

UNCTAD

PROSPERITY FOR ALL

www.unctad.org



UNITED NATIONS
UNCTAD



Réunion virtuelle sur
l'Étude régionale sur la commercialisation
du corridor RTS
le 15 décembre 2020

*Étude régionale sur la Promotion et la Commercialisation du Corridor
Routier Transsaharien (RTS), son Evolution vers Corridor
Economique et l'Etablissement d'un Mécanisme de Gestion pertinent
du Corridor*

(RTS-Algérie, Mali, Niger, Nigéria, Tchad, Tunisie)

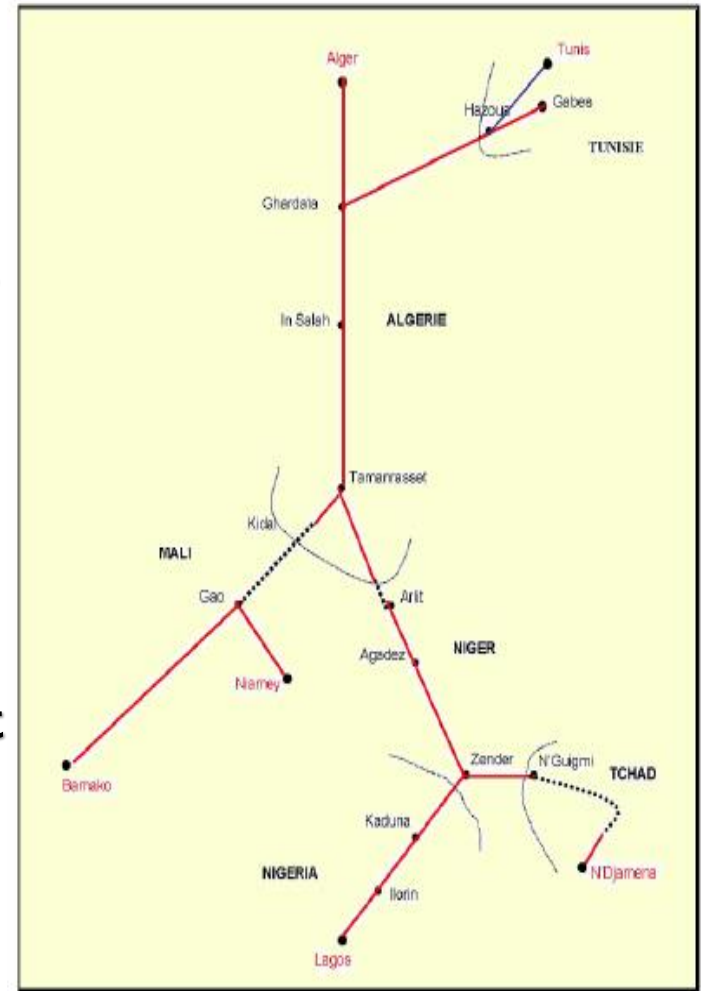
*Présentation des principales constatations, conclusions et
recommandations de l'étude*

Plan de la présentation

Première Partie: Travail analytique

1. Importance corridors performants de commerce et transport, leur pertinence. Corridors économiques et leurs retombées
2. L'étude sur le corridor RTS pour sa commercialisation, son évolution vers un corridor économique et sa gestion
3. Principales constatations: les pays et leurs caractéristiques, échanges, performance du corridor RTS

(Ières reactions, questions??)



Plan de la présentation (2)

Deuxième Partie: Conclusions et Recommandations

4. Besoins d'améliorations du corridor RTS pour évolution vers corridor économique
5. Expérience internationale
6. Mécanisme et structure proposés pour la gestion du corridor RTS et la coopération entre pays membres
7. Prochaines étapes proposées et plan d'actions





PREMIERE PARTIE

TRAVAIL ANALYTIQUE

Les corridors de transport et commerce, importance des corridors économiques

L'étude du corridor TSR:

objectifs, démarches, activités

principales constatations du diagnostic, analyse, performance

Importance des corridors de commerce et transport

- **Corridors de commerce et transport: voies importantes facilitant circulation des personnes et marchandises entre régions et entre les pays. Notion existant depuis des millénaires**
- **Lorsque performants: permettent aux régions et aux pays d'offrir des systèmes et des services de transport de grande capacité qui réduisent le temps de transport, ainsi que les coûts commerciaux et de transport**
- **Particulièrement importants pour les pays enclavés, car exutoires économiques, fournissant voies terrestres vers les ports d'entrée et vers les marchés régionaux et internationaux**

