

Distr.  
GENERALE

UNCTAD/LDC/94  
1er février 1995

FRANCAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS ET FRANÇAIS SEULEMENT

**CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT**

**SYSTEMES DE TRANSPORT EN TRANSIT EN AFRIQUE DE L'OUEST  
ET EN AFRIQUE CENTRALE**

Problèmes, actions entreprises et difficultés rencontrées

Rapport établi par  
M. Kodjo Evlo  
Consultant à la CNUCED<sup>\*/</sup>

---

<sup>\*/</sup> Les opinions exprimées dans la présente étude sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED ou de toute autre administration officielle. Les appellations employées dans ce document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent aucune prise de position de la part du Secrétariat de l' Organisation des Nations Unies quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

**TABLE DES MATIERES**

Paragrapes

ABREVIATIONS

INTRODUCTION . . . . .	1
I. APERÇU GENERAL DE LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT EN TRANSIT EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE . . . . .	2 - 40
A. Cadre juridique du transit . . . . .	3 - 9
B. Les couloirs de transit . . . . .	10
C. Pays de transit et facilités portuaires . . . . .	11
D. Transport à l'intérieur de terres . . . . .	12 - 17
E. Institutions nationales . . . . .	18 - 21
F. Institutions régionales . . . . .	22 - 28
G. Facteurs influençant le choix des voies de transit . . . . .	29 - 34
H. Conclusions et recommandations . . . . .	35 - 40
II. SYSTEMES DE TRANSPORT EN TRANSIT: ACTIONS ET POLITIQUES AU NIVEAU NATIONAL . . . . .	41 - 167
A. au Burkina Faso . . . . .	41 - 67
B. au Mali . . . . .	68 - 89
C. au Niger . . . . .	90 - 119
D. en République centrafricaine . . . . .	120 - 149
E. au Tchad . . . . .	150 - 167

Annexes

- I.A. Accords bilatéraux et régionaux entre pays enclavés et les pays de transit voisins en Afrique de l'Ouest et centrale.
- I.B. Accords de transit bilatéraux en Afrique de l'Ouest et centrale.
- II. Etat de la ratification des conventions internationales concernant le commerce en transit des pays sans littoral et les principaux pays de transit voisins en Afrique de l'Ouest et centrale.

ABREVIATIONS

BARC	Bureau d'affrètement routier
BEAC	Banque des Etats de l'Afrique centrale
RCA	République centrafricaine
CBC	Conseil burkinabé des chargeurs
CCCA	Conseil des chargeurs centrafricains
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
C&F	Dédouanement et expédition (transit)
DNT	Direction nationale des transports
CNUT	Conseil nigérien des utilisateurs des transports publics
UE	Union européenne
CDEAO	Communauté douanière des Etats de l'Afrique de l'Ouest
EMACI	Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire
EMASE	Entrepôts maliens au Sénégal
EMATO	Entrepôts maliens au Togo
FCFA	franc de la Communauté financière africaine
GATT	Accords généraux sur les tarifs douaniers et le commerce
LLDCs	Pays en développement sans littoral (Land-locked developing countries)
MINCONMAR	Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest sur le transport maritime
NITRA	Niger Transit
OCBN	Organisation commune Bénin-Niger
RCFM	Régie des chemins de fer du Mali
RCFS	Régie des chemins de fer du Sénégal
REGIFERCAM	Régie des chemins de fer du Cameroun
SBTR	Société burkinabé des transports routiers
SICF	Société ivoirienne des chemins de fer
SNTN	Société nationale des transports routiers du Niger
SOCATRAF	Société centrafricaine des transports fluviaux
TIF	Transport international par chemins de fer
TIPAC	Transit inter-Etats des pays de l'Afrique centrale
UDEAC	Union douanière des Etats de l'Afrique centrale
UMOA	Union monétaire ouest africaine

## INTRODUCTION

1. Les pays en développement sans littoral doivent, pour améliorer leurs systèmes de transport en transit, surmonter de nombreux obstacles complexes, matériels et autres. La présente étude décrit les efforts entrepris en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. La section I donne un aperçu général de la situation actuelle du transport en transit dans cette sous-région. Les problèmes, les actions entreprises et les contraintes au niveau des pays sont traités de manière plus détaillée dans les descriptifs de pays figurant dans la section II. La conclusion de l'étude est que malgré les efforts importants réalisés jusque-là pour améliorer les systèmes de transport en transit, l'élimination des obstacles non matériels reste primordiale et requiert à ce titre une attention prioritaire. La simplification et l'harmonisation de la documentation et des procédures douanières et administratives peuvent, pour un investissement modeste, procurer des bénéfices immédiats en termes d'amélioration des délais de transit et de réduction des coûts de transport en transit.

### I. APERÇU GENERAL DE LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT EN TRANSIT EN AFRIQUE DE L'OUEST/AFRIQUE CENTRALE

2. La sous-région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale comprend 22 pays<sup>1/</sup> dont cinq seulement sont des pays sans littoral<sup>2/</sup> qui disposent ainsi d'un large éventail de couloirs de transit possibles. Cependant, divers facteurs, dont le coût élevé de la création et de l'entretien de nouveaux couloirs de transit ainsi que des différences de langues et de monnaies, ont contribué à préserver la prédominance des couloirs traditionnels.

#### A. Cadre juridique du transit

3. Le cadre juridique du transport en transit en Afrique de l'Ouest/Afrique centrale repose sur des instruments juridiques nationaux et internationaux. Les pays de la sous-région ne sont pas parties à de nombreuses conventions internationales concernant le transport en transit, comme le montre l'annexe II. Toutefois, en tant que pays membres du GATT, ils souscrivent à l'Article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, qui stipulent les principes de base relatifs au transport en transit.

4. Aux termes de cet article, les parties contractantes s'engagent à accorder le passage aux marchandises en transit en provenance ou à destination d'autres Etats membres par les voies les plus commodes pour le transit international. Les parties contractantes acceptent que les marchandises en transit ne soient pas soumises à des délais ou à des restrictions inutiles et qu'elles soient exonérées des droits de douane et autre imposition relative au transit, à l'exception des frais de transport ou des redevances correspondant aux dépenses administratives occasionnées par le transit ou au coût des services rendus.

---

<sup>1/</sup> Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Nigéria, République centrafricaine, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo et Zaïre.

<sup>2/</sup> Burkina Faso, Mali, Niger, République centrafricaine et Tchad.

5. En Afrique de l'Ouest, beaucoup plus qu'en Afrique centrale, les principes du transport international en transit ont été complétés par des instruments juridiques régionaux. Le Traité de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a été suivi de deux instruments complémentaires: la convention sur le transit routier inter-Etats des marchandises (TRIE) et la convention sur le transport international routier (TIR) adoptées par les Etats membres de la CEDEAO en 1982. Ces conventions ont elle-mêmes été complétées au fil des ans par une multitude de protocoles et de recommandations. En outre, comme le montre l'annexe I, les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et leurs voisins de transit ont conclu des accords bilatéraux et des arrangements pratiques concernant les routes, les ports et les chemins de fer.

6. Le cadre juridique en Afrique de l'Ouest, et à un degré moindre en Afrique centrale, apparaît ainsi plus étoffé et plus diversifié que d'autres initiatives régionales ailleurs entre pays en développement, exception faite, peut-être, de la sous-région de l'Afrique de l'Est. Il reste cependant insuffisant comparé au cadre juridique du transport en transit en Europe occidentale.

7. Les principales réalisations en Afrique de l'Ouest comprennent: (1) la création d'un réseau routier international, avec la définition de normes routières minimales et de limites de charge par essieu; (2) l'harmonisation de la législation routière concernant, par exemple, l'immatriculation des véhicules, la délivrance des permis de conduire, l'organisation de l'inspection technique des véhicules, la sécurité routière et la compilation de statistiques routières; (3) l'établissement d'un système d'assurance de responsabilité civile permettant aux victimes d'accidents de la route d'être indemnisés par des compagnies locales d'assurance désignées; (4) l'utilisation de l'appareil institutionnel de la CEDEAO pour l'organisation de consultations et l'adoption de décisions sur des questions concernant le commerce de transit.

8. La principale faiblesse du cadre juridique pour le transit en Afrique de l'Ouest et centrale est liée à la mise en oeuvre des décisions. Une fois les décisions adoptées par les organes de la CEDEAO ou de l'UDEAC (ministres ou chefs d'Etat), l'exécution dépend de la volonté politique de chaque Etat. Compte tenu de l'ampleur des variations dans le rythme et les modalités de mise en oeuvre par les différents Etats les changements ne prennent effet qu'au bout d'une longue période de temps et l'harmonisation souhaitée des systèmes de transit a parfois été difficile à réaliser.

9. Des revers importants comprennent l'échec de la mise en oeuvre de la Convention sur les TRIE adoptée en 1982. Cette convention qui tente d'introduire un système international de transit douanier dans la sous-région CEDEAO a peu de chances de devenir opérationnelle dans un avenir proche parce que le document unique de déclaration de douane qui constitue un des piliers du système n'est plus acceptable dans certains pays membres. En plus, des désaccords subsistent en ce qui concerne la propriété et l'administration des cautions ou garanties douanières sans lesquelles le système ne peut fonctionner.

#### B. Les Couloirs de transit

10. Les couloirs traditionnels en Afrique de l'Ouest et centrale conduisent aux ports de Dakar, d'Abidjan, de Lomé, de Cotonou, de Douala et de Pointe Noire. Le port de Lagos a attiré une partie du trafic en provenance de l'Est nigérian et du Tchad. Les tonnages de fret restent modestes mais sont en augmentation parce que les coûts de transport au Nigéria sont plus faibles dus à

des coûts énergétiques moindres. En cas d'amélioration des conditions de sécurité pour le fret au Nigéria, ce couloir concurrencerait sérieusement ceux de Cotonou et de Douala qui ont été les couloirs traditionnels du Niger et du Tchad respectivement.

1. Le couloir de Dakar

- Le couloir ferroviaire (Dakar-Tambacounda-Kayes-Kita-Bamako, 1.240 km) est géré par la Régie des chemins de fer du Sénégal du côté sénégalais et par la Régie des chemins de fer du Mali sur le territoire malien.

2. Le couloir d'Abidjan

- Le couloir ferroviaire (Abidjan-Bouaké-Ferkéssédougou-Bobo Dioulasso-Ouagadougou, 1.154 km) est administré par la Société ivoirienne des chemins de fer sur le territoire ivoirien et par la Société des chemins de fer du Burkina sur le territoire du Burkina Faso).
- Le couloir routier à travers le territoire de la Côte d'Ivoire (Abidjan, Bobo-Dioulasso-Ouagadougou, 1.176 km).

3. Le couloir de Lomé

- Le couloir routier à travers le Togo (Lomé-Sokodé-Koupéla-Ouagadougou).
- Le couloir traversant le Burkina Faso et le Togo (Lomé-Sokodé-Koupéla-Niamey).

4. Le couloir de Cotonou

- Le couloir combiné rail-route (Cotonou-Parakou-Niamey, 1.057 km)
- Le couloir routier à travers le Bénin (Cotonou-Parakou-Niamey).

5. Le couloir de Douala

- Le couloir rail-route (Douala-Ngaoundéré) - 884 km par chemin de fer, géré par la Régie des Chemins de fer du Cameroun, puis 598 km par route jusqu'à Bangui via Boulai et Bouar, soit au total 1.752 km.
- Le chemin de fer de Douala à Balabo (555 km) puis la route vers Bangui via Bertou (668 km): total 1.786 km.
- Le chemin de fer de Douala à Ngaoundéré (884 km) puis à Ndjaména (785 km) - total: 1.669 km.
- La route de Douala à Ndjaména via Yaoundé, Garoua et Bouli (total: 1,932 km).

6. Le couloir de Pointe Noire

- Transport ferroviaire et fluvial - rail de Pointe Noire à Brazzaville (510 km) puis fleuve Congo et rivière Oubangui jusqu'à Bangui (1.195 km) - total: 1.705 km.

C. Pays de transit et facilités portuaires

11. La sous-région Afrique de l'Ouest et centrale est dotée de plusieurs ports modernes qui traitent à la fois les marchandises diverses et les cargos en conteneurs. Les principaux ports de commerce en transit des pays en développement sans littoral sont les suivants: Dakar au Sénégal, Abidjan en Côte d'Ivoire, Lomé au Togo, Cotonou au Bénin, Douala au Cameroun et Pointe Noire au Congo.

1. Le port de Dakar (Sénégal)

Le port de Dakar dessert le Mali. Le port est un port abrité formé par deux jetées. L'approche en est facile et un bon socle d'ancrage se trouve à 15 mètres de profondeur. La profondeur à l'entrée est de l'ordre de 11 mètres et les chenaux d'accès sont larges, fournissant suffisamment d'espace pour les manoeuvres. Le tonnage annuel traité est de 2,5 millions de tonnes pour les importations et de 2,2 millions de tonnes pour les exportations. Le port est aménagé pour accueillir les marchandises diverses et les conteneurs. Le quai principal mesure 1.074 mètres.

2. Le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

Le port d'Abidjan traite les marchandises en provenance du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Le port est situé sur une lagune. Il est relié à la mer par un chenal de 2,8 km de long et de 13 m de profondeur. Sa longueur totale dépasse 5.000 m. On y traite 5,2 millions de tonnes par an. Il est équipé pour les marchandises diverses, les minerais, l'huile, les bananes, le poisson, les conteneurs, les pétroliers et les ro-ro.

3. Le port de Lomé (Togo)

Le port de Lomé achemine les marchandises en provenance du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Il est voisin de la frontière du Ghana. Le port est équipé pour traiter les marchandises diverses, les transports en vrac, les vaisseaux-conteneurs, les ro-ro et les pétroliers. Il traite 1,6 millions de tonnes et mesure 1.549 m. Les entrepôts ont une capacité de 50.000 m<sup>2</sup>, avec une zone de stockage en plein air de 2 millions de m<sup>2</sup>.

4. Le port de Cotonou (Bénin)

Le port de Cotonou est utilisé par le Niger. Il a une capacité de 1,5 millions de tonnes par an. Il a des postes de mouillage pour une variété de cargos. Un emplacement pour ro-ro récemment construit vient d'être mis en service. Le quai a une longueur totale de 2.490 m. Il est équipé de magasins et d'entrepôts frigorifiques.

5. Le port de Douala (Cameroun)

Le port de Douala sert pour les marchandises en provenance de la République centrafricaine et du Tchad. 4,3 millions de tonnes de marchandises y

sont traitées chaque année. Le principal problème de ce port est son chenal d'accès qui limite la taille des vaisseaux. Le plus grand navire que le port peut accueillir ne peut excéder 1.500 tx avec un tirant d'eau de 8 m. 58.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sont disponibles à côté de la zone d'accostage des vaisseaux marchands. En outre, 380.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts réfrigérés sont également disponibles au port de pêche. Il y a 11 emplacements de mouillage pour 2.000 m de quais avec une profondeur moyenne de 8,5 m. Le port accueille également les pétroliers, les porte-conteneurs et les ro-ro.

