



## Résumé des discussions

### CNUCED-BID-CLRT Webinaire

#### Promotion et commercialisation de la route transsaharienne (RTS)

Mardi le 15 décembre 2020

14:00-16:00 (Algérie, Niger, Nigeria, Suisse, Tchad, et Tunisie) /13:00-15:00 (Mali)  
(avec interprétation simultanée français / anglais)

Le webinaire de la CNUCED, organisé en étroite collaboration avec la Banque islamique de développement (BID), et le Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT), a réuni plus de 40 participants (es) issus (es) des pays membres du CLRT (Algérie, Mali, Niger, Nigéria, Tchad, et Tunisie). On comptait notamment des représentants des ministères de transport, de commerce, des travaux publics, des finances, et des affaires étrangères ainsi que des représentants des missions permanentes d'Algérie, du Niger et du Tchad auprès des Nations Unies et d'autres organisations internationales à Genève. En plus des experts de la CNUCED et de la BID, des experts d'autres institutions internationales et régionales étaient également présents, notamment, le AUDA-NEPAD, l'OPEP et la BADEA.

#### **Sommaire des discussions**

*Le nombre de participants et la qualité de leurs interventions témoignent de l'intérêt que les pays membres portent pour l'évolution du corridor routier RTS vers un corridor économique performant, prélude vers une intégration régionale harmonieuse. Cet engagement est également démontré par les investissements massifs réalisés par les pays membres dans le réseau routier composant le corridor RTS. La BID et la CNUCED ont réitéré leur soutien d'accompagnement pour l'atteinte de ces objectifs et d'autres institutions, comme le NEPAD, ont aussi témoigné leur disponibilité à cet effet.*

*La CNUCED a présenté les principales conclusions et recommandations de l'étude régionale sur la promotion et la commercialisation du corridor routier transsaharien (RTS), son évolution vers corridor économique et l'établissement d'un mécanisme de gestion pertinent du corridor. Ceci a été le résultat d'un travail analytique détaillé qui, en soulignant l'importance des corridors de transport et de commerce dans le monde, les retombées potentielles des corridors économiques performants et les étapes de l'évolution d'un corridor routier vers un corridor économique, a : (i) revu la situation du corridor RTS en infrastructure physique, réglementations, politiques; (ii) analysé les contraintes, défis, barrières auxquels le corridor RTS fait face ; (iii) mis en exergue les problèmes des pays enclavés et de transit.*

*Notant que les six pays du RTS avaient signé l'Accord de la zone continentale africaine de libre-échange (ZLECA), l'analyse a également évalué les perspectives économiques de chacun des six pays du corridor RTS et examiné leurs échanges commerciaux de même que les perspectives de croissance des échanges inter-états ; diagnostiqué les questions de transport et de facilitation du commerce à l'aide de l'outil TTFA d'évaluation, et examiné des indicateurs de performance logistique (LPI) pour les pays et les mesures qui pourraient aider à améliorer cette performance.*

*Le travail analytique a aussi inclus un examen de certaines bonnes pratiques internationales de mécanismes de gestion, coordination et commercialisation de corridors de commerce et transport, ainsi que les critères et options de choix pour la sélection et l'adaptation d'un modèle pour des situations spécifiques telle que celle du corridor RTS. A cet effet, une présentation d'échange d'expérience a été faite sur le corridor nord de l'Afrique de l'Est.*

*Sur la base du travail analytique et l'expérience internationale examinée, les recommandations de l'étude de la CNUCED portent particulièrement sur : (i) la mise en place d'un cadre de coopération entre les pays membres et d'un mécanisme (structure) régional approprié de gestion pour le corridor RTS pour appuyer une coordination, exploitation, gestion, promotion et commercialisation efficaces du corridor et jeter les bases de l'établissement d'un corridor de développement économique et les base d'une future intégration économique régionale ; (ii) une proposition des principaux éléments nécessaires à un accord intergouvernemental (Protocole d'Entente, MOU) établissant un mécanisme de collaboration et coopération entre les pays membres du corridor RTS et une structure de gestion durable pour le corridor, en bâtissant sur la structure existante du CLRT et en soulignant le rôle de celui-ci et les propositions pour l'évolution de son rôle et l'élargissement de ses prérogatives ; (iii) un programme/projet de corridor économique régional de la RTS et un plan d'action dont la préparation et la mise en place seraient appuyées techniquement et financièrement par les gouvernements concernés, les institutions internationales de financement et les partenaires de développement (telles que la CNUCED et la BID).*

*La CNUCED a par ailleurs rappelé le caractère complexe, multisectoriel, multi-dimensionnel et multi pays des mesures et actions à mettre en place et que cela nécessite par conséquent une planification et programmation minutieuses ainsi qu'une coordination et un suivi accrus de la part des pays membres du corridor RTS et des partenaires internationaux supportant l'évolution du corridor RTS vers un corridor de développement économique.*

*Les participants (es) ont exprimé leur satisfaction avec l'étude et ont témoigné leur accord avec les conclusions et recommandations de l'étude et avec le plan d'actions proposé. La CNUCED a de ce fait rappelé les prochaines étapes pour la finalisation du rapport de son étude et ses documents annexes, et suggéré une feuille de route pour lancer les travaux visant à identifier et préparer la mise en œuvre du Programme du Corridor Économique RTS. Une fois les projets et activités nécessaires à la mise en œuvre de ce programme identifiés (avec l'assistance de la CNUCED), la BID déterminera ceux et celles qui pourraient être financés et soutenus, y compris en coopération avec d'autres partenaires de développement et institutions financières.*

## Résumé détaillé des discussions

### 1. Séance d'ouverture

Mme Frida Youssef (Chef, Section Transports, Service de la logistique commerciale, CNUCED) a remercié les participants pour leur présence et a rappelé que le webinaire était organisé dans le cadre du projet d'assistance technique visant à promouvoir et à commercialiser la route transsaharienne (RTS). Elle a également précisé que, financé par la BID et mis en œuvre par la CNUCED, le but ultime du projet était de permettre l'évolution du réseau routier RTS vers un corridor économique régional performant. Plus précisément, le webinaire avait pour objectifs de :

- 1) Faire part des principales conclusions de l'étude régionale sur "La commercialisation et la promotion de la RTS" préparée par la CNUCED.
- 2) Présenter trois propositions visant à élaborer et mettre en place un cadre de coopération stratégique (CCS), un mécanisme / structure de gestion (MGC) en vue d'un corridor économique RTS, et un programme dédié à la transformation de la route RTS vers un corridor économique régional performant.
- 3) Recueillir les contributions et points de vue des participants.