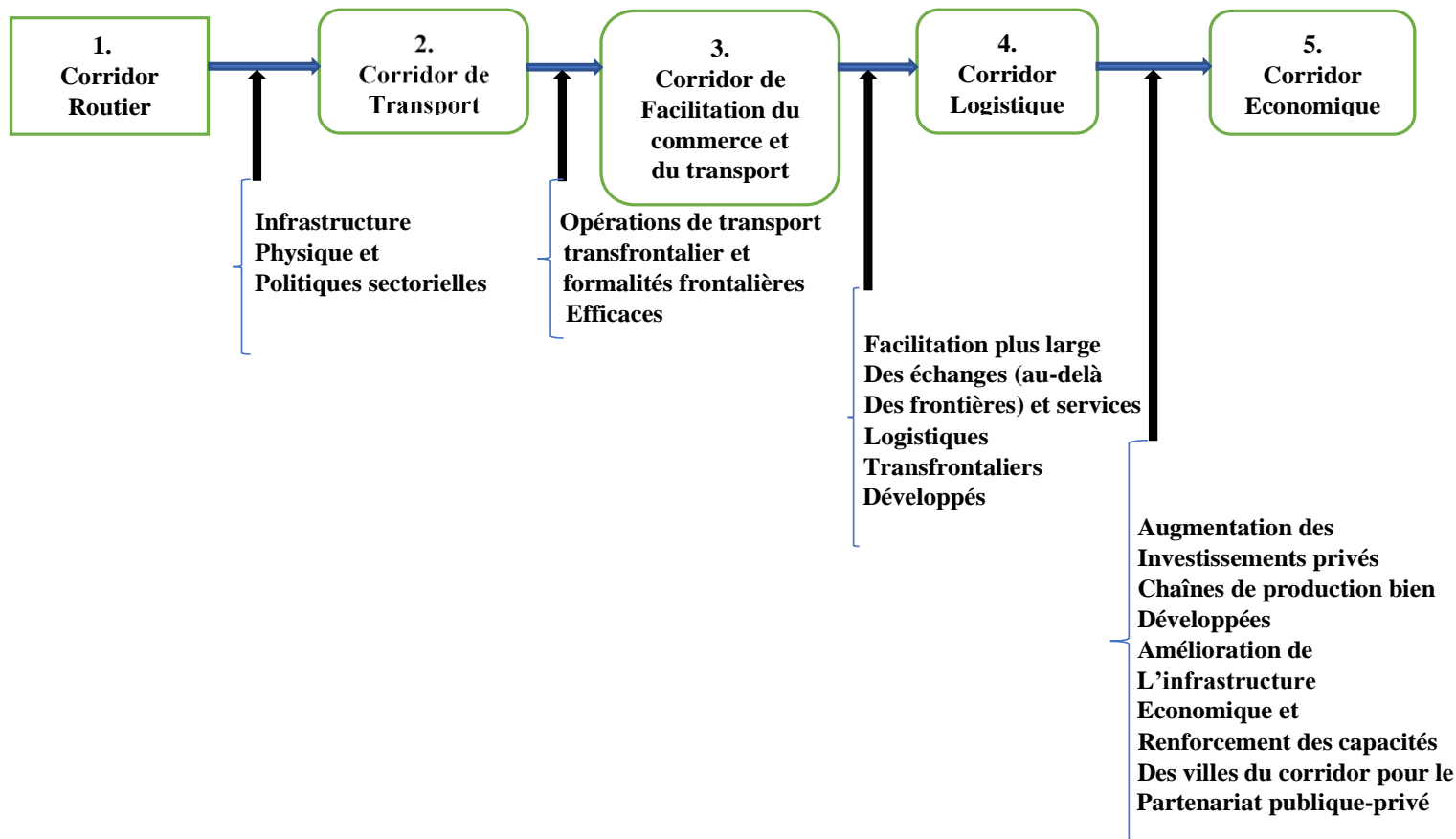


Les corridors économiques et leurs retombées

- **Réseaux intégrant:**
 - infrastructure de transport, connectivité physique et digitale, logistique, zones industrielles, centres de production agricole et autres, marchés...
 - avec des mesures, politiques, réglementations, accords de coopération, facilitation du transport, du transit et du commerce, plan de marketing et mécanismes de gestion appropriés
- ➡ **dans une région géographique donnée, entre pays et/ou régions de pays et conçus pour stimuler le développement économique**
- **les corridors économiques:** des outils puissants pour réduire la pauvreté et supporter la croissance économique, attirer les investissements, promouvoir la création d'emploi, l'industrie locale, tourisme, activités économiques et sociales ➡ **Jalons pour intégration économique régionale**
- Exemples de corridors performants:
 - ✓ **Sous-région du Grand Mékong (GMS) avec corridors nord-sud et est-ouest**
 - ✓ **Le corridor économique Almaty-Bishkek (Kazakstan- Kirghizstan) (deux pays)**
 - ✓ **Les corridors nord-sud et est-ouest au Brésil (même pays)**



Evolution vers un corridor économique



Etude corridor RTS: commercialization, évolution, gestion

- **Objectif ultime** du support de la BID et la CNUCED
 - Promouvoir le commerce, améliorer la fiabilité et l'efficacité des transports, minimiser les retards et les temps de transit, réduire les coûts de transport
 - ➡ **ce qui contribuera à la transformation du réseau routier en corridor de développement économique et jettera les bases de l'établissement des conditions d'une future intégration économique régionale**
- **Objectifs de l'étude** sur base de travail analytique et expérience internationale
 - ❖ **Recommandations pour établir un cadre de coopération pour facilitation du commerce et transport entre les pays membres, et un mécanisme régional adéquat et pérenne de gestion du corridor RTS et visant sa promotion et commercialisation**
 - ❖ **Recommandations pour l'amélioration du corridor et sa performance, les recommandations, y compris celles pour le mécanisme de gestion, sont principalement faites en vue d'une évolution du corridor routier vers un corridor économique**
 - ❖ **Proposition de plan d'actions, à être supporté par les gouvernements du corridor RTS et les partenaires internationaux, pour mise en place des recommandations**



Démarches et activités de l'étude (1)

- **Travail analytique détaillé et revue de pratiques reconnues de l'expérience internationale**
- **Revue situation corridor RTS en infrastructure physique, réglementations, politiques; les contraintes, défis, barrières auxquels le corridor fait face (excluant impact du Covid-19 impact des questions de sécurité dans la région du Sahel). Problèmes des pays enclavés et du transit**
- **Revue perspectives économiques de chacun des six pays du corridor RTS, examen échanges séparément et parmi eux et perspectives d'augmentation potentielle du commerce inter-états**
- **Diagnostic facilitation commerce et transport et examen des indicateurs de performance logistique (LPI) pour les pays et les mesures qui pourraient aider à améliorer cette performance**
- **Recommandations pour infrastructures (chaînes manquants, connectivité physique et digitale (déploiement de fibre optique le long des routes), amélioration ports, centres logistiques, zones industrielles, ports secs, modernisation postes frontaliers..), mesures réglementations, politiques, sécurité routière, technologie d'information (TIC), harmonisation, simplification d'échange d'informations, accords, conventions, gouvernance, cadre institutionnel, renforcement capacités, mécanismes de suivi et évaluation de la performance du corridor et l'évaluation des impacts**



Démarches et activités de l'étude (2)

- **Revue de bonne pratique internationale de mécanismes de gestion de corridors de commerce et transport; critères et options de choix pour la sélection et l'adaptation d'un modèle pour des situations spécifiques**
- **Recommandations pour 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 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**
- **Proposition des principaux éléments nécessaires à un accord intergouvernemental (protocole d'accord) établissant un mécanisme de collaboration et coopération entre les pays membres du corridor RTS et une structure de gestion durable pour le corridor**
- **Recommandation pour un programme/projet de corridor économique régional de la RTS et un plan d'action dont la préparation et la mise en place seraient supportées techniquement et financièrement par les gouvernements, les institutions internationales de financement et les partenaires de développement**



Principales Constatations de l'Etude (1)

- ***Etat actuel du corridor RTS, ses contraintes et ses défis***
 - ❖ **Importants efforts d'investissement dans le secteur routier dans le corridor, ce qui témoigne de l'engagement des États membres envers le corridor et son futur développement comme vecteur de développement économique pour la sous-région**
 - ❖ **Plusieurs chaînons restent à compléter, l'état des routes est inégal entre les pays, et les politiques d'entretien des routes et le financement sont à la traîne, en particulier dans les pays enclavés**
 - ❖ **Le trafic sur l'axe nord-sud principal est élevé sur les tronçons en Algérie et au Nigéria avec une part de trafic lourd (camions) de 15% en Algérie et de 35% au Nigéria. Sur sections de raccord à l'axe principal, trafic faible à très faible**

Pays	Longueur des routes du corridor RTS (km)	Trafic ADT : nombre de véhicules/jour	Trafic lourd ADT : nombre de camions/jour	Commentaires
Algérie	3,310	265,368	37,652	QQ sections du corridor RTS en construction ou planifiées à améliorer (ou bitumées), ce qui pourrait élever trafic
Tchad	570	3,036	488	
Mali	2,180	10,184	3,499	
Niger	1,985	2,907	1,265	
Nigéria	1,131	168,773	42,269	
Tunisie	699	163,448	19,006	
Total	9,875	613,716	104,179	



Principales Constatations de l'Etude (2)

- ❖ La sécurité routière demeure un défi majeur pour tous les pays du corridor RTS
- ❖ D'importantes questions à aborder aux principales portes d'entrée de l'axe nord-sud du corridor RTS, soit **port d'Alger et port de Lagos**: encombrement, surtaxe, retards fréquents, temps de séjour élevés, etc.
- ❖ **Port de Gabès** semble prêt à jouer un rôle clé en tant que porte d'entrée pour le corridor RTS, mais aurait besoin d'investissements dans un terminal à conteneurs
- ❖ Problèmes aux postes frontaliers : retards, pas d'utilisation des TIC pour échange d'informations, pas de gestion adéquate des risques. Non adhésion de tous à la convention TIR (l'Algérie a suspendu la demande de convention depuis 1991. La Tunisie est membre)
- ❖ Début de développement de **ports secs et dépôts de conteneurs** par le privé (surtout au Tchad, Niger, Mali), mais non encore généralisé dans les pays du RTS



Principales Constatations de l'Etude (3)