#### 6. Le port de Pointe Noire (Congo)

Le port de Pointe Noire dessert la République centrafricaine, le Gabon et le Zaïre. Les exportations annuelles traitées atteignent 2,4 millions de tonnes et les importations se chiffrent à 640.000 tonnes. Le port est équipé pour les marchandises diverses, les conteneurs et les pétroliers. Les quais atteignent 1.850 m. Les entrepôts comprennent des zones en air libre, des zones couvertes et des zones réfrigérées.

#### D. Le transport intérieur

12. Le rail, la route et les voies d'eau intérieures, seuls ou combinés constituent les principaux modes de transport en Afrique de l'Ouest et centrale. A l'exception de la République centrafricaine où le transport fluvial est important, le transport de transit vers ou en provenance des pays en développement sans littoral se fait soit par une combinaison du rail et de la route, soit entièrement par route uniquement.

##### 1. Le transport ferroviaire

13. Le transport ferroviaire qui a un temps été le mode de transport dominant en Afrique de l'Ouest et centrale est de plus en plus concurrencé par le transport routier dont la part de marchandises en fret a cru de façon exponentielle au cours des années 70. Le Mali et le Burkina Faso sont reliés par rail au Sénégal et à la Côte d'Ivoire, respectivement. Les trois autres pays en développement sans littoral (Niger, République centrafricaine, et Tchad) ne sont pas aussi bien desservis. Le chemin de fer allant du Bénin au Niger se termine à l'intérieur du territoire béninois à Parakou (435 km). De là la suite du voyage jusqu'à Niamey (622 km) se fait par la route. De même, le chemin de fer du Cameroun se termine à Ngaoundéré à quelques 884 km de la côte. A partir de ce point un transfert de marchandises puis un voyage par route de 785 km sont nécessaires pour atteindre Ndjamenà au Tchad. Le partage après les indépendances des réseaux ferroviaires desservant le Mali et le Burkina Faso en deux compagnies nationales autonomes distinctes, additionné à un manque d'investissement ultérieur et à des problèmes organisationnels, a conduit à une détérioration des services ferroviaires qui a poussé ces pays à investir dans des modes de transport alternatifs.

##### 2. Le transport routier

14. Les investissements considérables dans la construction des routes au cours des années 70, qui ont accru de façon notable la vitesse, la flexibilité et la fiabilité du transport routier, ont fait basculer les mouvements de fret en faveur de ce dernier. Sa part de marchandises en fret est passé de chiffres insignifiants des années 60 au delà de 40% dans les années 80. Ce transfert vers le transport routier aurait pu être plus marqué n'eussent été les interventions des politiques gouvernementales en vue de protéger les chemins de fer en



restreignant le transport de certaines marchandises comme le bois, les minerais, le ciment au rail.

15. Cependant, le développement du transport routier qui est largement dominé par les petits opérateurs privés a posé de nouveaux défis. La détérioration des routes, les accidents de la route et l'évasion fiscale exigeaient une coopération renforcée entre les Etats en vue d'harmoniser les normes routières, les règles de circulations et les mesures de contrôle fiscal. Le besoin de mettre en application des mesures de contrôle sans inhiber le transit routier reste encore un défi important à relever en Afrique de l'Ouest et centrale.

### 3. Les voies d'eau intérieures

16. Le couloir de Pointe Noire sur la rivière Oubangui et le fleuve Congo à travers Brazzaville et le port de Pointe Noire a constitué dans le temps un important couloir pour la République centrafricaine et le Tchad. Pour le Tchad, cela signifiait un transport routier de Ndjamena à Bangui, soit environ 650 km, suivi d'un transport par route de Bangui à Brazzaville (1.300 km), puis un transport par rail de Brazzaville à Pointe Noire (510 km).

17. Bien que les coûts de fret soient moins élevés sur ce couloir, en comparaison du couloir rail-route ou tout route de Douala au Cameroun, le couloir de Pointe Noire a perdu virtuellement tout le commerce de transit du Tchad, alors que le commerce de transit de la République centrafricaine ne représentait que 70.000 tonnes en 1988. Le principal désavantage de ce couloir est le temps long qu'il faut au transit commercial pour aller de Pointe Noire à Bangui, soit 2,5 mois en moyenne, contre six semaines pour le couloir camerounais. De plus, la rivière Oubangui est fermée à la navigation pendant quatre mois de l'année (de février à mai) et partiellement restreinte d'accès pendant deux autres mois en saison sèche, ce qui correspond à la période de récolte du coton en Afrique centrale. Les gouvernements des pays d'Afrique centrale envisagent un projet destiné à réguler le transport par voie d'eau à travers la construction d'un barrage, mais le projet demandera le recours à des sources de financement extérieur, lequel, compte tenu du faible volume de marchandises en transit, a peu de chances de se réaliser dans un avenir prévisible.

## E. Institutions nationales

### 1. Les gouvernements

18. En Afrique de l'Ouest et centrale, les ministères des transports sont les agences gouvernementales de proue en matière de formulation de politiques, d'investissement et de gestion des infrastructures essentielles telles que les ports, les voies ferrées et les communications. Cependant, d'autres ministères ont également des rôles importants à jouer en matière de transit. Ce sont les ministères de l'intérieur qui sont responsables de la police et de l'immigration, les ministères des finances qui perçoivent les taxes de l'Etat et les ministères des affaires étrangères responsables des services consulaires et diplomatiques.

### 2. Les entreprises du secteur public

19. Les gouvernements en Afrique de l'Ouest et centrale sont propriétaires et opérateurs des ports, des chemins de fer, des lignes maritimes et fluviales, des lignes aériennes et des télécommunications. Les institutions du secteur public

fonctionnent normalement en organes autonomes. Récemment, il leur a été demandé de réduire les coûts et de fonctionner selon des critères commerciaux dans le cadre des programmes d'ajustement structurel.

### 3. Les conseils de chargeurs

20. Les conseils de chargeurs en Afrique de l'Ouest et centrale sont des entités puissantes auxquelles les gouvernements laissent de larges libertés de manoeuvre pour la gestion des importations et des exportations. Ils s'occupent spécialement: (1) de la gestion des arrangements bilatéraux de partage des cargaisons tels que stipulés dans les accords bilatéraux ou régionaux; ces arrangements prévoient normalement de réserver deux tiers des marchandises en transit des pays en développement sans littoral à leurs transporteurs routiers nationaux, (2) la gestion exclusive des équipements portuaires dans le cadre d'accords bilatéraux inter-Etats, et (3) la gestion, au nom de leurs Etats de la formule 40/40/20 de partage de cargaisons telle que stipulée dans la Convention des Nations Unies sur le Code de conduite pour les Conférences des opérateurs de lignes maritimes.

### 4. Les transitaires

21. La profession d'agence de dédouanement et de réacheminement de marchandises en Afrique de l'Ouest et centrale est dominé par de grands groupes privés étrangers qui sont souvent des succursales d'agences maritimes étrangères. SOCOPAO, succursale de DELMAS VIELJEUX de France, GERMA et ALRAINE Nigeria Ltd sont parmi les principaux opérateurs de ce secteur en Afrique de l'Ouest et centrale. Ces dernières années ont vu un foisonnement d'agents transitaires locaux. Dans le port de Douala par exemple, de petits transitaires locaux opérant essentiellement dans le secteur informel, s'occupent d'environ 50% du fret en transit. Leur manque de garanties financières dans un environnement de dérégulation étendue a conduit à une certaine prise de conscience de la nécessité d'instituer des normes minimum pour la fonction de transitaire.

## F. Les institutions régionales

22. Dans le but de favoriser l'intégration économique régionale et promouvoir le commerce entre Etats et au niveau international les gouvernements des pays d'Afrique de l'Ouest et centrale ont établi un certain nombre d'institutions régionales, notamment la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Union douanière des Etats de l'Afrique centrale (UDEAC) et la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et centrale sur le transport maritime (MINCOMAR) .

### 1. La Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

23. La CEDEAO<sup>2/</sup> qui a été fondée en 1982 vise à la promotion de la coopération et du développement dans tous les domaines de l'activité économique, particulièrement, dans les domaines de l'industrie, des transports, des télécommunications, de l'énergie, de l'agriculture, des ressources naturelles,

---

<sup>2/</sup> Les états membres de la CEDEAO sont: le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, la Mauritanie, le Nigéria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

du commerce, des questions monétaires et financières, ainsi que des questions sociales et culturelles, dans le but d'élever le niveau de vie de ses populations, d'accroître et de maintenir la stabilité économique, de renforcer les relations entre ses membres et de contribuer au progrès et au développement du continent africain.

24. La Commission des transports, des télécommunications et de l'énergie a élaboré des normes et des instruments relatifs, entre autres, à: la liberté de circulation des personnes, de résidence et d'établissement, le développement du réseau routier transafricain de l'Ouest, l'harmonisation de la législation routière, la création d'une carte marron CEDEAO pour l'assurance responsabilité civile des véhicules, une convention relative aux marchandises en transit routier ainsi que des règles de circulation routière.

25. Certaines initiatives de la CEDEAO, telles que la promotion du réseau routier transafricain de l'Ouest et la carte marron CEDEAO pour l'assurance responsabilité civile des véhicules ont été largement mises en oeuvre, alors que l'application de beaucoup d'autres initiatives s'est faite de façon plutôt inégale.

## 2. L'Union douanière des Etats de l'Afrique centrale

26. L'UDEAC<sup>4/</sup> qui a été fondée en 1964 à Brazzaville se donne comme objectifs d'amener ses membres vers une union économique et un développement industriel équilibré. Dans ce but le traité envisage la création d'une union douanière, avec un tarif extérieur commun et l'élimination de toutes les barrières internes. Le traité envisage également une coordination rapprochée des plans de développement nationaux, la promotion du transport, l'établissement d'un code d'investissement commun ainsi que l'harmonisation de la documentation et des procédures.

27. Les objectifs fondamentaux de l'UDEAC se sont révélés trop ambitieux. Soutenus par les prix élevés des denrées en 1970 les Etats membres sont allés chacun son chemin dans la poursuite de politiques et de programmes industriels. En conséquence, le traité a été amendé à Yaoundé en 1974 pour refléter une position plus restrictive dans les secteurs du commerce et des transports. Des mesures et des actions politiques orientées vers l'intérieur prises par les différents gouvernements au cours des années ont créé des procédures administratives et douanières très lourdes rarement rencontrées ailleurs en Afrique.

## 3. La Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et centrale sur le transport maritime

28. La MINCOMAR<sup>5/</sup> essaie de créer et de promouvoir un programme de développement maritime intégré dans la sous-région à travers, entre autres: l'harmonisation et la coordination des politiques des Etats membres sur les questions relatives au transport maritime, la promotion et le développement de mécanismes et d'organismes adéquats pour l'amélioration du transport maritime -

---

<sup>4/</sup> Les états suivants sont membres de l'UDEAC: le Cameroun, le Congo, la Guinée équatoriale, le Gabon, la République centrafricaine et le Tchad.

<sup>5/</sup> La MINCOMAR regroupe tous les états de l'Afrique de l'Ouest et centrale

particulièrement à travers la mise en place de structures maritimes nationales et sous-régionales, la mise en place de Conseils nationaux de chargeurs ou institutions équivalentes, et la négociation de tarifs de fret pour l'ensemble de la région par le biais d'un Comité régional de négociation - le développement de flottes marchandes nationales et/ou multinationales et l'organisation efficace des services maritimes dans la sous-région sur la base d'une participation accrue des compagnies maritimes nationales et sous-régionales collaborant aussi étroitement que possible.

#### G. Facteurs influençant le choix des routes de transit

29. A priori, les chargeurs choisiront les routes qui leur garantissent la sécurité, la fiabilité, la rapidité et des coûts réduits. En Afrique de l'Ouest et centrale ce choix est souvent influencé par plusieurs facteurs extérieurs, notamment: les conditions climatiques, les mesures et les actions politiques gouvernementales, et l'environnement politique et économique.

##### 1. Les conditions climatiques

30. Les conditions climatiques, et particulièrement les fortes pluies, occasionnent des interruptions et des délais dans les mouvements de fret dans beaucoup de pays d'Afrique de l'Ouest et centrale. Le Tchad et la République centrafricaine sont particulièrement affectés par les mauvaises conditions climatiques. En saison sèche, au moment de la récolte du coton, la rivière Oubangui et le fleuve Congo qui normalement fournissent un transport à moindre coût, ne sont pas navigables. Ainsi les exportations de coton du Tchad et de la République centrafricaine doivent-elles être acheminées par la route ou par une combinaison rail-route jusqu'à Douala. En saison de pluies, le transport routier est aléatoire dans les deux pays avec des risques de délais importants et d'accidents.

##### 2. Les mesures et les actions politiques nationales

31. Les mesures et les actions politiques nationales adéquates dans les pays en développement sans littoral ne suffisent pas à elles seules à garantir la facilité du transit. Elles n'ont de chances de succès que lorsque des mesures et des actions complémentaires sont également entreprises dans les pays de transit. Cela est visible dans le cas précis du développement des infrastructures. Pour qu'une ligne de chemin de fer reliant un pays en développement sans littoral à un port maritime puisse fonctionner de manière efficace, le pays concerné et son voisin côtier doivent avoir tous les deux la volonté de fournir un investissement adéquat à leurs compagnies nationales de chemin de fer. De la même manière, la fluidité des opérations de transit routier requiert une coordination interétatique pour harmoniser les normes routières, les règles de circulation et les procédures administratives et douanières.

32. Les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale ont reconnu la nécessité de renforcer leur coopération dans le secteur du transport, mais de nombreux obstacles subsistent.

