

Distr.
GÉNÉRALE

UNCTAD/LDC/2003/2
7 avril 2003

FRANCAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Sixième réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement

PREMIÈRE SESSION DU COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL PRÉPARATOIRE DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE SUR LA COOPÉRATION EN TRANSPORT DE TRANSIT

New York, 23-27 Juin 2003

Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest¹

N'Guessan N'Guessan
Consultant de la CNUCED

¹Les vues exprimées dans cette étude sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED ou de toute autre administration officielle. Les appellations employées dans le document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

SOMMAIRE

	Titre	Page
	Liste des Tableaux	2
	Introduction	3
Chapitre 1	Différentes composantes de la Coopération en matière de Transport en Transit en Afrique de l'Ouest	4
	1-1 Aspects juridiques	4
	1-2 Coopération au niveau de la CNUCED/ CEDEAO	8
	1-3 Coopération Régionale	9
	1-4 Contenu des protocoles et Accords bilatéraux et multilatéraux	12
	1-5 Coopération en matière d'infrastructures et d'équipements	17
	1-6 Coopération en matière de projets à caractère d'intégration régionale	21
Chapitre 2	Bilan diagnostic des programmes, des initiatives et des instruments de mise en œuvre du Transport en Transit dans l'espace CEDEAO/UEMOA	22
	2-1 Données générales de la structuration de gestion du fret routier	22
	2-2 Dysfonctionnement du trafic passager Inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou	28
	2-3 Coûts liés au transport sur les destinations Ouest-africaines	30
Chapitre 3	Coopération en matière de transit en Afrique de l'Ouest. Quelles Solutions envisager ?	32
	3 Conclusions/ Recommandations : Propositions pour l'amélioration de la coopération en matière de transit	32
	3-1 Aspects juridiques	32
	3-2 Aspects institutionnels	34
	3-3 Aspects techniques	36
	3-4 Aspects opérationnels	37
	3-5 Recommandations : Perspectives d'Avenir	41
	ANNEXE	42
	Bibliographie	47

N°	LISTE DES TABLEAUX	Page
Tableau 1 :	Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises	7
Tableau 2 :	Liste des quelques pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré	8
Tableau 3 :	Transport en Transit en Afrique de l'Ouest (CEDEAO/UEMOA)	9
Tableau 4 :	Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de l'UEMOA	16
Tableau 5 :	Les voies principales d'accès à l'océan pour les pays sans littoral de la CEDEAO ou corridors de transit	17
Tableau 6 :	Situation du parc des véhicules de transport des marchandises au Mali en 2000	18
Tableau 7 :	Diagramme de fonctionnement logistique du transport en transit routier en Afrique de l'Ouest	20
Tableau 8 :	Identification et niveau de réalisation des projets sous-régionaux ayant une incidence directe sur l'amélioration des opérations et procédures, le contrôle en matière de transport et de transit routier	21
Tableau 9 :	Coût de fret dans les valeurs totales à l'importation	22
Tableau 10 :	Récapitulatif des coûts (%) des délais (nombre de jours) moyens des opérations et Procédures de transit, selon la réglementation en usage dans l'espace CEDEAO/UEMOA	23
Tableau 11 :	Indicateurs de compétitivité des corridors de transit du Mali	24
Tableau 12 :	Régimes de transit sur les corridors du Mali	25
Tableau 13 :	Dysfonctionnement du trafic passager inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou, 2003	28
Tableau 14 :	Dysfonctionnement du trafic passager inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou, 2002	29
Tableau 15 :	Coûts liés au transport sur les destinations Ouest-africaines	30
Tableau 16 :	Coûts liés au transport sur destinations Ouest-africaines, suite	31
Tableau 17 :	Bases de données dans les Etats membres de l'UEMOA	46

Introduction

La Coopération en matière de transport en transit est fondée sur des dispositifs d'intégration sous-régionale, notamment la CEDEAO, l'UEMOA, l'OMAO ; sous l'égide desquelles des programmes, des initiatives et des instruments sont appliqués sans succès.

Périodiquement, avec l'aide des partenaires au développement, l'examen de la situation est réalisé ; des propositions et recommandations pertinentes sont faites et des échéanciers de réalisation sont également bien conçus. Mais il semble que le suivi est négligé hélas par toutes les parties concernées.

La présente étude après avoir présenté le fonctionnement normal du transport en transit défini par les conventions internationales de référence, fera un bilan diagnostique de la situation qui prévaut; y compris celle qui concerne la crise en Côte d'Ivoire; puis elle présentera un ensemble de solutions et de recommandations prioritaires et idoines.

Chapitre I :

Différentes composantes de la Coopération en matière de Transport en Transit en Afrique de l'Ouest

1-1- Aspects juridiques

Un ensemble de conventions internationales de référence édictées par la CNUCED, l'OMI, le GATT/OMC, le CCI, l'ISO, l'IRU, le CCD ; ont été la plupart adoptés par la communauté internationale.

Le but recherché est d'optimiser les activités commerciales et les transports internationaux en vue de stimuler le développement économique.

Dès lors, l'application idoine de ces conventions internationales de référence a permis de :

- ▶ favoriser et assurer l'expansion ordonnée du commerce et du transport ;
- ▶ harmoniser les normes et les moyens techniques de déplacement des marchandises ;
- ▶ faciliter les formalités et procédures du commerce et du transport ;
- ▶ harmoniser, simplifier, unifier les documents du commerce et des transports ;
- ▶ accélérer les opérations physiques du transport ;
- ▶ optimiser les coûts et les délais ;
- ▶ protéger l'espace économique de chaque pays contre les fraudes fiscales et douanières ;
- ▶ accorder des facilités maritimes portuaires et de transit pour les pays sans littoral maritime ;
- ▶ accorder des régimes de faveur à certaines catégories de marchandises
- ▶ faciliter le transport intégré ;
- ▶ favoriser la conclusion de contrats commerciaux (achat /vente) et de transport ;
- ▶ mettre en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport.

Ces principales conventions sont les suivantes :

a) La convention internationale pour la simplification des pratiques douanières (1923).

