



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/LDC/AC.1/13
11 juin 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT
Quatrième réunion d'experts gouvernementaux
de pays en développement sans littoral et
de pays en développement de transit ainsi
que de représentants de pays donateurs
et d'organismes de financement et
de développement
New York, 23-26 août 1999
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

PROGRÈS DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
DE TRANSIT : QUESTIONS À EXAMINER

Rapport du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
RÉSUMÉ	1 - 7
INTRODUCTION	8 - 11
I. ÉVOLUTION RÉCENTE DANS DES SECTEURS CLÉS DES POLITIQUES RELATIVES AU TRANSPORT EN TRANSIT	12 - 32
A. Réforme des politiques relatives au transport en transit	12 - 30
1. Libéralisation des services de transport	14 - 17
2. Autonomie des chemins de fer	18
3. Privatisation des chemins de fer et d'autres services d'utilité publique	19
4. Réglementation des changes	20
5. Dévaluation monétaire	21
6. Systèmes d'information sur le transport en transit	22
7. Systèmes d'information sur le transit douanier	23
8. Appui institutionnel au transit	24
9. Accords intergouvernementaux	25 - 28
10. Collaboration entre les secteurs public et privé	29 - 30
B. Évolution du commerce et du transit	31 - 32
1. Évolution du commerce	31
2. Évolution du transport en transit	32
II. AMPLEUR ET STRUCTURE DES COÛTS DE TRANSIT DANS CERTAINS PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL	33 - 63
A. Asie du Nord-Est	39 - 45
1. Systèmes de transport en transit	39
2. Structure du commerce extérieur	40
3. Ampleur et structure des coûts de transit	41 - 42
4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit	43 - 44
5. Mesures visant à réduire les coûts de transit .	45
B. Afrique australe	46 - 50
1. Systèmes de transport en transit	46
2. Structure du commerce extérieur	47
3. Ampleur et structure des coûts de transit	48
4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit	49
5. Mesures visant à réduire les coûts de transit .	50

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragrapes</u>
C. Afrique de l'Est	51 - 58
1. Systèmes de transport en transit	51
2. Structure du commerce extérieur	52
3. Ampleur et structure des coûts de transit	53
4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit	54 - 56
5. Mesures visant à réduire les coûts de transit	57 - 58
D. Afrique de l'Ouest	59 - 63
1. Systèmes de transport en transit	59
2. Structure du commerce extérieur	60
3. Ampleur et structure des coûts de transit	61
4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit	62
5. Mesures visant à réduire les coûts de transit	63
III. MESURES PROPOSÉES	64 - 71

Liste des tableaux et des figures

Tableau 1 : Comparaison du coût de transport en transit et du coût de transport maritime des importations d'un certain nombre de pays en développement sans littoral, en provenance d'Europe du nord-ouest ou du Japon	37
Tableau 2 : Coûts de transport standard d'un conteneur (EVP) à destination ou en provenance d'Oulan-Bator	41
Figure 1 : Structure des coûts de transport Yokohama-Tianjin-Oulan	42
Figure 2 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Durban-Ndola (chemin de fer), 1999	48
Figure 3 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Durban-Ndola (route), 1999	48
Figure 4 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Mombasa -Kigali (par la route), 1996	52
Figure 5 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Mombasa -Kigali (par la route), 1999	52
Figure 6 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Abidjan -Ouagadougou (par la route), 1999	61
Figure 7 : Structure des coûts de transport Rotterdam-Lomé -Ouagadougou (par la route), 1999	61

RÉSUMÉ

1. Il s'avère d'autant plus nécessaire de disposer de systèmes de transport plus efficaces, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement que le commerce mondial continue de progresser à un rythme élevé. L'amélioration des services de transport, du point de vue de la rapidité, de la fiabilité et de la flexibilité a permis de conserver des marchés, d'en conquérir de nouveaux ou de justifier une augmentation des prix, et donc de dégager un surcroît de revenu.
2. Le commerce et le développement économique des pays en développement sans littoral sont lourdement pénalisés par l'absence d'accès à la mer, à quoi s'ajoutent l'éloignement et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux et des frais de transport extrêmement élevés dus aux carences des infrastructures, au déséquilibre du commerce, à l'organisation inefficace des transports, à une mauvaise utilisation des actifs et aux insuffisances de la gestion, des procédures, des réglementations et des institutions.
3. La présente étude analyse l'ampleur et la structure des coûts de transit d'un certain nombre de pays en développement sans littoral, afin d'éclairer les problèmes rencontrés et de proposer des mesures susceptibles de réduire ces coûts. Il en ressort, en premier lieu, que les coûts de transit terrestre des marchandises sont plus élevés que les coûts de transport maritime. Il s'ensuit que les efforts visant à améliorer la compétitivité des exportations des pays en développement sans littoral devront porter en priorité sur le niveau et la structure des coûts de transit terrestre. Deuxièmement, on constate que, sur de nombreux itinéraires, les frais d'expédition des marchandises par le rail et par la route sont équivalents, ce qui donne à penser que le choix du mode de transport dépend essentiellement de la qualité du service. D'où l'importance à accorder à la coordination des réseaux ferrés, dont dépend l'avenir du transport ferroviaire.
4. Les réformes qui, depuis 1997, ont permis de mettre en concurrence le rail et la route, devraient être poursuivies. Il importe toutefois que cette concurrence se fasse sur un pied d'égalité, c'est-à-dire que les transporteurs routiers paient des droits d'usager suffisamment élevés par rapport au coût total de la construction et de l'entretien des routes, mais qu'ils ne soient pas pénalisés dans les pays de transit par des procédures inutiles et lourdes et par de nombreux coûts annexes. Si les transporteurs routiers doivent payer des droits raisonnables pour utiliser les infrastructures, il faut que celles-ci soient bien entretenues, et il faut donc continuer de renforcer, par exemple, des institutions - telles que les fonds routiers - qui financent l'entretien des infrastructures de transport routier. Des mesures énergiques doivent être prises dans un autre domaine : celui de la surcharge des véhicules, pratique trop courante qui accélère l'usure de ces derniers et endommage fortement les routes. Il faut également améliorer la formation professionnelle des transporteurs routiers, tout particulièrement en Afrique de l'Ouest où beaucoup sont encore de petites entreprises du secteur non structuré qui exploitent de vieux camions, de petite taille et à toit ouvert qui ne sont pas adaptés aux opérations de transport en transit. C'est l'utilisation de ces véhicules inadaptés qui rend nécessaire l'acheminement des marchandises sous escorte douanière et incite la police à effectuer des inspections minutieuses.

5. Les coûts de transport peuvent être fortement influencés par les procédures et la documentation, dont la lourdeur est un facteur qui se répercute directement sur les coûts de transit. En effet, le commerce ne se limite pas au transport physique des marchandises, il comporte aussi des échanges d'informations essentiellement transcrites sur des documents et des flux monétaires servant à honorer les contrats. Lorsque les documents d'accompagnement sont bloqués, les marchandises le sont aussi.

6. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des procédures et de la documentation ont joué un rôle essentiel dans l'amélioration des systèmes de transit. Les instruments régionaux et les normes communes qui y ont contribué en Afrique sont : les licences de transporteur et les plaques de transit du COMESA, qui sont largement utilisées en Afrique de l'Est et en Afrique australe; les limites de charge par essieu, qui ont été harmonisées en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est et en Afrique australe; les droits de transit, qui ont été harmonisés en Afrique de l'Est et en Afrique australe; et les systèmes d'assurance responsabilité civile automobile instaurés en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est et en Afrique australe.

7. Si les gouvernements qui ont entrepris des réformes radicales telles que la privatisation des chemins de fer et la libéralisation des services de transport ont fait preuve d'un courage considérable, l'efficacité accrue des opérations de transit qui en a résulté a incité certains d'entre eux à élargir et à approfondir les domaines de coopération. En Afrique australe, où ont été mises en oeuvre avec le plus grand succès certaines réformes, on s'efforce notamment d'instaurer un système régional de transit douanier, de consolider et de poursuivre l'informatisation des procédures douanières et des systèmes d'information sur le transport, ainsi que de créer des postes uniques pour le franchissement de la frontière et les inspections communes.

INTRODUCTION

8. Au paragraphe 11 de sa résolution 52/183 du 18 décembre 1997, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de convoquer en 1999, dans la limite des ressources globales disponibles pour l'exercice biennal 1998-1999, une autre réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit, et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'examiner la possibilité de définir les mesures pratiques nécessaires.

9. Le présent rapport, établi en réponse à cette demande, est divisé en trois sections. L'évolution récente, dans des secteurs clés des politiques relatives au transport en transit, est examinée dans la première section. On y souligne que les pays en développement sans littoral sont tributaires de leurs exportations de produits de base et donc sensibles aux mouvements erratiques des prix internationaux de ces produits et aux mauvaises conditions climatiques. Les modifications structurelles récemment survenues dans le commerce et le transport en transit y sont analysées et l'impact de la politique de transit sur les coûts et les services de transport y est évalué.