- *Les perspectives économiques des pays du corridor RTS, les échanges commerciaux et leurs performances logistiques*
 - ❖ **Les six pays du corridor RTS représentent environ 27 % du PIB total de l'Afrique et 25 % de sa population**
 - ❖ **Ensemble, le Nigéria et l'Algérie représentent 77 % de la population totale et 88 % du PIB total des six pays du corridor RTS**
 - ❖ **L'économie nigériane et algérienne sont des plus importantes d'Afrique, et depuis la fin des années 1960, elles reposent principalement sur l'industrie pétrolière**
 - ❖ **Trois pays sont enclavés et à faible revenu. Deux sont des pays à revenu intermédiaire**



Principales Constatations de l'Etude (4)

Cartographie économie et commerce des pays du corridor RTS

	Algérie	Chad	Mali	Niger	Nigéria	Tunisie
PIB (courant million \$, 2018)	188,441	11,310	17,187	9,226	397,270	39,911
PIB per capita, 2018	4,060	728	862	444	2,082	3,517
Balance des paiements courants, % du PIB 2018	-9.1	-8.6	-7.3	-16.3	2.1	-11.2
Commerce per capita \$ 2016-2018	1,171	140	238	114	286	1,752
Commerce % du PIB 2016-2018	28.8	30.5	27.6	25.8	13.7	49.8



Principales Constatations de l'Etude (5)

- ❖ **Malgré les différences économiques, les six pays présentent quelques similitudes dans le classement de leur indice de performance logistique respectif (LPI, sur 167 pays), le classement dans la conduite des affaires (Doing Business) et les principaux enjeux et aspects à aborder pour améliorer leurs classements**

LPI agrégé (2012-2018) pour les pays du corridor RTS (source Banque mondiale 2012-2018)

<u>Pays</u>	<u>LPI Rang</u>	<u>LPI Score</u>	<u>Douanes</u>	<u>Infrastructure</u>	<u>Envois internationaux</u>	<u>Compétence Logistique</u>	<u>Tracking & tracing</u>	<u>Promptitude</u>
Nigéria	103	2.59	2.15	2.50	2.52	2.54	2.73	3.10
Tunisie	104	2.59	2.27	2.27	2.53	2.45	2.78	3.20
Algérie	107	2.56	2.28	2.45	2.54	2.53	2.65	2.89
Mali	109	2.55	2.22	2.28	2.66	2.40	2.81	2.87
Tchad	140	2.34	2.15	2.26	2.35	2.39	2.28	2.58
Niger	148	2.29	2.14	2.10	2.28	2.26	2.29	2.62



Principales Constatations de l'Etude (6)

- **Classement dans la facilité de “doing business” des pays du corridor RTS (Banque mondiale 2020)**

Importants indicateurs pour attirer des investissements le long des corridors (tout simplement soulignant certains aspects importants pour investisseurs)

- ❖ **Les réglementations touchant 12 domaines de la vie d'une entreprise sont couverts : démarrer une entreprise, traiter des permis de construire, obtenir de l'électricité, enregistrer les propriétés, obtenir du crédit, protéger les investisseurs minoritaires, paiement des impôts et taxes, commerce transfrontalier, respect des contrats, résolution de l'insolvabilité, emploi des travailleurs et conclure des contrats avec le gouvernement.**
- ❖ **Les indicateurs sont utilisés pour analyser les résultats économiques et déterminer quelles réformes de la réglementation des entreprises ont fonctionné, où et pourquoi**



Principales Constatations de l'Etude (7)

- **Classement dans la facilité du doing business (Ease of Doing Business), Banque mondiale 2020 (pourrait ne pas être significatif ou représentatif)**

Pays	Rang (sur 190 pays)	Score du DB (sur 100 points)
Tunisia	78	68.7
Nigéria	131	56.9
Niger	132	56.8
Mali	148	52.9
Algérie	157	48.6
Tchad	182	36.9



Principales Constatations de l'Etude (8)

- ❖ **Les données existantes et leur analyse montrent que les échanges commerciaux entre les pays du corridor RTS sont plutôt faibles**
- ❖ **Environ 1 % du commerce total de l'Algérie se fait avec l'Afrique en dehors de la zone du Maghreb**
- ❖ **Le commerce entre le Niger et la région du Maghreb serait d'environ 10 camions lourds par jour**
- ❖ **Ces chiffres sous-estiment toutefois le commerce total puisqu'il y a probablement un commerce informel qui n'est pas pris en compte par les statistiques**



Principales Constatations de l'Etude (9)

- ❖ **Exemple d'activités informelles transfrontalières: important commerce informel entre l'Algérie et le Mali pour approvisionner le nord du Mali et permettre aux régions du nord de bénéficier de prix inférieurs à ceux de produits provenant du sud du pays**
- ❖ **Le commerce informel est également l'une des principales activités en matière d'emploi, en particulier dans le nord du Mali**
- ❖ **Sans tenir compte des subventions algériennes pour les transports et les marchandises: Kidal (et même Gao) gravite vers l'Algérie car les temps de transit sont compris entre 7 et 8 jours vers Alger, contre au moins 17 jours vers Dakar (Sénégal) ou par la route sud vers Abidjan (Côte d'Ivoire) ou vers Tema (Ghana). Le coût du transport maritime est aussi beaucoup plus faible au port d'Alger**
- ❖ **Tout projet pur évoluer le corridor RTS vers corridor économique, lorsque soutenu par partenaires internationaux de développement, devrait aborder le commerce informel, l'intégration adéquate de la population bénéficiant des activités connexes dans le développement économique régional**



Principales Constatations de l'Etude (10)

- ❖ **Le volume des échanges commerciaux entre les pays se développera au fil du temps lorsque les pays du corridor RTS auront répondu aux besoins des uns les autres ainsi qu'à leur propre développement économique intérieur le long du corridor**
- ❖ **Ce qui importe à ce stade, c'est le volume de marchandises transitant entre les pays du RTS (ou certains d'entre eux) si les marchandises sont destinées à ou en provenance de l'un d'eux**
- ❖ **Ce qui importe aussi, c'est l'efficacité et la performance de la facilitation du transport et du transit pour toutes les étapes et aspects de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique, en particulier en termes de temps et de coûts**



Principales Constatations de l'Etude (11)

- ❖ **Si les barrières non tarifaires identifiées sont enlevées par le biais des mesures de facilitation du commerce et de transport proposées, les échanges commerciaux entre les pays du corridor RTS augmenteront considérablement**

- ❖ **Comme souligné par une étude du CLRT, les possibilités de développement se trouvent dans deux domaines principaux :**
 - ✓ **(i) pour les pays subsahariens : exportation de produits miniers, agricoles et alimentaires; importation de produits manufacturés: mécanique, électricité, produits chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire; et investissement dans ressources en eau, énergie, exploitation minière, logistique et transport**

 - ✓ **(ii) pour l'Algérie et la Tunisie: exportation de produits manufacturés, mécaniques, électriques, chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire; importation de minéraux, produits agricoles et alimentaires; et investissement dans ressources en eau, énergie, exploitation minière, logistique et transport**



Principales Constatations de l'Etude (12)

- **Travail additionnel en cours (et sera intégré au rapport final de l'étude) sur (votre aide sera grandement appréciée pour certaines données et infos):**
 - **chaines de valeurs régionales**
 - **potentiels des échanges (formels et informels) inter-pays at intra-régionaux et leur développement en lien avec les barrières non tarifaires identifiées**
 - **les temps et délais d'attente aux postes frontaliers/douaniers, les causes et effets**
 - **l'industrie du camionnage dans les pays du corridor RTS, ses contraintes, défis et effets sur les échanges**



Principales Constatations de l'Etude (13)