Elle a pour objet la simplification des formalités douanières, l'harmonisation des procédures, de la nomenclature et de la détermination de la valeur.

Sa gestion par le GATT depuis 1947, a abouti à la création du Conseil de Coopération Douanière (CCD).

b) La Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route, dite Convention de Genève (C.M.R., 1956)

Signée le 15 mai 1956 à Genève, entrée en vigueur le 2 juillet 1961, la convention **CMR** est très largement inspirée de la Convention de Berne relative aux Transports Ferroviaires Internationaux (**C.I.M.**).

Elle a pour objet de régler, d'une manière uniforme, les conditions du contrat de transport routier international de marchandises, "*particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour les transports et la responsabilité du transporteur*".

Elle est à l'origine de l'application de la **Lettre de Voiture**, et de la **feuille de route**, pour constater le contrat de transport.

Par ailleurs, les cas de transport combiné Route / Mer ou Rail / Route sont réglés par l'article 2 de la convention, qui régit en règle générale le transport de bout en bout à maillon routier.

c) Convention Douanière relative aux conteneurs (1956-1972)

Elaborée par la Commission Economique pour l'Europe et adoptée à l'échelle mondiale grâce au CCD, cette convention a pour objet de faciliter l'usage des conteneurs dans le trafic international.

Les conteneurs doivent être conformes à un certain nombre de normes techniques de fabrication.

L'importation temporaire est accordée par la douane sans exigence de documents douaniers et sans apport de garantie.

d) La Convention visant à faciliter le Trafic maritime International (Convention FAL, OMI, 1965)

Signée à Londres en 1965, sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la Convention FAL vise, au niveau portuaire :

- La réduction du coût des formalités administratives que nécessite le commerce extérieur.
- La réduction, la simplification et l'harmonisation de tous les documents commerciaux et de transports couramment utilisés.
- L'amélioration des formalités qui causent des retards excessifs et onéreux.
- L'accélération des opérations portuaires, notamment le transit.
- Une coordination efficace dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.

Cette convention a beaucoup inspiré la formule du TRIE ainsi que les accords portuaires et maritimes entre pays côtiers et pays sans littoral. Elle est également à l'origine des comités de facilitation et autres structures consultatives de compétitivité dans les ports de la sous-région.

e) La Convention Internationale relative au Commerce de Transit des pays sans Littoral (New York, 1965).

La Convention Internationale relative au Commerce de Transit des pays sans Littoral est fondée sur le principe du droit d'accès à la mer reconnu aux Etats sans littoral. Les Etats à façade maritime sont invités à accorder aux pays enclavés le libre transit sur leur territoire et à accorder aux navires battant pavillon des derniers cités, un traitement non discriminatoire, en matière notamment d'accès aux ports maritimes.

Les marchandises en transit sont exemptées de droits et taxes, quels que soient les moyens de transport utilisés et également dans le cas des opérations de transbordement, de magasinage, de rupture de charge et de changement de mode de transport.

f) La convention internationale sur la Simplification et Harmonisation des Régimes Douaniers, dite convention de Kyoto (1973).

La convention a pour objet la Simplification et l'Harmonisation des procédures et formalités douanières relatives au départ des marchandises, le dédouanement des marchandises importées pour usages domestiques ; l'exportation, l'origine des marchandises, les procédures de suspension de paiement des droits pour les cas de transit douaniers, du transbordement, des

entrepôts sous douane, du remboursement des droits, des procédures spéciales y compris les zones franches et de cabotage ; les relations extérieures ; les délits et recours ; l'utilisation de l'informatique.

g) La convention douanière relative au transport international de marchandises sous-couvert de carnet TIR, dite Convention TIR (1975).

Ces objectifs sont basés sur le fait que :

Les systèmes de transit sont conçus pour faciliter au maximum le mouvement de marchandises sous scellés douaniers dans le transport international et pour fournir aux pays transitaires la sécurité et les garanties douanières requises. Une fonction préalable au bon fonctionnement d'un tel système est bien sûr que les formalités à remplir ne soient ni trop lourdes pour les autorités douanières, ni trop complexes pour les transporteurs et leurs agents. C'est pourquoi il faut trouver un équilibre entre les exigences des autorités douanières d'une part, et celles des transporteurs d'autre part.

Concernant les principes, le système TIR comprend quatre (4) exigences fondamentales qui constituent les principaux piliers du système de transit :

1. les marchandises doivent être transportées dans les véhicules ou des conteneurs offrant toutes garanties de sécurité douanière ;
2. les droits et les taxes en cause doivent être garantis (pour les pays de transit) pendant toute la durée du transport grâce à une garantie reconnue internationalement ;
3. les marchandises doivent être accompagnées d'un carnet TIR accepté internationalement, utilisé dans le pays de départ qui doit servir de document de contrôle dans les pays d'expédition, de transit et de destination ;
4. les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées par le pays de transit et de destination.

h) La convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International

Adoptée en 1980 sous l'égide de la **CNUCED**, cette convention vise :

- La réduction du nombre de documents à traiter (document unique départ/destination) ;
- La réduction des ruptures de charge et des manutentions (ports, gares...) ;
- La célérité des opérations de transports impliquant au moins deux modes de transports ;
- L'optimisation, des coûts, délais, procédures administratives et documents sur toute la chaîne de transport et de bout en bout.

Bien que non en vigueur, on assiste peu à peu à la consécration des principes directeurs de cette convention à l'ère de l'intermodalité, avec le transport combiné, le connaissance direct et l'émergence de l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM).

En plus des conventions internationales de référence ci-dessus énumérées, d'autres mettant l'accent sur les aspects de responsabilité des principaux intervenants ; et des conditions d'indemnisation et du document officiel de transport ont été classées par les organismes compétents du système des Nations Unies, et résumées dans le **tableau 1** ci après.