##### 3. L'environnement politique et économique

###### a) L'environnement politique

33. Le transport en transit est très sensible à l'environnement politique. Les mesures prises par les de nouveaux dirigeants politiques à la suite d'un

changement violent de gouvernement, notamment la fermeture des frontières, la suspension des communications avec le monde extérieur et les contrôles de sécurité excessifs sur les grands axes de transit routier affectent le fonctionnement normal des opérations de transit. Un certain nombre de pays en développement sans littoral ont expérimenté à un moment ou un autre au cours des dix dernières années de difficiles changements politiques. Leur commerce de transit a également eu à subir les effets des crises politiques dans les pays de transit.

b) L'impact de la récession économique

34. La récession économique de dimension mondiale des années 80 a profondément affaibli les économies des pays d'Afrique de l'Ouest et centrale. Plongés dans des difficultés budgétaires et de balances des paiements les pays ont dû arrêter les investissements en capital et réduire leurs charges récurrentes. Cela a conduit à un affaiblissement des efforts d'entretien et à une accélération de la détérioration des infrastructures de transport. La crise économique a également affaibli la volonté des pays en matière de coopération régionale. Les gouvernements ont, par exemple, pris des mesures pour protéger les chemins de fer nationaux en réduisant la transport routier, particulièrement en ce qui concerne les transporteurs étrangers. Les accords de partage entre Etats du transport des marchandises ont été appliqués avec rigueur en vue de protéger les transporteurs nationaux, sans prendre en compte les coûts et le choix des expéditeurs. Un faisceau de règles administratives et douanières élaborées, malgré tout, pour réduire l'évasion fiscale, a été mis en application sans tenir compte de son impact négatif sur les flux de transport en transit. Des points de contrôle gérés par la police ont été tolérés à l'intérieur des frontières et même autorisés à continuer malgré les engagements pris aux niveaux régional de les éliminer ou de les réduire. En fait, ces barrières non physiques constituent aujourd'hui les obstacles les plus sérieux aux opérations de transport en transit en Afrique de l'Ouest et centrale.

H. Conclusions et recommandations

35. L'intégration économique dans le cadre de la CEDEAO et de l'UDEAC a jeté les bases d'une coopération interétatique sur les questions relatives au commerce de transit. L'impact positif de certains des instruments régionaux tels l'assurance responsabilité civile pour les véhicules à moteur, les normes de construction routière et les limites de poids par essieu ainsi que l'harmonisation des législations en matière de circulation autoroutière, a été noté. Cependant, le manque de progrès dans d'autres domaines, notamment le transit douanier sur les routes internationales et les barrages autoroutiers de la police, constitue un défi majeur en Afrique de l'Ouest et centrale.

36. Le coût du transport en général et du transport routier en particulier est très élevé. Selon les estimations du Secrétariat de la CNUCED les coûts du fret importé qui ne représentent que 4,4 % des valeurs CIF dans les économies de marché développées et 8,8 % dans les pays en développement en 1990, s'élèvent à 22 % pour le Burkina Faso, le Mali, la République centrafricaine et le Tchad et sont en moyenne de 16,5% pour l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi. Le coût d'exportation à partir d'un point de chargement central en République centrafricaine (site de travaux, usine, moulin, plantation, entrepôt, etc.) représente 32% de la valeur FOB au port d'expédition. Beaucoup de ces coûts sont payés en devises étrangères, ce qui réduit d'autant les recettes nettes en devises à l'exportation. Les coûts de transit sont proportionnellement plus élevés encore pour les denrées volumineuses à faible valeur exportées par les

pays en développement sans littoral, comme le sucre et le coton, et peuvent dépasser les 40 % de la valeur au point de production. Pour certaines denrées à valeur élevée, comme le tabac ou les minéraux, les coûts de transit peuvent être inférieurs à 10 % de leur valeur à l'origine.<sup>6/</sup>

37. Etant donné que les coûts de transport en transit à l'intérieur des terres constituent jusqu'à 40 % des coûts totaux des importations des pays en développement sans littoral, la coopération bilatérale et/ou sous-régionale a un rôle important à jouer pour réduire les coûts de transit. Pour ces pays les services de transit accessibles en termes de coûts et efficaces sont nécessaires non seulement parce qu'ils font économiser des ressources précieuses en réduisant les coûts de transport mais aussi parce qu'ils permettent de prévoir les temps de transit, données sans lesquelles les exportateurs ne peuvent tirer des bénéfices des contrats d'approvisionnement lucratifs spécifiant "expédition rapide". Il est de l'intérêt des pays de transit qui ont réalisé des investissements lourds dans des infrastructures et équipements de transit de promouvoir des services de transit efficaces non seulement en vue de maximiser l'utilisation des investissements existants mais aussi parce que les économies réalisées par les pays en développement sans littoral alimenteraient de nouveaux investissements et la croissance conduisant à l'expansion du secteur de transport en transit. Les mesures destinées à réduire les coûts de transit sont par conséquent d'une nécessité urgente. De telles mesures doivent couvrir les trois composantes interdépendantes du secteur du transport en transit: le cadre juridique du transport en transit, les infrastructures physiques, les institutions et les services de soutien au transit.

38. En Afrique de l'Ouest, la priorité devrait être donnée premièrement à la tenue des engagements actuels qui ont été pris les Etats membres dans le cadre de la CEDEAO. Dans cette optique, le Secrétariat de la CEDEAO devrait élaborer des modalités destinées à garantir une mise en oeuvre uniforme des décisions de la CEDEAO. Deuxièmement, les Etats membres de la CEDEAO appuyés par le Secrétariat de l'organisation devraient revoir leurs accords bilatéraux en vue d'assurer qu'ils sont en conformité avec les conventions internationales. Troisièmement, les Etats membres doivent, dans le respect des décisions de la CEDEAO, coordonner leurs politiques en vue d'assurer une ratification rapide des conventions internationales relatives au commerce de transit.

39. En Afrique centrale, là où l'UDEAC a enregistré le moins de progrès dans le développement de normes et pratiques régionales, la priorité devrait être donnée à l'obtention d'accords sur les normes et pratiques régionales de base. L'expérience de la région CEDEAO devrait servir de référence pour l'élaboration d'instruments régionaux dans la sous-région UDEAC.

40. Des opérations de transport en transit efficaces en termes de coûts nécessitent un mélange d'environnement politique favorable et l'intervention d'opérateurs compétents en matière de transport en transit. Un préalable de politiques de transit appropriées est le fonctionnement d'accords consultatifs institutionnels effectifs qui impliquent à la fois les gouvernements et les opérateurs de transit. De même, la formation est un prérequis pour le développement de services de transit compétents par des agences relevant à la fois du public et du privé. Non moins importante est la nécessité d'une action législative destinée à définir les droits et les responsabilités de tous les

---

<sup>6/</sup> "International transport costs facing land-locked developing countries", (UNCTAD/LDC/misc.10)

opérateurs de transit: autorités portuaires, chargeurs, transitaires, douanes, transporteurs du rail et de la route. Il est essentiel que les entreprises publiques telles les autorités des lignes ferroviaires et des ports qui étaient dans le passé protégées par la loi à travers notamment la fixation d'une limite à la compensation due lors des procès civils, devraient être obligées à une conduite exemplaire dans leurs opérations. Enfin, la restructuration et la modernisation de l'industrie des transports routiers en Afrique de l'Ouest et centrale devraient faire l'objet d'une attention prioritaire parce que cette industrie constitue un maillon faible dans la chaîne du transport. Pour le moment, beaucoup des véhicules opèrent dans le secteur informel. Ils sont vieux, mal entretenus, tombent souvent en panne et ne peuvent pas être hermétiquement attachés ou fermés. Dans cet état ils attirent l'attention de la police et appellent à une inspection minutieuse des services de douane, ce qui entraîne de longs délais et des frais supplémentaires. Il y a par conséquent nécessité d'encourager de nouveaux investissements dans des véhicules qui rempliraient les conditions douanières pour le transport international. L'établissement de compagnies de transport internationales, avec, idéalement une participation d'actionnaires de plusieurs pays, présenterait en plus l'avantage d'intégrer le transport routier en Afrique de l'Ouest et centrale dans l'économie formelle.

## II. SYSTEMES DE TRANSPORT EN TRANSIT : ACTIONS ET POLITIQUES NATIONALES

### A. Le Burkina Faso

#### 1. Couloirs de transit et répartition des modes de transport

41. Le Burkina Faso est desservi par trois couloirs principaux:

- le couloir du rail à travers la Côte d'Ivoire (Abidjan-Bobo-Dioulasso-Ouagadougou: 1.154 km),
- le couloir routier à travers la Côte d'Ivoire (Abidjan-Bobo-Dioulasso-Ouagadougou: 1.176 km),
- le couloir routier à travers le Togo (Lomé-Ouagadougou: 992 km).

42. Avant la crise récente au Togo, la moitié environ du commerce de transit du Burkina Faso passait à travers la Côte d'Ivoire, le fret étant grossièrement réparti de façon équitable entre le rail et la route, alors que 44 % des marchandises transitaient via Lomé par la route. Les autres routes, notamment le couloir Cotonou-Ouagadougou et le couloir Accra/Tema-Ouagadougou n'avaient pas trop d'importance (environ 4 % du fret total). Le couloir Cotonou-Ouagadougou était essentiellement utilisé pour le transport des produits pétroliers. Bien que Ouagadougou soit plus proche géographiquement du port de Tema que de tout autre port de la région, et malgré les efforts du gouvernement burkinabé de diversifier ses voies d'accès à la mer, le couloir ghanéen est peu utilisé pour trois raisons principales: les problèmes de langue, de monnaie et les mauvaises conditions de la route.

43. Depuis le début des années 90, cependant, la répartition du commerce de transit du Burkina a changé: les parts la Côte d'Ivoire et du Bénin ont augmenté alors que celles du Togo diminuaient. Le volume des activités de transit du Burkina au port de Lomé a chuté de 60 % entre 1990 et 1993.

2. Condition physique et capacité des couloirs de transit.

a) Capacité et équipement portuaires

44. D'une façon générale, les conditions physiques des deux ports principaux desservant le Burkina Faso sont bonnes. Le port d'Abidjan est un des plus grands et un des mieux équipés d'Afrique sub-saharienne. Bien que celui de Lomé soit plus petit et probablement moins bien équipé en machines modernes, il reste quand même un des meilleurs de la sous-région. Les entrepôts et autres équipements physiques mis à la disposition du Burkina Faso dans ces deux ports sont sous-utilisés. Le commerce de transit du Burkina est faible en comparaison de l'ensemble des activités conduites dans les ports. Il ne représente que 10% de la circulation annuelle totale du port d'Abidjan (500.000 tonnes seulement par rapport aux 5,6 millions de tonnes du volume d'activité total en 1993) et 33 % au port de Lomé.

45. Le Burkina Faso a obtenu l'usage exclusif des entrepôts au port d'Abidjan sur une surface totale de 16.540 m<sup>2</sup> dont un entrepôt de 3.204 m<sup>2</sup> géré par le Conseil burkinabé des chargeurs (CBC), ainsi qu'une surface de 22.000 m<sup>2</sup> au port de Lomé. Cette capacité est considérée comme supérieure aux besoins du commerce de transit du Burkina Faso.

46. Deux terminaux à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso servent de ports secs.

47. Les deux ports d'Abidjan et de Lomé sont équipés d'installations de transbordement de marchandises. Les activités de transbordement s'effectuent normalement dans tous les grands ports de la région. Le port d'Abidjan, cependant, est celui qui en fait le plus, cette activité représentant 10% de son chiffre d'affaires, compte tenu de sa grande capacité et de ses installations meilleures.

b) Les infrastructures et les équipements du rail et de la route

48. La qualité des infrastructures de transport et du matériel roulant varie d'un couloir à l'autre. La ligne de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou est actuellement en mauvais état. La ligne est vieille et manque d'entretien, et l'âge moyen du matériel roulant dépasse les 25 ans. La route d'Abidjan à Ouagadougou est en excellent état, particulièrement sur le territoire de la Côte d'Ivoire. Cependant l'état des véhicules de transport routier n'est pas très bon. Les véhicules ont en général plus de dix ans d'âge en moyenne. En plus beaucoup d'entre eux ne répondent plus aux normes du transport international parce qu'il est impossible de les attacher ou de les sceller en vue d'en assurer la sécurité. La route de Lomé à Ouagadougou est bonne, à l'exception d'un tronçon de 200 kilomètres sur le territoire togolais, entre Kara et la frontière du Burkina. La qualité des véhicules de transport routier de ce couloir est également mauvaise. La condition des routes se détériore rapidement parce les limites de poids à l'essieu ne sont pas respectées et par manque d'un bon entretien des routes.

3. Contraintes des couloirs de transit

a) Le port d'Abidjan

49. Il n'y a pas de handicaps majeurs en termes d'installations et d'équipements au port d'Abidjan où les infrastructures physiques sont bonnes et où des efforts continus sont faits pour acquérir des équipements modernes et



pour informatiser les système d'information. Le port d'Abidjan est probablement le port le plus efficace en Afrique de l'Ouest en termes de rapidité de manutention des marchandises. Cependant, il est plus cher. Le problème essentiel au port d'Abidjan concerne les formalités douanières qui sont rigoureuses et qui consomment beaucoup de temps. Certains transitaires se plaignent du fait qu'il faut parfois jusqu'à dix jours pour remplir certaines formalités douanières. Ce handicap diminue la compétitivité du port. Les autorités ivoiriennes expérimentent en ce moment des mesures visant à améliorer la compétitivité du port. Ces mesures concernent la simplification des formalités douanières et le renforcement du système informatique.

b) Le couloir du rail Abidjan-Ouagadougou

50. Les activités de commerce en transit sur ce couloir sont gérées par deux compagnies nationales de chemin de fer, la Société ivoirienne des chemins de fer (SICF) et la Société des chemins de fer burkinabé (SCFB). Les activités des deux compagnies sont coordonnées par le Bureau du trafic international (BTI). Le couloir du rail à travers la Côte d'Ivoire est devenu moins efficient et moins concurrentiel en comparaison des deux principaux couloirs routiers à cause de problèmes techniques et de gestion: en premier lieu il y a le problème de l'inadaptation du matériel roulant - un problème qui est aggravé par l'immobilisation des wagons par les clients pour des périodes trop longues; deuxièmement il y a l'âge du matériel roulant (plus de 25 ans en moyenne) - un facteur responsable de pannes fréquentes et de délais dans le mouvement des marchandises; et troisièmement, la mauvaise qualité des voies de chemin de fer qui oblige à un ralentissement de la circulation. Actuellement, le voyage aller-retour Abidjan-Ouagadougou prend environ 30 jours, un temps excessivement long par rapport à la distance couverte. La détérioration continue de l'état du couloir du rail a augmenté la pression sur le couloir routier Abidjan-Ouagadougou qui a hérité d'un surplus de 20% du fret du rail au cours des cinq dernières années. Cela a entraîné en retour une détérioration accélérée de l'état des routes, compte tenu du fait que les véhicules de transport routiers sont souvent surchargés.

