Fonds d'entretien Routier Autonome (FERA)**

Pour pallier l'irrégularité des financements étatiques, la République Centrafricaine a mis en place un Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA). Ce fonds, autonome juridique et financièrement, est chargé de mobiliser, gérer et allouer les ressources destinées à l'entretien du réseau routier. Il est alimenté principalement par :

- ▶ Une redevance sur les produits pétrolier (carburants) ;
- ▶ Les péages routiers ;
- ▶ Les amendes liées à la surcharge des véhicules ;
- ▶ Les contributions des partenaires techniques et financiers.

³² FERA (2022). Rapports sur la gestion financière de l'entretien routier en RCA. Banque mondiale (2023). Financement des routes et partenariats public-privé en Afrique central. Union européenne (2022). Appui Budgétaire au secteur routier centrafricain.

D'après le FERA (2022), les recettes perçues en 2021 représentaient environ 2,8 milliards FCFA, ce qui reste largement insuffisant pour entretenir les près de 7000 km de routes classées sur le territoire national. Le rapport note également des retards dans les versements et un déficit chronique dans la collecte des redevances.

- **Le financement par les partenaires internationaux**

- Les partenaires techniques et financiers (PTF) jouent un rôle crucial dans le financement de l'entretien et de la réhabilitation des routes, notamment les corridors stratégiques comme Bangui-Douala³³. Parmi les principaux bailleurs, on peut citer :
- La Banque mondiale, qui finance le Projet de Connectivité Routière (PCR) en RCA depuis 2020, avec un appui de plus de 100 millions de dollars.
- La Banque africaine de développement (BAD), qui soutient la réhabilitation du corridor Bangui-Garoua-Boulai, à travers le Programme d'appui au secteur des transports.
- L'union européenne, qui intervient par le biais du Fonds européen de développement (FED) pour améliorer la connectivité régionale.

Selon un rapport de la Banque mondiale (2023), environ 60% des investissements dans l'entretien routier en RCA proviennent de l'aide extérieure, ce qui traduit une forte dépendance vis-à-vis des bailleurs.

Conclusion partielle

La modernisation des infrastructures en RCA, notamment sur le corridor Bangui-Douala, est une condition essentielle pour améliorer la compétitivité logistique du pays. Les efforts entrepris à travers des projets de réhabilitation, des partenaires stratégiques et des politiques nationales vont dans le bon sens, mais demeurent insuffisant sans une politique d'entretien rigoureuse et durable. Une coordination efficace entre les institutions nationales, les partenaires techniques et financier, et les acteurs privés est indispensable pour garantir la pérennité des investissements et assurer la meilleure fluidité du transport Marchandises en RCA.

³³ Banque africaine de développement (2022). Programme d'appui au secteur des transports en RCA --
- Rapport d'exécution.

Cependant, ces efforts resteront vains sans une politique d'entretien durable, techniquement rigoureuse et financière pérenne. La consolidation des mécanismes de financement (FERA, PPP, budget public) et le renforcement de la gouvernance sont essentiels pour garantir la longévité des infrastructures et répondre aux défis de la croissance de la sécurité et de l'intégration régionale.

Introduction partielle

Le transport routier des marchandises constitue un levier fondamental pour le développement économique de la République Centrafricaine (RCA), en raison de son enclavement géographique et de sa dépendance vis-à-vis de ses voisins pour l'accès aux marchés internationaux joue un rôle stratégique en tant que principal axe d'approvisionnement. Dans ce contexte, le corridor Bangui-Douala nt du pays. Il relie la capitale centrafricaine au port en eau profonde de Douala au Cameroun, facilitant ainsi l'importation de biens essentiels, l'exportation de produits locaux et la fluidité des échanges commerciaux sous-région aux. Ce corridor représente 80% des flux

commerciaux entrants et sortants de la RCA, en volume comme en valeur, selon les estimations de la CEMAC (2022).

Toutefois, cette infrastructure vitale est confrontée à de multiples faiblesses : dégradation avancée du réseau routier, insuffisance des équipements logistiques, lourdeurs administratives et sécuritaires, manque de coordination institutionnelles déficiente, etc. Ces obstacles freinent le transport, augmente les coûts logistiques et nuisent à la compétitivité de l'économie nationale. Il devient dès lors urgent de proposer des perspectives d'amélioration, tant au niveau des infrastructures que des politiques publiques, de la gouvernance logistique et des réformes institutionnelles.

Ce chapitre vise donc à explorer les leviers concrets pour améliorer durablement le transport routier des marchandises sur le corridor Bangui-Douala. La section 1, présentera les axes d'amélioration liées aux infrastructures, à la logistique et aux partenariats. La section 2, formulera des recommandations stratégiques, institutionnelles et régionales pour renforcer la performance du corridor.

Section 1 : les principaux leviers d'amélioration du transport sur le corridor Bangui-Douala.