Tableau 1 : Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises

INSTRUMENT LEGAL	DATE DE LA SIGNATURE (entrée en vigueur)	DOCUMENT OFFICIEL DE TRANSPORT	LIMITES DE RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS			PERIODE DE PRESCRIPTION LEGALE
			PERTE	DOMMAGE	RETARD	
Transport ferroviaire international						
Règles CIM	07.02.1970	Lettre de voiture internationale (CIM)	50 Francs or/kg de poids brut	Indemnisation Equivalant à la dépréciation de la marchandise	1 ou 2 les charges de transport ne dépassant pas 50 francs or par envoi (CIM)	Un an
Convention de Berne	01.01.1975		17 DTS/kg de poids brut		Indemnisation ne dépassant pas trois fois le coût du transport	
COTIF et protocole de Berne de 1990	09.05.1980 (01.05.1985)					
TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL						
Règles CMR	19.05.1956 (02.07.1961)	Lettre de voiture internationale (CMR)	25 francs or/kg de poids brut**	Compensation ne dépassant pas les charges du transport	Un an	
Protocole de Genève	05.07.1978 (28.12.1980)		8,33 DTS/kg de poids brut (pour pays non-membre du FMI)			
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL						
Règles de la Haye	25.08.1924 (02.08.1931)	Connaissance B/L	100 francs or			Un an
Règles de la Haye – Visby	23.02.1968 (23.06.1977)		10 000 francs or/paquet ou unité ou 30 francs or/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée***			
Protocole de Bruxelles	21.12.1979 (14.02.1984)		666,67 DTS/kg du poids brut, valeur la plus élevée. Pour les pays non-membre du FMI, de même que dans les autres cas.			
Règles de Hambourg	30.03.1978 (01.11.1992)		835DTS/paquet ou unité ou 2,5 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée	2,5 fois le prix à payer pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total du fret à payer dans le contrat du transport maritime		
TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL						
Règles de Varsovie	12.10.1929 (13.02.1933)	Lettre de transport aérien (AWB) (LTA)	250 francs or/kg (1F= 65,5 mgr d'or 0,900)			Un an
Protocole de Montréal	25.09.1975*		17 DTS/KG (Protocole additionnel n°4****)			Deux ans
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL						
Règles de Genève	24.05.1980*	Document de transport multimodal (DTM)	920DTS/paquet ou unité ou 2,75 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée, et 8,33 DTS/kg de poids brut (quand le transport maritime ou par voie d'eau intérieure n'est inclus)	2,5 fois le fret pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total à payer dans le contrat de transport multimodal	Deux ans	

Source: Gestion logistique intégrée de la distribution physique internationale page 224 (Alberto Ruibal Handabaka)

1-2- Coopération au niveau de la CNUCED/ CEDEAO

Tableau 2: Liste de quelques pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré

Pays /Territoires		Instruments de Facilitation du commerce								
		OMI	CEE – ONU			CCI	OACI	OMD		
		FAL ¹	TIR ²	HAR ³	CEFACT ONU ⁴	RUU 500 ⁵	⁶	CCO ⁷	KC ⁸	SH ⁹
Afrique de l'Ouest	Bénin	+								
	Burkina Faso						+			+
	Côte d'Ivoire	+							+	+
	Ghana	+				+	+			
	Guinée	+								+
	Mali					+				+
	Nigeria	+			+	+			+	+
	Niger				+		+			+
	Sénégal	+			+		+		+	+
	Togo									+
Europe	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Suisse	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Source : CNUCED – Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce page 107 à 110

- 1 : Gouvernements contractants au 26 février 2000
 2 : Parties contractantes à la Convention TIR de 1975
 3 : Parties contractantes à la Convention HAR de 1985
 4 : Pays participants aux travaux du CEFACT-ONU
 5 : Liste d'adhésions
 6 : Etats contractants au 30 août 2000
 7 : Signatures, ratifications et adhésions au 30 juin 1999
 8 : Ratifications et adhésions au 30 juin 1999
 9 : Parties contractantes au 30 juin 1999

- CCO : Convention Douanière relative au conteneur
 KC : Convention International pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
 SH [Système harmonisé]: Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
 FAL : Convention visant à faciliter le trafic maritime international
 TIR : Transports Internationaux routiers
 HAR : Convention Internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières
 CEFACT-ONU : Echange de données informatisées par l'Administration, le Commerce et les Transports
 RUU 500 : Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires
 OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Commentaires

On constate avec désolation que contrairement aux pays occidentaux d'Europe par exemple, les pays de l'espace économique CEDEAO/UEMOA ; notamment les pays sans littoral maritime du Burkina Faso, de Mali et du Niger, ont adhéré timidement aux **Instruments de Facilitation du Commerce** de la CNUCED, favorables à une expansion ordonnée, efficace et performante de transport en transit.

1-3- Coopération Régionale

Tableau 3 : Transport en Transit en Afrique de l’Ouest (CEDEAO/UEMOA)

