

Multi-year Expert Meeting
on Transport, Trade Logistics and Trade
Facilitation:

**Transport and logistics innovation
towards the review of the Almaty
Programme of Action in 2014**

22-24 October 2013

**INTERVENTION DE MONSIEUR BABA ABATCHA
MAHAMAT MINISTRE DU COMMERCE ET DE
L'INDUSTRIE TCHAD**

L'EXPERIENCE DU TCHAD

by

Mr. Mahamat Baba Abatcha
Director
Ministry of Commerce and Industry
N'Djamena, Chad

**MEETING ON TRANSPORT, TRADE
LOGISTICS AND TRADE FACILITATION**

**INTERVENTION DE MONSIEUR BABA
ABATCHA MAHAMAT MINISTRE DU
COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
TCHAD**

L'EXPERIENCE DU TCHAD

GENEVE - OCTOBRE 2013 - CNUCED

Monsieur le Président

Mesdames et Messieurs les Experts.

Je voudrais d'abord adresser mes salutations respectueuses à cette auguste assemblée et remercier le CNUCED pour l'honneur qu'elle me fait en m'invitant à cette réunion d'experts qui traite des problèmes du transport, de logistique et facilitation commerciales et de transit dans les pays en développement les moins avancés et sans littoral ; des difficultés qu'ils rencontrent et des recherches de solutions et ce au regard du programme d'action d'Almaty.

La présente session consacrée à l'innovation dans les transports et la logistique commerciale nous permettra de prendre la mesure des progrès accomplis dans ces domaines en termes d'amélioration des systèmes de transport et transit et de l'efficacité de logistiques.

L'EXPERIENCE DU TCHAD

Mesdames et Messieurs , avant de revenir sur ces thèmes Je voudrais brièvement vous situer sur le cas de la République du Tchad qui est un parfait exemple de pays concernés par nos préoccupations : pays pauvre, enclavé, éloigné de la mer et entouré des pays de transit qui eux-mêmes rencontrent d'innombrables difficultés liées au transport et a la logistique .

Pays de l'Afrique Centrale le Tchad fait partie de 2 Communautés économiques régionales :

- la **CEMAC** (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale) qui regroupe 6 pays : Cameroun, Gabon, Congo, RCA, et Guinée Equatoriale avec une population de 43 millions d'habitants ;
- La **CEEAC** (Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale qui outre les 6 pays cités comprend aussi l'Angola, la RDC, le Burundi et Sao-Tomé avec une population de 135 millions d'habitants.

Outre l'enclavement qui le caractérise, le pays a connu jusqu'à une période récente, une instabilité politique interne qui a freiné son développement économique et social. Par ailleurs 4 des 6 pays qui l'entourent connaissent des troubles ou des conflits armés latents : il s'agit du Nigeria, de la RCA, du Soudan et de la Libye avec leurs conséquences sécuritaires aux frontières.

Mesdames et Messieurs ;

Comme vous le savez l'Afrique Centrale est la zone la moins intégrée du continent africain. Les échanges commerciaux y sont très faibles avec des niveaux de 1 à 2% pour les exportations et 2 à 4% pour les importations. C'est également la zone où les infrastructures de transport, ferroviaires notamment sont quasi inexistantes et seules les routes assurent l'essentiel du trafic à 80%. Celles-ci sont généralement en mauvais état et les moyens de transport vétustes.

C'est dans cet environnement défavorable et ce contexte de précarité que le Tchad se débat pour dégager des voies permettant d'assurer ses échanges commerciaux qui se résument aux exportations de coton à 80% et aux importations de produits pétroliers, de denrées alimentaires et des biens d'équipement.

La découverte des gisements de pétrole et surtout son exploitation à partir de 2003 a donné un souffle nouveau à notre économie. Ce pétrole est évacué par pipelines jusqu'au port de Kribi (CAMEROUN) sur une distance de 1070kms.

LES VOIES D'ACCES A LA MER

Pour avoir accès à la mer, le Tchad utilise essentiellement la voie camerounaise par le port de **Douala** distant de **1700 kms** de Ndjamena notre capitale. C'est la voie la plus courte et aussi la plus sûre. Le transport se fait soit par **la route** soit de façon **multimodale** associant le chemin de fer du Cameroun (884 kms) puis la route.

Une autre alternative est la voie par le Nigéria (1900 kms) jusqu'au port de **Lagos** et accessoirement aux ports de **Cotonou** (Benin) et **Lomé** (Togo).

Cette route est partiellement utilisée pour des raisons que j'ai évoquées auparavant. Les autres possibilités offertes par les ports de **Pointe Noire** (Congo) ou **port Soudan** sont irrégulières et difficilement opérationnelles.

C'est donc le corridor camerounais qui est essentiellement utilisé par le Tchad pour ses échanges.

LES SOLUTIONS PAR LA COOPERATION REGIONALE

C' est cette réalité qui a amené les autorités du Tchad à s'inscrire dans une démarche de coopération régionale pour trouver des solutions à son problème d'enclavement et pour mieux participer aussi bien au commerce intra-africain qu'au commerce mondial .

Les communautés régionales CEMAC ET CEEAC poursuivent des objectifs similaires de coopération et d'intégration économiques par la mise en œuvre et l'exécution de programmes et projets bien identifiés dont l'aboutissement est la création d'un espace économique intégré et sécurisé , doté **d'infrastructures de base** performantes (ports , routes , chemin de fer...), de moyens de transport et de communication modernes et surtout débarrassé de multiples **entraves et blocages** à la circulation des personnes et des biens.