1.1. Modernisation des infrastructures routières

La modernisation des infrastructures routières constitue l'un des leviers essentiels pour améliorer le transport des marchandises en République Centrafricaine, en particulier sur le corridor Bangui-Douala³⁴. L'état de dégradation avancée de nombreux routiers, notamment entre Garoua-Boulai et Bangui, ralentit considérablement le trafic, augmente les coûts logistiques, favorise les accidents, et pénalise la compétitivité.

- **Un réseau routier en mauvais état**

Le corridor Bangui-Douala souffre d'une dégradation marquée, notamment sur le tronçon Beloko-Bangui. Plus de 60% du réseau routier centrafricain est considéré comme en mauvais état, en particulier les routes non revêtues, impraticables durant la saison des pluies (BAD, 2023). Cette situation provoque :

³⁴ BAD (20223). Rapports sur l'état des routes en RCA.
Banque mondiale (2022). Projet de connectivité routière en RCA
Union européenne Fonds européen de développement ---- Transport RCA.

- ▶ Des retards importants (plus de 10 jours entre Douala et Bangui en saison pluvieuses).
- ▶ Une hausse des coûts d'exportation des véhicules,
- ▶ Une baisse de fiabilité des chaînes logistiques.
- **Projets de réhabilitation en cours**

Travaux réguliers du Fonds d'Entretien Routier effectués par le Fonds d'Entretien Routier (FER) et en collaboration avec l'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt public (AGETIP).

- **Entretien durable des routes**

La durabilité des routes exige :

- ▶ Un entretien régulier (curage, réparation ponctuelle) ;
- ▶ Un financement pérenne (PPP, redevances logistiques) ;
- ▶ Un système de suivi basé sur des indicateurs de performance.

L'expérience Camerounaise montre qu'un contrat de performance entre l'Etat et des prestataires privés peut garantir une meilleure qualité des routes.

- **Allègement des procédures douanières et administratives³⁵**

Les lenteurs aux frontières (postes de contrôle redondants, corruption, manque d'équipements numériques) pénalisent la fluidité des flux.

Les actions prioritaires sont :

- ▶ La mise en place d'un **guichet unique électronique** ;
- ▶ La **dématérialisation des documents de transit** (tracking, GPS, e-CMR) ;
- ▶ La **formation du personnel** et l'harmonisation des pratiques avec les normes de la CEMAC.

- **Sécurisation du corridor**

³⁵ CEMAC (2022). Programme régional de facilitation des échanges.

L'insécurité, surtout du côté Centrafricain, représente un frein majeur.

Des transporteurs évitent certains itinéraires par crainte d'agressions de barrages illégaux ou d'enlèvement.

Parmi les solutions envisagées :

- ▶ Renforcement des **escortes mixtes** (police, douane) ;
- ▶ Lutte contre les **postes de contrôles informels** ;
- ▶ **Coopération sécuritaire transfrontalière** avec le Cameroun.
- ▶ Le corridor traverse des zones sensibles, en particulier dans l'est du Cameroun (région de l'Adamaoua) et à l'ouest de la RCA (notamment entre Beloko et Bossembélé), où les transporteurs sont fréquemment confrontés à :
- ▶ Des braquages de camions, surtout la nuit ;
- ▶ Des exigences illégales de rançon par des groupes armés ;
- ▶ Des enlèvements de chauffeurs ou passagers.
- **Postes de contrôle abusif**

Le nombre élevé de barrières routières, formelles et informelles, constitue un frein important :

- ▶ Multiplication des contrôles policiers, douaniers, forestiers (souvent non coordonnés) ;
- ▶ Extorsion d'argent et corruption, notamment en zone rurale.
- **Conséquence économiques de l'insécurité**
- ▶ Allongement du temps de transit (par peur, les chauffeurs roulent de jour seulement, ce qui augmente les délais).
- ▶ Hausse des coûts logistiques (assurance plus chères, carburant gaspillé, recours à des escortes privées).
- ▶ Diminution des échanges commerciaux, avec un impact négatif sur l'approvisionnement en produits de première nécessité.

- ▶ Risque de rupture de la chaîne d’approvisionnement pour les produits alimentaires, pharmaceutiques et énergiques.

- **Mesures de sécurisation en cours**

Présence renforcée de forces de défenses camerounaises dans l’Adamaoua pour protéger les transporteurs.

- Projets d’infrastructures sécurisées
 - ▶ Construction ou réhabilitation de postes de contrôle mixtes (douanes, gendarmerie, police, santé) à Béloko, Garoua-Boulai, et autres points sensibles.
 - ▶ Mise en place de centres logistiques sécurisés pour permettre aux chauffeurs de stationner sans risque.