10. La deuxième section porte sur l'ampleur et la structure des coûts de transit, notamment sur les incidences des procédures et de la documentation. Cette analyse s'inspire des travaux de recherche que la CNUCED a menés sur le terrain en 1999 dans cinq sous-régions : Asie du Nord-Est, Afrique de l'Ouest, Afrique centrale, Afrique de l'Est et Afrique australe.

11. La troisième section présente des conclusions et propose des mesures dans quelques domaines prioritaires. On y fait observer que si la mise en oeuvre des recommandations formulées incombe au premier chef aux pays sans littoral et aux pays voisins, il importe que la communauté internationale des donateurs l'appuie vigoureusement.

I. ÉVOLUTION RÉCENTE DANS DES SECTEURS CLÉS DES POLITIQUES RELATIVES AU TRANSPORT EN TRANSIT

A. Réforme des politiques relatives au transport en transit

12. L'expansion rapide du commerce international a eu raison d'obstacles anachroniques et a renforcé la coopération internationale. Les efforts faits pour créer des conditions économiques stables dans les pays en développement sans littoral et de transit ont été profitables au transport en transit. L'évolution des mentalités a contribué à ce que les services publics (douanes, ports, chemins de fer, etc.) se soucient davantage des prestations offertes, créant ainsi de meilleures conditions pour les opérations de transport en transit.

13. Les réformes qui, au cours des deux dernières années, ont eu un effet direct sur le transport en transit portent sur les points suivants : exploitation selon des critères commerciaux ou privatisation des compagnies

ferroviaires; libéralisation des services de transport; assouplissement de la réglementation des changes; rationalisation des politiques budgétaires; dévaluations monétaires; utilisation croissante de l'échange de données informatisé; renforcement de l'appui institutionnel au transit; entrée en vigueur d'accords intergouvernementaux globaux; et collaboration entre le secteur public et le secteur privé.

1. Libéralisation des services de transport

14. La libéralisation des services de transport progresse, tant au niveau national - fin des monopoles ferroviaires, instauration de la concurrence dans les transports routiers -, qu'au niveau régional - démantèlement des monopoles ferroviaires, ouverture des marchés nationaux des transports à la concurrence étrangère.

15. Les progrès ont été plus importants au niveau national qu'au niveau régional. Dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit, les compagnies ferroviaires nationales sont désormais en concurrence, sur un pied d'égalité, avec les transporteurs routiers. Cette réforme, qui n'a pas été facile à mettre en oeuvre, rencontre une forte opposition dans les administrations des chemins de fer, qui y voient une menace pour le transport ferroviaire. Mais celles-ci ne partent pas toutes battues d'avance; certaines ont décidé de réagir. C'est le cas de la compagnie ferroviaire malawienne qui, après plusieurs années de lourdes pertes qui ont acculé à la faillite en 1993, a été restructurée au prix de la fermeture de certains services de transport de passagers et de lignes non rentables ainsi que de la compression des effectifs. En 1995, les deux principales divisions de la société, Railway Services et Lake Services, ont été constituées en deux sociétés distinctes et les chemins de fer malawiens sont redevenus légèrement bénéficiaires pour la première fois depuis les années 70, essentiellement grâce à cette restructuration. Les perspectives de la compagnie s'améliorent grâce à l'augmentation du volume des marchandises en transit et à la poursuite de la restructuration, qui doit conduire à une privatisation totale en 1999.

16. Au niveau régional, la libéralisation des services nationaux de transport n'a pas eu un effet d'entraînement partout. En Afrique de l'Est et en Afrique australe, le démembrement des monopoles nationaux s'est traduit par un assouplissement général des restrictions, permettant ainsi à des entreprises étrangères de pénétrer de nouveaux marchés. La libéralisation régionale des services de transport a été officialisée dans le cadre du Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) par l'établissement de licences de transporteur qui, délivrées dans n'importe quel État membre, sont acceptées par tous les autres pays membres. Elle a avivé la concurrence régionale entre les transporteurs routiers et accru leur efficacité, ce qui a également obligé les compagnies ferroviaires à s'adapter et à améliorer leur fonctionnement.

17. En Afrique de l'Ouest, la libéralisation entreprise au niveau national n'a pas eu de répercussions régionales. Les réglementations relatives à la répartition du fret continuent de mettre à l'abri de la concurrence les transporteurs des pays sans littoral, en leur garantissant l'acheminement de deux tiers des marchandises en provenance et à destination de leur pays. Ces transporteurs n'ont pas mis à profit cette protection pour moderniser

leurs activités. Beaucoup opèrent encore dans le secteur non structuré et n'ont pas les moyens de proposer des services de transport efficaces, car ils ne disposent ni des compétences de gestion voulues, ni de capitaux suffisants pour investir dans des véhicules lourds.

2. Autonomie des chemins de fer

18. L'autonomie dont elles jouissent dans de nombreux pays a permis aux administrations ferroviaires de prendre des mesures qui ont contribué à améliorer leurs services et leur fonctionnement. En Afrique de l'Est, par exemple, les chemins de fer ougandais exploitent des trains-blocs entre Kampala et Dar es-Salaam avec les chemins de fer tanzaniens, et entre Kampala et Mombasa avec les chemins de fer kényens. Grâce à ces services, les retards ont diminué et l'approvisionnement est devenu plus fiable, ce qui a permis aux négociants de réduire leurs stocks de battement. Les administrations des chemins de fer des pays membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ont élaboré un plan d'action régional qui a permis de rationaliser les activités ferroviaires au niveau régional et de mieux concurrencer le transport routier.

3. Privatisation des chemins de fer et d'autres services d'utilité publique

19. La privatisation des chemins de fer s'est le plus souvent traduite par l'octroi d'une concession de longue durée à des exploitants privés en échange de la promesse de nouveaux investissements et d'une meilleure gestion dans l'objectif d'accroître les capacités et d'améliorer les résultats. Dans le cas du réseau ferroviaire Abidjan-Niger, une concession de 17 ans a été accordée à SITARAIL, société détenue majoritairement par une entreprise privée française, Saga, qui s'est engagée à investir 33 milliards de francs CFA (62,6 millions de dollars É.-U.) dans l'achat de matériel roulant et dans la modernisation de l'infrastructure et des télécommunications. La privatisation de ce réseau de 1 260 km, réalisée en 1995, sera bientôt suivie de celle des chemins de fer camerounais. D'autres pays, notamment le Malawi, le Mozambique, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie, envisagent d'en faire autant.

4. Réglementation des changes

20. L'assouplissement de la réglementation des changes a levé certains obstacles importants au commerce de transit et a également permis aux transporteurs privés de nombreux pays en développement sans littoral et de transit de disposer de devises pour l'achat de pièces détachées et de matériel. Le fait de pouvoir se procurer sans peine des devises auprès des banques ou des bureaux de change a facilité les voyages et les opérations de transit; les chauffeurs de camion peuvent ainsi régler les droits de transit et leurs dépenses annexes dans les pays de transit. L'assouplissement de la réglementation des changes a également contribué à réduire les retards et les incertitudes, et donc à améliorer les services de transport en transit.

5. Dévaluation monétaire

21. La dévaluation en 1994 du franc CFA a entraîné une baisse passagère du trafic de transit du fait de la diminution des importations. Toutefois, conjuguée à d'autres mesures de stimulation de la demande, notamment des augmentations de salaire, elle a eu pour effet de relancer l'activité économique au Burkina Faso, au Mali et au Niger, ce qui a donné un coup de fouet au transport en transit et au commerce dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest.

6. Systèmes d'information sur le transport en transit

22. Des systèmes d'information sur le transport en transit permettant de localiser le matériel roulant et les marchandises sont en cours d'installation et contribuent à rationaliser les opérations ferroviaires. Le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), lancé par la CNUCED en 1988, est en service ou en cours d'installation dans 14 pays, dont cinq pays sans littoral (Burkina Faso, Malawi, Mali, Ouganda et Zambie). Les autorités ferroviaires des pays de la SADC sont en train de mettre en place un système régional d'information sur le matériel roulant (RSIS), avec le soutien de l'Agency International for Development des États-Unis (USAID). Il s'agit d'un projet important auquel participeront tous les pays qui ne sont pas équipés d'un système d'information en temps réel. L'objectif est d'accroître la fiabilité des services, de mieux utiliser le matériel roulant et de permettre aux compagnies ferroviaires d'informer leurs clients des pays sans littoral de la localisation précise des marchandises transportées sur les 45 000 km du réseau ferré de la SADC.