- *Aspects de facilitation du commerce et des transports dans le corridor du RTS, diagnostic et évaluation de la performance*
 - ❖ **Efforts depuis les années 70 sur le corridor de la RTS: principalement sur l'infrastructure routière**
 - ❖ **Bien que progrès remarquables dans construction de routes, beaucoup à faire encore sur tronçons manquants, politiques d'entretien des routes, financement la pérennisation, sécurité routière, limites de vitesse, accès aux ports, ports, centres logistiques, ports secs et dépôts douaniers et passages et postes frontaliers, guichets uniques**
 - ❖ **Sur facilitation du commerce et du transport et transit, faible performance du corridor. Beaucoup à faire pour traiter :**
 - (i) processus douaniers, échange d'informations, gestion de risques; (ii) manque de promotion et de facilitation des échanges; (iii) manque de services logistiques et renforcement capacités dans ces services; (iv) faiblesse de l'industrie du camionnage des services de transport; (v) coût et temps élevés de transport et de transit à travers la chaîne d'approvisionnement, congestion des ports; (vi) utilisation inégale de la plate-forme et des processus nationaux de guichet unique, ou qui sont non optimisés et inefficaces lorsqu'ils existent



Principales Constatations de l'Etude (14)

- *Aspects de facilitation du commerce et des transports dans le corridor du RTS, diagnostic et évaluation de la performance (2)*

- ❖ **A cause des contraintes du corridor RTS et des défis qui entravent la performance globale du corridor, les coûts et les temps de transport sont trop élevés en comparaison aux normes internationales et par rapport aux autres sous-régions africaines et groupes de pays, même avec des pays enclavés**

Quatre à six semaines de temps de transit et environ \$5,000 par conteneur de 20 pieds (depuis Lagos). Les coûts de la logistique interne également trop élevés, allant d'un minimum de \$0.11 (11 cents) par tonne kilomètre sur le réseau pavé à \$0.32 (32 cents) dans les zones reculées

Le coût du transport des routes pavées est au moins le double du prix observé dans les pays d'Europe et d'Asie, tandis que le coût des zones reculées est 10 fois plus élevé



Principales Constatations de l'Etude (15)

- *Aspects de facilitation du commerce et des transports dans le corridor du RTS, diagnostic et évaluation de la performance (3)*
 - ❖ **le corridor RTS manque d'harmonisation aux niveaux national et régional des procédures et des processus nécessaires à la performance du corridor, en particulier :**
 - (i) le contexte institutionnel, juridique et réglementaire; (ii) la disparité des questions transfrontières telles que les charges d'essieu, l'assurance des véhicules et l'inspection; (iii) les conventions pertinentes de ratification et d'application; (iv) les spécificités, besoins et exigences des pays enclavés et transit; (v) l'utilisation des TIC, la collecte de données, le traitement et le partage des connaissances; (vi) coordination et gestion globales des corridors économiques, suivi et évaluation

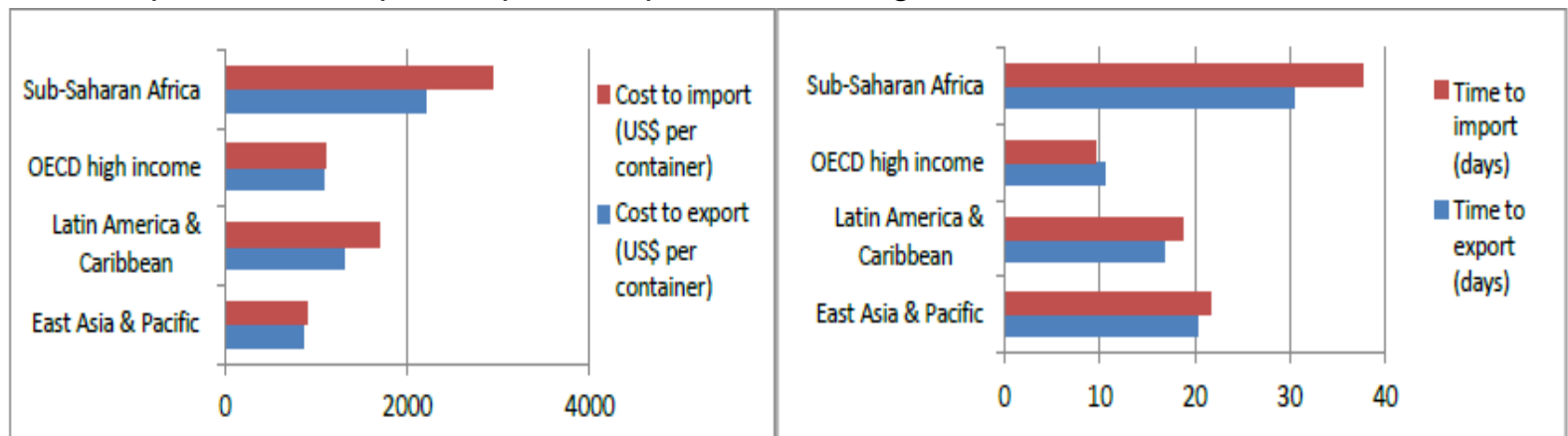


Principales Constatations de l'Etude (16)

Principales causes retards aux postes frontaliers

- **Problèmes de personnel et compétence**
- **Équipement insuffisant (en particulier les scanners)**
- **Absence de processus frontaliers conjoints**
- **Congestion routière causée par le manque d'installations de stationnement**
- **Accords de garantie du transit non ou mal mis en œuvre**

Temps et coûts import, export Afrique et autres régions



Source: World Bank, *Doing Business*, June 2014.





DEUXIEME PARTIE

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Besoins d'améliorations du corridor RTS pour évolution vers corridor économique

Expérience internationale

Mécanisme et structure proposés pour la gestion et la coordination du corridor RTS et pour la coopération entre pays membres

Prochaines étapes proposées et plan d'actions

Besoins d'améliorer le corridor RTS (1)

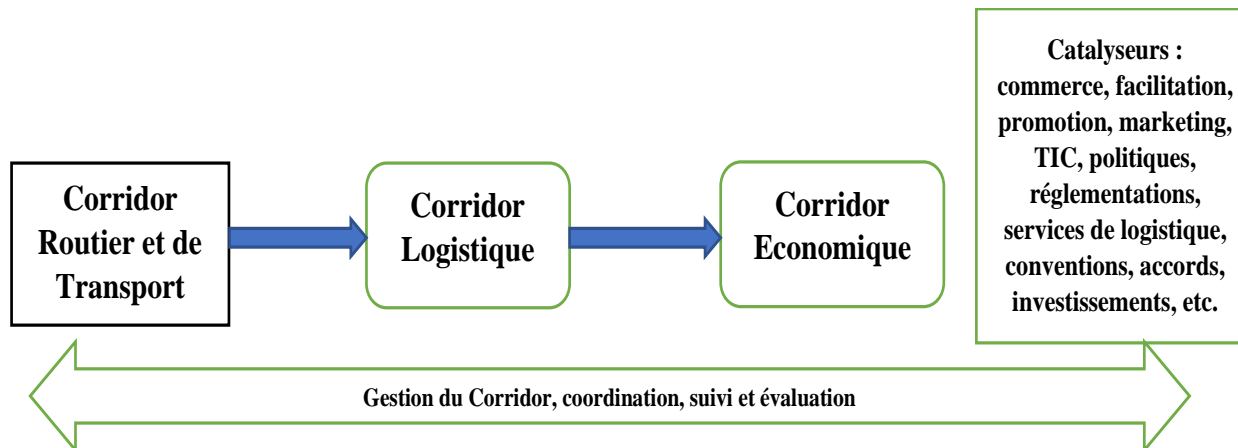
- *Évolution de corridor routier à corridor économique, et à l'intégration économique régionale*
 - ❖ **La volonté politique des gouvernements du corridor RTS et leur engagement se reflètent dans investissements massifs en infrastructure routière et dans volonté de mettre en œuvre actions supplémentaires nécessaires pour parvenir à l'intégration économique régionale**
 - ❖ **Conforme aux objectifs de l'Union africaine (UA) et aux stratégies de soutien des partenaires internationaux au développement, des agences des Nations Unies (comme la CNUCED) et des institutions financières internationales (comme la BID, la BAD), qui accordent une priorité à l'intégration régionale**
 - ❖ **Les actions et améliorations (investissements, réglementations et procédures) nécessaires au corridor sont complexes, multisectorielles, multidimensionnelles et multi-pays (aux niveaux national et régional)**



Besoins d'améliorer le corridor RTS (2) ..