1.2. Développement de partenariats public-privé (PPP)

Les partenariats publics-privé (PPP)³⁶ désignent un mode de financement par lequel une autorité publique fait appel à une entreprise privée pour concevoir, financier, construire et gérer une infrastructure publique ou un service sur une période déterminée. Contrairement à la dégradation de service public ou aux marchés publics classiques, le PPP repose sur un partage des risques et des responsabilités. Cela implique :

- ▶ **Partage des risques** : le risque est réparti entre les deux parties selon leur capacité à le gérer.
- ▶ Une **incitation à la performance** ;
- ▶ Un **transfert de savoir-faire**.
- ▶ **Avantages pour la RCA** :

Les partenariats publics-privé présentent plusieurs avantages pour la République Centrafricaine :

- ▶ **Mobilisation de capitaux sans accroître la dette** ;

³⁶ Banque africaine de développement (2021). PPP dans le secteur des transports africains. OCDE (2022). Guide sur la structuration des PPP dans les pays fragiles.

- Efficacité dans l'exécution des projets ;
- Modernisation rapide des infrastructures.

- **Application au corridor Bangui-Douala**

Des PPP peuvent être mobilisés pour :

- **Le bitumage de tronçon critiques ;**
- **La gestion de postes frontaliers intégrés ;**
- **L'installation d'aires de repos sécurisées ou zones logistiques.**
- **Limites et précautions**
- Difficulté d'attirer des investisseurs dans des zones instables ;
- Risque de contrats déséquilibrés ;
- Nécessaire un **cadre juridique clair et d'un régulateur indépendant.**

1.3.1 Renforcement des capacités institutionnelles

Définition et enjeux

Le renforcement des capacités désigne l'ensemble des efforts visant à voter les institutions, les administrations et les acteurs techniques des moyens humains, organisationnels et technologiques nécessaires pour planifier, exécuter et superviser efficacement les projets de modernisation et d'entretien routier³⁷.

- Amélioration de la gouvernance logistique : instaurer des pratiques de gestion transparentes, participatives et responsables.
- Professionnaliser les administrations (douane, transport, infrastructures) ;
- Moderniser les outils et systèmes de gestion : intégration des technologies de l'information, digitalisation des services,
- Former les agents publics (ingénieurs, gestionnaires, techniciens),

³⁷ GIZ (2022). Appui au renforcement des capacités logistiques en Afrique centrale. Union européenne (2021). Programme de gouvernance et de la gestion publique RCA. ONUDI (2022). Développement des capacités techniques pour les infrastructures résiliences.

- ▶ Créer des cellules de planification et de suivi dans les ministères et agences techniques.

1.3.2. Niveaux d'intervention

Le renforcement des capacités institutionnelles peut se faire à trois niveaux :

- ▶ Individuel : formation continue des agents,
 - ▶ Organisationnel : clarification des missions, création d'unités de performance,
 - ▶ Systémique : réforme du cadre légal, coopération interinstitutionnelle.
- **Importance dans un contexte de fragilité**

Dans les Etats fragiles comme la RCA, la dépendance aux partenaires extérieurs rend le renforcement des capacités encore plus vital. Une capacité nationale solide permet :

- ▶ D'assurer la pérennité des projets au-delà du financement initial ;
- ▶ De limiter les fraudes et les retards dans les appels d'offres ;
- ▶ D'optimiser l'utilisation des ressources publiques et externes.

Section 2 : Recommandations pour un corridor Bangui-Douala plus performant

2.1. Mise en œuvre d'une stratégie nationale des corridors

La performance d'un corridor logistique dépend fortement de la vision stratégique qui l'encadre³⁸. En république centrafricaine, l'absence d'une stratégie nationale claire et cohérente de gestion des corridors entrave le bon fonctionnement du corridor Bangui-Douala. La mise en place d'une stratégie nationale des corridors constitue donc une priorité pour renforcer la compétitivité du pays et fluidifier les échanges commerciaux.

- ▶ **Un besoin de vision stratégique**

La RCA ne dispose pas encore d'une **stratégie nationale claire de gestion des corridors**. Cette absence entraîne une fragmentation des initiatives, un manque de

³⁸ CEMAC (2022). Plan régional de gestion intégrée des corridors logistiques.
Banque mondiale (2021). Strategic Corridor Development in Africa.
IRI (2022). Recommandations pour la planification nationale des corridors routiers.

cohérence dans les investissements et une faible coordination dans les investissements et une faible coordination entre les institutions. Or, la performance d'un corridor repose sur une gouvernance coordonnée, des objectifs clairs, et un suivi rigoureux.

2.1.1. Définition et objectifs de la stratégie nationale des corridors

Une stratégie nationale des corridors peut être défini comme un cadre politique, institutionnel, et opérationnel mis en place par un Etat pour organiser, réguler et développer de manière coordonné les axes logistiques majeurs servant à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises. Cette stratégie vise à garantir l'efficacité, la sécurité, la durabilité et la compétitivité du transport de marchandises sur les principaux itinéraires routiers ou multimodaux reliant les centres économiques du pays aux ports, aux frontières, ou aux marchés régionaux.