ACCORDS, ARRANGEMENTS BILATERAUX ET MULTILATERAUX
<p>Protocole 1 : Facilités portuaires maritimes</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : application de dispositions relatives à l'octroi des concessions portuaires, aux conditions sur les facilités de stockage, aux avantages tarifaires et fiscaux, aux formalités et procédures portuaires, aux conditions d'accès au port par les véhicules et leur personnel, aux délais et coûts de passage, à la compétitivité et aux statistiques portuaires ; dans le cadre du transit des pays sans littoral, en particulier (Communauté portuaire).</p>
<p>Protocole 2 : Itinéraires et Facilités de transit</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : désignation des itinéraires sur les territoires respectifs, mise à disposition de facilités relatives au trafic, répartition des coûts de construction, d'entretien et de réparations des voies de communication.</p>
<p>Protocole 3 : Le contrôle douanier</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : administration au contrôle douanier du trafic le long des corridors, dispositions générales instituant les règles concernant notamment les droits et taxes, la garantie douanière, le scellement et le plombage des unités de transport, et qui spécifient les itinéraires de transit et les bureaux de douanes dans chaque pays, les formalités à accomplir, les règles d'assistance mutuelle administratives et autres facilités relevant de la compétence de l'Administration des douanes.</p>
<p>Protocole 4: Documentation et Procédures</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : application de dispositions relatives aux documents à utiliser dans le cadre de l'accord et aux normes et documents internationaux qui s'appliquent au commerce et au transport de transit dans les pays; application de dispositions relatives aux procédures à suivre dans le cadre d'autres protocoles.</p>
<p>Protocole 5 : Transport par route des marchandises en transit</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : application de dispositions relatives aux différents aspects du trafic de transit lié au transport et transit par route, au code de la route, aux caractéristiques techniques et à la visite technique des véhicules routiers, au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur routier (contrats type : produits sensibles, animaux vivants ; marchandises stratégiques ..).</p> <p>Annexes au protocole : application de dispositions relatives au Transport Multimodal et au transport par Chemin de fer de marchandises en transit (cas du Burkina Faso/Côte d’Ivoire, du Mali/Sénégal et du Niger/ Bénin, ...).</p>
<p>Protocole 6 : Traitement des marchandises dangereuses</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : application de dispositions particulières à la manutention, au stockage et leur transport de transit des matières, substances et objets, que les recommandations et usages internationaux adoptés classent parmi les marchandises dangereuses.</p>
<p>Protocole 7 : Facilités à l'égard du personnel roulant des agences de transit</p> <p><u>Teneur du protocole</u> : application des dispositions relatives à l'octroi de facilités et aux mesures à prendre pour rendre opérationnelles et efficaces la gestion et la conduite du trafic de transit, pour un mouvement rapide et fluide dudit trafic sur les corridors.</p>
<p>Protocole 8 : Assurance de la responsabilité civile automobile</p> <p><u>Teneur du protocole</u>: application de dispositions relatives à l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de la responsabilité Civile automobile, permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays, d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays (Carte Brune CEDEAO, Code CIMA).</p>
<p>Annexe au protocole: assurance des marchandises transportées.</p> <p>Application de dispositions pour faciliter et sécuriser le Transport Multimodal, le transport de bout en bout des marchandises (Projet communautaire)</p>

Protocole 9: Régime de faveur concédé au transport des produits agroalimentaires et pastoraux

Teneur du protocole : application de dispositions relatives aux contrôles routiers et frontaliers, limités aux contrôles vétérinaire, sanitaire et phytosanitaire ; à la spécialisation des véhicules, au convoyage des animaux vivants, au contrat - type de transport de ces produits, au contrat d'assurance. Ces dispositions mettent l'accent sur l'indemnisation du propriétaire des produits par rapport à un retard de livraison, à une dépréciation des produits due aux tracasseries administratives, aux conditionnements et à l'emballage (CEDEAO& UEMOA).

Protocole 10: Fonds Spéciaux Communautaires pour le financement du système de transport et transit routiers

Teneur du protocole : application de dispositions relatives aux prélèvements de taxes, de redevances, de cotisations agréées par l'Autorité de Coordination; à l'utilisation de tout ou partie de ce prélèvement pour l'approvisionnement des Fonds spéciaux communautaires pour le financement dans le temps et dans l'espace de : l'entretien et la réparation des voies de communication (corridors de transit), de cautionnement pour le renouvellement du parc des véhicules de marchandises, le fonctionnement des cautions nationales, l'administration de la coordination et le suivi .

Protocole 11 : Organisation et réglementation spécifique du travail

Teneur du protocole : application de dispositions relatives à l'organisation des syndicats de transporteurs routiers, de chauffeurs routiers, d'utilisateurs de transport routier par rapport au droit de travail (avantages sociaux, obligations, heures de travail, infractions, sanctions et pénalités, grève, etc.), aux cotisations, à l'information et à la formation, au respect d'un code de conduite professionnel communautaire, à l'utilisation d'un guide pratique pour le transport et le transit.

Protocole 12: Concurrence, Compétitivité et Transparence

Teneur du protocole : application de dispositions relatives à l'instauration et à la définition des conditions de prise en compte de la libéralisation du secteur des transports routiers sur les corridors de transit; au regard des principes de concurrence, de compétitivité et de la transparence ; à l'utilisation adaptée des mécanismes de mise en oeuvre de chaînes logistiques de transport et du Transport Multimodal.

Protocole 13: Information, Statistique et base de données du transport et du transit

Teneur du protocole : dispositions relatives à la mise à disposition des décideurs publics et organismes, des prestataires et d'utilisateurs de services de transport de données qualitatives et quantitatives sur les trafics inter-Etats et de transit; par l'intermédiaire des observatoires nationaux et internationaux de transport; de Bourses de Fret dûment agréées par l'Autorité de Coordination (Conseil Supérieur des Transports terrestres/ CEDEAO).

Protocole 14: Formation des intervenants du transport et du transit

Teneur du protocole : mise en place de dispositions uniformisées et harmonisées favorisant la réalisation d'ateliers, de séminaires et d'actions diverses d'information et de formation des transporteurs, chauffeurs, administrateurs de contrôle et de suivi des trafics, chargeurs, convoyeurs, opérateurs portuaires et de transit etc. ; sur les règles, mécanismes de maîtrise du transport; à travers les corridors de transport.

Protocole 15: Coopération sous-régionale en matière de transport et de transit

Teneur du protocole : application de dispositions favorisant et déterminant les relations de coopération et/ou collaboration au niveau : institutionnel, administratif, structurel et opérationnel avec tous les intervenants organisés de la fonction transport et transit; impliqués dans la mise en oeuvre adéquate (Comité de facilitation des transports).

Par ailleurs l'accent sera mis sur la promotion de projets de transport à caractère d'intégration régionale tels que le Système de Grille Plombé (SGP), l'Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières.

Protocole 16 : Infrastructures et équipements

Teneur du protocole : application de dispositions permettant la réalisation d'infrastructures de transport communautaires, les équipements communautaires, de mécanisme de leur financement, de leur entretien et réparation, de la supervision supranationale de leur fonctionnement en réseau par l'Autorité de Coordination; en vue de favoriser la fluidité du trafic sur tous les corridors (Projets communautaires).

Source: N. N'GUESSAN, Consultant Transport & Commerce International

Aspects concernés par les Accords

Modules concernés: Port, Douane, Route, Passager/Touriste.

Aspects étudiés: Politique, Institutionnel, Juridique, Administratif, Documentaire, Infrastructurel, Organisationnel, Technique, Opérationnel, Commercial, Financier et Statistique.