- ❖ **Pour mise en œuvre adéquate, doivent être planifiées, séquencées et priorisées pour performance du corridor. Impliquent plusieurs niveaux et organismes gouvernementaux et secteur privé. Coordination adéquate nécessaire, et suivi et évaluation, échange soutenu pour partage des connaissances et bonnes pratiques. Besoin de système de gestion et coordination approprié intégrant tous aspects avec vision holistique et planification adéquate, à la coordination de multiples acteurs, disciplines, secteurs et dimensions transversales, avec mécanismes de suivi et d'évaluation appropriés**

Etapes de développement d'un corridor économique




Besoins d'améliorer le corridor RTS (3)

- *Améliorations du corridor RTS pour l'évolution, la performance et la compétitivité*
 - ❖ Pour sa performance et compétitivité, le corridor RTS **nécessite des infrastructures physiques** (chaînon manquants, postes frontaliers, améliorations ports, centres de logistique, ports secs, connectivité digitale, etc.) **et des mesures et procédures** (réglementations, politiques, instruments technologiques, TIC, harmonisation et simplification de l'échange d'informations, conventions, cadre institutionnel, renforcement des capacités, etc.) et la mise en place de systèmes de transit régionaux efficaces et efficients dont dépendent les pays enclavés pour le commerce avec et par l'intermédiaire de leurs voisins et pour faciliter la circulation des biens et des véhicules
 - ❖ Faciliter les flux commerciaux entre les pays d'une même sous-région nécessite **une infrastructure de transport adéquate, des services de transport et de transit compétitifs et fiables**. Ces deux exigences ne peuvent être satisfaites efficacement que dans la mesure permise par un cadre juridique et institutionnel régissant leurs opérations



Besoins d'améliorer le corridor RTS (4) ...

- ❖ L'intégration économique régionale future peut être réalisée par l'harmonisation des politiques nationales, et par la préparation, la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques multilatéraux. Ces instruments fournissent le cadre nécessaire pour soutenir le développement durable des flux commerciaux, qui supportent la croissance économique et la création d'emplois
- ❖ Les améliorations pour la performance et la compétitivité du corridor RTS sont complexes et doivent être planifiées, séquencées et priorisées pour mise en œuvre efficace. Impliquent plusieurs agences et niveaux du gouvernement, et secteur privé

 **Besoin de coordination étroite et système de gestion, avec suivi et évaluation et un système de partage des connaissances et des bonnes pratiques.**



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (1)

- *Expérience internationale pour les systèmes de gestion des corridors de commerce, transport et transit*
 - ❖ Un des facteurs contributifs aux problèmes rencontrés le long des corridors: **absence d'institutions appropriées capables de coordonner, de manière proactive, les interventions visant à éliminer les obstacles à la circulation des biens**
 - ❖ Les corridors avec des mécanismes de gestion de corridor ont parfois montré d'importantes améliorations dans leurs opérations
 - ❖ Les mécanismes institutionnels performants ont joué un rôle déterminant dans la facilitation du dialogue entre les intervenants du corridor et l'harmonisation des procédures et de la documentation utilisées dans les opérations de commerce, transport et de transit le long du corridor, ce qui entraîne une réduction du temps et des coûts de transport



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (2)

- ❖ **L'étude a revu certaines expériences internationales et bonnes pratiques en gestion des corridors de transport et commerce, y compris l'aspect de financement pérenne du mécanisme de gestion**
- ❖ **L'expérience couvre différentes régions et sous-régions, différents modèles de gestion des corridors et différents types de support**
- ❖ **L'examen comprenait certains exemples de corridors en Afrique, leurs modèles de gestion, les contraintes rencontrées et les leçons apprises**



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (3)

- ❖ **Parmi l'expérience internationale revue :**
 - **Le Réseau Transeuropéen de Transport (réseau TEN-T) en Europe; la sous-région du Grand Mékong (GMS), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC); le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC); la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)**

- ❖ **Parmi les exemples de mécanismes de gestion de corridor revus par l'étude :**
 - **TRACECA (Corridor de transport Europe-Caucase-Asie), les corridors Can-Mex (Canada au Mexique), le Marché commun d'Amérique centrale (SIECA), le Corridor nord de l'Afrique de l'Est, le Corridor Maputo en Afrique australe, le Corridor Trans-Kalahari, le Corridor Dar es Salaam, le Corridor Lagos-Abidjan**



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (4)

- *Leçons tirées des cas de développement et de gestion des corridors*
 - ❖ Les programmes multilatéraux de développement des corridors les plus efficaces ont eu lieu au sein des unions douanières car ils bénéficient de la simplification des procédures de passage des frontières
 - ❖ Dans le cas du réseau TEN-T de l'UE, les formalités de passage transfrontalier ont été abordées et adoptées dans le cadre des annexes techniques du traité
 - ❖ **En général, trois aspects devraient être examinés**
 - **Le 1er concerne les caractéristiques d'un corridor international et les paramètres qui définissent sa performance**
 - **Le 2ème concerne les mécanismes disponibles pour améliorer la performance du corridor, en particulier aux postes frontaliers ; et**
 - **Le 3ème devrait envisager les mécanismes de gestion disponibles pour coordonner les phases de développement du corridor**



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (5)

- ***Critères de sélection et d'adaptation d'un modèle de gestion pour le corridor RTS***
 - ❖ **Les recommandations formulées dans l'étude concernant l'amélioration du corridor RTS sont liées les unes aux autres**
 - ❖ **Elles doivent être mises en œuvre dans les séquences proposées pour avoir un impact maximal**
 - ❖ **A moins qu'il n'y ait un arrangement institutionnel qui suive de près leur mise en œuvre, il est peu probable qu'un tel plan d'action coordonné se produise**
 - ❖ **Le mécanisme de gestion peut garantir que les mesures de facilitation des échanges mises en œuvre dans un pays sont appuyées par des mesures comparables dans les autres pays du corridor**
 - ❖ **Il peut également garantir que les actions menées dans n'importe quel pays membre du corridor sont mises en œuvre dans un cadre de coopération holistique**



Expérience internationale: Systèmes de gestion des corridors (6)

- ❖ **La coordination qu'un tel mécanisme 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 le long du corridor**

- ❖ **Les critères et principes directeurs pour la sélection et l'adaptation d'un modèle de gestion de corridor commerce et transport devraient couvrir :**
 - **(i) quels sont les objectifs du développement du corridor; (ii) quelles seront les activités d'un système de gestion du corridor; (iii) quel type et quelle forme d'organisation pour le système de gestion du corridor; (iv) quel sera le financement pérenne du système de gestion du corridor; (v) quelle est la volonté politique et l'engagement des pays, et le degré d'avancement de la préparation pour que le système soit rapidement opérationnel**