51. Il y a peu d'interférence administrative sur le couloir du rail parce que les wagons de chemin de fer satisfont aux normes fixées par les deux administrations douanières et parce que les chemins de fer, en tant qu'entreprises nationales, reçoivent un traitement de faveur de la part des gouvernements.

c) Le couloir routier Abidjan-Ouagadougou

52. L'état de la route au niveau de ce couloir est très bon, particulièrement du côté ivoirien. Les seuls goulots d'étranglement, cependant, concernent les nombreux postes de contrôle à la fois en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso. Du côté ivoirien, un effort a été fait en vue de réduire le nombre des postes de contrôle en vue d'accroître la compétitivité du couloir. Officiellement, il n'y aurait actuellement que quatre postes de contrôle entre Abidjan et la frontière du Burkina Faso. Cependant, des postes mobiles peuvent être également mis en place dont le but et le nombre dépend des objectifs spécifiques poursuivis par les gouvernement au moment de ces contrôles. En plus l'escorte douanière est obligatoire. Bien qu'elle soit fournie à titre gracieux, elle ne fonctionne que trois jours par semaine. Un des principaux objectifs de l'escorte douanière devrait être d'assurer la sécurité des transports en transit et d'éliminer ou de réduire les barrières de police en cours de route. Ce n'est cependant pas ce qui

se passe en réalité car les officiels des douanes chargés des escortes partent en avant et laissent les convois se débrouiller tous seuls à l'arrière.

53. Les postes de contrôle sont plus nombreux et les inspections plus rigoureuses sur le territoire burkinabé.

d) Le port de Lomé

54. Il n'existe pas de handicaps majeurs au port de Lomé en ce qui concerne les équipements et les installations puisqu'on y note un excédent de capacité. Bien qu'il compte moins d'équipements que le port d'Abidjan le port de Lomé est performant et concurrentiel. La qualité de la manutention y est satisfaisante et les formalités douanières moins contraignantes. Il y a cependant un certain nombre de plaintes concernant la lenteur de traitement des connaissements à cause des fréquentes pannes d'ordinateur et des délais dans les procédures de dédouanement dus à une mauvaise coordination entre départements douaniers, notamment entre la brigade portuaire, le bureau de la navigation et le siège des douanes.

e) Le couloir routier Lomé-Ouagadougou

55. Un des handicaps majeurs de ce couloir est la mauvaise condition de la route sur le territoire togolais entre Kara et la frontière burkinabé (200 km). Le nombre de postes de contrôles sur le territoire togolais est réduit et la circulation est relativement fluide grâce au système d'escorte. Il n'y a que deux points de contrôle fixes sur le territoire togolais: à Togblekopé (près de Lomé), d'où partent les convois, et à Cinkassé, à la frontière burkinabé. Il y a en plus un arrêt de repos à Sokodé. Au Togo, l'escorte douanière n'est pas gratuite. Les frais de participation sont de 20.000 F CFA par véhicule escorté. Bien que le système d'escorte ait réduit les interventions de la police routière, il a introduit de nouvelles contraintes dans les opérations de transit. Premièrement, il n'y a actuellement que trois escortes qui sont programmées par semaine. Les transporteurs ont demandé davantage d'escortes. Les autorités togolaises ont indiqué qu'elles étaient disposées à organiser des escortes de convois supplémentaires dès que le nombre de véhicules en attente d'escorte est suffisamment important. Deuxièmement, seuls les convois quittant Lomé en direction de Ouagadougou sont bien organisés. Les convois entrants en provenance de Ouagadougou et se dirigeant vers Lomé sont mal organisés et doivent par conséquent subir les rigueurs des contrôles de la police et des douanes. Troisièmement, la localité où se regroupent les véhicules pour former des convois à Togblekopé ne dispose pas de suffisamment d'espace. Togblekopé n'a pas été équipé pour recevoir des quantités importantes de véhicules. Les véhicules se rassemblent juste sur le côté de la route et gênent la circulation routière normale. Quatrièmement, le système de convoyage peut contribuer à accélérer la détérioration des routes, avec le passage trop rapproché de camions poids lourds.

4. Investissements auxiliaires en capital destinés à faciliter les flux de trafic routier en transit

56. Au port de Lomé, les équipements de manutention sont inadaptés et vieux. L'équipement n'a pas reçu d'entretien adéquat à cause de la crise socio-économique que traverse le pays. Des investissements sont donc nécessaires pour restaurer ces équipements. Il y a également nécessité de réhabiliter et de mettre à jour l'informatisation des opérations portuaires et douanières.

57. L'aménagement d'un espace de parking à Togblekopé où se forment les convois de véhicules est considéré comme essentiel. Un tel aménagement doit être suffisamment grand pour accueillir un minimum de 50 camions. Les installations doivent prévoir un accueil approprié pour les chauffeurs routiers. En plus des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des hommes et des biens.

58. La détérioration des routes causée par les surcharges et le manque d'entretien est un problème important à traiter. Des ponts-bascules doivent être installés aux endroits stratégiques pour permettre l'application des règles concernant les charges par essieu. Il n'existe pour le moment qu'un seul pont-bascule au port. Celui de Togblekopé est en panne par manque d'entretien. A long terme, les mesures destinées à limiter les charges à l'essieu doivent aller de pair avec l'allocation de ressources pour l'entretien des routes et être couplées avec la mise en oeuvre de procédures effectives de maintenance. Dans cette optique, il serait nécessaire d'instituer des frais d'utilisation raisonnables pour alimenter un fonds de développement et d'entretien des routes.

59. Enfin, en vue de faciliter les formalités de passage de frontières les postes de douane des deux côtés de la frontière devraient être situés à courtes distances les uns des autres. L'idéal étant que les deux postes soient dans un même immeuble qui peut être construit sur la frontière ou en un endroit proche de la frontière dans l'un des deux pays. Le Burkina Faso cultive cette idée depuis un moment déjà et a entrepris des négociations avec ses voisins dans ce sens.

#### 5. Mesures destinées à améliorer les services de transit

##### a) Les services de douane

60. Les pays membres de la CEDEAO ont signé la Convention sur le transit routier des marchandises qui essaie de mettre en place un régime international de transit en douane en Afrique de l'Ouest. La mise en oeuvre de cette convention a été très lente.

61. En attendant l'établissement de la Convention TRIE, les régimes nationaux de transit en douane devraient adopter des réformes dans le sens: (1) d'éviter les procédures de double dédouanement impliquant la vérification des procédures par les administrations centrales. Ce double contrôle peut être évité si du personnel gradé est mis en poste au niveau des ports et aux frontières nationales; (2) d'instituer une coordination plus rapprochée entre les transporteurs, les transitaires et les douanes pour accélérer la circulation des documents essentiels, tels que les connaissements et le paiement des impôts et taxes; et (3) de l'informatisation des services pouvant permettre un pré-dédouanement des marchandises en transit.

##### b) Les transitaires

62. Les transitaires sont bien établis en Afrique de l'Ouest. Les grandes agences sont des filiales de multinationales connues telles SAGA et SOCOPAO/SDV. Ces agences fournissent des prestations de bonne qualité. A côté d'elles, il y a d'autres transitaires dont certains évoluent dans le secteur informel. Beaucoup des nouveaux venus n'ont pas les compétences requises. La nécessité se fait sentir d'aider les nouveaux entrants de la profession à acquérir les compétences et l'éthique professionnelles. Cette question a été soulevée dans le contexte du besoin global de fixer légalement et de façon claire les droits et responsabilités des agents transitaires.

c) Le conseil des chargeurs

63. Le Conseil burkinabé des chargeurs, une compagnie para-étatique, est un des grands opérateurs du commerce extérieur du Burkina Faso. Il aide les exportateurs et importateurs burkinabé en matière de transport international et des formalités qui s'y attachent. Plus précisément il se charge de la répartition du fret entre les transporteurs burkinabé et ceux des pays de transit. Il fait payer pour ses services. Le rôle futur du CBC a été discuté compte tenu des programmes d'ajustement structurels en cours et dans le cadre desquels le commerce et les services sont libéralisés. Le besoin d'un conseil des chargeurs fort, avec éventuellement un mandat plus limité et se concentrant sur les intérêts et les préoccupations des chargeurs, continue à se faire sentir au Burkina Faso.

d) Les transporteurs routiers

64. Plusieurs transporteurs dont la Société burkinabé de transport routier participent au commerce de transit du Burkina Faso. Dans le cadre des accords signés avec ses voisins de transit deux tiers du commerce de transit du Burkina Faso doivent être transportés par les camionneurs nationaux. La majorité des transporteurs burkinabé relèvent du secteur informel. Leurs camions sont souvent conduits par des chauffeurs illettrés. Les véhicules dont la plupart ont le dessus ouvert sont difficiles à fermer ou à sceller. Ils sont généralement vieux et mal entretenus, ce qui occasionne de nombreuses pannes en cours de transit. La dévaluation récente du franc CFA a augmenté de façon dramatique le prix des véhicules et des pièces détachées, rendant plus difficile encore le renouvellement ou l'entretien du parc automobile. Elle a également fait monter de façon dramatique les coûts de fonctionnement ainsi que les prix des services de transport. Une façon de retourner ces facteurs négatifs pour en tirer du profit serait de promouvoir la création de véritables compagnies de transit privées avec prise de participation du public à l'échelle sous-régionale et le soutien de capitaux et d'expertises de l'étranger.

6. Le cadre juridique du transit

65. Le Burkina Faso est partie à nombre de conventions internationales, traités régionaux et accords bilatéraux (cf. annexes I et II). En plus le transport en transit obéit à des lois nationales et à un faisceau de règles et de directives administratives. Etant donné que le transit marchand du Burkina Faso passe par soit la Côte d'Ivoire, soit le Togo, les lois et pratiques qui régissent le commerce de transit dans ces pays constitueraient une partie du cadre juridique général du commerce de transit burkinabé. De plus, étant donné que le Burkina Faso et ses deux voisins de transit sont membres de la CEDEAO, il s'ensuit que le traité de la CEDEAO et, plus particulièrement, les traités TIR et TRIE ainsi que les protocoles et recommandations relatifs au transport, constituent également des sources de droit pour le cadre juridique du transit de ce pays.

66. Le transit par voie ferrée de Ouagadougou au Burkina Faso à Abidjan en Côte d'Ivoire a été facilité par un accord inter-rail signé entre les deux compagnies nationales de chemin de fer (SICF et SCFB). Les avantages du transport par rail comprennent des procédures douanières simplifiées adaptées de la Convention internationale destinée à faciliter le passage des frontières pour les marchandises transportées par rail (TIF).

67. A l'opposé, le transit routier est soumis aux procédures nationales de transit en douane qui requièrent le traitement de nouveaux documents à chaque passage de frontière. Ces procédures ajoutent des délais de 24 à 28 heures au commerce de transit, et les paiements de cautions douanières et de frais de dédouanement accroissent les coûts et la durée du transit qui auraient pu être évités si le traité de transit douanier de la CEDEAO avait été appliqué. L'élimination ou la réduction des postes de contrôle de la police sur les routes est également nécessaire pour libérer la circulation du transit et en diminuer la durée.

## B. Le Mali

### 1. Répartition des couloirs et des modes de transport

68. Le transit du Mali passe essentiellement par deux couloirs:

- le couloir du rail qui traverse le Sénégal (1.240 km; transportant 43% du fret)
- le couloir routier à travers la Côte d'Ivoire (1.225 km; transportant 56% du fret)

69. Il existe une troisième voie, c'est le couloir routier vers le port de Lomé au Togo qui passe à travers le territoire du Burkina Faso (sur 2.071 km). Cette route ne joue qu'un rôle marginal.

70. Actuellement, la voie de chemin de fer qui relie Dakar à Bamako est en mauvais état, ce qui rend plus compétitif le couloir routier à travers la Côte d'Ivoire, d'autant plus que l'état de la route est excellent, particulièrement en Côte d'Ivoire. Malheureusement, les procédures douanières trop lourdes du côté ivoirien diminuent la compétitivité du couloir.

71. Le port de Dakar est plus poché des partenaires commerciaux du Mali (qui sont essentiellement des pays européens) que ne l'est le port d'Abidjan. C'est la raison pour laquelle ce couloir est essentiellement utilisé pour les importations. Le couloir routier vers Abidjan est principalement utilisé pour les exportations parce que (a) l'exportation principale du pays (le coton) est produite dans la région sud du pays, près de la frontière ivoirienne et (b) les exportations sont moins soumises que les importations aux formalités douanières en Côte d'Ivoire.

72. Le couloir routier à travers le Togo est moins compétitif à cause de la plus grande distance à couvrir (2.071 km) et le dilemme de la traversée du Burkina Faso où les postes de douane et de police sont nombreux et les contrôles plus rigoureux.

### 2. Etat physique et capacité des couloirs de transit

73. L'état physique des ports desservant le Mali est bon. Les caractéristiques des ports d'Abidjan et de Lomé ont déjà été présentées aux paragraphes 49 et 54 ci-dessus. Le port de Dakar par lequel transite l'essentiel des importations maliennes est un des plus grands de la région. Il est relativement bien équipé. Le commerce de transit du Mali ne représente que 7 % du total du trafic du port de Dakar.

74. L'entreposage ainsi que les autres potentialités physiques sont adéquats et sont en fait sous-utilisés. Le Mali jouit de facilités exclusives dans les ports de Dakar, Abidjan et Lomé avec une superficie totale de stockage de 79.505 m<sup>2</sup> qui sont gérés par son organe para-étatique, les Entrepôts maliens, et se répartissant comme suit :

- 33.374 m<sup>2</sup> au port de Dakar, gérés par les Entrepôts maliens au Sénégal (EMASE);
- 34.084 m<sup>2</sup> au port d'Abidjan, sous la gestion des Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI);
- 12.045 m<sup>2</sup> au port de Lomé, administrés par les Entrepôts maliens au Togo (EMATO).

75. Cette capacité de stockage excède largement les besoins actuels du commerce de transit malien.

76. Le contraste dans la qualité des infrastructures entre la voie ferrée et de la route est immense. La ligne de chemin de fer reliant Bamako et Dakar, comme celle reliant Abidjan à Ouagadougou, est dans un mauvais état. Elle est vieille, mal entretenue et le matériel roulant est ancien. Au contraire, la route qui va d'Abidjan à Bamako est en très bon état du côté ivoirien, et le sera également bientôt du côté malien dès que les travaux de réparation sur le tronçon de 209 km entre Sikasso et Bougouni seront achevés. La crainte subsiste cependant que la surcharge des véhicules, le manque de ressources pour assurer l'entretien ainsi que l'absence de procédures de maintenance adéquates risque d'entraîner une détérioration rapide des revêtements des routes.

### 3. Les contraintes des couloirs de transit

#### a) Le port de Dakar

77. Certains usagers qui connaissent à la fois les ports de Dakar et d'Abidjan considèrent que celui de Dakar est moins performant. Leur reproche principal est lié à la manutention et aux conditions de stockage. Par contre, les formalités douanières sont moins contraignantes à Dakar qu'à Abidjan.