► Objectifs principaux

La mise en œuvre d'une telle stratégie poursuit plusieurs objectifs majeurs :

- **Faciliter les échanges commerciaux** : réduction du temps et du coût de transit, simplification des formalités, suppression des contrôles redondants.
- **Renforcer l'intégration régionale** : l'harmonisation des normes avec le Cameroun, reconnaissance mutuelle des documents.
- **Améliorer la compétitivité logistique du pays** : développement d'indicateurs de performance, valorisation des chaînes d'approvisionnement.
- **Sécuriser les flux** : dispositifs anti-corruption, escortes logistique, outils de traçabilité.
- **Promouvoir la durabilité** : adaptation aux enjeux environnementaux (émissions CO₂, sécurité des conducteurs).
- **Application spécifique au corridor Bangui-Douala**
 - Amélioration continue de l'axe Garoua-Boulai-Bangui.
 - Optimisation des passages frontaliers (ex : poste de Beloko).
 - Intégration des outils numériques : balises GPS, e-CMR, plateformes interconnectées.

- ▶ Participation active aux organes **régionaux de gestion des corridors** (comité de Facilitation de la CEMAC, OPA/CEEAC etc.)

2.2. Création de plateformes logistiques intégrées

Les plateformes logistiques intégrées sont des zones aménagées, situées à des points stratégiques, du réseau de transport, qui regroupent des infrastructures et des services essentiels au traitement des flux de marchandises³⁹. Elles jouent un rôle crucial dans l'organisation des chaînes logistiques, en améliorant l'efficacité du transit, en réduisant les coûts et en favorisant la compétitivité du transport routier.

Dans le contexte de la RCA leur implantation à des nœuds logistiques clés comme Béloko, Bouar, et Bangui permettrait de :

- ▶ De réduire les temps d'attentes des camions ;
 - ▶ De centraliser les services douaniers et logistiques ;
 - ▶ De fluidifier le transit multimodal ;
 - ▶ Améliorer la fluidité des échanges régionaux.
- **Des composantes essentielles**
 - ▶ Centres de traitement douanier avec le **guichet unique intégré** ;
 - ▶ Zones de stockage sécurisé ;
 - ▶ Services de maintenance et d'assistance aux transporteurs ;
 - ▶ Aires de repos dotées d'équipements sanitaires et de restauration ;
 - ▶ Des entrepôts sous douane et des hangars de stockage temporaire ;
 - ▶ Des bureaux pour les services douaniers, phytosanitaires et de contrôle routier ;
 - ▶ Des services annexes : restauration, carburant, atelier mécaniques, sanitaires, hébergement pour chauffeurs.

³⁹ ZLECAF (2022). Rapport sur les plateformes logistiques régionales.

- **Impacts économique**
- Création d'emploi logistiques (manutention, sécurité, douane, services) ;
- Réduction des pertes sur la chaîne d'approvisionnement ;
- Attractivité accrue pour les opérateurs privés.

2.3. Coopération régionale renforcée⁴⁰

L'amélioration du corridor nécessite une gouvernance conjointe entre la RCA et le Cameroun. Il est recommandé de :

- Créer un comité de suivi du corridor Bangui-Douala ;
- Harmoniser les normes de poids / volume autorisés ;
- Faciliter la reconnaissance mutuelle des documents douaniers.

2.3.1. Numérisation pour la performance

L'intégration des technologies numériques est devenue une exigence pour améliorer :

- La transparence dans les contrôles et paiement ;
 - La traçabilité des cargaisons ;
 - La gestion des incidents sur les routes.
- **Dispositif à déployer**
 - Systèmes de tracking GPS en temps réel des véhicules,
 - Utilisation de l'e-CMR (lettre de voiture électronique) ;
 - Plateformes de données logistiques partagées (type Port Community system) ;

⁴⁰ CEEAC (2022). Programme régional d'intégration logistique.
CEMAC (2022). Comité de facilitation des transports transfrontaliers.
ZLECAF (2023). Harmonisation logistique régionale et reconnaissance mutuelle des documents.

- Logiciel de gestion des stocks et du transit.
- **Risques et précautions**
- Renforcement de la cybersécurité ;
- Formation des utilisateurs publics et privés ;
- Inclusion numérique pour les petits transporteurs.

2.3.2. Coopération régionale renforcée

La coopération régionale est un levier clé pour développer les échanges commerciaux, améliorer l'efficacité des corridors logistiques et favoriser la stabilité économique des pays enclavés comme la République Centrafricaine. Le corridor Bangui-Douala constitue un exemple concret où une coordination accrue entre Etas peut produire des résultats tangibles en matière de fluidité, de sécurité et de compétitivité du transport.

Une gouvernance conjointe nécessaire

Le corridor Bangui-Douala traverse deux pays. Sa gestion exige une **coopération bilatérale** entre la RCA et le Cameroun, au sein d'instances régionales comme la CEMAC ou l'EEAC.