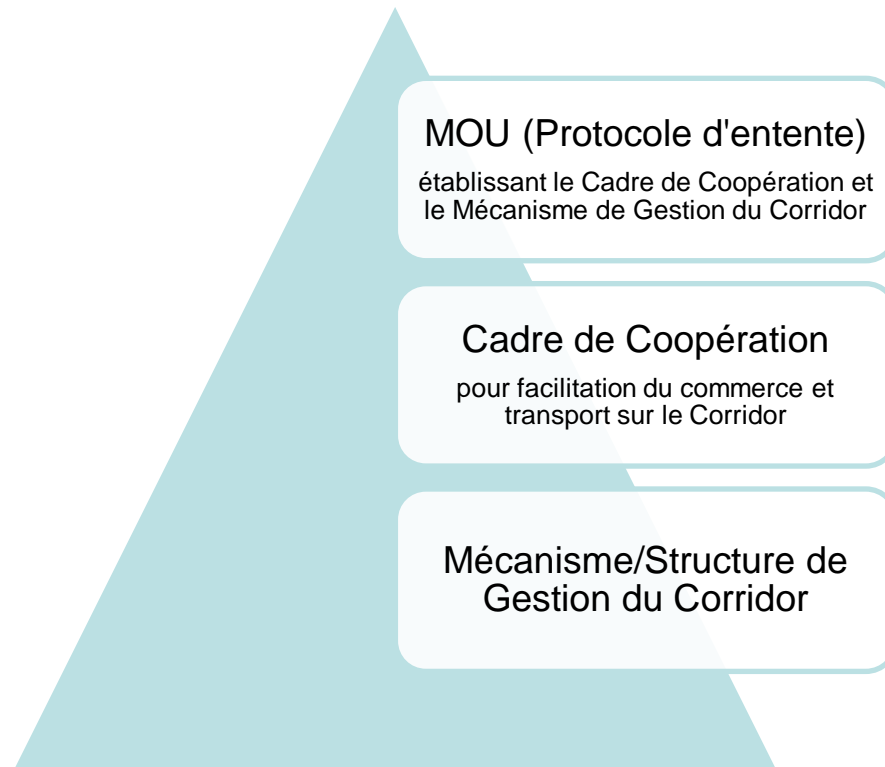
Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (1)

- *Modèle proposé de mécanisme de gestion pour le corridor RTS*
 - ❖ Proposition pour l'adoption d'un schéma de gestion régionale pour le corridor RTS, sa structure, sa composition, ses responsabilités et sa viabilité financière
 - ❖ La structure assurerait la coordination des mesures de facilitation du commerce, du transport et du transit, appuierait leur mise en œuvre efficace et le bon fonctionnement global du corridor, assurerait la gestion et la commercialisation du corridor ainsi que le suivi de la performance, la formation et le partage et la dissémination des connaissances
 - ❖ **L'application des critères et principes directeurs sur la façon et le type de modèle à choisir pour les arrangements institutionnels de gestion du corridor RTS, et la revue de différents cas et pratiques de l'expérience internationale, ont permis de proposer un mécanisme de gestion pour le corridor RTS**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (2)

- **La proposition d'arrangements juridiques et institutionnels pour la gestion du corridor RTS est résumée ainsi:**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (3)

- ❖ **Ces trois composantes des arrangements proposés, une fois adoptées et mises en place par les pays du corridor TSR, supporteraient l'évolution vers un corridor économique et jetteraient les bases de l'objectif ultime d'intégration économique régionale**
- ❖ **Les détails et les aspects proposés qui seront couverts par le protocole d'entente (MOU), le cadre de coopération (CF) et la structure de gestion (CMM) sont donnés dans le rapport de l'étude (et fournis également sous forme de documents séparés disponibles dans le cadre de l'étude)**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (4)

□ *Le protocole d'entente (MOU)*

- ✓ **Etablissant le Cadre de Coopération et le Mécanisme de Gestion du Corridor**
- ✓ **Le MOU proposé porte sans préjudice à la compétence des ministères signataires en charge de leurs infrastructures routières, de transport et autres infrastructures connexes respectives en ce qui concerne la planification et le financement de l'infrastructure ou sur l'organisation des services de transport routier sur leur territoire respectif**
- ✓ **Par souci de flexibilité, toutes les activités de coopération dans le cadre du protocole d'entente sont fondées sur l'engagement volontaire des parties et des autres parties prenantes concernées, et le protocole d'entente demeure en vigueur à moins que l'une ou l'autre des parties n'y mette fin par écrit**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (5)

□ *Le Cadre stratégique de coopération (CF)*

- ✓ Le CF définirait les objectifs/stratégies communs à long terme pour les pays membres et leurs partenaires de développement, en particulier pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation et de coordination entre ces mesures, et pour éviter l'incohérence dans les efforts de facilitation et les conflits entre les différents accords (ou mesures de facilitation existantes).
- ✓ Le cadre constituerait un régime juridique efficace et donnerait les objectifs communs à long terme pour **les questions essentielles et critiques pour la facilitation du transit, en particulier** : permis de transport routier et droits de circulation; visas pour les chauffeurs professionnels et leurs équipes; l'importation temporaire de véhicules routiers; la sécurité routière; l'assurance des véhicules; les poids et dimensions des véhicules; l'immatriculation des véhicules et les certificats d'inspection



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (6)

❑ *Le Cadre de coopération stratégique(CF) (2)*

✓ Collaboration, échange d'expériences entre pays du RTS pour:

- (i) établissement de régime juridique efficace, en particulier pour adhésion à certaines conventions internationales de facilitation; (ii) accords sous-régionaux et bilatéraux; (iii) applications plus larges des nouvelles technologies; (iv) développement de formation professionnelle; (v) mise en place ou renforcement de mécanismes nationaux de coordination de la facilitation; (vi) promotion d'un contrôle conjoint aux postes frontaliers modernisés; (vii) promotion de zones économiques aux postes frontaliers, ports secs et centres de logistique; (viii) provision pour application ultérieure des outils de facilitation
- mise en place d'un système de transport de transit efficace par systèmes transfrontaliers pour partenariats entre les pays enclavés et les pays de transit basés sur avantages mutuels entrepris dans le cadre du Programme d'action d'Almaty pour les pays enclavés

- ✓ Les six pays du RTS ont signé l'Accord de la zone continentale africaine de libre-échange (ZLECA)



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (7)

- ❑ *La structure de gestion et coordination du corridor (CMM)*
 - ✓ L'arrangement institutionnel proposé pour le mécanisme/structure de gestion du corridor RTS en est un **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 organismes nationaux responsables des transports, des travaux publics, du commerce et des douanes. Des représentants des autorités portuaires, de la réglementation des transports et des agences de sécurité routière, ainsi que du secteur privé (industrie du camionnage, opérateurs logistiques, transporteurs de marchandises) pourraient être ajoutés avec l'accord des gouvernements du RTS



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (8)

❑ *La structure de gestion et coordination du corridor (CMM) (2)*

- ✓ **Rôle du Comité de suivi limité à surveillance globale et aider à résoudre les problèmes et barrières qui pourraient entraver la facilitation du commerce, de la logistique, du transport et du transit**
- ✓ **Le comité peut convenir avec le Secrétariat exécutif permanent de créer des groupes de travail qui peuvent être nécessaires pour traiter des questions précises. Le comité de suivi se réunirait une fois par an à tour de rôle dans chacun des pays membres. Le secrétariat exécutif permanent du corridor organiserait les réunions du comité**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (9)