#### b) Le couloir du rail Dakar-Bamako

78. La circulation du commerce de transit dans ce couloir est organisée par deux compagnies nationales: la Régie des chemins de fer du Sénégal (RCFS), côté sénégalais et la régie des chemins de fer du Mali, côté malien. Le fret est partagé équitablement entre les deux compagnies. Il y a des plaintes concernant le manque de coordination entre les deux compagnies qui conduit à des délais et à des coûts en augmentation. Les compagnies de chemin de fer sont confrontées depuis longtemps à des problèmes techniques et de gestion. Premièrement, le matériel roulant ne suffit pas à satisfaire la demande. Deuxièmement, il est vieux, tombe souvent en panne et occasionne des retards dans l'acheminement du fret. Le manque de wagons soit à cause de pannes en cours de route ou l'immobilisation des voitures par certains usagers qui s'en servent comme entrepôts est également commun. Ces problèmes créent parfois au niveau du port de Dakar une accumulation excessive de stocks de marchandises destinées au Mali. Ce problème est particulièrement grave au cours des saisons de pointe correspondant aux périodes de récoltes. Troisièmement, les accidents sont nombreux à cause du mauvais état des voies. Ces mauvaises conditions imposent

également des vitesses réduites de l'ordre de 40 à 50 km par heure en moyenne. Par ailleurs, un tronçon de 242 kilomètres de voie a besoin de réparations urgentes.

79. Il n'y a pas de contrôles douaniers ou policiers en cours de route. Les formalités douanières ont été simplifiées et se fondent sur un document de transit unique, le document de Transit international ferroviaire (TIF) qui accompagne les marchandises de Dakar à Bamako.

c) Le couloir routier Abidjan-Bamako

80. L'état de la route est très bon dans ce couloir, particulièrement du côté ivoirien. Le seul handicap est lié à l'existence de nombreux postes de contrôle policier à la fois sur les territoires du Mali et de la Côte d'Ivoire. Il y a jusqu'à 21 postes de contrôle sur la route, dont 13 sur le territoire ivoirien. La Côte d'Ivoire vient récemment de réduire à six le nombre de ses points de contrôle fixes. Cependant, il existe également des postes de contrôle mobiles dont le nombre peut varier un jour sur l'autre. En plus, les règles de douanes imposent une escorte douanière aux marchandises en transit. En Côte d'Ivoire le service d'escorte douanière est gratuit pour le fret à destination du Mali. Mais il n'est fourni que trois jours par semaine et est considéré comme insuffisant.

d) Le couloir routier Lomé-Bamako

81. Le couloir routier Lomé-Bamako doit transiter par le territoire du Burkina Faso. La route est en bon état à la fois sur les territoires burkinabé et malien. Le fret à destination du Mali est escorté trois fois par semaine par la douane togolaise depuis Lomé jusqu'à la frontière burkinabé. La contrainte majeure de ce couloir est le nombre excessif de points de contrôle, particulièrement du côté burkinabé.

4. Investissements auxiliaires de capital destinés à faciliter les flux de circulation en transit.

82. L'investissement à petite échelle suggéré pour le Burkina Faso au paragraphe 56 vaut également pour le Mali. Des installations adéquates à chaque poste frontière en termes de bureaux, espaces de parking, ponts-bascules et équipements de télécommunication sont nécessaires. En vue de garantir une durée de vie normale aux routes, l'installation de ponts-bascules doit aller de pair avec une augmentation des ressources disponibles pour l'entretien des routes et l'application de procédures de maintenance effectives.

5. Mesures destinées à améliorer les services de transit

a) Les services de douane

83. La mise en oeuvre d'un régime de transit douanier international sur le couloir de chemin de fer entre Bamako et Dakar a beaucoup facilité le mouvement des trains entre le Sénégal et le Mali. Le document TIF a remplacé les documents et formalités de douane nationaux du Mali et du Sénégal, contribuant ainsi à simplifier les formalités douanières et administratives et à réduire les coûts et les délais y afférents. Malheureusement l'initiative de la CEDEAO d'appliquer un régime de transit routier international, comme mentionné plus haut, n'a pas été suivie d'effet.

84. En attendant la mise en oeuvre de la Convention TRIE de la CEDEAO, il est demandé aux administrations douanières nationales de prendre en considération l'application des mesures proposées au paragraphe 61.

b) Les transitaires

85. Le Mali est servi par des transitaires qui ont des bureaux annexes au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Togo. La qualité des prestations fournies est bonne. Il existe également des transitaires opérant dans le secteur informel. La qualité de leurs services laisse parfois à désirer. Il est nécessaire de leur apporter une aide pour qu'ils acquièrent des compétences et une éthique professionnelles. Il est également nécessaire de fixer des règles de droit et des responsabilités claires pour les transitaires.

c) Le Conseil des chargeurs

86. Le Mali n'a pas de conseil de chargeurs. Mais, la Direction nationale de transports (CNT) est responsable de l'élaboration de la politique en matière de transport et les entrepôts maliens du Sénégal, de Côte d'Ivoire et du Togo gèrent les accords de partage bilatéral des frets comme mentionné en Annexe 1.B. en vue d'assurer qu'un pourcentage significatif de marchandises maliennes sont transportées par des véhicules maliens.

d) Les transporteurs routiers

87. La plupart des véhicules maliens sont vieux (plus de 12 ans d'âge) et ne satisfont pas aux normes internationales en matière de transport. Beaucoup de véhicules ne peuvent pas être fermés hermétiquement, ce qui les expose à une inspection rigoureuse de la part de la douane et de la police. Ces véhicules appartiennent souvent à des commerçants non spécialisés opérant souvent dans le secteur informel. Ces commerçants, n'étant pas des transporteurs professionnels, sont peu enclins à investir à long terme dans de nouveaux véhicules, compte tenu notamment de la faiblesse actuelle de la demande en matière de fret. Mais, les nombreuses pannes, les accidents, les retards dus aux inspections, ne vont pas dans l'intérêt des transporteurs. Il existe un besoin de créer une saine industrie du transport à travers la promotion d'entreprises professionnelles de transport.

6. Cadre juridique du transit

88. Le Mali est partie à un certain nombre de conventions internationales et a signé plusieurs traités régionaux et accords bilatéraux (cf. annexes I et II). Le transport en transit malien est soumis aux lois nationales et est affecté par un foisonnement de règlements et de directives administratives.

89. Les lois et les pratiques qui gouvernent le transit commercial en Côte d'Ivoire et au Sénégal, pays par lesquels passent les marchandises maliennes en transit, doivent être prises en compte dans l'élaboration d'un cadre global pour le transit commercial du Mali. Comme dans le cas du Burkina Faso, le Mali et ses voisins de transit sont membres de la CEDEAO et, en tant que tels, ces pays partagent un corps important de normes et de pratiques communes. Cependant, l'application insuffisante de certaines de ces normes et pratiques communes, comme discuté au paragraphe 67 supra, expose le transit commercial du Mali à des délais inutiles et à des coûts supplémentaires. L'introduction d'un système international de transit douanier dans la sous-région CEDEAO faciliterait de façon significative les mouvements transfrontaliers en réduisant les délais et



les coûts attachés. L'élimination ou la réduction des contrôles de police en cours de route est également nécessaire.

### C. Le Niger

#### 1. Répartition des couloirs et des modes de transport

90. En 1992, le transit commercial du Niger se répartissait comme suit:

- un couloir combiné rail-route à travers le Bénin (Cotonou-Parakou-Niamey, sur 1.057 km, avec 65 % du fret);
- un couloir routier à travers le Togo (Lomé-Niamey à travers le Burkina Faso sur 1.192 km, et pour 9 % du fret);
- un couloir routier à travers le Nigéria (Lagos-Niamey, sur 1.622 km et pour 16% du fret);
- un couloir routier à travers la Côte d'Ivoire (Abidjan-Niamey à travers le Burkina Faso, avec 5% du fret);
- Un couloir routier à travers le Ghana (Accra/Tema-Niamey à travers le Burkina Faso, avec 5% du fret).

91. Le couloir transsaharien Alger-Niamey (3.700 km) serait avantageux pour les régions nord du pays. Il coûterait cependant trop cher à mettre en place.

92. Près des deux tiers du transit commercial du Niger passe par le port de Cotonou. Moins de 20% transite par n'importe quel autre port. Les efforts nigériens en vue d'une diversification des routes pour son transit commercial ont entraîné ces dernières années une augmentation du fret passant par le Nigéria, le Ghana et la Côte d'Ivoire. Le couloir nigérian, en particulier, s'est développé de façon notable au point de dépasser le couloir togolais depuis 1991, conséquence de la crise socio-politique au Togo.

93. Le couloir de transit vers le port de Cotonou est non seulement le plus court depuis Niamey, il a été également renforcé par des accords bilatéraux et des arrangements signés entre les gouvernements du Bénin et du Niger. L'Accord sur le transit et l'utilisation du port de Cotonou fournit au Niger une zone franche dans le port de Cotonou. En plus, les deux pays possèdent et gèrent en commun une compagnie de chemin de fer, l'Organisation commune Bénin-Niger (OCBN) qui transporte la part du lion du transit commercial nigérian.

94. Le port de Lomé était le deuxième port le plus important pour le transit commercial du Niger. Mais l'activité de ce port a chuté de 45% entre 1989 et 1993 à cause de la crise politique au Togo. La moitié de la part de Lomé dans le transit commercial régional s'est reportée sur les ports d'Abidjan, de Cotonou et de Lagos. En dehors de la crise, un autre facteur qui décourage le passage du transit commercial du Niger, et du Mali, par le port de Lomé est le passage à travers un pays tiers, le Burkina Faso, où la circulation subit des retards importants à cause de trop nombreux contrôles policiers et douaniers.

95. Le port de Lagos pourrait jouer un rôle plus grand encore dans le transit commercial du Niger, particulièrement pour ce qui concerne la circulation vers ou en provenance des régions de l'Est nigérian. Mais le développement du transit à travers le couloir nigérian est limité par trois facteurs: la langue, la

monnaie et, par dessus tout, la sécurité des marchandises. Malgré cela, les chiffres officiels publiés ne rendent peut-être pas entièrement compte du transit nigérien qui traverse le Nigéria, compte tenu de l'importance des activités de contrebande entre les deux pays.

96. Les couloirs ivoirien ou ghanéen du transit nigérien ont peu de chance de se développer de façon notable compte tenu des distances et de la nécessité de traverser un pays tiers.

## 2. Etat physique et capacité des couloirs de transit

97. Le transit commercial du Niger représente 15 à 20 % de l'activité totale au port de Cotonou, et 3 à 5 % de celle de Lomé. Le port de Cotonou est généralement considéré comme étant moins bien équipé que les ports d'Abidjan ou de Lomé en termes d'opérations de manutention ou de dédouanement. Mais, dans l'ensemble, la performance est satisfaisante.

98. Les ports de Cotonou et de Lomé disposent de suffisamment de surface d'entreposage pour accueillir le transit commercial du Niger. Ce pays a obtenu un espace de 15.200 m<sup>2</sup> au port de Cotonou et 10.000 m<sup>2</sup> de capacité stockage comprenant des entrepôts et 600 m de quai au port de Lomé.

99. La plus grande partie du fret partant de Cotonou emprunte la voie rail-route Cotonou-Niamey qui comprend 438 km de chemin de fer entre Cotonou et Parakou (sur le territoire du Bénin). Le transport ferroviaire est assuré par l'Organisation commune Bénin-Niger (OCBN), une compagnie para-étatique qui appartient et qui est gérée par les deux pays. A Parakou, le fret est transbordé des wagons de chemin de fer sur des camions. Les camions sont choisis dans un pool de véhicules que l'OCBN a mis en place à travers des arrangements avec des transporteurs privés.

100. Les problèmes auxquels se heurte l'OCBN sont les mêmes que ceux que doivent gérer les autres compagnies de chemin de fer de la région: le vieillissement des installations et du matériel roulant. Des réparations importantes ont été faites en 1993 sur un tronçon de 173 kilomètres de la voie ferrée. D'autres réparations sont envisagées pour un autre segment de 95 kilomètres.

101. L'OCBN dispose d'un parc de 12 motrices et de 298 wagons ayant un potentiel de 450.000 à 500.000 tonnes par an. Ce parc est suffisant pour transporter les volumes habituels de transit commercial. Mais des pénuries se produisent au pic de la saison de récolte du coton. Selon l'OCBN 4 motrices supplémentaires, 30 wagons et 70 wagons-citernes (pour le transport de produits pétroliers) seraient nécessaires pour résorber le déficit constaté.

102. La route Cotonou-Niamey a été entièrement bitumée et se trouve dans un excellent état. Cependant, compte tenu du pouvoir de monopole virtuel dont dispose l'OCBN en ce qui concerne le transit commercial entre les deux pays, l'utilisation du couloir routier n'a pas encore été officiellement autorisée par les deux gouvernements. Les officiels des deux pays et de l'OCBN ont peur qu'une telle autorisation ne prenne une partie du fret à l'OCBN.

103. La route Lomé-Niamey à travers le Burkina Faso est bonne à l'exception d'un tronçon de 200 km en mauvais état sur le territoire togolais.

### 3. Les contraintes des couloirs de transit

#### a) Le port de Cotonou

104. Le port de Cotonou a des emplacements de mouillage pour une variété de chargements, en vrac ou en conteneurs. Mais les formalités douanières sont contraignantes et sont la source de délais importants lors des dédouanements. Les autorités portuaires sont en train d'expérimenter à petite échelle, le "Programme escale" qui doit permettre de faire toutes les formalités (port, transit et douane) au même endroit.

#### b) Le couloir combiné rail-route Cotonou-Niamey

105. La ligne ferroviaire de Cotonou à Niamey finit à Parakou (435 km) où des transbordements sont effectués sur des véhicules de transport routier pour la suite du voyage vers Niamey (622 km). Le transbordement occasionne un délai d'une journée dans le mouvement du fret. En plus, il implique des frais de manutention supplémentaires et des risques de perte ou d'avarie des marchandises. Les autres problèmes concernent: (1) le mauvais état de la voie ferrée; (2) l'insuffisance et l'âge du matériel roulant; et (3) l'insuffisance des installations pour le transbordement à Parakou. L'OCBN est en train de faire des efforts remarquables pour améliorer la qualité de la voie ferrée à travers les réparations déjà effectuées et celles qui sont envisagées. Pareillement, la compagnie a entrepris d'acheter deux nouvelles locomotives. Ces dernières devraient permettre d'accroître l'efficacité du système ferroviaire. Malgré cela, le couloir du rail, compte tenu des problèmes de transbordement, restera moins compétitif par rapport aux deux couloirs routiers: le couloir routier Niamey-Cotonou et le couloir routier Niamey-Lomé à travers le Burkina Faso et le Togo.