1. Conventions internationales
2. Accords, Arrangements bilatéraux et multilatéraux (notamment **TIE** et **TRIE** ; Structures de coopération et Projets inter – Etats)
3. Ajustement structurel Transport
4. Réglementation nationale
5. Usages en vigueur
6. Infrastructures et Equipements
7. Normes et Visite techniques des moyens de transport
8. Parc de Véhicules (marchandises/ passagers)
9. Encadrement administratif et opérationnel du système de transport et transit
10. Conditions d'accès aux professions de transporteurs routier inter-Etats et activités annexes
11. Assurance véhicule et assurance marchandises/ passagers
12. Contrats type de transport
13. Code de Conduite Professionnel (respect de la déontologie par type d'activité)
14. Organisation des bureaux et bourses de fret
15. Droit de transit
16. Régime de transit douanier des marchandises
17. Facilités portuaires maritimes
18. Avantages portuaires et fiscaux
19. Procédures de transit douane des marchandises
20. Itinéraires et facilités de transit
21. Facilités et services aux frontières
22. Bureaux juxtaposés à contrôle mixte aux frontières
23. Contrôle douanier /scellement douanier/ Grille plombée
24. Autres contrôles administratifs (Police, Gendarmerie, Transport, Commerce, Agriculture)
25. Cautions
26. Création d'un Fonds de Garantie Régionale
27. Régime de faveur pour le transport et le transit de certains produits/ marchandises
28. Documents, Procédures, Délais
29. Quota de répartition et réciprocité de traitement dans les trafics
30. Transport Routier/ Transport Multimodal
31. Facilités accordées aux passagers / touristes
32. Facilités accordées aux personnes employées dans le trafic routier et transit
33. Infractions, pénalités, sanctions
34. Droit et Taxes
35. Coûts, tarifs, redevances, cotisations (licites, illicites) et dispositions de paiement
36. Statistiques, base de données informatisées
37. Règlement des différends
38. Concurrence/ compétitivité des opérations et corridors du transport et du transit (qualité de service, coût, délais, document, procédures).

1-4. Contenu des protocoles et Accords bilatéraux et multilatéraux

Depuis le Conseil de l'Entente en 1959 en passant par l'ex CEAO, la CEDEAO, puis l'UEMOA ; la définition de la politique de transport routier en transit a reposé sur les actes majeurs suivants :

- la Décision A/DEC/20/80 relative au transport dans l'espace CEDEAO ;
- les Protocoles additionnels N°II, relatifs aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 5 et 8.

Ces deux actes ont permis l'adoption et la mise en œuvre de conventions multilatérales, d'accords, d'arrangements bilatéraux et multilatéraux, de réglementations nationales et d'usages en vue de coordonner, de gérer le transport routier en transit dans ce sous-espace de l'OMAO.

On distingue :

1. Les conventions multilatérales

Les conventions multilatérales en matière de transport en transit couvrent les domaines suivants: le port, le transport terrestre

Dans le cadre de la CEDEAO

La Décision A/DEC/20/5/80 relative au Programme des Transports de la CEDEAO

L'objectif de ce programme est de promouvoir le développement et l'intégration des infrastructures de transport, harmoniser les réglementations, éliminer les barrières physiques et non physiques entre les Etats membres et désenclaver les pays sans littoral.

Ce programme couvre tous les modes de transport.

a) Au niveau du transport routier : le TIE

La CEDEAO autant que le Conseil de l'Entente, la défunte CEAO, et l'UEMOA, ont tour à tour adopté la Convention n° A / P2 / 82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats (TIE).

Le TIE a pour objet de définir les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les transports routiers Inter – Etats au sein de la CEDEAO. Le but recherché est de :

- supprimer les excès de contrôles routiers ;
- garantir un accès équitable aux cargaisons générées par le commerce extérieur des Etats contractants, harmoniser les dispositions réglementaires relatives au code de la route et des transports;
- assurer une autonomie suffisante pour l'approvisionnement des pays sans littoral en rapport avec les moyens de transport des pays de transit ;

A cet effet, la Convention TIE prévoit :

- la fixation chaque année d'un quota de véhicules entre pays, autorisés à effectuer le transport Inter – Etats ;
- la fixation de règles de partage du fret entre Etats de transit et pays sans littoral pour les marchandises en transit et celles prises sur le marché local du pays de transit ;
- la fixation d'itinéraires ouverts au trafic inter-Etats;

- la fixation de la charge à l'essieu...

b) Accords douaniers au niveau du transit routier Inter-Etats TRIE

La Convention A / P4 / 5 / 82 relative au Transit Routier Inter –Etats de Marchandises (TRIE) en tant que régime économique ou suspensif, permet le transport par route de marchandises, en suspension des droits, taxes et prohibitions d'un bureau de douane d'un Etat membre donné vers un bureau de douane d'un autre Etat membre, sous la couverture d'un document unique et sans rupture de charge.

Le TRIE est matérialisé par une déclaration qui permet entre autres de :

- agréer les caractéristiques techniques des moyens de transport ;
- identifier la marchandise, le véhicule, objet du transit ;
- repérer l'itinéraire et les bureaux de passage, frontière, destination ;
- préciser les prescriptions de délai de traversée et autres obligations exigées au conducteur du véhicule ;
- déterminer le champ d'application du régime et de la déclaration du transit (territoire national, plusieurs frontières) ;
- déterminer la responsabilité du principal obligé (Transporteur / Transitaire)
- fixer les procédures en cas de force majeure
- servir de supports statistiques et d'informations en cas d'infractions, de règlement des différends et de coopération douanière.

L'application de la Convention TRIE est réalisée par la Douane et les Chambres consulaires désignées comme cautions nationales pour gérer le Fonds de garantie TRIE, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention TIR.

c) Accord sur l'assurance Transport : la Carte Brune CEDEAO–Le Code CIMA

Protocole A / P1 / 5 / 82 portant création d'une Carte Brune CEDEAO, relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers, obligation est faite au transporteur routier de contracter une assurance au tiers pour couvrir dans les pays membres, les accidents causés par les véhicules. La Carte Brune CEDEAO, fonctionne sur la base d'une caution solidaire entre des compagnies d'assurance agréées.