Les contributions reçues apporteront un éclairage supplémentaire permettant de compléter et conclure le rapport final de l'étude régionale en cours d'élaboration par la CNUCED, y compris ses principales conclusions et recommandations. Ces contributions permettront également d'orienter le plan d'action proposé et lequel devrait être mis en œuvre par les pays membres du corridor TSR, avec le support technique et financier des partenaires internationaux de développement.

Mme Youssef a rappelé que les pays membres du CLRT avaient grandement investi dans le réseau routier du corridor TSR. Toutefois, les investissements dans l'infrastructure de connectivité physique, bien que nécessaires, n'étaient pas, en soi, suffisants pour transformer le corridor routier existant en un corridor logistique et économique régional efficace. Des mesures et des services de transport et de facilitation des échanges, tout aussi importants mais souvent complexes et difficiles à mettre en œuvre, étaient également nécessaires. Elle a en outre noté que l'expérience internationale avait révélé que de meilleurs infrastructures, services, institutions et mécanismes de gestion étaient tous nécessaires pour améliorer les transports, assurer un meilleur accès aux marchés, promouvoir la compétitivité commerciale, soutenir la création d'emplois, et stimuler la croissance économique. En réduisant les coûts de transport, en améliorant l'efficacité opérationnelle et en tirant parti des économies d'échelle, les corridors de transit et de transport peuvent permettre une plus grande intégration régionale et améliorer les perspectives de développement économique et social des pays desservis par ces corridors.

M. Syed Husain Quadri (Directeur par intérim, Département de la stratégie et de la coopération des pays, ISDB) a remercié les participants pour leur engagement à l'égard des objectifs du projet et a réitéré l'objectif du webinaire tout en notant les avantages et les possibilités de développement pour la sous-région qui peuvent découler d'une initiative d'intégration régionale telle que le corridor RTS. Des études régionales comme celle menée par la CNUCED et axées sur la promotion et la commercialisation du corridor de la RTS en tant que corridor économique et qui va au-delà des fonctions de transport et de transit, peuvent aider à mieux apprécier les avantages et les implications économiques globaux pour les pays bénéficiaires d'une connectivité améliorée, d'un plus grand accès aux marchés et d'une compétitivité commerciale plus soutenue. Il a souligné l'importance du projet d'assistance technique sur le corridor RTS pour la BID en précisant qu'il faisait

partie de la stratégie d'intégration régionale de la BID qui vise, entre autres objectifs, à renforcer la connectivité transfrontalière. Il a rappelé à cet effet les efforts déployés par la BID pour améliorer la compétitivité, l'intégration commerciale, le financement et la coopération. Il estime qu'un mécanisme dédié à la gestion du corridor RTS contribuera à soutenir les flux commerciaux qui traversent les frontières des six pays grâce à une action coordonnée et à des efforts de collaboration. Il a maintenu que l'importance stratégique des corridors en tant que moteurs de la croissance économique, vecteurs de connectivité et de progrès social, était généralement reconnue et que le webinaire était une étape importante à la conclusion de l'étude régionale et à l'intégration des perspectives et commentaires des divers participants. Les contributions des participants permettront un processus de mise en œuvre qui soit bien articulé, graduel et reflétant dûment les conditions, besoins et spécificités des six pays membres. Une fois achevés et validés, les conclusions de l'étude et les propositions présentées par la CNUCED ouvriront, sans soude, de nouvelles opportunités et permettront d'identifier de nouveaux projets qui pourraient attirer le soutien de la BID et d'autres partenaires de développement. Il sera, en outre possible d'identifier les besoins de financement connexes ainsi que les moyens et les sources de financement qui aideraient à relever les défis auxquels est confronté le corridor de la RTS.

M. Mohamed Ayadi (Secrétaire général, CLRT) a remercié la CNUCED et la BID pour leur soutien et collaboration avec le Comité en vue de promouvoir et commercialiser le corridor RTS. Il a remercié la BID pour son engagement de longue date en faveur du développement du corridor RTS. Ses remerciements ont également été adressés aux six pays membres du CLRT pour leur soutien, collaboration et disponibilité. M. Ayadi a fait remarquer l'importance des corridors de transport comme vecteur d'intégration régionale. Il a rappelé que depuis 2017, la BID avait lancé le débat sur le potentiel de la route transsaharienne à servir non seulement comme artère de transport mais également comme moteur de croissance économique et engin de développement. L'élan politique en faveur d'une intégration régionale plus accrue généré par l'adoption de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) offre un nouveau souffle pour le projet « de corridor économique RTS ». En Algérie par exemple, le gouvernement appuie les projets du développement d'infrastructures, notamment au Sahara. Un autre exemple est le projet visant à développer un port maritime en eau profonde à El Hamdania à 70 kilomètres d'Alger. M. Ayadi a rappelé l'étude de 2009 réalisée par le CLRT et qui avait examiné le potentiel des échanges commerciaux entre les six pays membres. L'étude avait recommandé qu'un corridor soit mis en place et que la BID soutienne une telle initiative. Notant que le moment était venu de transformer le réseau routier transsaharien en un corridor économique performant, M. Ayadi a appelé les participants des pays membres du CLRT, responsables des infrastructures et des transports, à tirer parti de leur rôle d'experts techniques et à informer leurs dirigeants nationaux et décideurs respectifs des progrès réalisés dans le développement du corridor RTS. Il les a également incités à mettre en évidence le potentiel économique et stratégique du RTS de sorte à bénéficier de l'appui politique nécessaire et favoriser le développement d'un corridor économique RTS performant.

## 2. Étude régionale de la CNUCED : Principales constatations et conclusions

M. Abdelmoula Ghzala (consultant international, CNUCED) a rappelé que les corridors étaient reconnus depuis longtemps comme des instruments utiles qui améliorent la connectivité et l'intégration régionale, en particulier dans le cas des pays enclavés. Il a fait remarquer que les organisations internationales et les institutions financières soutenaient de plus en plus l'approche des corridors dans les pays en développement. Selon lui, les exemples de corridors efficaces incluent le corridor du Grand Mékong, le corridor Almaty-Bichkek et le corridor nord-sud et est-ouest au Brésil.

Le corridor RTS est l'un des plus anciens corridors routiers transnationaux d'Afrique et l'un des plus complets. Ce corridor relie l'Algérie, le Mali, le Niger, le Nigéria, le Tchad, et la Tunisie et vise à réaliser l'intégration économique sous-régionale grâce à une connectivité et des échanges commerciaux plus importants. Cette ambition est conforme aux objectifs de l'Union africaine (UA) et aux stratégies de soutien des partenaires internationaux de développement, des agences des Nations Unies telles que la CNUCED et des institutions financières internationales telles que la BID et la Banque africaine de développement (BAD).