106. Trois types de documents de transit sont utilisés sur le couloir rail-route Cotonou-Niamey: le S116 sur le train, le TRIE de Parakou à la frontière nigérienne, et le CTR sur le territoire du Niger. Cela complique les formalités et occasionne des délais supplémentaires.

107. Il n'y a pas de postes de contrôle de police ou de douane sur le tronçon rail Cotonou-Parakou, étant donné que l'OCBN utilise des wagons scellés. Mais il y a de nombreux points de contrôle sur la suite du parcours entre Parakou et Niamey. Les autorités béninoises escortent maintenant deux fois par semaine les véhicules allant au Niger depuis Cotonou ou Parakou. Les frais à payer par les transporteurs routiers sont de 50.000 F CFA par déclaration douanière. Les deux escortes hebdomadaires sont jugées insuffisantes. Cela cause des délais et des frais supplémentaires étant donné que les véhicules sont immobilisés dans l'attente de la formation des convois.

#### c) Le couloir routier Cotonou-Niamey

108. Les réparations récentes ont rendu ce couloir beaucoup plus concurrentiel. Le handicap le plus important de ce couloir concerne les tracasseries douanières et policières. Mais les escortes douanières ont permis, jusqu'à un certain point, d'atténuer la gravité de ce problème.

#### d) Le couloir routier Lomé-Niamey

109. Il existe de sérieux obstacles physiques et non physiques sur ce couloir. Comme mentionné plus haut au paragraphe 55, il y a un tronçon défectueux de

200 km de route sur le territoire togolais. De plus, des délais douaniers et administratifs onéreux constituent un obstacle majeur au cours du passage à travers le Burkina Faso.

4. Les investissements auxiliaires en capital destinés à faciliter les flux de transit

110. Au port de Cotonou, les équipements de manutention sont insuffisants. Les investissements devraient également couvrir l'agrandissement et le renforcement de l'informatisation des opérations portuaires et douanières. Du matériel informatique est nécessaire pour soutenir et étendre le "Programme escale".

111. A Parakou, les opérations de transbordement (déchargement et chargement) prennent une journée. En vue d'accélérer l'exécution de ce type d'opérations de meilleurs équipements de manutention sont nécessaires. En plus, des ponts-bascules sont nécessaires à Parakou et à Niamey pour un contrôle effectif des limites de poids à l'essieu.

112. Des installations de port sec à Niamey faciliteraient sans aucun doute les activités de transit. Les autorités nigériennes envisagent d'identifier un emplacement à Niamey pour y établir un port sec. Des installations et équipements adéquats devront y être installés.

5. Mesures visant à améliorer les services de transit

a) les services de douane

113. Les formalités de douane sont contraignantes et longues au port de Cotonou. Les opérations de dédouanement peuvent prendre une semaine ou plus. En plus les véhicules de transport terrestre en route sont victimes d'un trop grand nombre de contrôles policiers. Mais le système d'escorte a réduit le nombre de points de contrôle sur les routes. Malgré tout les transporteurs considèrent que les deux convois hebdomadaires actuels sont insuffisants et devraient être renforcés.

b) les transitaires

114. Les principales agences de transit opérant à Cotonou sont des succursales de multinationales étrangères, telles la SAGA et la SOCOPAO/SDV. Au port de Cotonou, la Société nigérienne de transit (NITRA), une compagnie de transport et d'emménagement basée à Niamey, est autorisée à fournir des services de dédouanement et d'expédition aux importateurs nigériens. La qualité des services de transit est bonne en général.

115. Au port de Lomé, au Togo, les services de transit sont fournis par des agences togolaises. La NITRA ne fournit que des services d'emménagement. Cette compagnie est en train de négocier l'obtention d'une franchise afin de fournir des prestations en dédouanement et expédition aux importateurs nigériens, comme elle le fait déjà au port de Cotonou.

c) Le Conseil des chargeurs

116. Le Conseil nigérien des utilisateurs des transports publics (CNUT) joue le rôle de conseil de chargeurs. Il organise les itinéraires de transit et la répartition du fret entre transporteurs nigériens et ceux des pays de transit. Selon les accords bilatéraux entre le Niger et les deux pays de transit, deux

tiers du fret est alloué aux transporteurs nigériens. Un accord signé avec le Nigéria en 1977 donne aux transporteurs nigériens le droit de transporter le fret nigérien jusqu'à la frontière. Pour des raisons de sécurité les importateurs nigériens préfèrent recourir aux services des transporteurs nigériens sur le sol nigérian. Les autorités nigériennes sont en train de négocier un nouvel arrangement avec le Nigéria.

d) Le transport routier

117. Plusieurs transporteurs routiers dont la Société nationale des transports du Niger (SNTN) participent au transit commercial du Niger. Beaucoup des transporteurs routiers relèvent du secteur informel. Les véhicules des couloirs routiers sont généralement vieux et mal entretenus. Les transporteurs en rejettent la responsabilité sur la récession qui a rendu difficile l'acquisition de pièces détachées et le renouvellement des parcs automobiles. La SNTN par exemple n'a pas réussi à acheter de nouveaux véhicules au cours des 12 dernières années. Ces problèmes ont été aggravés par la récente dévaluation du franc CFA qui a entraîné un doublement des prix des produits importés.

6. Le cadre juridique du transit

118. Le Niger est partie prenante à nombre de conventions internationales, traités régionaux et accords bilatéraux (cf. annexes I et II). En plus, le transport en transit est soumis aux lois et réglementations nationales, et à un faisceau de directives administratives.

119. Le principal pays de transit pour le Niger est le Bénin. Le Togo a constitué un important pays de transit mais le Nigéria est en train de le supplanter. Tous ces pays appartiennent à la CEDEAO, et le Niger bénéficie ainsi de l'existence de normes et de pratiques qui ont fait l'objet d'accords régionaux ou bilatéraux. Mais le transit commercial du Niger est en plus soumis à des arrangements de monopole d'Etat en matière de transport. L'Organisation commune Bénin-Niger (OCBN), une compagnie ferroviaire appartenant à deux pays a le monopole du transport du fret nigérien, à l'exception des produits miniers, entre Cotonou et Parakou (435 km). L'OCBN a également le monopole pour organiser le transbordement et la suite du transport de Parakou à Niamey (632 km). Le transport des minerais est confiné à Niger Transit (NITRA), une autre entreprise d'Etat. Ces trois monopoles réduisent substantiellement la concurrence dans le service de transport. Le couloir rail-route qui s'occupe de 65% du transit commercial est confronté aux délais de transbordement et à des coûts d'assurance élevés à cause des risques supplémentaires de dégâts dus à une double manutention. La libéralisation des transports devrait stimuler une saine concurrence entre les modes de transport, conduisant à plus d'efficacité, à des temps de transit écourtés et des coûts moins élevés.

D. La République centrafricaine

1. Les couloirs de transit et la répartition des modes de transport

120. Les principaux couloirs desservant la République centrafricaine sont :

- Le rail de Douala à Ngaoundéré (884 km), puis la route jusqu'à Bangui via Boulai et Bouar (598 km) sur un total de 1.752 km,
- Le rail de Douala à Belabo (555 km), puis la route jusqu'à Bangui via Bertoua (668 km) sur un total de 1.518 km,

- La route de Douala à Bangui via Bertoua (1.798 km),
- Le rail de Pointe Noire à Brazzaville (510 km) puis le fleuve Congo et la rivière Oubangui jusqu'à Bangui (1.195 km) sur un total de 1.705 km.

121. Le couloir de Pointe Noire, également connu sous le nom de route transéquatoriale (sur l'Oubangui et le Congo), passant par Brazzaville était auparavant le seul couloir de transit à destination de la République centrafricaine. Depuis la fin des années 80, le couloir du Cameroun passant par Douala a pris de l'importance.

122. En général, la route transéquatoriale est préférée par les transitaires pour ce qui concerne le transport de marchandises diverses à faible valeur (comme le sucre, la farine et le sel) ou pour l'exportation de rondins de bois. La concurrence entre les routes camerounaise et congolaise subsiste pour les importations en conteneurs et pour le bois scié.

123. Les exportations de café et de coton se font essentiellement à travers le Cameroun parce que les récoltes interviennent au moment où la navigation interrompte ou réduite sur la rivière Oubangui. En outre, lors des périodes de baisse des prix des produits, les transitaires trouvent le couloir routier rapide beaucoup plus concurrentiel que la route transéquatoriale.

124. Quand les conditions sont favorables, les exportations totales de bois, de café et de coton pourraient augmenter de 75.000 tonnes, et il est envisagé que 50.000 tonnes de rondins de bois pourraient emprunter essentiellement la route transéquatoriale.

## 2. Etat physique et capacité des couloirs de transit

### a) Capacité et installations portuaires

125. Le port de Douala compte 2,5 kilomètres de quais dont des quais spécialisés. Il peut accueillir 4,4 millions de tonnes mais le transit à destination de la République centrafricaine n'a représenté que 70.000 tonnes en 1988. Il existe une zone UDEAC de 20 ha à l'intérieur du port et deux des sept unités de cette zone sont réservées pour la République centrafricaine. Le problème essentiel du port est le tirant limité des chenaux d'accès qui oblige les gros navires à ne prendre que des charges légères. Le port de Douala a une productivité moyenne, avec une capacité de traitement de 550 tonnes de marchandises diverses par vaisseau par jour et 1.600 tonnes de conteneurs par bateau par jour.

126. Le port de Pointe Noire traitait environ 4 millions de tonnes de marchandises au cours de la période 1984-88. Cependant le volume du trafic a diminué à partir de 1989, quand l'inefficacité du transport ferroviaire par le chemin de fer Congo-Océan a obligé la Compagnie minière gabonaise à détourner ses exportations de manganèse vers les ports gabonais.

### b) Infrastructures et équipements terrestres

127. Les routes desservant la République centrafricaine sont bitumées du côté camerounais jusqu'à Yaoundé et couvertes de latérite jusqu'aux passages frontières de Garoulai ou Gamboula. Les tronçons en latérite sont dans un état relativement bon et sont carrossables en toutes saisons. Du côté centrafricain

les routes latéritiques sont généralement en bon état. Le tronçon Bangui-Bossebele, qui est déjà bitumé, a été réhabilité, et le tronçon Bossembélé-Yoloké a été bitumé.

128. Le système ferroviaire camerounais (REGIFERCAM) qui a une capacité de 2 millions de tonnes par an, fonctionne actuellement en dessous de sa capacité. Le réseau ferroviaire s'étend jusqu'à Ngaoundéré à l'intérieur du Cameroun (884 km); à partir de là, une bretelle routière latérale permet de rallier Bangui via Garoua-Boulai. Mais, un point de transbordement plus approprié - quoiqu'actuellement moins bien équipé - se trouve à Bélabo (555 km). Bélabo est actuellement utilisé essentiellement pour le transbordement de troncs de bois. La politique camerounaise est d'utiliser au maximum le réseau ferroviaire pour le transport en transit.

129. La section Pointe Noire -Brazzaville du couloir congolais est desservi uniquement par voie ferrée (510 km) et gérée par le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO). La République centrafricaine ne compte que pour 5% dans la circulation de 1,2 millions de tonnes sur cette ligne ferroviaire.

130. Le transport fluvial est assuré essentiellement par la SOCATRAF (Société transafricaine de transports fluviaux) une société mixte appartenant conjointement à l'Etat et à la compagnie française SAGA. Elle exploite 102 barges et 53 remorqueurs et possède des entrepôts et des équipements de manutention.

### 3. Les contraintes des couloirs de transit

#### a) Les ports de Douala et de Pointe Noire

131. Les deux ports maritimes accessibles à la République centrafricaine sont des ports importants disposant d'installations pour la manutention de marchandises diverses, de terminaux à conteneurs, et des quais spécialisés pour les minerais, les fruits (bananes), etc. Le fret commercial centrafricain qui transite par chacun des ports représente moins de 4% du volume d'activité. En ce qui concerne la République centrafricaine aucune contrainte de capacité n'est donc envisagée pour l'avenir proche.

132. Le principal problème à Douala est le faible tirant d'eau du chenal d'accès qui est actuellement maintenu à - 5,9 m. Cela permet aux navires de 20.000 tx avec un tirant d'eau de 8 m de passer à marée haute. De plus gros navires doivent être moins chargés et quand ils arrivent d'Europe ils doivent d'abord accoster au port de Pointe Noire qui est plus éloigné.

133. Les formalités portuaires et de douane qui peuvent durer jusqu'à 30 jours au port de Douala constituent un des principaux goulots d'étranglement pour le transit à travers le Cameroun.

134. Sur le couloir de Pointe Noire la République centrafricaine dépend des ports fluviaux de Bangui et de Brazzaville et du port maritime de Pointe Noire. Les ports fluviaux ont une capacité suffisante pour traiter les tonnages actuels et prévisibles à l'avenir qui sont essentiellement constitués d'exportations de bois de la République centrafricaine, du Congo et partiellement du Cameroun ainsi que d'importations de produits pétroliers, de ciment et de marchandises générales. Le port de Bangui dispose de quais suffisamment longs pour accueillir des barges et d'un quai à conteneurs de 30 mètres équipé d'une grue de 30 m. Le port de Brazzaville a environ 800 m de quais et dispose d'un port pour le bois.

Malgré le problème d'envasement qui oblige à l'utilisation du port principal pour les billes de bois pendant plusieurs mois de l'année, le port dispose actuellement d'une capacité suffisante.

b) Le couloir rail-route Douala-Bangui

135. Le système ferroviaire du Cameroun fonctionne bien en dessous de son potentiel. Le voyage par train de Douala à Ngaoundéré (880 km) prend deux jours, ce qui est raisonnable. Cependant, les installations de transbordement, particulièrement à Belabo, sont inadéquates et la suite du transport par la route pendant la saison des pluies (août à mars) est difficile.

c) Le couloir de Pointe Noire

136. La principale faiblesse du couloir de Pointe Noire est la navigation sur la rivière Oubangui qui est interrompue pendant quatre mois de l'année (février à mai) et réduite quelque peu pendant deux autres mois. Des problèmes similaires se rencontrent sur les rivières Lobaye et Sangha. Cela signifie que la République centrafricaine est totalement dépendante de la route de Douala pour une partie de l'année.

4. Investissements auxiliaires de capital destinés à faciliter le flux de transit

137. Les routes de transit de la République centrafricaines sont sensibles aux conditions climatiques. Le couloir de Pointe Noire est interrompu au cours de la saison sèche, et le couloir transcamerounais subit des coupures intermittentes après les violents orages. La République centrafricaine a besoin d'au moins un couloir de transit toutes saisons. Trois projets destinés à doter le pays de couloirs de ce type ont été étudiés. Le premier envisage l'extension du système ferroviaire camerounais de Kribi à la République centrafricaine (1.100 km). Le deuxième vise à la construction d'un barrage sur le couloir de Pointe Noire en vue de réguler le débit de l'Oubangui et du Congo. Le troisième est une route toutes saisons de Bangui à Douala. Cependant, ces projets à long terme vont prendre du temps à se réaliser, étant donné qu'elles dépendent de la disponibilité en devises étrangères.