En plus de la Carte brune CEDEAO, le Code CIMA également en vigueur dans les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est venu renforcer l'assurance des transports.

L'avantage du Code CIMA par rapport à la Carte Brune CEDEAO réside dans le fait qu'il assure à la fois le véhicule, le personnel roulant et les passagers.

d) Au niveau de la coordination des Transports

Un ensemble de structures politiques, administratives et opérationnelles a été institué pour faciliter la coordination des transports ; il s'agit de :

- Le Comité Supérieur des Transports Terrestres (CSTT)

Par décision C / Déc. 7 / 12 / 88 du 06 / 12 / 88, le CSTT a été intégré au secrétariat exécutif de la CEDEAO.

Structure décisionnelle au niveau ministériel responsable en matière de législation routière et de réglementation des transports terrestres.

- L'Union des Transporteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest (UTRAO)

Structure issue des syndicats de transporteurs routiers, elle joue un rôle important dans la promotion de la libre circulation de personnes et des biens. Ainsi sous sa pression, des actes suivants ont été adoptés :

- Résolution C / RES / 4 / 5 / 90, relative à la réduction des postes de contrôles dans les Etats membres.

e) Les régimes de faveur des produits du Cru

La décision A / DEC. 8 / 5 / 79 du 29 mai 1979 (J.O. CEDEAO n° 1) relative à la libéralisation totale du commerce des produits du cru à compter de novembre 1979, favorise la libre circulation sur tout le territoire communautaire des produits du cru sans formalités douanières spécifiques.

De tout ce qui précède on peut souligner que dans le cadre de ses activités, la CEDEAO se préoccupe de mettre en place des mécanismes en vue de renforcer et d'améliorer le système de transport et transit à travers :

- une coopération renforcée entre la carte brune CEDEAO et le Code CIMA;
- la Carte Brune CEDEAO (assurance des véhicules) ;
- les cautions nationales dans le cadre du fonds de garantie régional TRIE.

Dans le cadre de l'UEMOA

Trois actes majeurs caractérisent la politique des transports routiers et de transit dans le cadre de l'UEMOA en plus de l'adoption de la politique définie par la CEDEAO.

a) Le régime de faveur du transport des produits du cru

la décision du 1^{er} juillet 1996 a institué un régime de faveur relative à la libéralisation totale du commerce et du transport des produits du cru édicté antérieurement par la CEDEAO par la décision A/DEC.8/5/79 du 29 mai 1979 (J.O CEDEAO N° 1) et entrée en vigueur depuis novembre 1979 ;

- b) *La Recommandation N° 04/97/CM*** relative à la mise en œuvre d'un programme d'Actions commune dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA.
- c) Le Règlement UEMOA N°09/2001/CM/UEMOA et son Annexe du 26/11/01 portant Code des Douanes Livre I: Cadres Organisationnels, procédures et Régimes Douaniers.*

En matière de Transit international, le texte stipule entre autres que « Le régime de transit routier entre un Etat membre de l'Union et le territoire douanier d'un Etat membre de la CEDEAO est celui en vigueur au sein de la CEDEAO ».

Par ailleurs, Ce Règlement supprime les formalités du TRIE entre les Etats membres de L'UEMOA. En d'autres termes, le TRIE demeure d'application entre un Etat UEMOA et un Etat de la CEDEAO.

Concernant **La Recommandation N° 04/97/CM**, le programme d'Actions communes que les Etats membres sont invités à mettre en œuvre s'articule notamment autour des axes suivants touchant au Transit notamment:

- La création de Comités de Facilitation des transports dans les Etats membres ;
- La Création de Postes de Contrôle juxtaposé aux frontières ;

- La mise en œuvre d'un Observatoire de Pratiques Anormales en coopération avec la CEDEAO, le CILSS et le Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO) ; sur financement Banque Mondiale et Union Européenne ;
- L'instauration d'un Document de Dédouanement Unique.

Les détails de ce vaste programme figurent en Annexe.

Dans le Cadre de l'OMAO

Dans le cadre de ses activités, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), a initié des actions en faveur du Transport, du port et du transit terrestre. Il s'agit essentiellement de :

- la mise en place de Comités Nationaux de facilitation (Comité FAL) ;
- la Création des Observatoires Nationaux et sous régional des Transports Internationaux par Mer
- la sécurisation douanière des véhicules de transport en transit par le système de Grille plombé (SGP) conformément à la résolution N° 187/11/01 d'Abuja en juin 2001, relative à l'organisation du test du SGP en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- la mise en place d'un système de financement pour le rajeunissement des véhicules routiers ;
- la création de «ports-secs» dans les pays sans littoral pour faciliter les opérations d'entreposage et de dédouanement des marchandises.

2. Accords Bilatéraux

a) Stipulations des textes

La recherche d'une application idoine des conventions TIE, TRIE, Carte Brune CEDEAO ; la prise en compte d'autres conventions internationales de référence et des rapports de bon voisinage ainsi que d'autres considérations souvent inavouées, ont conduit à une multiplication d'accords et arrangements bilatéraux consécutifs ; qui ont produit des effets parfois contradictoires dans l'ensemble, quand les réglementations nationales ont pris le relais desdits accords parce qu'ils ont contribué au renforcement du protectionnisme exacerbé des Etats, des administrations et des opérateurs. Il s'agit essentiellement de :

Accords routiers

D'une manière générale, les accords définissent et réglementent

- les normes de circulation routière ;
- les caractéristiques techniques des véhicules ;
- les itinéraires de transit ;
- l'interdiction du transport routier de Cabotage ;
- les quotas de répartition du fret avec les clés et les mécanismes de gestion par des bureaux de fret ou des conseils de chargeurs

Ces accords routiers s'apparentent plus à la Convention TIE.

Accords ferroviaires bilatéraux : Transport International par Fer (TIF)

Le TIF définit :

- les modalités de fonctionnement du réseau entre pays concernés ;
- les règles et procédures de transit sur l'un ou l'autre territoire.