□ *La structure de gestion et coordination du corridor (CMM) (3)*

- ✓ Le Comité de suivi serait **appuyé par un Secrétariat exécutif permanent, le principal organe de coordination, de gestion et technique du mécanisme de gestion du corridor**
- ✓ Le secrétariat exécutif permanent aurait au minimum les postes suivants: (i) le secrétaire général (SG); (ii) un (e) expert (e) en facilitation du commerce et transport ; (iii) un (e) assistant (e) administratif (ve)
- ✓ Le SG peut, en consultation avec le Comité de suivi, nommer des personnes comme membres du secrétariat, si nécessaire pour bonne conduite des fonctions du secrétariat. Tout pays membre peut, pour soutenir le travail du secrétariat, seconder une personne pour servir à temps plein ou temps partiel au secrétariat, sous réserve de conditions que le SG peut déterminer en consultation avec le comité de suivi
- ✓ Les pays du corridor RTS sont encouragés à apporter des contributions en nature à la mise en place initiale du Secrétariat permanent, tel que l'équipement et les frais de déplacement



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (10)

❑ *La structure de gestion et coordination du corridor (CMM) (4)*

- ✓ **Les fonctions et responsabilités clés détaillées du Secrétariat exécutif permanent sont données dans le rapport de l'étude et le document séparé relatif au mécanisme de gestion du corridor**

- ✓ **Les principales fonctions couvriraient, entre autres, des activités pour :**
 - **organiser les réunions du comité de suivi et les ateliers des intervenants, finaliser les procès-verbaux des réunions et les rapports; superviser et fournir des conseils techniques aux groupes de travail/consultatifs ; assurer la liaison et participer à l'élaboration de politiques, de réglementations, conventions, de normes et standards, de sécurité, de gestion des risques, de mécanismes d'harmonisation;**

 - **promouvoir et commercialiser le corridor par la diffusion d'informations, la publication d'un bulletin d'information et d'un site Web, la participation à des expositions et des foires commerciales et par des visites de marketing; établir des relations de travail productives avec d'autres corridors et institutions régionaux, ainsi qu'avec des organisations internationales**

Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (11)

❑ *La structure de gestion et coordination du corridor (CMM) (5)*

- ✓ Pour accélérer l'établissement du mécanisme de gestion proposé pour le RTS et pour des raisons d'efficacité opérationnelle, **il est suggéré de bâtir sur le CLRT existant**
- ✓ **Les lois organiques du CLRT**, comme les pays membres pourraient en décider, **seraient modifiées** pour inclure le Comité de suivi et le Secrétariat exécutif permanent avec leurs prérogatives, rôles, responsabilités et composition tels que décrits
- ✓ Il est suggéré de donner au CLRT un nom qui se rapporterait à la vision du corridor économique, à l'approche plus large du corridor de facilitation du commerce, de la logistique, du transport et du transit, ainsi qu'à la fonction de coordination et de gestion du corridor et sa promotion et commercialisation
 - Le nouveau nom de la structure pourrait être « Comité de liaison et de coordination du corridor économique transsaharien » (CLCCET).
 - Les statuts juridiques existants du CLRT seraient révisés et modifiés
 - Comme le soulignent les statuts existants, ceux-ci n'ont pas été ratifiés par les pays concernés. Ils ont simplement été approuvés par le représentant de chacun des membres du comité



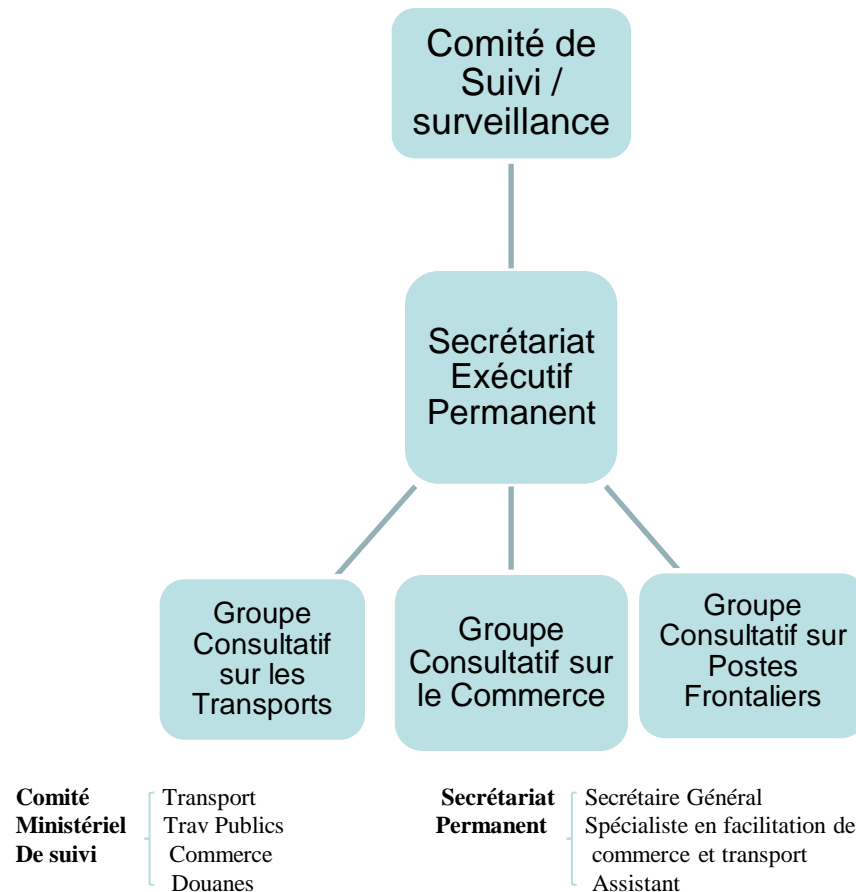
Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (12)

- ❑ *La structure de gestion du corridor (CMM) (5)*
 - ✓ **Opportunité de réviser les statuts, les modifier et les faire ratifier officiellement par les pays membres du corridor TSR. L'occasion aussi d'aborder le financement (sur une base durable) du schéma de gestion du corridor. Le secrétariat actuel du CLRT (qui deviendrait le Secrétariat exécutif permanent) devrait également être renforcé en termes de composition, en personnel, en compétences et équipement (TIC), comme suggéré**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (13)

structure de gestion et coordination proposée du corridor est résumée comme suit



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (14)

- ❑ *Financement de la structure de gestion du corridor RTS, et ses coûts*
 - ✓ **Deux aspects essentiels à aborder de manière appropriée : la viabilité globale du mécanisme de gestion des corridors et la viabilité financière sans laquelle le mécanisme s'effondre**
 - ✓ **Toute gestion de corridor nécessite des sources de financement stables pour atteindre ses objectifs. Ces aspects seraient énoncés dans l'instrument juridique définissant le cadre de coopération stratégique et les statuts de la structure de gestion du corridor**



Recommandations système gestion du RTS et fonctionnement (15)