Basé sur un examen des bonnes pratiques internationales et un travail analytique soutenu, M. Ghzala explique que l'étude régionale élaborée par la CNUCED 1) émet des recommandations pour la mise en place d'un cadre de coopération qui facilitera le transport et les échanges commerciaux entre les six pays membres du corridor RTS, 2) identifie un mécanisme / une structure de gestion approprié pour le corridor RTS qui soit viable à long terme, et 3) propose un plan d'action lequel devrait être appuyé et exécuté par les gouvernements des six pays membres.

Il a expliqué que l'amélioration du corridor RTS était une tâche complexe, multisectorielle, multidimensionnelle et impliquant plus d'un pays. Une bonne mise en œuvre d'un plan d'action devra être planifiée, séquencée et priorisée. Une coordination adéquate est nécessaire, ainsi qu'un bon suivi et évaluation et un partage des connaissances et des meilleures pratiques. Un système de gestion et de coordination approprié qui intègre tous les aspects tout en adoptant une vision holistique et une planification adéquate ainsi qu'une coordination des multiples acteurs, disciplines, secteurs et dimensions transversales est nécessaire. Il faudra par ailleurs établir des mécanismes de suivi et d'évaluation appropriés.

Dans son étude, la CNUCED a examiné les expériences internationales pertinentes et les meilleures pratiques en matière de gestion des corridors de transport desservant les flux commerciaux, y compris l'aspect de financement durable du mécanisme / structure de gestion proposé. L'expérience présentée englobe différentes régions et sous-régions, différents modèles de gestion des corridors et différents modes de financement et de mécanismes de gestion. Les expériences passées en revue incluent celles des corridors en Afrique, leurs modèles de gestion, les contraintes rencontrées et les leçons apprises. L'étude montre que les corridors développés au sein des unions douanières réussissent davantage étant donné la simplification des procédures de passage des frontières permises à travers les unions douanières.

Dans ce contexte, la CNUCED propose que des arrangements juridiques et institutionnels pour la gestion du corridor RTS soient élaborés et mis en place. La sélection et l'adaptation d'un modèle de gestion devraient couvrir un ensemble de critères et principes directeurs (à savoir les objectifs de développement du corridor, les activités du mécanisme de gestion du corridor, l'organisation du mécanisme de gestion, le financement du mécanisme de gestion du corridor, la volonté politique et l'engagement des pays, et l'état de préparation du mécanisme de gestion pour être rapidement opérationnel) pour choisir le mécanisme institutionnel le plus adéquat pour la gestion du corridor RTS.

La CNUCED propose que ces arrangements s'articulent autour de trois éléments principaux : un Protocole d'Entente (PE) entre les six pays membres du corridor RTS pour établir un cadre de coopération et une structure / mécanisme de gestion du corridor RTS ; (ii) un Cadre de Coopération Stratégique (CCS) entre les pays du corridor RTS pour la facilitation des échanges et des transports et d'autres aspects pertinents ; (iii) un mécanisme / structure institutionnel de gestion du corridor RTS (MGC). Ces trois éléments, une fois adoptés par les pays membres accompagneront le corridor dans sa transition vers un corridor économique et jetteraient les bases d'une bonne intégration

régionale. Les détails du contenu du PE, du CCS et du MGC figurent dans l'étude (et sont également fournis en documents séparés).

Le CCS présenterait les objectifs / stratégies communs (es) à long terme pour les pays membres et leurs partenaires de développement, en particulier pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation, améliorer la coordination entre ces mesures, éviter les incohérences dans les efforts de facilitation et limiter les contradictions entre les différents accords de facilitation (ou mesures) existants. Le CCS constituerait un régime juridique efficace et établirait des objectifs communs à long terme pour les questions pertinentes à la facilitation du transport et transit, entre autres les permis de transport routier et les droits de trafic, visas pour les routiers professionnels ; importation temporaire de véhicules ; sécurité routière ; assurance de véhicules ; poids et dimensions des véhicules ; certificats d'immatriculation et d'inspection des véhicules.

La configuration institutionnelle suggérée pour le MGC est un arrangement à deux niveaux comprenant un comité de suivi (ou comité de surveillance) et un Secrétariat exécutif permanent. Le comité de suivi comprendrait des représentants de haut niveau des ministères ou des agences nationales responsables du transport, des travaux publics, du commerce et des douanes. Des représentants des autorités portuaires, des agences de régulation des transports et de sécurité routière, ainsi que du secteur privé (industrie du camionnage, opérateurs logistiques, transitaires) pourraient se joindre à ce comité si tel est le souhait des gouvernements des six pays membres.

Le Comité de suivi serait appuyé par un Secrétariat exécutif permanent le principal organe technique, de coordination et de gestion du corridor. Le Secrétariat aura au minimum les postes suivants : (i) un secrétaire général ; (ii) un expert des transports et de la facilitation des échanges commerciaux (iii) un assistant administratif. Les principales fonctions et responsabilités détaillées du Secrétariat exécutif sont indiquées dans l'étude et dans le document dédié à la description du MGC. Pour accélérer l'établissement du mécanisme de gestion proposé et dans un souci d'efficacité opérationnelle, il est suggéré de s'appuyer et se baser sur les acquis et la structure existante du CLRT.

La CNUCED a également suggéré dans son étude, si les pays membres sont d'accord, de changer l'intitulé du CLRT et de lui donner un nom qui se rapporterait à la vision du corridor économique. Le nouveau nom reflèterait la dimension élargie du corridor incluant des considérations telle la facilitation des échanges commerciaux, la logistique, le transport et le transport en transit ainsi que la coordination et la gestion du corridor. Le nouveau nom proposé pour la structure pourrait être « Comité de Liaison et de Coordination du Corridor Economique transsaharien ». Comme cela pourrait être décidé par les pays membres, les statuts juridiques existants du CLRT pourraient également être révisés et amendés. Il est à noter que les statuts existants n'ont pas été ratifiés par les pays membres mais simplement approuvés par le représentant de chacun des pays membres du CLRT. Ainsi, l'occasion serait donnée aux pays membres du CLRT, s'ils étaient d'accord, de réviser les statuts, de les amender et de les ratifier tout en abordant la question du financement (sur une base durable) du mécanisme de gestion du corridor. Selon le schéma proposé par l'étude, le secrétariat actuel du CLRT (qui deviendrait le Secrétariat exécutif permanent) serait également être renforcé en termes de composition, d'effectifs, de compétences et d'équipement (en particulier TIC).