On distingue les axes :

- Abidjan – Ouagadougou – Kaya
- Dakar – Bamako
- Cotonou – Parakou (fer) puis Parakou – Niamey (route)

Accords maritimes et portuaires :

Signés au profit des pays sans littoral maritime et renforcés par une mise en application concurrentielle et compétitive des communautés portuaires ; en général, ils définissent :

- l'octroi de concession et les facilités portuaires ;
- les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage ;
- les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime de droit commun ;
- les avantages fiscaux.
- l'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire
- l'exploitation logistique des corridors de transit

b) **Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de L'UEMOA**

Tableau 4 : Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de L'UEMOA

	BENIN	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE	GUINEE BISSAU	MALI	NIGER	TOGO	SENEGAL
BENIN								
BURKINA FASO	AR, AP, AT, AM							
COTE D'IVOIRE	AR, AP, AT, AM	AR, AP, AT, AM, AF						
GUINEE BISSAU	AT	AT	AT					
MALI	AR, AP, AT, AM	AR, AT,	AR, AP, AT, AM	AR, AT,				
NIGER	AR, AP, AT, AM, AF	AR, AT,	AR, AT,	AR, AT,	AR, AT,			
TOGO	AR, AT,	AR, AP, AT,	AR, AT,	AR, AT,	AR, AP, AT,	AR, AP, AT, AM		
SENEGAL	AR, AT,	AR, AT,	AR, AT,	AR, , AT,	AR, AP, AT, AF	AR, AT,	AR, AT,	

AR : Accord Routier / AF : Accord Ferroviaire / AP : Accord Portuaire / AM : Accord Maritime /AT : Accord de Transit

Source : Etude de Facilitation du Transport et du Transit routiers inter Etats de L'UEMOA (Déc. 1998)
Consultants : N'GUESSAN / FADIKA

1-5. Coopération en matière d'infrastructures et d'équipements

Tableau 5: Les voies principales d'accès à l'océan pour les pays sans littoral de la CEDEAO ou corridors de transit

PAYS	VILLE	PORT	PAYS DE TRANSIT	MODE DE TRANSPORT	DISTANCE (KM)	Etat de la route le long du corridor
Burkina Faso	Ouagadougou	Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (via Bobo-Dioulasso) Ferroviaire	1176 1154	Bon
		Lomé	Togo	Routier	990	Assez bon
		Téma/Takoradi	Ghana	Routier (via Accra)	990/1120	bon
Mali		Dakar	Sénégal	Ferroviaire (606km au Mali et 644 km au Sénégal)	1250	Mauvais
		Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (505 km au Mali et 744km en Côte d'Ivoire)	1249	Bon
		Lomé	Burkina Faso/ Togo	Routier (via Bobo-Dioulasso/ Ouagadougou)	2071	Assez bon
Niger		Cotonou	Bénin	Routier/ferroviaire (300km de route au Niger, 324km de route au Bénin jusqu'à Parakou, puis 438km de rail)	1060	Assez bon
		Lomé	Burkina Faso/ Togo	Routier (via Koupéla)	1240	Assez bon
		Lagos	Nigeria	Routier (via Birnin-Konni)	1525	Assez bon
		Tema/Takoradi	Burkina Faso/ Ghana	Routier (via Ouagadougou/ Accra)	1489/1619	Bon

Source: Gestion Intégrée de la Distribution Physique Internationale / Alberto Handabaka

La Problématique de la Gestion intégrée des Corridors en Afrique Subsaharienne/ N'Guessan, Consultant

La côtière Abidjan Lagos

Route bitumée, conçue pour relier la Mauritanie au Nigeria, l'axe routier Nouakchott -Dakar-Abidjan, Accra-Lomé -Cotonou-Lagos (dite la côtière), n'est fonctionnel que sur le réseau routier : San-Pédro – Abidjan (Côte d'Ivoire) à Lagos (Nigeria).

L'état physique de l'axe routier se présente comme suit :

San-Pédro-Abidjan	bon
Abidjan-frontière Ghana- NOE/Elubo(RCI)	bon
Elubo- Aguna N'kuanta	mauvais
Aguna N'kuanta-Takoradi	mauvais
Takoradi-Cape Coast	bon
Tema-Aflao (Togo)	assez bon
Aflao-Cotonou (Bénin)	assez bon
Cotonou-Lagos (Nigeria)	assez bon

Equipements sur les corridors de transit

Le parc de véhicules est caractérisé par :

- l'absence de statistiques harmonisées et fiables,
- 70% des véhicules de transport de marchandises inter-Etats sont vétustes de plus de 10 ans d'âge dénommés affectueusement "**France au revoir**",
- plus de 70% des chauffeurs et transporteurs routiers sont illettrés et ne pratiquent généralement pas une gestion comptable moderne de leur parc,
- l'état des infrastructures routières et les surcharges contribuent à détériorer rapidement les véhicules,
- les véhicules sont entretenus de façon sommaire,
- les contrôles administratifs intempestifs, successifs limitent très sensiblement leur rotation et leur rendement,
- l'absence de système de crédit fiable et accessible à tous est notoire,
- l'absence de gares de stationnement appropriées.

De tout ce qui précède, le parc de véhicules dans l'espace CEDEAO/UEMOA est caractérisé par une très faible productivité qui est accentuée par les phénomènes de règle de répartition et le manque de fret retour dans le sens pays enclavé, pays côtier.

Tableau 6 : Situation du parc des véhicules de transport des marchandises au Mali en 2000

		1 à 3 ans	4 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	Plus de 15 ans	Total	%
Tracteurs routiers	nombre	52	30	107	848	2 576	3 613	
	%	1,44	0,83	2,96	23,47	71,3	-	100
Camions (plateau et citerne)	nombre	52	127	152	665	5 062	6 058	-
	%	0,86	2,1	2,51	10,98	83,56	-	100

Source : Annuaire statistique des transports, juin 2000/page 28 à 29

Direction Nationale des transports/MIET/Mali

Commentaires

- Plus de **71%** des tracteurs routiers et **83%** des camions (plateau et citerne) du Mali ont **plus de 15 ans d'âge** et transportent des marchandises en transit et Inter-Etats.
- Moins de 5% ont moins de 10 ans.

Cette proportion des véhicules routiers est valable dans tous les pays membres de la CEDEAO, notamment au Burkina Faso, au Niger et en Côte d'Ivoire (à un degré moindre).