138. Entre-temps, l'amélioration des infrastructures de transbordement au niveau des terminaux est nécessaire, particulièrement à Bilbao qui est le point de transbordement le plus approprié pour la République centrafricaine.

139. De grands tronçons de route entre Bangui et Douala ne sont pas bitumés mais, malgré cela, il est nécessaire d'installer des ponts-bascules à des points stratégiques sur le couloir de transit en vue de contrôler les poids par essieu et protéger ainsi le revêtement des routes.

5. Mesures destinées à améliorer la qualité des services d'appui au transit

a) Les services de douane

140. Le principal document nécessaire pour les formalités de transit dans la zone UDEAC est le formulaire D.15. Il est délivré au premier port d'entrée pour les importations et dans le pays d'origine pour les exportations. La procédure D.15 est contraignante. Non seulement elle requiert des informations détaillées mais elle doit être accompagnée de documents complémentaires: connaissements, factures pour les marchandises, facture de transport de la marchandise,



certificat de domiciliation bancaire en Centrafrique qui demande que les factures soient expédiées et rapportées de Bangui, plus un certificat de caution bancaire dont le coût représente 1% de la valeur C.A.F., etc.

141. Des formalités douanières rigoureuses au port d'entrée et de sortie sont exacerbées par des arrêts de contrôle en cours de route par diverses agences de sécurité: la police, la gendarmerie et l'armée qui ne semblent pas du tout sensibles aux délais causés au transit des marchandises.

142. Une simplification des procédures douanières et administratives qui n'affecte pas les revenus des taxes peut se faire à travers l'institution d'un système de transit douanier fonctionnant avec une documentation et des procédures douanières simplifiées, à condition: (1) que les marchandises voyagent dans des véhicules ou conteneurs scellés, (2) que les risques pour les droits et taxes soient couverts par une garantie internationale valide, (3) que les marchandises soient accompagnées d'un carnet reconnu au plan international qui est utilisé dans le pays de départ et accepté dans les pays de transit et de destination, (4) que les mesures de contrôle prises dans le pays de départ soient acceptées par les pays de transit ou de destination, et (5) que les services douaniers s'engagent à maintenir entre eux une coordination et une coopération renforcées.

b) Les transitaires

143. Les principaux agents de transit établis dans les autres pays de la sous-région, notamment la SOCOPAO et la GETMA, opèrent également au Cameroun. Cependant, près de 50% du marché à Douala est aux mains de petits agents du secteur privé informel. L'absence de droits et responsabilités clairement définis pour les agents de transit et la nécessité d'une législation est devenu un sujet à l'ordre du jour devant l'entrée dans la profession de nombreux agents du secteur informel ne disposant pas de garanties financières. Les nouveaux venus ont, naturellement, stimulé la concurrence, mais il est nécessaire de les soutenir en vue de leur permettre d'acquérir des compétences et une éthique professionnelles. Il est également nécessaires de protéger les transporteurs en fixant des règles claires de droits et de responsabilités pour les agents de transit.

c) Le Conseil des chargeurs

144. Le Conseil centrafricain des chargeurs (CCAC) institué en 1979 est une organisation para-étatique chargé de: négocier des tarifs de fret avec les conférences des armateurs, faire appliquer la formule 40/40/20 de partage des frets du Code de conduite des Nations Unies par les conférences d'armateurs, la rationalisation des calendriers d'expédition et la promotion de l'industrie nationale d'expédition. Le CCAC n'intervient pas sur le marché du transport intérieur. Ce travail est dévolu au Bureau d'affrètement routier (BARC), un autre organisme para-étatique, qui contrôle le fret routier, la réglementation de la tarification et le partage du fret entre les transporteurs centrafricains et étrangers. Ces organisations para-étatiques sont financées à partir de taxes payées sur le fret dont elles s'occupent, et dont la valeur est estimée entre 3 et 9% de la valeur du fret.

6. Le cadre juridique du transit

145. La République centrafricaine est partie à de nombreuses conventions internationales, des traités régionaux et des accords bilatéraux (cf. annexes I

et II). En outre, le transport en transit est soumis aux lois nationales et à un faisceau de règlements et de directives administratives.

146. Etant donné que le commerce transitaire de la République centrafricaine passe par le Cameroun et le Congo, les lois et les pratiques en matière de commerce transitaire dans ces deux pays constituent une partie du cadre juridique global. La République centrafricaine et ses deux voisins de transit sont membres de l'UDEAC, laquelle, au contraire de la CEDEAO, à moins réussi dans l'application de normes et pratiques régionales. En outre, comme le montre l'annexe I, il y a eu très peu d'accords bilatéraux signés entre le Tchad et ses voisins de transit. Ces différentes considérations mènent à la conclusion que le commerce transitaire est largement régi par les lois et les pratiques nationales, qui peuvent différer d'un pays à un autre.

147. Le transport en transit à travers le Congo se fait par voie fluviale, par bateau et par chemin de fer. Ce système de transport multimodal qui est organisé par des entreprises publiques à la fois en République centrafricaine et au Congo est largement à l'abri des interventions de la police. Mais, compte tenu de la lenteur du transport fluvial, la durée du transit est de l'ordre de 40 à 50 jours en moyenne.

148. Le transit à travers le Cameroun s'effectue soit à travers une combinaison rail-route ou par route uniquement. Les formalités douanières pour les marchandises partant par train de Douala sont moins contraignantes parce que la REGIFERCAM est exemptée de certaines formalités douanières, telles que la caution de garantie douanière. Le transport routier depuis Douala est contraignant. Non seulement le formulaire D.15 de la douane doit être rempli avec des informations détaillées, mais il faut lui adjoindre de la documentation d'accompagnement laquelle, comme discuté plus haut, peut exiger l'envoi de documents de Bangui à Douala avant que les marchandises ne soient libérées. Ces formalités peuvent prendre une à deux semaines. Ces procédures douanières rigoureuses aux ports d'entrée et de sortie sont exacerbées par des arrêts de contrôle en cours de route imposés par différents représentants de la force publique (police, gendarmerie). Il en résulte que le commerce transitaire de Douala à Bangui dure entre trois et quatre semaines, presque autant que pour le transport de marchandises depuis Pointe Noire.

149. La simplification et l'harmonisation des procédures douanières sont par conséquent d'une nécessité urgente en vue de faciliter le commerce transitaire et de réduire les coûts de transport élevés.

#### E. Le Tchad

##### 1. L'organisation des couloirs de transit et des modes de transport

150. Les principaux couloirs qui servent le Tchad sont les suivants:

- De Douala à Ngaoundéré par le rail (884 km), de Ngaoundéré à la frontière tchadienne (768 km) et à Ndjaména (17 km), soit au total 1.669 km;
- De Douala à Ndjaména par la route via Yaoundé et Garoua Bouli (1.915 km) à la frontière puis à Ndjaména (17 km);

- De Pointe Noire à Brazzaville par le rail (510 km), puis par la rivière Oubangui jusqu'à Bangui (1.195 km) puis la route jusqu'à Ndjaména via Damara Sibul et Sido (510 km), soit au total 2.215 km.

151. Le couloir rail-route à travers le Cameroun jusqu'à Douala est la principale route de transit pour le Tchad. Cependant, plus de 80% des produits pétroliers sont importés du Nigeria. Le couloir nigérian est en train de prendre de l'importance pour les marchandises de grande valeur sous conteneurs. Le couloir se limite aux produits que les autorités nigérianes ne considèrent pas comme "sensibles", telles les denrées alimentaires et différents produits de consommation. Mais beaucoup de ce type de produits passe à travers les circuits informels.

## 2. Etat physique et capacité des couloirs de transit

### a) installations et capacités portuaires

152. L'état physique et les capacités des ports de Douala et de Pointe Noire sont, comme discuté aux paragraphes 125-126, considérés comme satisfaisants pour les besoins du Tchad et pour un avenir prévisible. Le port de Lagos, qui fonctionne actuellement en dessous de sa capacité réelle mais qui peut accueillir plus de 10 millions de tonnes de marchandises (produits non pétroliers exclusivement), pourrait facilement traiter tout le commerce transitaire du Tchad qui n'atteindrait même pas 2% des expéditions de produits non pétroliers effectuées par le Nigeria.

### b) Les infrastructures et équipements terrestres

153. La route au Cameroun est une autoroute à deux voies allant de Douala à Yaoundé avec une chaussée de béton asphalté de 7,5 m de large. Cette autoroute se prolonge de bonnes routes en latérite de 6-7 m de large jusqu'à Bertoua via Ayos continuant sur Garoua Boulai, Meidougou et Ngaoundéré, avec occasionnellement des tronçons rétrécis. Ces routes sont carrossables toute l'année, bien qu'il faille compter avec des délais pendant la saison des pluies. La route alternative via Bafoussam vers Meidougou sur 930 km est bitumée sur environ 250 km à chaque bout avec des tronçons défectueux entre les deux. Elle se raccorde à la route principale à Meidougou. Le dernier tronçon des deux routes depuis Ngaoundéré jusqu'à Kousséri à la frontière tchadienne est une très bonne route bitumée de 7,5 m de large. Les derniers 17 km tchadiens qui vont de la frontière à Ndjaména sont bitumés mais en mauvais état. Les routes du sud Tchadien ne sont pas bonnes. Toutes les routes principales du Nord Nigéria entre la frontière nord du Cameroun et les ports sont goudronnées et en assez bon état.

154. Le système ferroviaire camerounais (Régie des chemins de fer du Cameroun) qui va du port de Douala à Ngaoundéré consiste en une simple voie de 880 km de long. Il représente un avantage certain en termes de distance par rapport à la route de Ngaoundéré qui mesure 1.147 km. Sa capacité est évaluée à 2 millions de tonnes de fret par an, alors que le trafic actuel plafonne à 1,4 millions de tonnes. Il n'y a donc pas pénurie de potentiel et la prestation de service est relativement bonne. La durée du voyage jusqu'à Ngaoundéré est de deux à trois jours.

155. Le couloir de Pointe Noire est très rarement utilisé par le Tchad actuellement à cause de la distance (2.307 km) et la restriction du trafic sur

la rivière Oubangui qui est fermée à la navigation pendant quatre mois de l'année et à circulation réduite pendant deux autres mois.

### 3. Les contraintes des couloirs de transit

#### a) Les ports de Douala, de Pointe Noire et de Lagos

156. Les contraintes au niveau des ports de Douala et de Pointe Noire ont été discutées aux paragraphes 131 à 134. En ce qui concerne les ports nigériens, le handicap majeur est lié aux équipements de manutention portuaire. Les équipements vétustes ont été la cause de congestions occasionnelles du port.

#### b) Le couloir rail-route Douala-Ndjamena

157. Le système ferroviaire du Cameroun fonctionne en deçà de sa capacité. La durée du voyage de Douala à Ngaoundéré (880 km) est de deux à trois jours. Les installations de transbordement à Ngaoundéré sont de meilleure qualité que ceux de Bélabo. Certains transitaires ont des bureaux à Ngaoundéré, mais la nécessité se fait sentir d'améliorer les services de transit en général, et notamment d'y installer des services adéquats de port sec, d'avoir sur place du personnel administratif et douanier de grade élevé, et d'améliorer les services de télécommunications. Le manque d'un entretien approprié et de réparations de routes camerounaises et tchadiennes entraîne une détérioration rapide des routes, et causant un nombre injustifié d'accidents de la route. Le transport routier est également miné par la lenteur des formalités douanières et les contrôles excessifs de la police sur la route. Ces handicaps favorisent le développement de nouveaux couloirs de transit au Nigéria.

#### c) Le couloir de Pointe Noire

158. La principale faiblesse du couloir de Pointe Noire est la fermeture de la rivière Oubangui à la navigation pendant quatre mois de l'année (février à mai) puis la navigation restreinte pour deux autres mois. Des problèmes du même ordre se rencontrent sur les rivières Lobaye et Sangha. Cette voie est actuellement très peu utilisée par le Tchad.

### 4. Les investissements auxiliaires en capital destinés à faciliter le transit

159. Le principal handicap du système de transport en transit actuel du Tchad est sa dépendance virtuelle d'une seule voie (Douala-Njamena, sur 1.725 km). Le couloir de Pointe Noire est trop long et est davantage affaibli par la limitation de la navigation sur l'Oubangui au moment même où les besoins d'exportation du Tchad atteignent un pic (janvier à mai).

160. Le couloir de transit nigérien offre une alternative viable mais la circulation des produits considérés comme sensibles (blé, riz, maïs, vins, légumes, huiles, etc.) est limitée et une difficulté supplémentaire réside dans le fait que la route traverse le Cameroun à l'extrême nord. La route de contournement par le Niger qui est en voie de construction devrait renforcer la compétitivité de ce couloir.

161. Une autre voie potentielle, qui fait actuellement l'objet de discussions, est la route transsaharienne entre Ndjaména et Alger. D'après les estimations, cette route devrait être considérablement plus courte, pour une grande partie des importations tchadiennes, que la voie maritime actuelle entre Marseille et Douala (15 à 27 jours). Cependant cela signifie également des coûts plus élevés

à cause du transport routier (comparé au transport maritime habituel) et aux taxes routières élevées en Algérie.

162. L'amélioration des installations de transit au niveau des ports, des postes de transbordement et des centres commerciaux dans les pays enclavés requiert une attention prioritaire. Comme discuté au paragraphe 135 ci-dessus, il est nécessaire de renforcer à la fois les infrastructures et l'administration à la gare de transfert de Ngaoundéré. Des installations complémentaires sont également nécessaires à Ndjaména pour permettre une manutention, un stockage adéquats, et le dédouanement plus rapide et plus efficace des marchandises en transit.