La structure ou mécanisme de gestion proposée pour le corridor RTS (en particulier le Secrétariat permanent et ses activités) aurait besoin de sources de revenus pérennes pour pouvoir financer les fonctions de coordination, ainsi que le suivi et les activités connexes. Deux aspects critiques seraient traités : la pérennité globale du système de gestion du corridor et la viabilité financière sans laquelle le système pourrait s'effondrer. Toute gestion de corridor nécessite des sources de financement

stables pour atteindre ses objectifs. Ces aspects seraient couverts dans l'instrument juridique définissant le CCS et les statuts qui régiront le MGC.

Les modalités de financement pourraient initialement inclure les frais d'adhésion (pays, organismes autonomes, etc.), les contributions des gouvernements, les frais d'usage liés au trafic (dès le départ si possible) et le soutien des donateurs (par le biais de projets et / ou programmes de facilitation du commerce et des transports). L'expérience montre qu'initialement, les contributions des membres et / ou le financement des donateurs sont nécessaires pour établir et soutenir le MGC.

De toute évidence, une transition vers un corridor économique est un processus qui nécessitera plusieurs étapes et des mesures spécifiques. Par conséquent, la CNUCED recommande dans son étude qu'un programme dédié au développement du corridor économique TSR soit élaboré et qu'un plan de mise en œuvre de ce programme soit établi et accompagné par les gouvernements des pays membres, les institutions financières pertinentes et les partenaires internationaux de développement. Le Programme de Développement du Corridor Économique TSR visera à promouvoir et à commercialiser le corridor, notamment en identifiant des projets prioritaires, les besoins financiers et les sources de financement possibles. À cet égard, et comme le montre l'expérience d'autres régions du monde et en Afrique, l'aide des partenaires internationaux de développement tels que la BID et la CNUCED serait cruciale.

Le programme serait mis en œuvre en deux (ou trois) phases. L'objectif d'une première phase pourrait être de jeter les bases d'un accroissement des échanges au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste du monde. La deuxième (et la troisième) phase suivrait avec un ensemble d'investissements et de politiques. Les objectifs de cette phase (déclencher et promouvoir les échanges commerciaux au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde, et soutenir le développement économique le long du corridor) seront atteints en intégrant les systèmes douaniers, en harmonisant les réglementations douanières, en améliorant et modernisant les infrastructures aux postes frontières, en adhérant et ratifiant les conventions pertinentes, et en réhabilitant et reconstruisant les principaux tronçons de routes manquants, ainsi que les systèmes logistiques et les services de transport.

Il convient de noter que les recommandations formulées dans l'étude de la CNUCED pour l'amélioration du corridor RTS sont inextricablement liées et devraient être mises en œuvre dans les séquences proposées pour un impact maximal. À moins d'un arrangement institutionnel qui veillerait à cette mise en œuvre, ces recommandations seraient difficiles à réaliser. L'expérience acquise dans différents corridors montre qu'un système ou un mécanisme de gestion de corridor approprié peut effectivement assurer la coordination nécessaire. Il peut garantir que les mesures de facilitation des échanges mises en œuvre dans un pays soient appuyées par des mesures comparables dans d'autres pays du corridor. Il peut également garantir que les actions dans n'importe quel pays soient mises en place dans un cadre de coopération holistique. La coordination qu'un tel mécanisme / structure de gestion peut apporter est particulièrement importante en ce qui concerne les infrastructures de transport où les investissements d'un pays dépendent entièrement pour leur succès de la présence d'infrastructures comparables dans les pays voisins situés le long du corridor.

M. Ghzala a précisé que l'étude ne prenait pas en compte l'impact de la pandémie COVID-19 et que les problèmes de sécurité dans la région du Sahel, bien qu'importants, n'étaient pas abordés de manière très détaillée. L'accent a été mis sur les défis rencontrés par les pays enclavés et sur l'importance d'améliorer le transport et le transport en transit pour assurer un corridor RTS plus performant. Un aperçu des perspectives économiques de chacun des six pays membres du corridor,

y compris leurs échanges commerciaux a été présenté, en notant les volumes limités actuels et le potentiel pour ceux-ci de se développer à l'avenir grâce à des mesures améliorant les systèmes de transport et facilitant les échanges commerciaux. Les perspectives en termes de volume des échanges commerciaux et des principaux produits potentiellement commercialisables entre les pays membres du corridor (et avec le reste de l'Afrique) ont déjà fait l'objet d'un rapport préparé par le CLRT en 2009.

L'étude élaborée par la CNUCED a repris et mis à jour les conclusions de ce rapport. Les principaux produits reconnus comme avantageusement commercialisables entre les pays membres du corridor RTS sont ceux échangés par ces pays en quantités significatives sur plusieurs années. Les statistiques portant sur les échanges commerciaux sous-estiment cependant le commerce total car les échanges informels ne sont pas pris en compte. Tel est le cas du commerce informel entre l'Algérie et le Mali. Une estimation existante indique que la part du commerce informel entre l'Algérie et le Mali est évalué à 40% du total des échanges (sur la base de l'étude de 2009 commandée par le CLRT). Ainsi, un projet visant à promouvoir le corridor RTS en tant que corridor économique, y compris en modernisant les points de passage frontaliers, devrait aborder la question des échanges commerciaux informels et l'intégration adéquate de la population bénéficiant du secteur informel, dans les stratégies de développement économique et social régional.

Selon la CNUCED, ce n'est pas nécessairement le volume des échanges entre les pays qui importe aujourd'hui, car celui-ci devrait s'accroître à mesure que les pays membres du corridor RTS réaliseront des avancées économiques nationales et répondront à leurs besoins économiques mutuels le long du corridor. Aujourd'hui, le plus important est le volume de marchandises en transit dans les pays membres du corridor RTS (ou certains d'entre eux) indépendamment du fait que ces marchandises soient destinées / ou originaires de l'un de ces pays. Ce qui importe également, c'est l'efficacité des mesures de facilitation du transport, notamment du transport en transit tout au long de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique, en particulier en termes de temps et de coûts.

Dans son étude, la CNUCED a examiné quelques indicateurs existants et des références internationales (par exemple, « Logistics Performance Index (LPI) » et les indices « Doing Business ») pour mieux apprécier la performance du corridor RTS. Pour compléter cette analyse, la CNUCED a également utilisé la « méthodologie d'évaluation / d'audit de la facilitation du commerce et des transports (TTFA) ». Cette analyse a mis en évidence une grande variation dans les performances des six pays membres et a souligné la nécessité d'agir pour améliorer ces performances. Elle aussi permis d'identifier les obstacles et les défis logistiques le long du corridor RTS (incluant les connectivités de l'arrière-pays avec les ports maritimes) et à déterminer les mesures et solutions potentielles pour relever ces défis.