7. Systèmes d'information sur le transit douanier

23. Des systèmes efficaces de traitement et de transfert de l'information contribuent à faciliter les procédures de transit douanier en allégeant la charge de travail des douaniers, en réduisant le temps d'attente des chauffeurs de camions et le volume de la documentation sur papier et en accélérant les procédures de dédouanement et de décharge des garanties. Plus de 70 pays dans le monde, dont de nombreux pays sans littoral, ont adopté le système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED.

8. Appui institutionnel au transit

24. Pour s'adapter en permanence au changement, il faut être organisé. Les secteurs public et privé s'efforcent tous deux de créer des institutions d'appui aux opérations de transport et de transit. Nombre de gouvernements se sont dotés d'un ministère des transports, des travaux publics et des télécommunications; certains ont également créé de nouveaux organismes autonomes, comme les fonds routiers, pour l'entretien et la modernisation des itinéraires de transit. Le secteur privé a pris conscience de la nécessité d'être mieux organisé pour défendre ses intérêts. Les initiatives visant à créer de nouvelles associations professionnelles se sont multipliées, notamment chez les transporteurs routiers, les commissionnaires de transport et les agents en douane. Ces organisations professionnelles renforceront la participation du secteur privé aux mécanismes de consultation et de prise de décisions.

9. Accords intergouvernementaux

25. Les pays sont de plus en plus nombreux à adhérer à des conventions internationales et à conclure des accords régionaux et bilatéraux. Depuis 1997, ce phénomène s'intensifie, en particulier dans les pays en développement sans littoral nouvellement indépendants d'Asie centrale, qui ont adhéré à un certain nombre de conventions internationales ¹.

26. Les pays d'Asie centrale ont également signé ou adopté plusieurs accords ou programmes régionaux, notamment : a) l'Accord-cadre sur le transport en transit, adopté par les États membres de l'Organisation de coopération économique, à Almaty (Kazakhstan), le 9 mai 1998; b) la Déclaration de Tachkent relative au Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSEPAC), signée par les chefs d'État du Kazakhstan, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan, d'une part, et par la Commission économique pour l'Europe et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, d'autre part; c) la Déclaration de Bakou relative à la mise en oeuvre du programme élargi sur le couloir de transport Europe-Caucase-Asie, signée le 8 septembre 1998.

27. La conclusion d'accords intergouvernementaux est fondamentalement motivée par la prise de conscience que le transport en transit ne peut être efficace que si les pays qui partagent les mêmes couloirs et itinéraires adoptent des règles communes. Sans de tels accords, les transporteurs seraient obligés de s'adapter aux différentes réglementations juridiques et techniques en vigueur dans chacun des pays traversés, avec un risque d'inspections fréquentes et de pertes de temps.

28. Les accords de transport en transit comportent normalement des dispositions relatives : a) à la liberté de transit; à la diminution des pertes de temps; aux exonérations de taxe et d'autres droits, sauf les frais administratifs de transit; b) à la délimitation des couloirs de transport en transit, notamment par le rail, par la route et par les voies de navigation intérieure; c) aux ports et installations maritimes nécessaires au trafic de transit; d) aux conditions générales du transport routier - réglementation de la circulation, permis de transport routier, spécifications techniques des véhicules, reconnaissance mutuelle des permis de conduire, et des couvertures d'assurance responsabilité civile automobile, etc.; e) aux conditions générales du transport ferroviaire, notamment le choix des stations de correspondance aux frontières et les modalités d'inspection technique; f) aux procédures douanières et administratives simplifiées, harmonisées et normalisées, aux inspections communes et à la mise en place d'un système de transit douanier; g) à l'établissement de dispositifs institutionnels appropriés.

¹/ Convention sur la circulation routière de 1968; Protocole sur la signalisation routière de 1973; Convention sur la signalisation routière de 1968; Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956; Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR de 1975.

10. Collaboration entre les secteurs public et privé

29. La collaboration entre les secteurs public et privé s'améliore. Les préjugés anciens font place à la prise de conscience que le secteur privé, en tant que principal prestataire de services de transport, a une connaissance directe des goulets d'étranglement et des obstacles qui entravent son activité, et est donc le mieux placé pour proposer des solutions viables et pragmatiques. Le secteur privé s'intéresse de près à tout ce qui peut faciliter le transport en transit, car il est le premier bénéficiaire de l'harmonisation des réglementations nationales et de la simplification des procédures administratives et douanières. Sa participation à l'élaboration des politiques permettrait non seulement d'adopter des mesures adaptées, mais aussi de s'assurer de sa coopération pour leur mise en oeuvre.

30. En Afrique australe, le secteur public et le secteur privé collaborent étroitement, comme en témoigne l'institutionnalisation des "groupes pour le développement des couloirs de transit". Le secteur public finance les investissements dans l'infrastructure matérielle, tandis que le secteur privé définit et finance des projets viables et rentables concernant notamment, la construction de dépôts à conteneurs et d'entrepôts frigorifiques ainsi que l'agriculture commerciale. Dix ans après la création du groupe du couloir de Beira, deux nouveaux groupes ont vu le jour en Afrique australe en 1998 et en 1999. Ce sont le groupe du couloir de Maputo, sur le réseau ferré Maputo-Rassano Carcia, qui relie l'Afrique du Sud au port de Maputo (Mozambique), et le groupe du couloir de Mtwara (République-Unie de Tanzanie), qui vise à développer le port de Mtwara pour qu'il desserve les provinces du sud de la Tanzanie et assure le commerce de transit du Malawi, de la Zambie et du Nord du Mozambique.

B. Évolution du commerce et du transit

1. Évolution du commerce

31. Bien qu'ils soient encore tributaires de quelques matières premières agricoles ou minérales pour leurs recettes en devises, de nombreux pays en développement sans littoral ont commencé de diversifier leurs exportations dans le cadre de leurs programmes généraux de développement économique, comme en témoigne l'évolution de la production et du commerce en Bolivie, au Botswana, en Mongolie et en Ouganda, par exemple. L'industrie minière bolivienne, stimulée par la production d'or, enregistre un regain d'activité. En outre, grâce aux investissements réalisés dans l'agriculture commerciale dans les plaines orientales du département de Santa Cruz, la Bolivie est devenue un important exportateur de soja. En Mongolie, l'exploitation prochaine de gisements d'hydrocarbures devrait renforcer les échanges avec la Chine. En Ouganda, si le café demeure la principale culture d'exportation, les recettes en devises provenant de l'exportation de nouveaux produits, - notamment de poisson et produits dérivés, maïs, haricots, or et éléments en or - ont sensiblement augmenté. D'importants projets miniers en cours au Mali et au Burundi contribueront à élargir la base de production et à modifier la structure des échanges de ces pays.

2. Évolution du transport en transit

32. Le développement de nouvelles zones de production modifie les caractéristiques du transport en transit. En Bolivie, par exemple, le développement de l'agriculture commerciale dans les plaines orientales et la construction d'un oléoduc destiné à approvisionner le Brésil réorientent les échanges du pays en direction de la côte atlantique. Le Burundi a récemment ouvert un nouvel itinéraire de transit vers le sud qui passe par le lac Tanganyika; il s'agit d'un axe important pour les importations de sucre, de ciment et d'autres biens de consommation en provenance d'autres pays d'Afrique australe, à savoir le Malawi, la Zambie et l'Afrique du Sud. La cessation des hostilités au Mozambique a permis de rouvrir la liaison la plus directe entre le Malawi et la mer, à savoir le port de Nacala, qui n'est qu'à 600 km environ du Malawi, contre 3 000 km pour Durban, et 800 km environ pour Beira. Une plus grande efficacité de ces nouveaux itinéraires de transit contribuera à réduire les coûts de transport des pays sans littoral de la région et à développer le commerce régional et international.

II. AMPLEUR ET STRUCTURE DES COÛTS DE TRANSIT DANS CERTAINS PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

33. Dans les pays en développement sans littoral, les coûts de transport demeurent excessifs; ils gonflent les prix à la consommation des biens importés et affaiblissent la compétitivité des exportations sur les marchés extérieurs.

34. Les statistiques de la balance des paiements, qui font apparaître le coût du fret en proportion des valeurs c.a.f., donnent une idée approximative du handicap que les coûts de transit représentent pour les pays en développement sans littoral. En 1994, le coût du fret équivalait à 4 % environ de la valeur c.a.f. des importations des pays développés et à 7,2 % de celles des pays en développement, mais il s'établissait en moyenne à 14,7 % dans les pays en développement sans littoral. C'est en Afrique de l'Ouest que l'on constate pour ces pays le taux le plus élevé - environ 27,5 %; viennent ensuite ceux d'Afrique de l'Est, avec à peu près 23,6 %, puis l'Amérique latine - 16,2 % - et l'Afrique australe - 10,7 %².