- ❑ *Financement de la structure de gestion du corridor RTS, et ses coûts (2)*
 - ✓ **En règle générale, les principaux coûts associés à l'établissement d'une structure de gestion de corridor : les bureaux du secrétariat, les salaires et les avantages sociaux du personnel du secrétariat ; les réunions de coordination du comité de suivi et des intervenants ; la diffusion de l'information ; le suivi de la performance du corridor ; et des études et des propositions techniques visant à améliorer la performance du corridor**
 - ✓ **Dans un premier temps, les financements pourraient inclure les frais d'adhésion (pays, organismes autonomes, etc.), les contributions des gouvernements, les frais d'usage de service transport (si possible initialement) et le soutien des bailleurs (par le biais de projets et/ou de programmes de facilitation du commerce et des transports)**
 - ✓ **L'expérience montre que, dans un premier temps, les contributions des membres et/ou le financement des bailleurs sont nécessaires pour établir et appuyer une structure de gestion de corridor**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (1)

- **Les prochaines étapes: préparation de programme/projets régionaux proposés, plan d'action à être supportés par les pays du corridor TSR et par les partenaires de développement**
 - ❖ **L'étude suggère qu'un programme/projet régional soit préparé et mis en œuvre par étapes avec l'assistance technique et financière des partenaires internationaux de développement (tels que la BID, CNUCED, BAD, etc.). Cela comprendrait également les modalités de suivi et évaluation du programme, de ses réalisations, ses résultats et ses impacts, ainsi que des progrès réalisés vers l'intégration économique régionale**
 - ❖ **L'expérience montre, en particulier dans la région Afrique, que les projets régionaux impliquant plusieurs pays, plusieurs secteurs, des investissements et des politiques, réglementations et réformes complexes sont mieux identifiés, préparés et mis en œuvre lorsqu'ils sont supportés (techniquement et financièrement) par les organisations internationales de développement et les institutions financières**
 - ❖ **Il est donc suggéré d'identifier, de préparer et de mettre en œuvre le programme/projet proposé et qui implique des activités d'investissement et de politiques et réglementations avec le soutien financier et technique des partenaires internationaux**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (2)

- **Les prochaines étapes: préparation de programme/projet (2)**
 - ❖ **L'objectif global du projet/programme de développement du corridor économique régional TSR proposé est de**
 - **promouvoir le commerce au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde, de commercialiser le corridor, de le supporter à évoluer progressivement vers un corridor économique, et de soutenir le développement économique le long du corridor**

(Les détails, activités, rôles, séquences, étendue, etc., sont donnés dans le rapport de l'étude)



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (3)

- **Les prochaines étapes: préparation de programme/projet (3)**
 - ❖ **Le programme serait mis en œuvre en deux phases**
 - **L'objectif de première phase: jeter les bases d'un commerce accru au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste du monde**
 - **MOU, cadre stratégique de coopération, mécanisme et structure de gestion, plan de marketing, promotion, accords, conventions**
 - **La deuxième phase suivrait avec des investissements et politiques et réglementations. Les objectifs de cette phase (déclencher et promouvoir le commerce 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): atteints en intégrant les systèmes douaniers, harmonisant réglementations douanières, améliorant infrastructures aux postes frontaliers et les modernisant, utilisation TIC, rejoignant et ratifiant les conventions pertinentes, et en réhabilitant et en reconstruisant les principaux chaînons routiers manquants, améliorer les ports, déploiement de fibres optiques, ainsi que les systèmes logistiques et les services de transport**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (4)

- *Phases et composantes proposées du programme/projet :*
 - **la première phase du programme serait préparée relativement rapidement et mise en œuvre sur une courte période (deux ans), et consisterait en :**
 - **Mise en place du schéma de gestion du corridor TSR et des modalités institutionnelles de préparation et de mise en œuvre du programme/projet**
 - **Mise en place du cadre stratégique régional d'amélioration de la facilitation du commerce et des transports**
 - **Stratégie et plan de promotion du commerce et de commercialisation du corridor (y compris le plan marketing). Déclenchement du commerce intercontinental et intégration dans la chaîne d'approvisionnement globale**
 - **Soutien à la ratification des conventions, accords (TIR et autres conventions pertinentes) et adhésion aux organisations concernées (OMC, OMD, ACFTA). Déclenchement du corridor TSR en tant que lien commercial entre l'Afrique du Nord, centrale et australe**
 - **Préparation de la prochaine phase du programme/projet**
 - **Mise en œuvre et suivi du programme, avec des indicateurs de performance clairs**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (5)

- *Phases et composantes proposées du programme/projet (2)*
 - **La deuxième phase du programme/projet, sur une plus longue période (cinq ans), comprendrait quatre composantes :**
 - (a) **Suite des arrangements institutionnels et des améliorations du cadre commercial régional (de la première phase)**
 - (b) **Améliorations de l'infrastructure**
 - **Achèvement des liaisons routières manquantes, réhabilitation, entretien des corridors routiers, aspects de sécurité routière, amélioration de la connectivité physique et numérique (routes et TIC) pour le développement économique et social le long du corridor TSR, développement de centres logistiques/parcs et de ports secs, aborder les contraintes des ports, leurs accès et efficacité**
 - **Relier les centres de production des pays du corridor TSR aux marchés et intégrer les centres de production locaux dans les chaînes d'approvisionnement africaines et globales**
 - **Supporter l'exportation de produits principaux qui ont été identifiés comme potentiellement commercialisables entre les pays membres du corridor TSR et le reste de l'Afrique**
 - **Moderniser l'infrastructure et les installations des postes frontaliers**
 - **Connectivité TIC**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (6)

- *Phases et composantes proposées du programme/projet (3)*
 - c) **Préparation d'investissements de suivi potentiels et de projets nationaux de développement**
 - **Études techniques et études d'impact environnemental et social des principaux investissements proposés pour le suivi**
 - **Développement commercial entre les pays du corridor TSR et entre les pays et le reste de l'Afrique et du monde**
 - **Préparer des projets nationaux de développement économique et social**
 - d) **Mise en œuvre et suivi et évaluation du programme/projet**
 - **Activités de gestion associées à la mise en œuvre du programme/projet**
 - **Etablissement et mise en œuvre d'un système complet de suivi et évaluation (M&E) avec des indicateurs de performance clairs (tels que : volumes de trafic, coût du transport, temps de retour des camions, temps de séjour portuaire, temps de transit aux postes frontaliers, variation de tous ces temps)**
 - **Formation et renforcement des capacités des organismes et entités gouvernementaux concernés**



Prochaines étapes: projet régional corridor RTS, plan d'actions (7)

Program/ projects Phase	Objective	Components Content/Description	Duration	Scope and nature	Roles and responsibilities
Phase 1	Lay the ground for increased trade within subregion and between subregion and the rest of the world	<ul style="list-style-type: none"> • MOU. Set up scheme for TSR corridor management and institutional arrangements • Regional strategic trade and transport facilitation framework improvements • Support ratifying conventions, agreements and completing membership organizations (WTO, WCO, ACT) • Trade promotion and corridor commercialization • Preparation of next phase of program 	2 years	Regional	<p>Governments, CLRT with IsDB, UNCTAD, ADB, etc. support prepare the project.</p> <p>IsDB, ADB approve financing the project with TA from UNCTAD, and governments' implementation</p>
Phase 2	Promote trade within the subregion and between the subregion and the rest of Africa and the world, and support economic development along the corridor	<ul style="list-style-type: none"> • "Soft" follow up of institutional arrangements and regional trade framework improvements • "Hard" Infrastructure and ICT improvements • Preparation of (potential) follow-up investments and national development projects • Program/projects implementation and monitoring and evaluation, capacity building 	5 years+ (could start after the first year of phase 1)	Regional and national projects	<p>Governments, CLRT with IsDB and UNCTAD, ADB, etc. support prepare the project.</p> <p>IsDB, ADB approve financing the project with TA from UNCTAD, and governments' implementation</p>





MERCI BIEN!!!