Il est important de signaler à ce propos, qu'à compter du 1^{er} janvier 2014 la liberté de circulation des personnes sera effective dans tous les pays membres de la CEMAC. C'est une avancée remarquable attendue depuis une vingtaine d'années.

Seule une démarche de cette nature est susceptible d'accroître le niveau du commerce régional et de réduire sensiblement les coûts des transports qui rendent nos produits peu compétitifs à l'exportation et nos importations excessives.

LES INNOVATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Le Tchad et les pays de la sous- région se sont engagés dans un processus de création, d'innovation et de modernisation des moyens dont ils disposent pour accroître leurs échanges commerciaux.

A cet effet des actions ponctuelles et ciblées sont mises en œuvre comme :

- La définition des itinéraires ou corridor
- L'harmonisation des réglementations et normes
- L'uniformisation des ponts bascule
- L'harmonisation des systèmes de pesage
- La mise en place de guichets uniques de contrôle douanier
- L'adoption d'un régime de transit communautaire
- L'aménagement d'espaces dédiés dans les ports
- La priorité donnée au trafic de transit
- Une meilleure clé de répartition du fret
- La suppression des barrières artificielles.

- La tenue régulière de forum pour le suivi des mesures arrêtées.

Sur le plan technique le recours aux nouvelles technologies d'information et de communication se généralise. Sur ce plan, l'installation récente de la **fibre optique** au Tchad, au Cameroun et en Guinée équatoriale constitue la première phase du projet d'interconnexion de tous les ETATS membres de la CEMAC. Ce projet vise entre autres à fiabiliser et accélérer les échanges d'informations indispensables à une gestion efficace du couloir de transit.

Une autre innovation est l'obligation faite aux transporteurs de doter leurs camions des **balises GPS** permettant de suivre et contrôler la circulation des marchandises. Il se trouve qu'actuellement ces moyens sont nettement insuffisants, ce qui provoque des retards importants dans la programmation des rotations et entraîne donc des coûts supplémentaires pour les camionneurs.

D'autres mesures dans le domaine de la technologie sont en vigueur ou sont en voie de l'être et concernent la généralisation de **l'automatisation** des procédures douanières, de l'information sur les coûts de transports, de l'observation de pratiques anormales sur les corridors etc...

Mesdames et Messieurs ;

Le Tchad et les pays de la sous-région CEMAC en recourant à ces dispositions innovantes cherchent avant tout à accroître et à faciliter les échanges commerciaux entre eux pour une meilleure intégration économique.

Cependant, malgré les progrès significatifs accomplis en termes de réduction du temps de traitement du fret au port de Douala, de réduction des délais nécessaires aux procédures administratives et douanières notamment, de fluidité du transport grâce au démantèlement des barrières et autres obstacles non tarifaires, il reste encore beaucoup de dispositions et mesures individuelles ou collectives à entreprendre pour aller dans le sens des recommandations du programme d'actions d'ALMATY .

AFFIRMATION DE VOLONTE POLITIQUE

Le gouvernement du Tchad est conscient de l'enjeu que représente le désenclavement pour son développement économique et social.

C'est pourquoi, grâce aux revenus tirés du pétrole, il a engagé de gros investissements dans les infrastructures routières permettant de le

désenclaver aussi bien en interne qu'en externe, qu'il s'agisse de réhabilitation de l'existant ou de construction de nouvelles routes. C'est ainsi que le kilométrage de routes bitumées est passé 1600 en 2006 à 2200 kms en 2013 . Au total ce sont quelques 7000 kms qui sont rendus accessibles au transport sur l'ensemble du territoire.

Il faut aussi noter que dans le cadre des projets intégrateurs au niveau continental (Union africaine/ NEPAD,) le Tchad sera connecté aussi bien à la route **transsahélienne** qui relie **Dakar** à **Djibouti** qu'à la transsaharienne qui doit le relier à l'**ALGERIE** via le **NIGER**.

Dans son plan national de développement 2013-2015 le TCHAD a opté pour sa connexion aux réseaux ferrés existant des pays voisins notamment ceux du Cameroun du Nigeria et du Soudan. A cet effet des négociations sont en cours avec ces pays mais aussi avec des partenaires techniques comme la CHINE et l'INDE. La réalisation de cet objectif constituera une avancée décisive à la résolution de notre enclavement.

Sans un engagement fort de cette nature pour bâtir les infrastructures de base il est peu probable d'obtenir des progrès décisifs susceptibles de changer profondément les structures des transports et du commerce dans notre espace.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

MESDAMES, MESSIEURS

Le programme d'action d Almaty a répertorié les divers problèmes et blocages liés au transport et transit dans les pays sans littoral. C'est la mise en application des recommandations qui y sont associées qui nous interpelle. Certaines connaissent un début d'application notamment au niveau régional comme on vient de le voir; mais d'autres nécessitent **des mesures d'accompagnement** par les organismes de financement et de développement car les pays concernés ne disposent pas de ressources suffisantes pour y faire face. Il en est ainsi des divers financements effectués par l'Union européenne, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, le Programme des Nations unies, etc....

Ces financements qui soutiennent les initiatives locales ou régionales méritent d'être intensifiés pour le renforcement des capacités nécessaires à la modernisation des logistiques, la fluidité des transports et l'accroissement des échanges commerciaux.

En outre le recours au secteur privé dans le cadre de partenariat public-privé est aussi indispensable pour le financement des infrastructures ou d'autres prestations de service nécessaires à l'intensification de la facilitation commerciale.

Tels sont Mesdames et Messieurs les quelques initiatives et tentatives qu'on peut relever de l'expérience du Tchad et nous espérons au cours de nos échanges tirer profit des expériences des autres pays ou groupes de pays pour notre désenclavement.

Je vous remercie pour votre attention.