35. À l'exportation, les pays en développement sans littoral ont dépensé en 1994 17,7 % environ de leurs recettes d'exportation en services de transport, alors que la moyenne pour l'ensemble des pays en développement était de 8,7 %. Si l'on compare les coûts de transport au montant des droits de douane appliqués sur les principaux marchés de pays développés (États-Unis, Canada, Union européenne, Japon), on constate que ce sont les premiers qui constituent le plus grand obstacle au commerce des pays en développement sans littoral, étant donné que les droits au titre de la nation la plus favorisée (NPF) appliqués par le Canada, les États-Unis, le Japon et l'Union européenne après le Cycle d'Uruguay iront de 3,7 % aux États-Unis à 7,1 % au Canada une fois que les réductions négociées auront été progressivement appliquées jusqu'à leur terme.

36. Le coût des échanges internationaux pour les pays en développement sans littoral constitue un sérieux obstacle au commerce. Ce coût tient à plusieurs facteurs, dont l'inadéquation des infrastructures, le déséquilibre du commerce extérieur, l'inefficacité des transports, une mauvaise utilisation des actifs et la multiplicité des réglementations et des procédures complexes imposées par les gouvernements.

37. Le coût du transport international comprend par définition les coûts directs et indirects inhérents au transport des marchandises du point de chargement jusqu'au lieu de destination; il peut être établi de port à port, de porte à porte, de port à porte ou de porte à port. La plus grande partie de ce coût correspond aux frais de transport des marchandises, le fret terrestre étant plus coûteux que le fret maritime (voir le tableau 1). Les autres frais correspondent à une partie ou à la totalité des postes suivants : a) frais de manutention aux terminaux, entrepôts, ports, aéroports ou dépôts intérieurs de dédouanement; b) frais de stockage; c) frais d'assurance; d) documentation; e) commissions des agents en douane et des transitaires; f) coût du dédouanement; g) commissions bancaires; h) frais administratifs; i) frais encourus pour l'application de mesures de sécurité supplémentaires pour éviter le vol des marchandises en transit; j) taxes au passage des frontières, taxes au titre des contrôles sanitaires ou phytosanitaires; k) frais supplémentaires dus à des retards excessifs imprévus; l) éléments liés à des situations de monopole, gonflement du coût de facteurs de production nécessaires aux opérations de transport, surcoûts divers; et m) surestaries en cas de dépassement des délais pour le transport des conteneurs.

Tableau 1

Comparaison du coût de transport en transit et du coût de transport maritime des importations d'un certain nombre de pays en développement sans littoral, en provenance d'Europe du nord-ouest ou du Japon

(Prix de 1999 exprimés en dollars É.-U., par équivalent 20 pieds (EVP))

Pays en développement sans littoral	Transit par voie terrestre, distance et prix approximatifs			Prix approximatif par voie maritime		Coefficient pour le transport terrestre
	Distance (en km)	Mode	Prix	Port	Prix	
Ndola (Zambie)	3 119	Rail	4 174	Durban	1 125	3,7
Ndola (Zambie)	1 424	Route	3 751	Beira	1 050	3,5
Blantyre (Malawi)	825	Route	336	Beira	1 200	2,8
Oulan-Bator (Mongolie)	1 693	Rail	1 370	Tianjin	530	2,6
Kigali (Rwanda)	1 867	Route	4 400	Mombasa	1 350	3,3
Kampala (Ouganda)	1 187	Route	1 375	Mombasa	1 200	1,2
Ouagadougou (Burkina Faso)	1 192	Route	1 192	Abidjan	1 250	0,9
Niamey (Niger)	1 170	Route	2 500	Lomé	1 350	1,6

Source : CNUCED.

38. Il ressort de cette comparaison que le transport terrestre est relativement plus coûteux. La différence est très appréciable, puisqu'elle peut aller du simple au triple, ce qui donne à penser que pour réduire les coûts de transport des importations ou des exportations des pays en développement sans littoral, il faudra avant tout agir sur le niveau des coûts de transit par voie terrestre.

A. Asie du Nord-Est

1. Systèmes de transport en transit

39. La région de l'Asie du Nord-Est compte un pays en développement sans littoral, la Mongolie, qui s'étend sur 1,56 million de kilomètres carrés. Comme elle est située entre la Russie et la Chine, ses échanges commerciaux avec le reste du monde transitent nécessairement par ces deux pays. À partir d'Oulan-Bator, les trois principaux itinéraires de surface passent :

- a) par Sukhbaatar (Naushkii) avec les chemins de fer mongols, puis le port de Vladivostok (ou celui de Nakhodka) avec les chemins de fer russes;
- b) par Sukhbaatar (Naushkii) avec les chemins de fer mongols, puis le port de Saint-Pétersbourg ou d'autres ports européens avec les chemins de fer russes;
- et c) par Zamyn Uud avec les chemins de fer mongols, puis après transbordement (parce que l'écartement des voies ferrées passe de 1 520 à 1 435 mm à la frontière chinoise) le port de Tianjin (Xingang) avec les chemins de fer chinois, via Erlian (Erenhot)-Jining-Datong-Beijing. La distance à parcourir est de 700 km sur les chemins de fer mongols et de 993 km sur les chemins de fer chinois, soit 1 693 km en tout.

2. Structure du commerce extérieur

40. La Mongolie est fortement tributaire de ses exportations de produits de base. Les minerais exportés en 1998 ont rapporté la moitié des recettes d'exportation du pays, qui est donc vulnérable aux variations des cours des produits de base sur les marchés mondiaux. Ainsi, en 1998, le cours du cuivre a chuté de 42,8 % et les exportations sont tombées de 211,4 à 119 millions de dollars É.-U., alors qu'elles avaient augmenté en volume de 7 % par rapport à l'année précédente. La position du commerce extérieur de la Mongolie a également souffert de la faiblesse des prix du cachemire - autre grand produit d'exportation - qui ont baissé de 27 %. La Mongolie accuse un déficit commercial structurel qui se creuse lorsque les conditions météorologiques sont défavorables ou que les termes de l'échange se dégradent. Les coûts de transport se ressentent de ce déséquilibre de la balance commerciale, car bien souvent les wagons servant au transport des importations jusqu'à la frontière repartent à vide.

3. Ampleur et structure des coûts de transit

Tableau 2

**Coûts de transport standard d'un conteneur (EVP) à destination
ou en provenance d'Oulan-Bator**

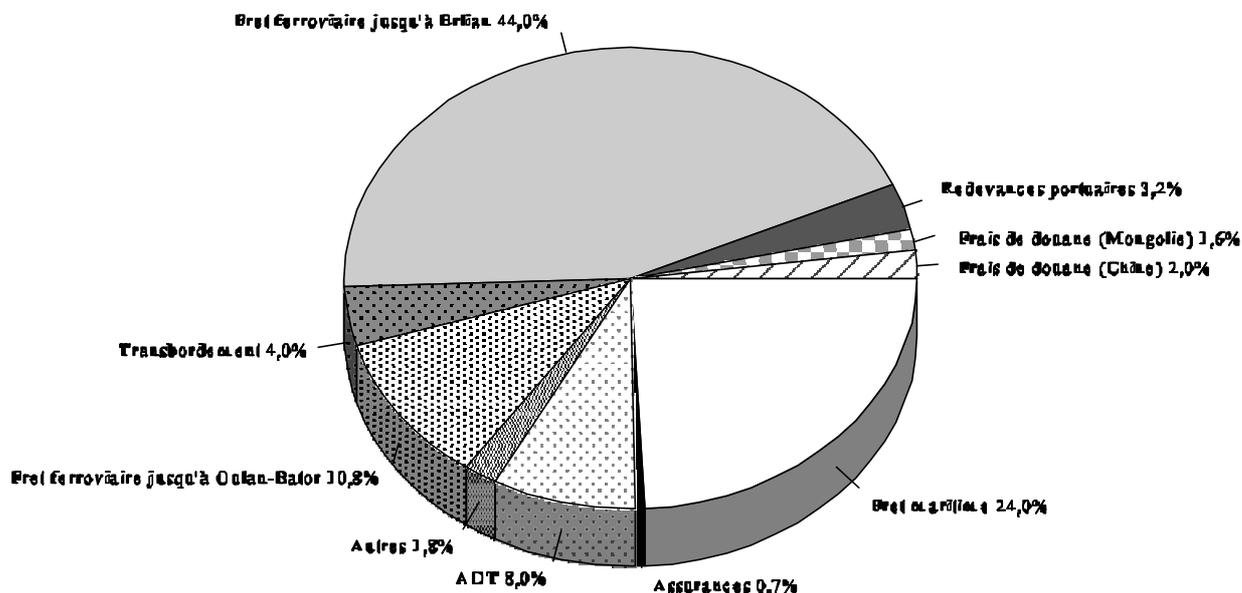
ITINÉRAIRE			PRIX (en dollars É.-U. par conteneur)	DURÉE en jours
À destination du Japon	par	Tianjin	1 900	21 à 28
À destination du Japon	par	la Russie	1 760	25 à 30
À destination de l'Italie	par	Tianjin : mer	3 200	45 à 55
À destination de l'Italie	par	la Russie : terre	3 250	30 à 35
À destination du Royaume-Uni	par	Tianjin : mer	3 050	45 à 55
À destination du Royaume-Uni	par	la Russie : terre	2 900	35 à 40
En provenance du Japon	par	Tianjin	2 400	21 à 28
En provenance du Japon	par	la Russie	2 300	25 à 30
En provenance de Varsovie	par	la Russie	3 200	30 à 35
En provenance de l'Europe du NO	par	Tianjin	3 400	45 à 55

Source : CNUCED.