Tous les pays membres du corridor RTS ont déployé d'importants investissements dans la construction du réseau routier témoignant ainsi de l'engagement des États membres et leur support voué au corridor. Cependant, en raison de certaines contraintes et des défis qui entravent la performance globale du corridor, les coûts et les délais de transport sont trop élevés par rapport aux normes internationales et à d'autres sous-régions et groupes de pays africains (même les pays enclavés).

Plusieurs chaînons manquants du corridor RTS doivent être complétés. Les conditions routières sont inégales d'un pays à l'autre et les politiques d'entretien routier et de financement sont à la traîne, en particulier dans les trois pays enclavés. Par ailleurs, le trafic sur l'axe principal nord-sud est élevé sur les tronçons Algérie-Nigéria tandis que le trafic sur les tronçons de lien à l'axe principal est faible, sauf sur le segment Tunisie-Algérie.

La sécurité routière reste un défi majeur pour tous les pays du corridor RTS et l'application des législations en matière de sécurité n'est pas strictement respectée. Des défis subsistent également au niveau des deux principales portes d'entrée de la dorsale nord-sud du corridor RTS, à savoir le port d'Alger et le port de Lagos. Outre les problèmes de sécurité bien connus dans la région du Sahel, les obstacles affectant les différents points de passage frontaliers sont liés à une interprétation trop rigoureuse et étroite de la réglementation entraînant ainsi des difficultés et des retards. Les TIC ne sont pas utilisées pour l'échange d'informations et la gestion des risques aux postes frontières est inadéquate. Le fait que l'Algérie ne fasse pas partie de la convention TIR est un autre facteur. Des développements supplémentaires sont nécessaires dans les ports secs et les dépôts de conteneurs. Toutefois, il est à noter que plusieurs dépôts intérieurs de conteneurs sont déjà sous gestion privée au Tchad, au Niger et au Mali bien que ces initiatives ne soient pas communes à tous les pays membres du corridor.

En outre, le corridor RTS a besoin d'une harmonisation aux niveaux national et régional des procédures et processus pouvant améliorer sa performance. On notera en particulier les questions suivantes : (i) le contexte institutionnel, juridique et réglementaire; (ii) la disparité des problèmes transfrontières tels que les charges par essieu, l'assurance et l'inspection des véhicules; (iii) la ratification et application des conventions pertinentes; (iv) la nécessité de répondre aux spécificités, besoins et exigences à la fois des pays enclavés et des pays de transit; (v) l'utilisation des TIC, la collecte de données, le traitement et partage des connaissances; (vi) la coordination et gestion globales du corridor économique, le suivi et évaluation de la performance.

Par conséquent, pour améliorer la performance du corridor RTS, les actions d'intervention doivent couvrir des domaines tels que les infrastructures « hard infrastructure », les liaisons/chaînes manquants, la connectivité, les centres logistiques, la modernisation des points de passage frontaliers, etc. Elles doivent également couvrir les mesures non physiques « soft infrastructure » telles que la réglementation, les politiques, les TIC, l'harmonisation et la simplification de l'échange d'informations, les conventions et les accords, les dispositifs institutionnels, le renforcement des capacités et la mise en place de mécanismes de suivi et d'évaluation de la performance et de l'impact du corridor.

### 3. Expérience positive d'un corridor régional de transport en transit

M. Aloys Rusagara Bayiro (Directeur, Politique et planification des transports, Autorité de Coordination du Transport et du Transit du Corridor Nord - NCTTCA) a expliqué que le Corridor Nord et ses institutions étaient parmi les plus anciens d'Afrique. Le Corridor Nord est un réseau de transport multimodal (rail, route, voies navigables internes et pipelines) qui relie les pays sans littoral, Rwanda, Ouganda et Soudan du Sud, ainsi que la République démocratique du Congo avec le port de Mombasa au Kenya.

En 1985, le premier traité axé principalement sur les questions de transport en transit avait été signé. En vigueur pour une période de 10 ans, l'accord ne réunissait initialement que quatre pays. Le deuxième accord traitait de questions relatives à la facilitation des échanges avec une durée de 10 années. En 2007, cette deuxième version de l'accord avait été amendée pour mieux refléter les développements de l'époque. Pour ce faire, 11 protocoles de mise en œuvre ont été adoptés. Aujourd'hui, les domaines d'application de ces protocoles sont toujours pertinents et couvrent de nombreux aspects stratégiques tels que l'utilisation non discriminatoire des structures maritimes et portuaires par les pays membres du corridor. Comme l'adoption par les parlements nationaux est nécessaire, la ratification des accords et des protocoles n'a pas été immédiate (3 à 5 ans selon les pays).

L'objectif et les organes politiques du Corridor Nord sont définis dans les accords. Un objectif clé est de transformer le corridor en un corridor de développement économique et social. La nécessité d'attirer les investissements du secteur privé et d'encourager le développement durable dans les pays membres est également soulignée. L'accord sera bientôt amendé pour refléter les développements récents, à savoir l'avènement de la ZLECAF. Le but est d'ouvrir le Corridor Nord à d'autres pays et d'inclure des aspects relatifs au guichet unique et au système douanier.

Les parties prenantes du corridor ont créé des organes ou organisations similaires à ceux présentés dans l'étude de la CNUCED sur le corridor RTS. Le Conseil des ministres est le plus haut niveau, suivi des comités spécialisés. Un comité de partenariat public-privé chargé des questions de la facilitation des échanges a également été créé. Ce comité peut transmettre les questions pertinentes aux organes supérieurs pour la prise de décisions. Parallèlement, le Secrétariat permanent gère les opérations quotidiennes et son effectif est composé de représentants de chaque pays membre. Le Corridor Nord dispose d'un Observatoire des transports accessible au grand public. Il comporte 47 indicateurs de performance qui permettent un suivi de la performance du Corridor en identifiant les tendances et les développements annuels (par exemple, les coûts de transport, les retards et les temps de transit). Une croissance des échanges dans la sous-région a été observée grâce aux indicateurs clés figurant dans l'Observatoire.