- **Recommandations**
- Création d'un **comité de suivi binational** pour le corridor,
- Harmonisation des normes techniques (poids, gabarits, documents),
- Reconnaissance mutuelle des agréments et des assurances,
- Partage d'informations sécuritaires et logistiques en temps réel ;
- Elaborer un plan national d'entretien routier pluriannuel, aligné sur les priorités économiques et climatiques de la RCA ;
- Clarifier les compétences institutionnelles (ministère, FERA, collectivités locales, bailleurs) et renforcer la coordination interinstitutionnelle ;
- Créer une unité de gestion des corridors logistiques avec des indicateurs de

performance et un système de suivi-évaluation.

3. Enjeux de souveraineté et l'interdépendance

- ▶ Renforcement des liens économiques régionaux ;
- ▶ Gestion conjointe des crises logistiques (plateformes, conflits, etc.)
- ▶ Prévention des conflits commerciaux ou douaniers.

4. Accroître le financement durable de l'entretien

- ▶ Réviser le mécanisme de redevance sur les produits pétroliers pour accroître les ressources du FERA ;
- ▶ Développer des PPP spécifiques à l'entretien (contrats de performance, concessions d'entretien) ;
- ▶ Mobiliser des infrastructures innovants (fonds climats, taxes sur poids lourds, bonus-malus sur les surcharges).

5. Intensifier le renforcement des capacités

- ▶ Organiser des programmes de formation continue pour les techniciens routiers, gestionnaires de projet, agent du FERA et maîtres d'ouvrage ;
- ▶ Créer u centre régional de compétences en génie civil et entretien en partenariats avec les universités ou écoles spécialisées ;
- ▶ Déployer des outils de planification et de diagnostic numérique (SIG, GPS, auscultation mobile).

6. Intégrer les technologies numériques dans les opérations

- ▶ Généraliser les systèmes comme SYDONIA World, l'e-CMR et les plateformes numériques ;

- Assurer la cybersécurité des données logistiques et douanières.

Conclusion partielle

Le corridor Bangui-Douala représente une artère vitale pour la République Centrafricaine. Son amélioration est un impératif stratégique pour garantir l'approvisionnement du pays, réduire les coûts logistiques et faciliter son intégration économique régionale. L'analyse présentée dans ce chapitre met en lumière deux axes majeurs de progrès : d'une les investissements dans les infrastructures, la logistique et la sécurité, d'autre part les réformes institutionnelles et la coopération régionale innovation numérique.

La mise en œuvre de ces recommandations nécessite un engagement fort de l'Etat, une coordination interinstitutionnelle efficace, ainsi qu'un partenariat avec les acteurs privés et les partenariats techniques et financiers. C'est à ce prix que le corridor Bangui-Douala pourra devenir un vecteur de croissance inclusive et durable pour la RCA.

CONCLUSION GENERALE

Le transport routier de marchandises constitue un pilier fondamental de l'économie de la République centrafricaine, en raison de l'enclavement du pays et de sa forte dépendance vis-à-vis des corridors régionaux, notamment celui de Bangui-Douala. Ce mémoire a permis de mettre en lumière l'importance stratégique de ce mode de transport, ses enjeux structurels, ses faiblesses persistantes ainsi que les pistes d'amélioration envisageables pour renforcer son efficacité.

Dans le premier chapitre, nous avons posé les bases théoriques et contextuelles du transport routier de marchandises en République centrafricaine. Ce cadre a permis de comprendre les définitions, fonctions et caractéristiques principales de ce secteur, tout en identifiant son rôle dans le développement économique national. En effet, le transport routier conditionne l'approvisionnement des marchés, la compétitivité des

entreprises, ainsi que l'intégration régionale du pays dans la sous-région d'Afrique centrale.

Le deuxième chapitre s'est attaché à présenter le corridor Bangui-Douala, axe vital qui relie la République centrafricaine au port de Douala au Cameroun. À travers l'analyse de ses caractéristiques physiques, économiques et logistiques, nous avons mis en évidence l'importance de cette voie de communication pour les flux commerciaux du pays. Cependant, cette analyse a également révélé les nombreuses difficultés qui entravent sa pleine efficacité, notamment l'état des routes, les délais à la frontière, les barrages multiples et les coûts élevés du transport.

Dans le troisième chapitre, nous avons exploré les efforts de modernisation et d'entretien des infrastructures routières. Les différents projets en cours, comme la réhabilitation des tronçons clés du corridor, traduisent une volonté des autorités nationales et de leurs partenaires de renforcer les capacités logistiques du pays. Toutefois, le manque de ressources financières, l'insuffisance de planification à long terme et l'absence de politiques de maintenance durable constituent des obstacles majeurs à la pérennité de ces efforts.

Le quatrième chapitre a permis d'approfondir les réformes en matière de sécurité et de gouvernance routière. L'identification des obstacles – qu'ils soient administratifs, sécuritaires ou institutionnels – a montré l'ampleur des défis à relever pour fluidifier la circulation des marchandises. Certaines initiatives, comme la réduction des postes de contrôle ou la digitalisation des formalités douanières, sont encourageantes, mais elles doivent être renforcées par une coordination régionale plus efficace et un engagement ferme contre la corruption et les tracasseries routières.