41. Le commerce extérieur de la Mongolie transite par la Fédération de Russie ou par la Chine. Pour les marchandises à destination du Japon ou de l'Europe, les coûts de transit sont moins élevés en Russie qu'en Chine (voir le tableau 2), et malgré cela le volume du commerce mongol transitant par la Chine a augmenté, car le choix de l'itinéraire de transit ne dépend pas uniquement du niveau des coûts directs de transport; d'autres facteurs peuvent être jugés comme plus importants. En l'espèce, ce sont les formalités douanières qui déterminent le choix de l'itinéraire. Les agents en douane et transitaires (ADT) en Mongolie conseillent à leurs clients d'utiliser le port de Tianjin parce que les formalités douanières y sont plus simples.

Figure 1

Structure des coûts de transport
Yokohama - Tianjin - Oulan-Bator (chemin de fer), 1999



42. La ventilation des coûts de transport d'un conteneur de 20 pieds (EVP) à destination ou en provenance d'Oulan-Bator via le port de Tianjin fait apparaître clairement les principaux postes de dépense : la figure 1 montre que les coûts de transport en transit par voie terrestre sont plus élevés (58,8 %) que le fret maritime (24 %) ; elle montre également que le transport ferroviaire en Chine constitue l'essentiel du transport de surface - environ 44 % du total des coûts de transport. Ce pourcentage élevé tient probablement au déséquilibre entre les quantités exportées et importées entre Tianjin et Zamyun Uud. Un autre facteur pourrait être l'absence de concurrence entre le rail et la route.

4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit

43. Le commerce des marchandises suppose non seulement des moyens de transport, mais aussi des échanges d'informations, essentiellement sous la forme de documents, ainsi que des mouvements de capitaux pour le règlement des contrats. Des procédures et une documentation lourdes et complexes peuvent donc alourdir les coûts de transit, car tout blocage dans le traitement des documents d'accompagnement entraîne inévitablement des blocages dans l'acheminement des marchandises.

44. L'un des grands avantages du transport ferroviaire de marchandises tient au fait que les procédures et les formalités sont réduites au minimum, surtout lorsque le transit (vers Tianjin par exemple) n'implique qu'un seul passage de frontière. Cela dit, si les procédures de transit ferroviaire ont été simplifiées, les formalités à l'importation et à l'exportation restent fastidieuses dans leur ensemble, les chargeurs devant remplir un grand nombre de documents commerciaux et administratifs (douaniers, bancaires, ferroviaires, portuaires, etc.). Les gouvernements pourraient juger utile de recenser les domaines qui se prêtent à une harmonisation, une normalisation et une simplification plus poussées des opérations. L'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) pourrait constituer une solution tout à fait valable du fait que la Mongolie a adopté le système SYDONIA et que la Chine a pris des dispositions pour développer la transmission des documents portuaires et douaniers selon les règles EDIFACT.

5. Mesures visant à réduire les coûts de transit

45. Les investissements effectués récemment pour moderniser les installations de transbordement à la frontière entre la Chine et la Mongolie ont supprimé l'un des principaux goulets d'étranglement sur l'itinéraire Oulan-Bator-Tianjin. Par contre, la lenteur des enlèvements de marchandises à destination ou en provenance de Zamyn Uud via Tianjin au plus fort de la période de la récolte en Chine reste préoccupante pour la Mongolie; il faudrait s'employer à supprimer ce problème. Un autre moyen de réduire les coûts de transit consisterait à installer un système rationnel de traitement et de transfert des informations, ce qui améliorerait l'efficacité des opérations de transport dans l'intérêt de l'ensemble des opérateurs et des intermédiaires. Les réformes portant sur les obstacles autres que matériels devraient couvrir un large éventail de domaines : procédures, documentation, réglementation, mécanismes institutionnels, systèmes de gestion. Une étude détaillée de ces obstacles sur l'itinéraire Oulan-Bator-Tianjin permettrait d'identifier les domaines d'intervention future.

B. Afrique australe

1. Systèmes de transport en transit

46. La région de l'Afrique australe comprend six pays en développement sans littoral : Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Zambie et Zimbabwe. Tous les six font partie du système de ports maritimes de la SADC ³, composé de 15 ports reliés par un réseau ferroviaire et routier. Pour la présente étude, on a utilisé des données et des informations concernant les quatre principaux (en volume) couloirs de la région de la SADC, à savoir :

a) Durban-Johannesbourg-Harare-Blantyre; b) Durban-Johannesbourg-Harare-Ndola; c) Beira-Harare-Ndola; et d) Beira-Blantyre.

³/ Membres de la SADC : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe.

2. Structure du commerce extérieur

47. Les exportations de produits de base agricoles et de minéraux constituent la clef de voûte de l'économie des six pays en développement sans littoral d'Afrique australe. Le Malawi et le Swaziland sont surtout tributaires de l'agriculture; le Botswana, la Zambie et le Zimbabwe sont quant à eux de gros exportateurs de minéraux (or, diamants, cuivre, cobalt) et de ferroalliages. Cette dépendance à l'égard des produits de base fait que les résultats de leur commerce extérieur sont tributaires des conditions météorologiques et de l'évolution de cours sur les marchés internationaux. Le Botswana excepté, ces pays accusent généralement un lourd déficit commercial, qui a tendance à gonfler les coûts de transport car beaucoup de véhicules utilisés pour le transport des importations repartent à vide.

3. Ampleur et structure des coûts de transit

48. Les chemins de fer jouent depuis le début du siècle un rôle de premier plan dans les transports et les communications en Afrique australe, où le réseau ferroviaire reste le plus vaste du continent. Or, le transport de marchandises, même sur longue distance - par exemple entre Durban et Ndola (3 119 km) - est aujourd'hui plus coûteux par le chemin de fer que par la route; le transport d'un conteneur EVP coûte 3 714 dollars É.-U., contre 2 673 dollars É.-U. par la route (fig. 2 et 3). Les transports routiers en Afrique australe sont plus concurrentiels parce qu'ils sont bien organisés et offrent des services efficaces. Par exemple, le transport de marchandises par la route de Durban à Ndola prend une semaine, alors qu'il en faut trois par chemin de fer en raison de la mauvaise coordination des services ferroviaires internationaux. La concurrence rail-route a contribué à l'amélioration des services de transport en général et doit donc être encouragée. Toutefois, pour être équitable, elle doit se faire à armes égales. Cela suppose d'une part que les transporteurs routiers acquittent des droits proportionnés au coût total de la construction et de l'entretien des routes et, d'autre part, que les entreprises de transport ne se voient plus imposer de lourdes procédures et de multiples frais dans les pays de transit.