#### 4. Discussion

Le secrétaire général du CLRT (M. Ayadi) a soulevé la question d'un système d'accompagnement adéquat et qui veillerait à la transition du réseau RTS vers un corridor économique. Il a noté que même si les pays membres du CLRT avaient démontré une grande aptitude à travailler ensemble, la tâche à venir était difficile. En guise d'exemple, il faudra un système d'entretien commun qui appartiendrait aux pays membres du corridor et qui éviterait la détérioration exponentielle de l'infrastructure routière. Des pays comme le Nigéria et le Niger et d'autres pays pourraient envisager de créer une entité commune qui s'occuperait des activités d'entretien des infrastructures routières. En réponse, la CNUCED a attiré l'attention aux recommandations émises dans l'étude et qui préconisent l'établissement d'un cadre de coopération stratégique et la mise en place d'une structure juridique, institutionnelle et administrative pour accompagner le corridor RTS dans sa transformation et transition vers un corridor économique.

M. Mourad Boukadoum (Mission permanente de l'Algérie auprès de l'Office des Nations Unies et d'autres organisations internationales, Genève) a demandé quel était le calendrier et les ressources nécessaires pour transformer le corridor RTS et faire en sorte qu'il devienne un corridor économique performant.

Mme Lammari Nawel (Ministère des finances, Algérie) s'était interrogée sur la pertinence des références internationales telles que le « LPI » et « Doing Business Index » pour déterminer les performances commerciales des pays membres du corridor RTS. Elle a suggéré que des travaux supplémentaires soient consacrés à la résolution de cet aspect étant donné les différences entre les pays. Cela peut impliquer l'élaboration d'indicateurs et de repères dédiés et personnalisés qui refléteraient plus étroitement les diverses conditions locales et les spécificités de chaque pays. M. Ghzala avait noté qu'il partageait également ce point de vue et avait fait remarquer que les indicateurs mentionnés n'étaient cités qu'à des fins d'illustration et que toute comparaison entre pays devait être traitée avec prudence. La plupart des conclusions figurant dans l'étude menée par la CNUCED, et relatives à l'état actuel des choses et à la performance logistique du corridor RTS, sont basées sur une analyse supplémentaire qui reposait sur un outil analytique bien connu à savoir l'évaluation/audit sur la facilitation du commerce et du transport (TTFA). Ce dernier offre une

approche pratique et permet d'identifier les obstacles à la fluidité des chaînes d'approvisionnement commerciales.

Mr. Boualem Chettibi (Directeur Général, Infrastructure, Ministère des Travaux publics, Algérie) a précisé que les travaux de construction de la route sur le tronçon Alger-Ghardaïa étaient achevés et que les chiffres cités dans le rapport devaient être mis à jour en conséquence. Il a souligné que les avantages économiques et la rentabilité du corridor RTS avaient été clairement établis et qu'il était maintenant temps de se concentrer sur l'identification et la mise en place de mécanismes et d'institutions pertinents qui superviseraient la gestion et l'exploitation du corridor et accompagneraient sa transition vers un corridor économique. Il estime que le corridor RTS est la solution aux défis logistiques (par exemple, les coûts de transport élevés et l'accès limités aux ports qui sapent la compétitivité commerciale) auxquels sont confrontés les six pays membres, en particulier les pays enclavés. Le fait qu'environ 35% de la valeur des marchandises échangées soient attribuable aux coûts de transport, l'utilisation efficace du corridor RTS est donc cruciale. En effet, ceci permettrait de réduire les coûts, minimiser les temps de transit et les retards, améliorer la fiabilité des services, booster la connectivité et stimuler la compétitivité commerciale. Dès lors, 90% du réseau routier TSR en Algérie étaient déjà opérationnels, note M. Chettibi, alors que des travaux de réaménagement étaient en cours dans les segments impactés par la circulation des poids lourds, entre autres facteurs.

M. Chettibi avait fait remarquer que les recommandations de la CNUCED étaient pertinentes et devaient être mises en œuvre. Il avait également constaté que l'élan politique découlant de la ZLECAF et de l'engagement de l'Union africaine en faveur du développement des infrastructures en Afrique rendaient le webinaire et la discussion sur « La promotion et la commercialisation du corridor RTS » encore plus pertinents et opportuns. Il a proposé que les représentants du ministère de Commerce et d'autres ministères concernés soient impliqués pour résoudre les problèmes qui ne relèvent pas des questions d'infrastructure routière et qui entravent l'expansion des échanges commerciaux dans la sous-région. Il ajoute que les mécanismes institutionnels et les ressources financières de l'Union africaine pourraient aussi accompagner le corridor RTS dans son projet de développement. En effet, une proposition récente avait été faite à la première session extraordinaire du comité technique spécialisé sur les infrastructures de transport, l'énergie et le tourisme de l'Union africaine pour maintenir le corridor RTS en tant que projet continental. Cette proposition devrait d'abord être validée par les chefs d'État en février 2021. Un tel appui permettrait de mettre en œuvre certaines des recommandations formulées dans l'étude de la CNUCED, notamment la recommandation visant à mobiliser les institutions internationales et continentales pour une plus grande assistance et un accompagnement continu.

M. Chettibi a suggéré que le CLRT soit directement impliqué dans le lancement de la première phase du Programme de Développement du Corridor Économique RTS et que les membres du CLRT devaient informer et consulter leurs gouvernements respectifs à cet égard. Il a suggéré que ce sujet soit inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CLRT prévue pour mai 2021. M. Ayadi a rappelé que le corridor RTS et le CLRT bénéficiaient d'un soutien politique important car l'initiative était adoptée sous les auspices de la Commission économique africaine et en présence de plusieurs ministres. Il a confirmé qu'aucun des statuts du CLRT n'avaient été officiellement ratifiés par les pays membres du CLRT, mais que l'Algérie avait accepté un accord de siège / pays hôte.

M. Mohamed Jamal Elifa (Ministère du commerce, Tunisie) a noté qu'un corridor économique serait un projet de grande envergure comportant des aspects transversaux. Selon lui la question du financement d'un projet d'une telle envergure se posait.

M. Mustafa Sakr (AUDA NEPAD point focal pour l'Initiative présidentielle pour la promotion des infrastructures) a noté que le réseau RTS faisait partie de l'Initiative présidentielle pour la promotion des infrastructures et que cette dernière prévoyait de renforcer l'appui politique de haut niveau pour accélérer la mise en œuvre des projets d'infrastructure transfrontaliers. M. Sakr a suggéré que le Secrétariat de l'Initiative se joigne aux travaux sur le développement du corridor économique RTS et en tant que membre de la nouvelle structure de gestion telle que proposée par la CNUCED. Ceci permettrait de porter à l'attention des chefs d'État et des gouvernements de l'Initiative les questions et les développements pertinents relatifs au corridor RTS et favoriser le partage d'expériences entre les États membres.