Ainsi, l'étude du transport routier en République centrafricaine, et plus spécifiquement du corridor Bangui-Douala, met en évidence la nécessité d'une approche globale, intégrant à la fois l'amélioration des infrastructures, la réforme des institutions de régulation et le renforcement de la coopération régionale.

À terme, une stratégie logistique cohérente et durable permettrait non seulement de réduire les coûts de transport, mais aussi de stimuler le commerce, d'attirer les investissements, et de favoriser le développement économique du pays.

BIBLIOGRAPHIE

I- Ouvrages et articles académiques

BANDE, R. (2019) : Le transport en Afrique centrale : Enjeux et perspectives*. Éditions L'Harmattan.

BOUTEILLER, J. (2018) : « Les corridors de transport en Afrique subsaharienne : entre intégration régionale et contraintes logistiques ». *Revue Tiers Monde*, n°235, pp. 83-101.

DUMAS, D. & LECLERC, M. (2020). *Logistique et transport international : Enjeux de compétitivité en Afrique*. Presses universitaires francophones.

MBANGA, A. (2017). « La logistique des corridors en Afrique centrale : cas du corridor Douala-Bangui ». *Cahiers africains de développement*, Vol. 12, n°2.

II- Rapports et publications institutionnelles

Banque Mondiale. (2022) : Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. <https://www.worldbank.org>

Banque Africaine de Développement (BAD). (2021) : Étude sur les corridors de transport en Afrique centrale : performances et défis logistiques, Tunis : BAD.

CEMAC. (2020) : Rapport annuel sur les infrastructures régionales*. Commission de la CEMAC.

République Centrafricaine - Ministère des Transports et de l'Aviation Civile. (2023). *Plan directeur national des transports 2023–2030*. Bangui : MTAC.

Union Européenne. (2021) : Programme d'appui aux infrastructures en Afrique centrale – État d'avancement et évaluation d'impact. Bruxelles : UE.

Webographie

CEMAC – Commission Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale

<https://www.cemac.int>

Donne des informations sur les politiques régionales d'intégration économique, les projets d'infrastructures, et les corridors logistiques en Afrique centrale.

Banque Mondiale – Projets de transport et logistique en Afrique centrale

<https://www.worldbank.org>

Base de données riche sur les projets routiers, les diagnostics de performance logistique, et les études économiques régionales. Rechercher 'Corridor Douala-Bangui'.

BAD –Banque Africaine de Développement

<https://www.afdb.org/fr>

Contient des rapports de financement et de suivi sur les infrastructures routières et

les corridors de commerce en RCA et Cameroun.

Observatoire des Pratiques Anormales (OPA-Corridor)

<https://www.borderlesswa.com>

Donne des statistiques et analyses sur les tracasseries routières, les délais de passage, les coûts de transport sur les corridors en Afrique.

Ministère des Transports et de l'Aviation Civile de la RCA

<http://www.transport.gouv.cf>

Informations officielles sur les politiques nationales, les projets d'entretien des routes, et les partenariats logistiques.

Programme Infrastructure de la CEEAC

<https://www.ceeac-eccas.org>

Suivi des projets régionaux d'infrastructure en Afrique centrale incluant le corridor Douala-Bangui.

Douanes Camerounaises – Corridor Douala-Bangui

<https://www.douanes.cm>

Informations sur les formalités douanières, la dématérialisation des procédures et les points de passage frontaliers.

TRALAC – Trade Law Centre

<https://www.tralac.org>

Analyses juridiques et économiques du commerce et du transport en Afrique, y compris les corridors régionaux.

Le portail du Commerce et Transport en Afrique (Africa Transport Policy Program - SSATP)

<https://www.ssatp.org>

Données sur les performances des corridors africains, les impacts économiques des routes, et la sécurité logistique.