Figure 2

Structure des coûts de transport
Rotterdam - Durban-Ndola (chemin de fer), 1999

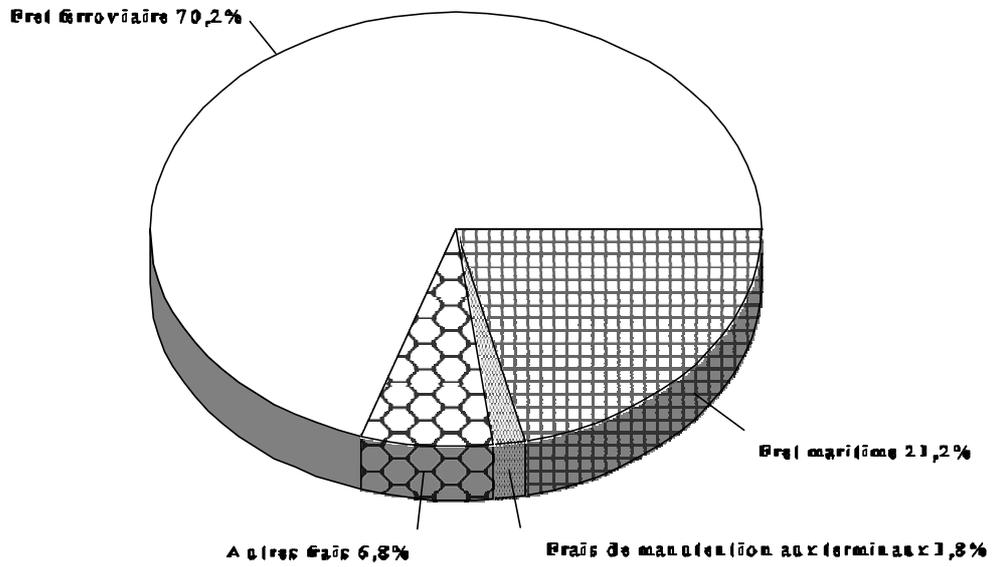
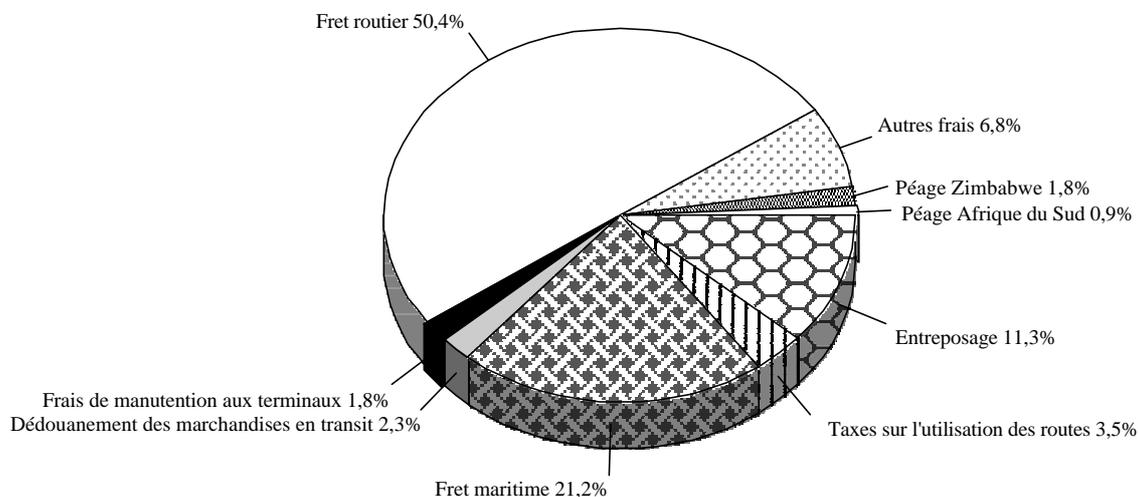


Figure 3
Structure des coûts de transport
Rotterdam-Durban-Ndola (route), 1999



4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit

49. Les six pays en développement sans littoral et les pays voisins de transit d'Afrique australe ont, sous les auspices du COMESA⁴ et de la SADC, pris d'importantes mesures pour faciliter le trafic de transit : harmonisation des limites de charge par essieu, adoption d'un régime de licences de transporteur du COMESA et application d'un système régional d'assurance responsabilité civile automobile. Diverses activités sont prévues pour renforcer la coopération, dont la mise en circulation du document administratif unique COMESA/SADC et la création d'un mécanisme régional de garantie douanière. Ces deux instruments sont indispensables pour créer un régime de transit douanier en Afrique australe. Ce nouveau régime utilisera l'EDIFACT, qui est déjà installé ou est en cours d'installation en Afrique australe et se trouvera renforcé par la création de postes uniques pour le franchissement des frontières. Ces mesures devraient accélérer les formalités de transit et réduire les délais. Ceux qui sont imposés actuellement pour le franchissement des frontières sont jugés excessifs. Les pertes économiques pour la région de la SADC en termes de moindre productivité des camions ont été chiffrées en 1996 à quelque 50 millions de dollars É.-U.⁵.

5. Mesures visant à réduire les coûts de transit

^{4/} Membres du COMESA : Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Mozambique, Namibie, Ouganda, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Swaziland, Zambie et Zimbabwe.

^{5/} SADC. Border Post Design, Operation and Transit Facilitation, 1998.

50. Le réseau ferroviaire régional interconnecté des pays de la SADC compte au total 33 953 km de voies, alors que le réseau routier s'étend sur environ 880 000 km. Toutefois, même si l'état des infrastructures est de façon générale acceptable, les travaux d'entretien ont pris du retard et leur montant est estimé à 300 millions de dollars pour les chemins de fer (non compris l'Angola et la République démocratique du Congo) et à 746 millions de dollars pour le réseau routier. Si l'entretien et la réfection des infrastructures demeurent un souci majeur, l'élimination des obstacles non matériels est particulièrement urgente. Les instruments régionaux qui ont été adoptés - accords interrail, visas d'entrées multiples et de transit, carte jaune COMESA, licence de transporteur du COMESA, plaques de transit, etc. - doivent être appliqués avec plus d'efficacité. La mise en circulation du document administratif unique COMESA/SADC, le mécanisme régional de garantie douanière et le principe du poste unique pour le franchissement des frontières en 1999/2000 devraient figurer parmi les priorités du programme de travail sur le transport de transit de la SADC. Les secrétariats de la SADC et du COMESA ont besoin du soutien financier et technique des donateurs pour renforcer les services extérieurs et l'appui qu'ils apportent à leurs États membres.

C. Afrique de l'Est

1. Systèmes de transport en transit

51. Il y a trois pays sans littoral en Afrique de l'Est ⁶ : le Burundi, l'Ouganda et le Rwanda. Ils ont accès à deux grands couloirs de transit, à savoir le couloir dit "central", qui passe par le centre de la République-Unie de Tanzanie et aboutit au port de Dar es-Salaam, et le couloir septentrional, qui part du port de Mombasa et dessert l'intérieur de l'Afrique de l'Est par rail et par route. Bien qu'ayant un port sur la côte atlantique, la République démocratique du Congo est considérée comme un pays sans littoral car, dans les faits, l'essentiel de son commerce extérieur passe par les ports d'Afrique de l'Est ou d'Afrique australe.

2. Structure du commerce extérieur

52. Les trois pays sans littoral d'Afrique de l'Est sont fortement tributaires de leurs exportations de produits de base agricoles; de ce fait, les résultats de leur commerce extérieur dépendent beaucoup des conditions climatiques et des cours mondiaux des produits de base. Leur balance commerciale est constamment déficitaire. Dans le cas de l'Ouganda, ce déficit s'est accru ces dernières années, mais cela est dû au fait que le pays a réussi à obtenir l'aide de bailleurs de fonds pour financer son importante facture d'importation. Or, un déficit commercial entraîne en règle générale une hausse des coûts de transport, car les véhicules transportant les importations repartent à vide.

⁶/ Burundi, Kenya, Ouganda, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda.

3. Ampleur et structure des coûts de transit

53. La situation des transports en Afrique de l'Est au cours des deux dernières années a été fortement marquée par les pluies et les inondations catastrophiques causées par le phénomène climatique connu sous le nom de *El Niño*. *El Niño*, qui a frappé en 1997/1998, a provoqué la mort de 2 000 personnes, des déplacements massifs de population et de lourdes destructions d'habitations et d'infrastructures dans les pays touchés. D'importantes portions de routes, des ponts et des canaux ont été emportés ou endommagés, ce qui a rendu plusieurs routes et voies de chemin de fer impraticables. La désorganisation des réseaux ferroviaires et routiers au Kenya et en République-Unie de Tanzanie a fortement pesé sur le transport en transit, provoquant une hausse à la fois des coûts de transit (voir les figures 4 et 5) et des surcoûts associés aux retards, à la perte ou à la détérioration des marchandises en transit (accidents, vols) et à l'usure accélérée des véhicules causée par le mauvais état des routes. Cette hausse a aussi été due à la situation d'insécurité au Rwanda. Le coût du transport d'un conteneur de Mombasa à Kigali (Rwanda), qui était d'environ 2 500 dollars É.-U. en 1995, est ainsi passé à 6 000 dollars É.-U. en 1998; il s'est maintenant stabilisé aux alentours de 4 400 dollars É.-U.