M. Mohamed Talha (Mission permanente du Tchad auprès de l'Office des Nations Unies et d'autres organisations internationales à Genève) a exprimé son appréciation pour la teneur et la qualité du webinaire, notamment la possibilité de tirer des leçons de l'expérience positive présentée par le Corridor Nord. Le Tchad étant un pays enclavé et confronté à des coûts de transport et des retards élevés, le corridor RTS est très important pour le pays et sa connectivité régionale et internationale. Mr. Talha avait souligné les défis auxquels étaient confrontés les pays à faible revenu et aux ressources limitées pour assurer une allocation optimale des fonds entre des priorités nationales concurrentes hautement importantes et urgentes (par exemple, le développement des infrastructures, le transport, l'agriculture, la santé, etc.). La question qui demeurait selon M. Talha était de savoir comment articuler au mieux une approche qui prône le développement des infrastructures de transport tout en tenant compte d'autres besoins concurrents et quels moyens de financement et sources devraient être mobilisés, que ce soit au niveau continental ou international.

En réponse La CNUCED fait remarquer que tous les pays, en particulier les pays en développement à faible revenu, étaient confrontés à la nécessité de faire des choix stratégiques dans un contexte de financement et de capacité d'emprunt limités. Par conséquent, l'établissement de priorités au niveau gouvernemental national était important. Dans son étude, la CNUCED propose qu'un Programme de Corridor Économique RTS soit élaboré et que celui-ci suive une séquence délicatement établie pour permettre une hiérarchisation et un séquençage stratégique des actions. Les spécificités des actions à entreprendre et leur séquence seront précisées lorsque le programme proposé sera développé et mis en application. Dans l'intervalle, le MGC proposé sera chargé de coordonner les actions et les initiatives relatives au Corridor Économique RTS. Par contre, le MGC ne sera pas en mesure de prendre des décisions stratégiques relatives aux allocations budgétaires entre les priorités nationales concurrentes car celles-ci relèvent des niveaux décisionnels supérieurs notamment les ministères et institutions nationales concernés.

Faisant écho à ce message et faisant référence à l'expérience du Corridor Nord, M. Rusagara Bayiro a expliqué que les décisions de développement des infrastructures et de priorisation étaient gérées à un niveau politique plus élevé. Le rôle de la NCTTCA est de souligner l'importance des infrastructures de transport et de recommander leur développement. Dans certains cas, les pays allouent des parts dédiées aux investissements dans les infrastructures (par exemple, 30% du budget national pour le développement des infrastructures). D'autres mettent l'accent sur les efforts d'institutionnalisation pour promouvoir la rentabilité de l'infrastructure existante. La maintenance des infrastructures est un élément important de toute décision de ce type, comme en témoigne l'établissement d'un comité du partenariat public privé.

M. Hocine Amichi (Ministère des affaires étrangères, Algérie) était d'avis que la promotion du commerce, du développement des infrastructures, de transport, de la facilitation des échanges et du développement économique pouvaient être un défi, en particulier dans le contexte de la

pandémie COVID-19. Il s'était enquis du processus et des implications de la mise à niveau du CLRT actuel dans le cadre de la structure de gestion du corridor proposée. À cet égard, la CNUCED a réaffirmé que le CLRT pouvait servir de point de départ ou de base et que les pays membres du RTS pouvaient s'appuyer sur les réalisations et les bases institutionnelles du CLRT actuel en modifiant ses statuts et règlements internes et en les adaptant à l'objectif visé. Selon la CNUCED, le CLRT peut déjà aider à mettre en œuvre certains aspects des différentes recommandations comme par exemple la formulation du Protocole d'entente (PE). Les tâches spécifiques peuvent inclure la mise au point et l'adoption du PE. Il peut également veiller à finaliser le texte portant sur la Cadre de Coopération Stratégique (CCS).

M. Ebere (Ministère fédéral des Travaux publics, Nigéria) a demandé si des études spécifiques relatives aux défis auxquels sont confrontés le commerce et les infrastructures de chaque pays avaient été menées. La CNUCED a fait observer que l'étude avait pris en compte les divers défis et spécificités au niveau des pays en appliquant l'outil d'évaluation TFA. Bien que certains de ces défis aient été identifiés, une étude plus approfondie de ces aspects sera nécessaire lorsque le Programme du Corridor Économique RTS (et les projets connexes) sera élaboré. Dans le cadre d'un tel programme, il y aura une évaluation des défis au niveau national et sous-régional (c'est-à-dire du corridor). Par exemple, les chaînons manquants du réseau routier ainsi que les mises à niveau et améliorations des installations portuaires seraient traités au niveau national (c'est-à-dire les décisions d'investissement seront prises au niveau national) tandis que les aspects communs régionaux liés à la facilitation, à la réglementation et à d'autres accords seraient traités au niveau sous-régional / corridor.

## 5. Conclusions et prochaines étapes

La CNUCED a présenté les principales conclusions de l'étude régionale portant sur la « Promotion et la commercialisation du corridor routier transsaharien ». Cette étude a été réalisée par la CNUCED et financée par la BID. La présentation a souligné les résultats relatifs à la partie analytique de l'étude ainsi que les principales conclusions et recommandations en vue de commercialiser le corridor RTS et de permettre sa transformation en un corridor économique performant. Les recommandations ont porté sur la manière d'améliorer les performances du corridor RTS et sur l'identification d'un mécanisme / structure de gestion du corridor approprié qui pourrait être adopté pour assurer une meilleure coordination entre les six pays membres. L'accent a également été mis sur l'établissement d'un cadre juridique et institutionnel adéquat pour favoriser la coopération. Un plan d'action pour lancer et accompagner l'évolution du corridor routier RTS vers un corridor économique performant a également été mis de l'avant.

S'appuyant sur des travaux analytiques et un examen de l'expérience internationale et des bonnes pratiques dans le domaine de l'exploitation et de la gestion des corridors, la CNUCED recommande ce qui suit: 1) la mise en place d'un cadre de coopération stratégique (CCS) pour améliorer le transport et faciliter les échanges commerciaux entre les pays membres du corridor RTS ainsi que l'adoption d'un mécanisme / structure de gestion du corridor régional (MGC) adéquat, durable et capable de promouvoir et de commercialiser le corridor, 2) prendre des actions et des mesures pour améliorer la performance du corridor et permettre son évolution vers un corridor économique performant qui génère des gains économiques et sociaux pour les pays membres, 3) l'adoption et la mise en œuvre, avec l'appui des gouvernements des six pays membres et des partenaires internationaux de développement concernés, d'un plan d'action qui préconise un Programme de Corridor Économique RTS.