UNCTAD – Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

<https://unctad.org>

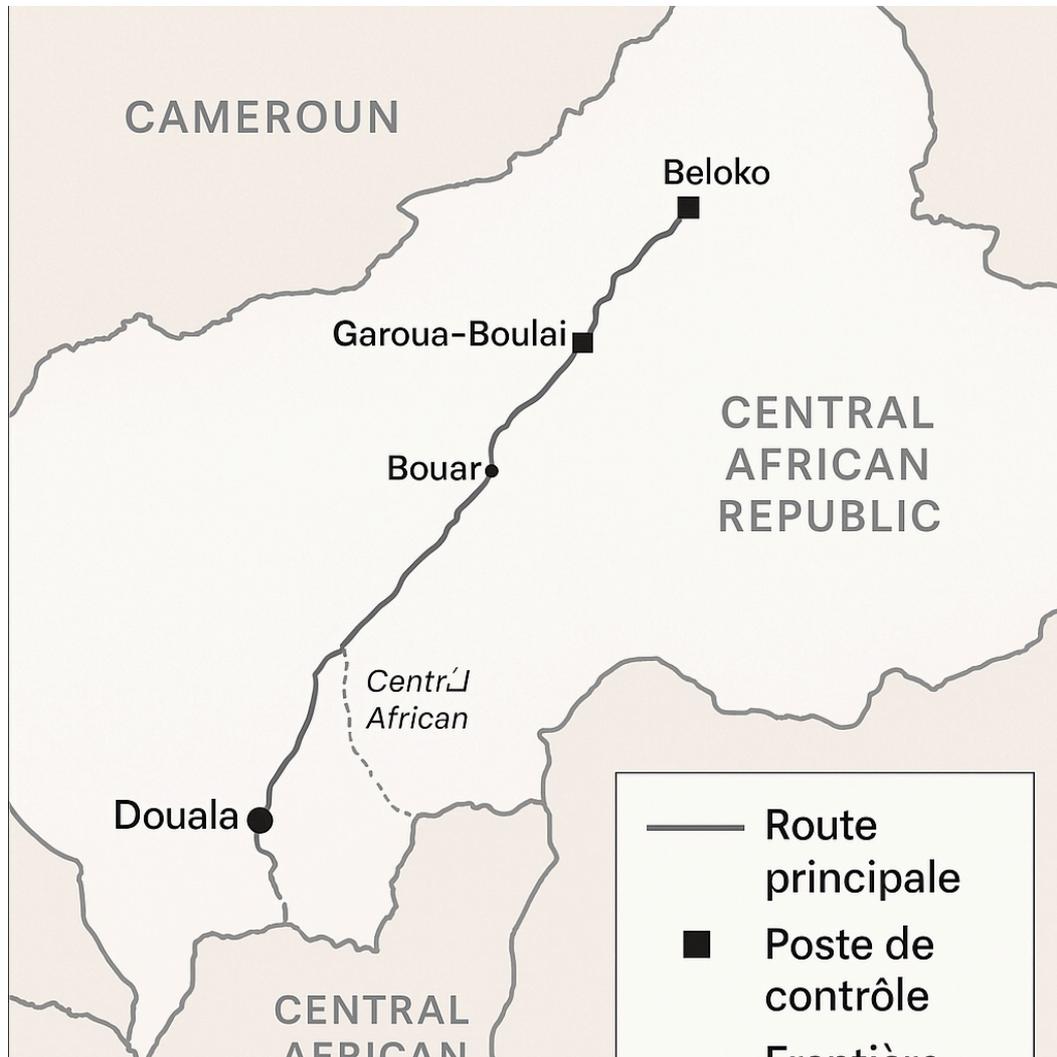
Rapports sur la logistique commerciale, la connectivité des pays enclavés comme la RCA, et les corridors de transit.

ANNEXES

Annexes et Questionnaire

Annexe 1 : Carte du corridor Douala-Bangui

La carte ci-dessous illustre le corridor reliant Douala (Cameroun) à Bangui (République Centrafricaine), en mettant en évidence les routes principales, les postes de contrôle et les frontières.



Annexe 2 : Données statistiques du trafic routier

Extrait des données sur le trafic de marchandises sur le corridor Douala-Bangui :

- Volume annuel de marchandises : environ 600 000 tonnes
- Délai moyen de transit : 7 à 10 jours
- Nombre de postes de contrôle sur le trajet : 8 à 12

Annexe 3 : Liste des postes de contrôle douanier et de sécurité

| Localisation | Type de poste | Pays | Observations |
|---------------|---------------|----------|----------------------------|
| Beloko | Douane | RCA | Entrée du territoire RCA |
| Garoua-Boulai | Sécurité | Cameroun | Fréquents retards signalés |

Yaloké

Gendarmerie

RCA

Poste signalé
comme lent

Questionnaire sur le transport routier des marchandises

Objet : Ce questionnaire a pour but de recueillir des données sur les difficultés rencontrées et les perspectives d'amélioration du transport routier de marchandises en RCA.

Destinataires : Chauffeurs routiers, douaniers, opérateurs logistiques, commerçants, autorités locales.

Partie A : Informations générales

1. Nom (facultatif) :

2. Âge :

3. Profession :

4. Structure / entreprise :

Partie B : État des routes

5. À quelle fréquence utilisez-vous le corridor Douala–Bangui ?

Très souvent Souvent Rarement Jamais

6. Comment évaluez-vous l'état général de la route ?

Bon Passable Mauvais Très mauvais

7. Quelles sont les principales zones problématiques ?

.....

Partie C : Tracasseries et contrôles

8. À combien de postes de contrôle vous arrête-t-on en moyenne ?

1–3 4–6 7 et plus

9. Quels types de contrôles subissez-vous le plus ?

Douane Police Gendarmerie Autres :

10. Avez-vous déjà été obligé de payer un frais non officiel ?

Oui Non

Partie D : Sécurité et incidents

11. Avez-vous déjà été victime d'un incident sur la route (vol, agression, panne, etc.) ?

Oui Non

Si oui, précisez :

12. Avez-vous des suggestions pour améliorer la fluidité du transport ?

.....