5. Mesures destinées à améliorer les services de transit

a) Les services de douane

163. Les formalités douanières à l'intérieur de la sous-région UDEAC, comme discuté aux paragraphes 140 à 142, supra, constituent un sérieux obstacle au commerce transitaire. Le couloir combiné rail-route, qui transporte plus de 80 % du commerce transitaire tchadien, a un avantage par rapport à la voie routière simple en ce sens que le transport par voie ferrée bénéficie de procédures simplifiées en matière de formalités douanières. Le transport routier devrait pouvoir jouir des mêmes privilèges à condition: (1) que les marchandises voyagent dans des véhicules fiables sur le plan de la sécurité ou dans des conteneurs, (2) qu'une garantie valable sur le plan intérieur couvre le paiement des droits et taxes tout au long du voyage, (3) que les marchandises soient accompagnées d'un carnet international accepté dans le pays d'origine comme dans les pays de transit et de destination, (4) que les mesures de contrôle douanières prises dans le pays d'origine soient acceptées par les pays de transit et de destination, et (5) que les autorités douanières s'engagent à maintenir entre elles un contact rapproché en matière de coordination et de coopération.

b) Les transitaires

164. Les principales maisons de transit du Tchad, telles que la SOCOPA, ont des bureaux à Douala. Le monopole des grandes maisons de transit est menacé par des nouveaux venus. La concurrence au niveau de la profession offre des avantages en termes de prix aux transporteurs, mais ces derniers ont également besoin de garanties à l'égard des opérateurs peu scrupuleux. Il est de ce fait essentiel que les transitaires aient des garanties financières et que la loi intervienne pour fixer des normes, des droits et des responsabilités pour toutes les parties commerçantes engagées dans les opérations de transit.

c) Le conseil des chargeurs

165. La Coopérative des chargeurs tchadiens (CTT) a été abolie en septembre 1989 sur la base de recommandations liées à un projet de l'AID sur l'ajustement du secteur du transport impliquant la libéralisation des prix des transports. La CTT a été remplacée par le Bureau national de fret (BNF) qui s'occupe essentiellement de statistiques et de collecte de taxes (10% pour la caisse autonome d'amortissement de la dette, 5,5% pour la taxe sur le chiffre d'affaires, 1% pour le BNF lui-même). Le BNF délivre les lettres de voiture obligatoires (pour 1.000 F CFA) et gère les accords de répartition du fret avec le Cameroun.

6. Le cadre juridique du transit

166. Le Tchad est partie à de nombreuses conventions internationales, traités régionaux ou accords bilatéraux (cf. annexes I et II). En outre, le transport en transit est soumis aux lois nationales et à un faisceau de règlements et de directives administratives.

167. Compte tenu du fait que l'essentiel du commerce de transit du Tchad passe par le Cameroun, les lois et les pratiques en matière de commerce transitaire de ce pays constituent une partie du cadre juridique général du commerce de transit tchadien. L'UDEAC qui réunit le Tchad et le Cameroun dans une communauté économique a moins réussi que la CEDEAO dans l'introduction de normes et de pratiques régionales et, en l'absence d'accords bilatéraux étendus, les lois et les pratiques nationales dominant dans la gestion du commerce de transit. Les lois et les pratiques nationales camerounaises ont un impact considérable sur le commerce de transit tchadien à cause du fait que la presque totalité de la route menant de Douala à Ndjamena (1.669 km) est en territoire camerounais, à l'exception des 17 derniers kilomètres. Les formalités douanières sont très contraignantes au Cameroun, comme discuté aux paragraphes 140 et 141 supra, et les délais au port sont aggravés par les arrêts de contrôle fréquents et prolongés de la part de diverses agences chargées de la sécurité (police, gendarmerie). La simplification et l'harmonisation des formalités douanières sont de ce fait d'une urgente nécessité en vue de faciliter le commerce de transit et réduire les coûts de transport élevés.

**Annexe I. A.**

ACCORDS BILATERAUX ET REGIONAUX ENTRE PAYS SANS LITTORAL  
ET LEURS VOISINS DE TRANSIT EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE

	Accords régionaux	Accords de transport routier	Accords de transport par rail	Accords portuaires	Accords sur les voies d'eau
BURKINA FASO	CEDEAO MINCOMAR UMOA	NIGER, MALI GHANA, TOGO COTE D'IVOIRE BENIN	COTE D'IVOIRE	COTE D'IVOIRE TOGO BENIN	
MALI	CEDEAO MINCOMAR UMOA	COTE D'IVOIRE BURKINA FASO	SENEGAL	TOGO BENIN MAURITANIE COTE D'IVOIRE SENEGAL	
NIGER	CEDEAO	BENIN BURKINA FASO NIGERIA GHANA COTE D'IVOIRE		BENIN	
REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE	UDEAC MINCOMAR UMOA	CAMEROUN		CAMEROUN	CONGO
TCHAD	UDEAC MINCOMAR CEMAC	CAMEROUN		CAMEROUN	

**Annexe I. B.**

ACCORDS DE TRANSIT BILATERAUX EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE

I. Burkina Faso

a) Accords sur le transport routier

- Convention sur le transport routier du 10 octobre 1996 entre le Burkina Faso et le Niger
- Convention sur le transport routier du 26 juillet 1968 entre le Burkina Faso et le Mali
- Convention sur le transport routier du 31 janvier 1968 entre le Burkina Faso et le Ghana qui donne 50% du fret à chacun des pays et qui limite le transport du fret à 30 véhicules par pays
- Protocole d'accord sur le transport routier du 14 avril 1984 entre le Burkina Faso et le Togo fixant à 2/3 1/3 les quantités à transporter par les deux parties
- Protocole d'accord concernant le transport routier du 18 février 1975 entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire fixant la répartition du fret et déterminant les routes de transit
- Accord de transport routier du 23 janvier 1984 entre le Burkina Faso et le Bénin.

b) Accord sur le rail

- Convention fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement du Chemin de fer Abidjan-Niger du 30 avril 1960 entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Cette convention définit le rôle et les conditions d'éligibilité des 18 membres de son conseil de direction et de son comité de pilotage.

Un seul formulaire est requis pour le transit des marchandises: la "Déclaration-soumission" délivrée pour le transport international par voie ferroviaire - TIF). Ce document est reconnu par la douane et donne une description des marchandises. Cette méthode simplifiée qui implique simplement la fermeture étanche du wagon ou du conteneur utilisé pour le transport des marchandises permet de gagner du temps.

c) Accords portuaires

- Le cahier de charges signé par le Port autonome d'Abidjan et la Chambre de commerce du Burkina Faso autorisant ce dernier pays à occuper du terrain dans l'enceinte du port d'Abidjan, Côte d'Ivoire, pour une période de trente ans commençant en 1972 et pour un investissement minimum de 19.224.000 F CFA plus des frais annuels de 165 F CFA/m<sup>2</sup>.



- Un accord sur l'utilisation du port de Lomé, Togo, en 1979: suite à un protocole d'accord signé le 28 mars 1979, le Burkina Faso dispose d'une zone de 22.000 m<sup>2</sup> dans le port de Lomé. Les marchandises en transit sont exemptées de droit de douane.
- Conformément à l'Accord sur l'utilisation du port de Cotonou, Bénin, du 29 janvier 1984 et la Convention d'occupation et d'exploitation du domaine portuaire de Cotonou du 18 septembre 1984, le Burkina Faso dispose d'une aire de 20.000 m<sup>2</sup> au port de Cotonou (Décret N° 82-407 du 4 décembre 1982).

## II. Mali

### a) Accords de transport routier

- Le Protocole d'accord concernant les transports routiers du 29 novembre 1974 détermine la répartition du fret, les charges par essieu et les conditions de transport avec la Côte d'Ivoire.
- Le Protocole d'accord de transport routier du 26 août 1983 comporte les mêmes clauses que les accords précédents avec le Togo.
- Le Protocole d'accord de transports publics routiers du 26 juillet 1968. Cet accord entre deux pays sans littoral (Le Mali et le Burkina Faso) permet aux véhicules maliens de traverser le territoire du Burkina Faso.

### b) Accords ferroviaires

L'accord du 8 juin 1963 avec la Côte d'Ivoire a été remplacé par un accord signé en août 1987 qui est destiné à réglementer les termes et conditions de gestion de la circulation ferroviaire entre le Sénégal et le Mali. L'accord définit les relations techniques, administratives et financières entre les deux administrations ferroviaires.

### c) Accords portuaires

- L'Accord de coopération en matière de transport et de transit maritime du 26 juillet 1983 permet au Mali d'utiliser le port et les installations portuaires togolaises. Le Togo a donné au Mali un siège au conseil d'administration du port de Lomé. La gestion de la zone louée auprès du port de Lomé a été confiée aux Entrepôts maliens du Togo (EMATO).
- Le Protocole d'accord de coopération en matière de transport et de transit maritime du 7 janvier 1983. Les termes de cet accord entre le Mali et le Bénin sont les mêmes que ceux décrits au paragraphe précédent.
- L'Accord de coopération en matière de transport et de transit maritime du 29 avril 1987. Les termes de cet accord entre le Mali et la Mauritanie sont identiques à ceux décrits aux deux paragraphes ci-dessus.
- Le Protocole d'accord de coopération en matière de transport et de transit du 13 janvier 1979 permet au Mali d'utiliser un entrepôt de

40.000 m<sup>2</sup> dans la zone sous douane du port d'Abidjan. Le Mali a mis en place les Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) (Décret N° 77-33/CMLN du 13 mai 1977) pour assurer la gestion de ses installations dans ce port, c'est-à-dire la supervision des importations et exportations de marchandises. Les recettes annuelles de l'entrepôt se montent à 45 millions de F CFA. Le Mali a également un siège au Conseil d'Administration du port d'Abidjan.

- L'Accord d'utilisation des ports de Dakar et de Kaolack et la Convention, d'utilisation des installations portuaires du Sénégal du 8 juin 1963 avaient été signées pour une période de 26 ans. Ils sont arrivés à expiration en juin 1988. En juin 1989 les gouvernements des deux pays ont accepté leur extension jusqu'au 2 juillet 1990. La gestion de l'entrepôt et du port est confié aux Entrepôts maliens du Sénégal (EMASE), une entreprise publique financièrement autonome établie par décret N° 77-32 / CMLN du 12 mai 1977. Le Mali a également un siège au conseil d'administration de ce port. Le personnel de l'EMASE bénéficient de privilèges en matière de taxes à l'image des diplomates.

### III. Le Niger

#### a) Accords de transport routier

- L'Accord sur l'administration et la gestion du port de Cotonou et du chemin de fer du 5 juin 1959 avec le Bénin a été mis à jour le 13 octobre 1977 pour inclure le transport routier. Il fixe les itinéraires de transit et donne deux tiers du fret aux transporteurs nigériens et un tiers à ceux du Bénin. Les charges pour les véhicules à un essieu sont limitées à 11,5 tonnes. Les documents de transit requis comprennent:
  - . une autorisation de transit routier
  - . une autorisation de transit international
  - . une assurance du véhicule et des marchandises.
- La Convention sur le transport routier du 10 octobre 1977 avec le Burkina Faso qui traite du transit routier et fixe la répartition du fret à 2/3 1/3.
- L'Accord sur le transport routier du 9 décembre 1977 avec le Nigeria définit les routes à suivre et fixe les limites de charge par essieu à 10 tonnes. Les marchandises transit sont transportées uniquement par des camionneurs nigériens jusqu'à la frontière du Niger.
- Le Protocole d'accord sur le transport routier du 9 juin 1976 avec le Ghana traite de la répartition du fret et des documents de transit.
- Le Protocole d'accord de transport routier du 18 février 1975 avec la Côte d'Ivoire traite de la répartition du fret et des documents de transit. Les charges par essieu sont limitées à 10 tonnes.

b) Accords portuaires

- L'Accord sur le transit et l'utilisation du port de Cotonou du 5 janvier 1975 avec le Bénin traite à la fois des questions de transit et des questions relatives à l'utilisation du port de Cotonou. Il accorde au Niger une zone de franchise douanière, trois représentants au conseil d'administration du port et un représentant au comité de pilotage. Le 18 janvier 1979, les deux pays ont signé un protocole d'application de cet accord. Le protocole a également établi deux organisations (NITRA et SOTRACOB) chargé de la répartition du fret. Il a attribué deux tiers du fret à la NITRA et un tiers à la SOTRACOB.

IV. République centrafricaine

a) Accords de transport routier

- La Convention en matière de transport terrestre de marchandises de 1989 remplace la Convention de Berberati de 1969 qui fixe à 60-40% la répartition du fret et attribue au rail le transport des produits lourds (bois, engrais, matériaux de construction).

b) Accords sur les voies d'eau (1970)

- Le Protocole d'accord du 27 février 1970 qui traite de l'entretien de la voie d'eau Oubangui-Congo-Sangha (Ngoka) qui mesure 2.616 km au total. L'autorisation de transport de marchandises sur cette voie jusqu'à Pointe Noire a été donnée à la SOCATRAF (Société d'économie mixte de transport trans-Afrique sur fleuve).

c) Accords portuaires

- Bien qu'aucun document n'ait été ratifié, le Congo et le Cameroun ont des installations séparées à Pointe Noire et à Douala dans le cadre de la coopération de la Commission mixte permanente sur le transport. Un projet d'accord portant sur l'établissement et l'exploitation à long terme d'une zone d'entrepôt sous douane à Douala, appelée Zone UDEAC, a été soumis à signature le 24 juillet 1969.

V. Le Tchad

a) Accord de transport routier

Depuis 1975, un accord entre les gouvernements tchadien et camerounais stipule que 65 % du commerce transitaire tchadien traversant le Cameroun doit être confié aux transporteurs tchadiens et 35 % aux transporteurs camerounais.

b) Accord portuaire

La Convention d'entreposage de longue durée instituant une zone UDEAC au port de Douala a été élaborée mais pas signée. L'accord donne au Tchad deux emplacements de 6.500 m<sup>2</sup> au port de Douala.

**Annexe II**

ETAT DE LA RATIFICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES SE RAPPORTANT  
AU COMMERCE DE TRANSIT DES PAYS SANS LITTORAL ET LEURS PRINCIPAUX  
VOISINS DE TRANSIT EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE

	Convention de NY 1966 <sup>a</sup>	GATT <sup>b</sup>	Droit de la mer <sup>c</sup>	Circulation routière 1968 <sup>d</sup>	Règles de Hambourg <sup>e</sup>	Convention de Kyoto <sup>f</sup>	Convention de Varsovie <sup>g</sup>
<b>Pays sans littoral</b>							
Burkina Faso	x	x			x		x
Mali	x	x	x				x
Niger	x	x		x			x
République Centrafricaine	x	x		x			
Tchad	x	x					x
<b>Pays de transit</b>							
Bénin		x					x
Cameroun		x	x			x	x
Congo		x					x
Côte d'Ivoire		x	x		x	x	x
Nigeria	x	x	x		x	x	x
Sénégal		x	x		x	x	x
Togo		x	x				

<sup>a</sup> Convention sur le commerce de transit des pays sans littoral, 1965

<sup>b</sup> Accord général sur les tarifs douanier et le commerce

<sup>c</sup> Convention des NU sur le Droit de la mer

<sup>d</sup> Convention sur la Circulation routière, 1968

<sup>e</sup> Convention des NU sur le transport maritime des marchandises, 1978

<sup>f</sup> Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières

<sup>g</sup> Convention pour l'unification de certaines règles concernant le transport aérien international de marchandises