Les conclusions de l'étude et les discussions ont confirmé la pertinence et l'importance d'un corridor économique RTS. Il y a consensus sur le fait que le moment était venu pour le réseau RTS d'exploiter pleinement son plein potentiel et d'agir en tant que catalyseur de l'intégration régionale, du commerce, de la croissance économique et du progrès social. L'élan généré par les développements au niveau continental, en particulier l'adoption de la ZLECAF et les leçons tirées de l'examen des expériences et des bonnes pratiques internationales, tous confirment la faisabilité et les avantages d'un corridor économique RTS de même que l'institutionnalisation du corridor RTS et de sa transition vers un corridor économique RTS, notamment en mettant en place un mécanisme de gestion de corridor adéquat. Les participants à la réunion et les membres du CLRT ont été encouragés à transmettre les messages issus du webinaire à leurs ministères et autorités concernés afin de renforcer la volonté politique et de préparer la mise en œuvre d'un Programme du Corridor Économique RTS. Quant à l'autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (NCTTCA), son représentant a confirmé la disponibilité de son organisation et le souhait de continuer à partager l'expérience du Corridor Nord et ses bonnes pratiques en matière d'institutionnalisation de la gestion de corridor tel que jugé utile.

La CNUCED a défini les prochaines étapes de la mise en œuvre des diverses recommandations formulées dans l'étude, tout en soulignant la nécessité et l'importance d'une approche progressive et le rôle des pays membres et des partenaires internationaux de développement et des institutions financières concernés dans leur mise en œuvre. Le CLRT pourrait servir de base ou fondement au mécanisme de gestion de corridor (MGC). Le CLRT a un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des mesures et décisions pertinentes. Les pays membres et les experts techniques participant aux activités et aux délibérations du CLRT devraient informer les décideurs dans leurs pays respectifs et

obtenir l'appui nécessaire pour faire progresser les travaux vers l'objectif principal de promotion et de commercialisation du corridor RTS.

La BID, l'Union africaine, la CNUCED ainsi que d'autres partenaires institutionnels et de développement (s'il y a lieu) devraient continuer à appuyer le Programme de Corridor Économique RTS. A cet égard, la BID s'est engagée à continuer son accompagnement accordé au projet de corridor RTS. Une fois les projets et activités nécessaires à la mise en œuvre du Programme du Corridor Économique RTS identifiés (avec l'assistance de la CNUCED), la BID déterminera ceux et celles qui pourraient être financés et soutenus, y compris en coopération avec d'autres partenaires de développement et institutions financières.

Pour ce qui est des prochaines étapes, la CNUCED devra :

- Réviser l'étude en cours tenant compte des réactions et des commentaires reçus au cours du webinaire. Les données pertinentes seront mises à jour en reflétant les chiffres et les développements les plus récents.
- Spécifier les informations, données et contributions requises et les communiquer aux membres du comité CLRT et aux autorités compétentes des six pays membres. Une fois ces informations et données reçues, la CNUCED sera en mesure de finaliser le rapport de l'étude.
- Faire parvenir aux participants des copies des exposés présentés lors du webinaire, un résumé analytique de l'étude, une synthèse des discussions et la liste des participants.
- Partager avec les participants et autres parties prenantes concernées des six pays membres la version révisée et finale de l'étude ainsi que les projets de texte proposés concernant le 1) Protocole d'Entente, 2) le Cadre de Coopération Stratégique, et 3) le Mécanisme de Gestion du Corridor. Le but est de recueillir les commentaires et les contributions des divers intervenants avant la réunion qui se tiendra dans le courant de 2021 et visant à approuver et valider les conclusions et recommandations de l'étude ainsi que les trois projets de textes mis de l'avant (réunion virtuelle si les restrictions de voyage restent en vigueur).

## Liste des participants et invités

Mme. M. Abba (Ministère du Commerce, Algérie)  
M. H. Abdou (Ministère du Commerce, Mali)  
M. H. Amichi (Ministère des Affaires étrangères, Algérie)  
M. A. Amine (Ministère des Travaux publics, Niger)  
M. H. Ammar (Ministère du Transport, Tunisie)  
Mme. Attab (Ministère des Travaux publics, Algérie)  
M. M. Ayadi (CLRT, Algérie)  
M. O. Belkacem (Le Fonds OPEP pour le développement international, Autriche)  
Mme. H. Benamara (CNUCED, Genève)  
M. Y. Ben Romdhan (Ministère du Transport, Tunisie)  
Mme. S. Benziada  
M. M. Boukadoum (Mission permanente de l'Algérie auprès des Nations Unies et autres organisations internationales, Genève)  
M. H. Briki (Banque islamique de développement, Rabat)  
M. Z. Chaibou Harouna (Mission permanente du Niger auprès des Nations Unies et autres organisations internationales, Genève)  
Mr. B. Chettibi (Ministère des Travaux publics, Algérie)  
Mr. S. Dan Issa (Ministère du Transport, Niger)  
M. A. Daou (Ministère des Travaux publics, Mali)  
M. N. Diab (Banque islamique de développement, Djeddah)  
M. I. Drine (Banque islamique de développement, Djeddah)  
M. Ebere (Ministère fédéral des Travaux publics, Nigéria)  
M. M.J. Elifa (Ministère du Commerce, Tunisie)  
M. O. Elfeel (Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), Égypte)  
M. A. Ghzala (Consultant CNUCED, Washington D.C.)  
M. M. Guessmi (Ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, Tunisie)  
M. S. Hamidi (Ministère du Commerce, Algérie)  
M. Hamadouche (Ministère du Transport, Algérie)  
M. D. Kherfi (SETS/Société d'études techniques de Sétif, Algérie)  
M. M. Khoukhi (Ministère du Transport, Algérie)  
M. M. Lallia (Ministère des Postes et télécommunications, Algérie)  
Mme. N. Lammari Nawal (Ministère des Finances, Algérie)  
M. F. Noitora (Ministère du Transport, Tchad)  
M. S.H Quadri (Banque islamique du développement, Djeddah)  
M. M. Sakr (AUDA- NEPAD Point focal pour PICI)  
M. M. Sow (Ministère du Transport, Mali)  
M. M. Talha (Mission permanente du Tchad auprès des Nations Unies et autres organisations internationales, Genève)  
M. H. Tokuda (CNUCED, Genève)  
Mme. M. Taallah (Ministère des Travaux publics, Algérie)  
M. A. Tchorama (Ministère des Travaux publics, Tchad)  
M. C. Uzo (Ministère du Transport, Nigéria)  
Mme. F. Youssef (CNUCED, Genève)  
M. S. Zouari (Ministère des Travaux publics, Tunisie)