Figure 4

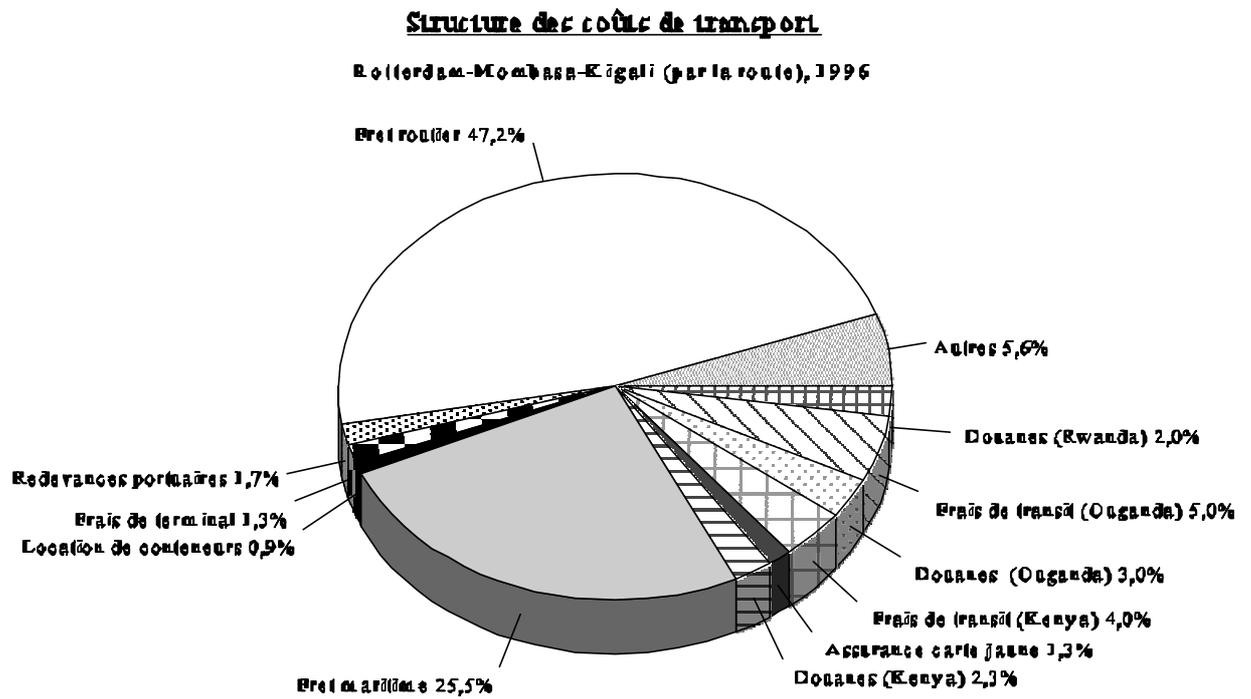
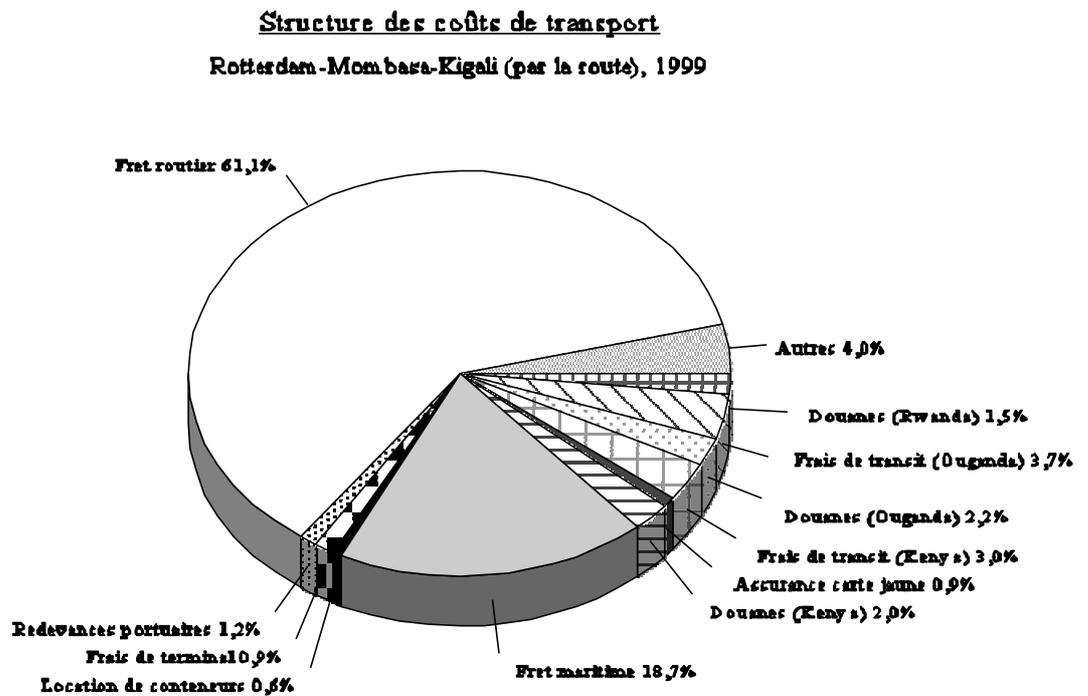


Figure 5



4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit

54. Même si les lourds dommages subis par l'infrastructure ont pu détourner l'attention des pouvoirs publics des questions liées aux obstacles non matériels, il est important qu'une fois les réparations urgentes et les travaux de remise en état achevés, les autorités reprennent le programme de réforme engagé concernant les procédures et la documentation liées au transit.

55. Les pays d'Afrique de l'Est ont fait des progrès notables dans la facilitation du transit. Sous les auspices du COMESA et de l'Autorité de transport en transit du couloir septentrional, ils ont adopté un certain nombre d'instruments régionaux concernant, notamment, l'harmonisation des frais de transit routier - ce qui a éliminé les pratiques discriminatoires et facilité le travail de planification des transporteurs - et la mise en oeuvre d'un régime régional d'assurance responsabilité civile automobile - qui a permis de réduire les coûts d'assurance-transit et les délais liés à une couverture d'assurance multinationale.

56. Forts de leur expérience, les pays d'Afrique de l'Est peuvent aujourd'hui prendre des initiatives plus audacieuses. Au cours des deux prochaines années, leur objectif devrait être d'instituer un système régional de transit douanier, avec la ratification et l'application du document administratif COMESA/SADC et du Système régional de garantie douanière. L'utilisation d'un document de contrôle douanier commun, rempli au début du transit, accepté par toutes les administrations douanières et bénéficiant d'une garantie applicable dans tous les pays, réduira les coûts et les délais liés aux formalités nationales de dédouanement actuellement nécessaires.

5. Mesures visant à réduire les coûts de transit

57. Après les pluies provoquées par El Niño en 1997, des travaux de réparation d'urgence et de reconstruction ont dû être engagés en Afrique de l'Est; El Niño a rappelé la fragilité d'une infrastructure que l'on savait depuis longtemps inadaptée. À lui seul, le programme d'urgence de remise en état du réseau routier tanzanien devrait coûter plus de 96 millions de dollars É.-U.; 50,5 millions de dollars ont été promis par des bailleurs de fonds - dont la Banque mondiale, par l'intermédiaire de l'Association internationale de développement, l'Union européenne, l'Agence danoise de développement international, l'Agence norvégienne de coopération pour le développement, et l'Agency for International Development des États-Unis - et il manque donc encore 45,5 millions de dollars, qui ne pourront provenir que de donateurs. Outre les programmes d'urgence, l'Afrique de l'Est doit moderniser son infrastructure. Selon les chiffres avancés lors d'une récente conférence de donateurs organisée pour mobiliser des fonds pour l'amélioration du réseau régional, l'investissement nécessaire serait d'environ 4,6 milliards de dollars É.-U.

58. L'amélioration de l'infrastructure des transports en Afrique de l'Est devrait aller de pair avec un effort d'amélioration des procédures de transit et de la documentation, comme indiqué au paragraphe 56 plus haut.

D. Afrique de l'Ouest

1. Systèmes de transport en transit

59. L'Afrique de l'Ouest ⁷ compte trois pays sans littoral : le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Le Burkina Faso et le Mali sont reliés à la mer par chemin de fer et par la route et ont aussi accès à d'autres itinéraires routiers de transit. Le Niger n'est pas relié à la mer par chemin de fer, mais a le choix entre plusieurs itinéraires de transport routier, via le Togo, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Niger ou le Ghana.

2. Structure du commerce extérieur

60. Les trois pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest sont fortement dépendants de leurs exportations de produits de base agricoles et de certains minéraux - or, karité et uranium. Leur commerce extérieur, comme celui de leurs voisins d'Afrique de l'Est, est donc tributaire des conditions climatiques et des cours mondiaux des produits de base. Situés dans la ceinture du Sahel, ils connaissent de fréquentes et graves sécheresses et doivent importer de grandes quantités de denrées alimentaires. Leur balance commerciale présente généralement un fort déficit, qui s'aggrave encore les années de mauvaise récolte. Cette situation tend à gonfler les coûts de transport, puisque beaucoup de véhicules assurant le transport des importations repartent à vide.