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----|
| DEDICACE..... | iii |
| REMERCIEMENT..... | iv |
| PREFACE..... | v |
| RESUME..... | vi |
| ABSTRACT..... | vi |
| LISTES DES ABREVIATIONS..... | vii |
| Listes des tableaux, figure et graphiques..... | ix |
| INTRODUCTION GENERALE..... | 1 |
| Problématique..... | 2 |
| Objectifs de l'étude..... | 2 |
| Hypothèse..... | 2 |
| Intérêts de l'étude..... | 2 |
| PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE..... | 4 |
| Introduction..... | 4 |
| Chapitre 1 : Le transport routier des marchandises en RCA et son rôle économique..... | 6 |
| Introduction partielle..... | 6 |
| Section 1 : Définition et typologie des transports routiers des marchandises..... | 6 |
| 1.1..... Définition du transport routier..... | 6 |
| 1.2..... Typologie des transports routiers de marchandises..... | 7 |
| <i>Tableau 1 : Typologie des transports routiers de marchandises</i> | 7 |
| ☒..... Selon la nature du transport..... | 7 |

| | | |
|---|--|----|
| ☒ | Selon la nature des marchandises transportées | 10 |
| 1.3. | Rôle stratégique dans la chaîne logistique : | 12 |
| Section 2 : Le rôle du transport routier dans l'économie Centrafricaine..... | | 12 |
| 2.1. | Un vecteur essentiel de désenclavement | 12 |
| 2.2. | Un vecteur essentiel pour les échanges commerciaux | 13 |
| 2.3. | Un appui aux chaînes logistiques nationales | 15 |
| 2.4. | La promotion des partenariats public-privé (PPP) : | 17 |
| Conclusion partielle..... | | 18 |
| Chapitre 2 : Présentation du corridor Bangui-Douala..... | | 20 |
| Introduction partielle..... | | 20 |
| Section 1 : caractéristiques et importance du corridor Bangui-Corridor | | 21 |
| 1.1. | Caractéristiques du corridor Bangui-Douala | 21 |
| 1.2. | Une infrastructure logistique en développement | 22 |
| 1.3. | Importance du corridor Bangui-Douala | 23 |
| <i>Graphique 1 : Mouvement relatif aux transports des marchandises</i> | | 24 |
| Section 2 : les infrastructures et équipement du transport sur cet axe..... | | 26 |
| 2.1. | Le réseau routier | 26 |
| 2.2. | Les infrastructures routières | 27 |
| 2.3. | Les infrastructures douanières et de contrôle | 28 |
| Conclusion partielle..... | | 31 |
| DEUXIEME PARTIE : MODERNISATION ET PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE..... | | 32 |
| Introduction..... | | 32 |
| Chapitre 3 : Modernisation et entretien des infrastructures routières..... | | 34 |
| Introduction..... | | 34 |
| Section 1 : Les projets de modernisation en cours et à venir..... | | 34 |
| | | 70 |

| | |
|--|----|
| 1.2. Justification de la modernisation des infrastructures routières..... | 38 |
| 1.4.....Principaux projets en cours sur le corridor Bangui-Douala | |
| | 39 |
| <i>Tableau 2 : Types et états des corridors routiers</i> | 40 |
| 1.4. Construction du poste de contrôle juxtaposé (PCJ) de Béloko-Garoua-Boulai..... | 41 |
| Section 2 : Politiques d’entretien et de maintenance durable..... | 42 |
| 2.1. Définition : Politique d’entretien routier..... | 42 |
| 2.2. Définition : Maintenance durable..... | 43 |
| 2.3. Financement et gouvernance de l’entretien routier..... | 43 |
| Conclusion partielle..... | 45 |
| Chapitre 4 : Perspectives d’amélioration des transports routiers des marchandises en République Centrafricaine : Cas du corridor Bangui-Douala..... | 47 |
| Introduction partielle..... | 47 |
| Section 1 : les principaux leviers d’amélioration du transport sur le corridor Bangui-Douala..... | 47 |
| 1.1.....Modernisation des infrastructures routières | |
| | 47 |
| 1.2.....Développement de partenariats public-privé (PPP) | |
| | 50 |
| 1.3.....Renforcement des capacités institutionnelles | |
| | 51 |
| Section 2 : Recommandations pour un corridor Bangui-Douala plus performant..... | 52 |
| 2.1. Mise en œuvre d’une stratégie nationale des corridors..... | 52 |
| 2.2. Création de plateformes logistiques intégrées..... | 54 |
| 2.3. Coopération régionale renforcée..... | 55 |
| Conclusion partielle..... | 57 |
| CONCLUSION GENERALE..... | 58 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 60 |
| ANNEXES..... | 61 |