3. Ampleur et structure des coûts de transit

61. Quoique ayant le choix entre différents couloirs de transit, le Burkina Faso, le Mali et le Niger privilégient leurs itinéraires traditionnels via les pays côtiers francophones voisins. Cela tient en partie au fait qu'ils partagent avec eux une même monnaie, une même langue et un même système administratif. En dépit de ces avantages, le transit des marchandises en Afrique de l'Ouest reste soumis à des contrôles administratifs pesants qui ajoutent aux frais de transport. Les avantages que présente un itinéraire sont bien souvent contrebalancés par des inconvénients. Ainsi, le fret maritime transitant par le port d'Abidjan coûte environ 10 % de moins que via Lomé, mais cette économie est absorbée par des procédures douanières lourdes et des frais de transport routier plus élevés (voir les figures 6 et 7). Le transport ferroviaire n'est pas efficace, mais le transport routier ne l'est pas non plus. Les transporteurs routiers du Mali, du Burkina Faso et du Niger sont de petites entreprises du secteur informel, dont les véhicules n'excèdent pas 10 tonnes. Pour maintenir leur activité, ils surchargent fréquemment leurs camions, mais leurs revenus ne leur permettent pas d'investir dans les nouveaux véhicules absolument nécessaires pour proposer des services plus rentables. Selon les estimations, le transport d'un chargement de 500 tonnes de riz d'Accra-Tema à Ouagadougou coûte ainsi 12 millions de francs CFA (20 000 dollars É.-U.) avec des camions ghanéens, mais 16,5 millions de francs CFA (27 500 dollars É.-U.) - soit 37,5 % de plus - avec des camions burkinabè.

^{7/} Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) : Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone et Togo.

Figure 6

Structure des coûts de transport

Rotterdam-Abidjan-Ouagadougou (par la route), 1999

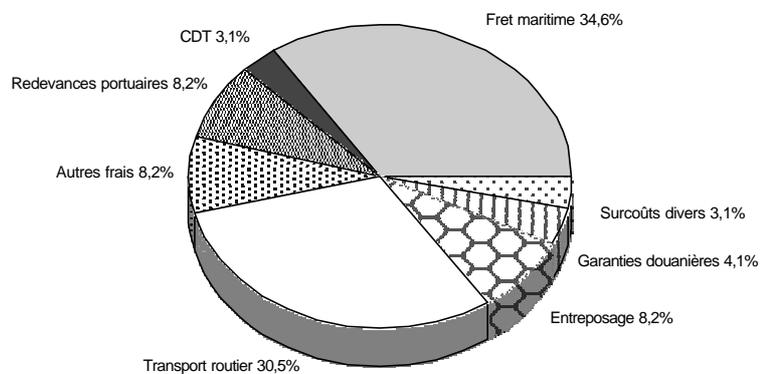
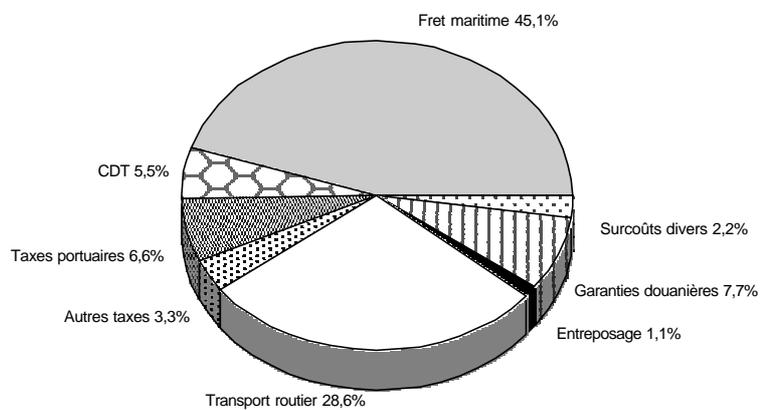


Figure 7

Structure des coûts de transport

Rotterdam-Lomé-Ouagadougou (par la route), 1999



4. Incidences des procédures et de la documentation sur les coûts de transit

62. En Afrique de l'Ouest, le marché du fret est réglementé. Aux termes d'accords bilatéraux, les deux tiers du fret sont réservés à des transporteurs des pays sans littoral. L'application de ces accords entraîne des retards quand, par exemple, des marchandises doivent attendre plusieurs jours au port que des véhicules en provenance d'un pays sans littoral soient disponibles, alors qu'il y a des véhicules libres dans le pays côtier. Ces restrictions grèvent les frais de transport, au détriment des consommateurs des pays sans littoral. Les escortes douanières ajoutent elles aussi aux frais de transport : d'une part, elles sont payantes, d'autre part, elles ne sont prévues que trois fois par semaine, ce qui entraîne des retards supplémentaires, car les véhicules peuvent attendre deux jours, ou plus, que les convois soient formés. Par ailleurs, même sous escorte douanière, ceux-ci peuvent être inspectés en cours de voyage par d'autres agents de contrôle public (police, armée, services vétérinaires, etc.). Les retards et les surcoûts divers ne font qu'alourdir encore les frais de transport.

5. Mesures visant à réduire les coûts de transit

63. La réduction des coûts de transit en Afrique de l'Ouest passe nécessairement par la modernisation des services de transport routier. Il faut aussi s'attacher à élever le niveau professionnel des transporteurs; la libéralisation du marché des transports routiers pourrait y contribuer.

III. MESURES PROPOSÉES

64. L'ampleur des coûts liés au commerce international représente un réel obstacle aux échanges et au développement économique des pays en développement sans littoral. La solution des problèmes de transport en transit passe par la prise en compte d'un large éventail de facteurs - insuffisance des infrastructures, déséquilibre du commerce extérieur, inefficacité de l'organisation des transports, mauvaise utilisation des actifs, faiblesse des systèmes de gestion et des procédures, des systèmes réglementaires et institutionnels, etc.

65. Les pays en développement sans littoral étant tributaires des pays de transit voisins pour l'accès à la mer, l'efficacité des systèmes de transit dépend d'une coopération et d'une collaboration encore plus étroites et plus concrètes entre les deux groupes de pays. Dans ces conditions, les groupements économiques régionaux⁸ et les accords de transit⁹, de même que les accords bilatéraux, jouent un rôle essentiel dans la promotion de la coopération en matière de transport en transit.

66. La plupart des pays de transit étant aussi des pays en développement confrontés à de graves problèmes économiques et manquant notamment d'une

⁸/ Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), Marché commun du Sud (MERCOSUR), COMESA, SADC, CEDEAO, Organisation de coopération économique (OCE), par exemple.

⁹/ Accord de transit du couloir septentrional, Accord-cadre sur le transport en transit de l'OCE et Arrangement-cadre de l'ANASE sur la facilitation du commerce de biens et services.

infrastructure de transport adaptée, les mesures d'appui internationales ont joué un rôle prépondérant dans l'amélioration des systèmes de transit.

67. Il convient d'encourager les réformes de politique de transport en transit qui ont eu un effet positif sur les coûts de transit ces dernières années, dont l'application de critères commerciaux dans la gestion des entreprises ferroviaires, la libéralisation des services de transport et les efforts d'amélioration des systèmes de gestion et des procédures et des systèmes réglementaires et institutionnels. La communauté internationale des donateurs a appuyé bon nombre de ces initiatives et est invitée à continuer dans cette voie.

68. Dans les pays et les régions où elle a été mise en place, la libéralisation des services de transport a stimulé la concurrence entre les différents modes de transport, amélioré les services fournis aux chargeurs et stabilisé ou abaissé les frais de transport. Là où le marché des transports est toujours fermé, il faudrait envisager d'instaurer progressivement une concurrence libre et loyale. Il faudrait cependant maintenir la libéralisation des services de transport sous surveillance pour combattre des pratiques telles que la surcharge des véhicules à laquelle ont recours certains transporteurs routiers pour ne pas être évincés du marché par des concurrents plus efficaces.

69. Il convient de stimuler la concurrence entre le rail et la route. Les pouvoirs publics devraient toutefois établir des règles équitables, de façon que les transporteurs routiers paient des taxes appropriées correspondant au coût économique de la construction et de l'entretien des routes mais que, par contre, leurs activités échappent à toute supervision administrative superflue.

70. Il est urgent de mettre en place des systèmes régionaux de transit douanier. L'utilisation d'un document douanier commun, rempli au début du transport en transit et accepté par les administrations douanières de tous les pays concernés, ainsi qu'une garantie exécutoire dans tous les pays sur le paiement des droits et taxes à l'importation pour les marchandises et les véhicules permettront de réduire sensiblement les coûts et les délais de transit. Il faudrait aussi encourager les systèmes électroniques de contrôle douanier et de suivi des marchandises, tels que le SYDONIA et le SIAM. Les pays qui n'ont pas encore adopté le système EDIFACT devraient envisager de le faire.

71. Les donateurs, y compris les organismes de financement et de développement, devraient continuer de soutenir les programmes visant à améliorer les infrastructures physiques et à éliminer les obstacles non matériels. La plus haute priorité doit être accordée à l'assistance financière et technique destinée aux pays qui souhaitent mettre en oeuvre des systèmes de transit douanier et adopter l'EDIFACT (ou en installer une version plus récente, s'ils l'utilisent déjà).