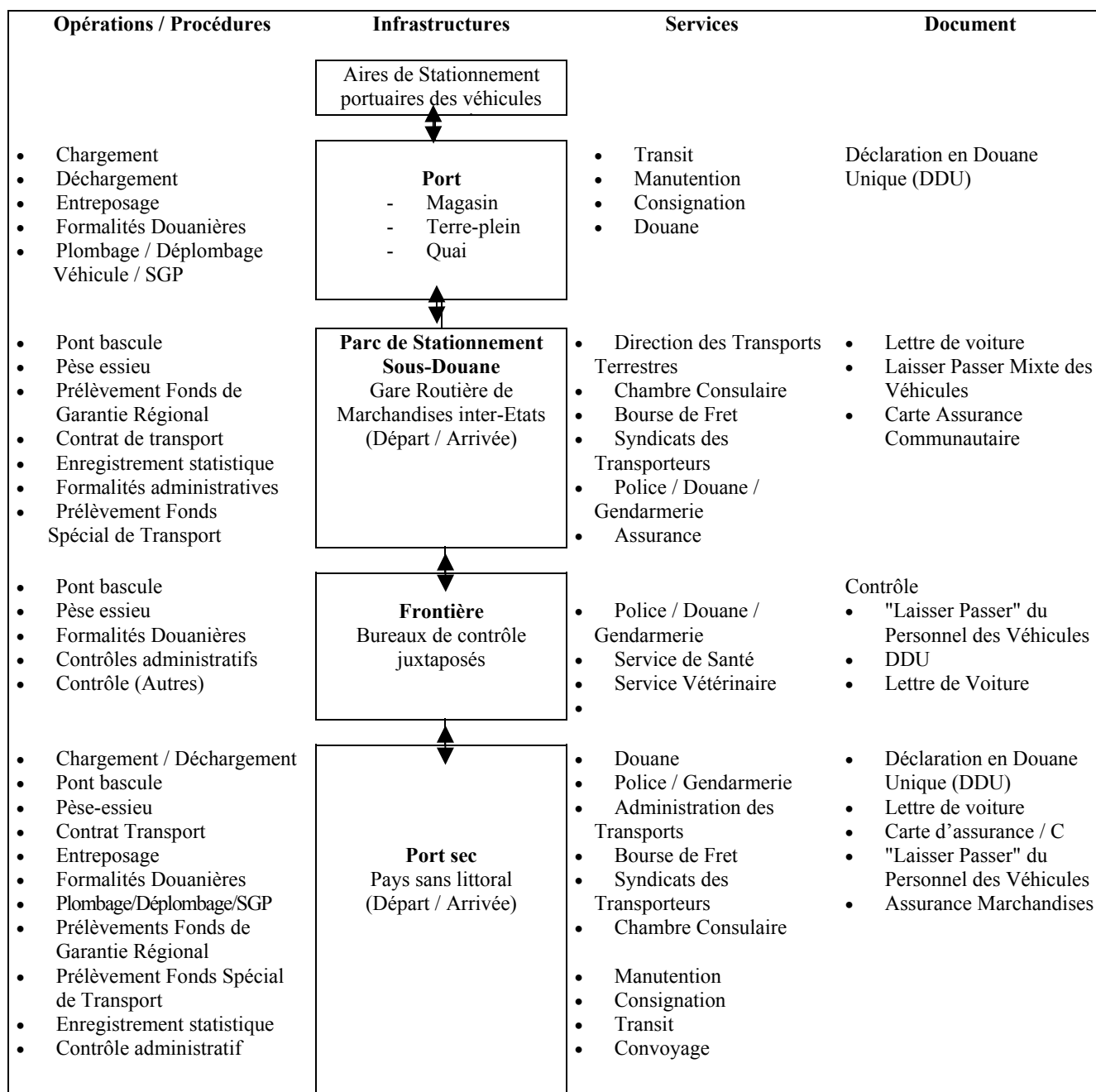
Les normes admissibles se situent autour de 10 ans d'âge.

Cette vétusté des véhicules favorise le doute douanier et est cause de tracasseries administratives sur les corridors de transit.

Il ressort de cette présentation qu'au niveau technique des infrastructures et des équipements, le diagnostic est le suivant :

- 1) L'entretien des réseaux routiers le long des corridors demeure insatisfaisant malgré le renforcement des fonds d'entretien routier et/ou ferroviaire ;
- 2) Les corridors n'ont aucun statut sous-régional particulier d'exploitation suite aux classifications opérées par les Institutions sous-régionales qui s'en donnent la charge de les améliorer et les fluidifier ;
- 3) Les surcharges des camions contredisent de façon inexplicite l'harmonisation des charges à l'essieu à 11,5 tonnes obtenue de haute lutte au niveau Inter-Etats, sous-régional ;
- 4) Plus de 70% des véhicules de transport de marchandises Inter-Etats ont plus de 15 ans d'âge et souvent inaptes à la sécurisation douanière de transit; conformément aux principes de base de la Convention TIR ;
- 5) Les infrastructures aux frontières routières et ferroviaires ne sont pas souvent juxtaposés, engendrant des inefficacités de toute nature et dont l'incidence est onéreuse pour le système du commerce et des transports.

Diagramme de fonctionnement logistique du transport en transit routier en Afrique de l'Ouest



Source : Etude Projet de création à Abidjan d'un Parc de stationnement (Sous-Douane) des camions pour le transport en transit inter-Etats (18 juin 1993)

Projet : PNUD / CNUCED / RAF / 88 / 014: Trafics de Transit et Appui au secteur des Transports en Afrique de l'Ouest et du Centre

Expert : N'GUESSAN N'guessan : Economiste en Transports & Commerce International.

1-6- Coopération en matière de projets à caractère d'intégration régionale

Tableau 8: Identification et niveau de réalisation des projets sous-régionaux ayant une incidence directe sur l'amélioration des opérations et procédures, le contrôle en matière de transport et de transit routier.

Titre projet	Initiateur responsable	Activités	Champ d'application (a)	Niveau de réalisation de l'étude de faisabilité	Phase de mise en œuvre du projet	Financement bailleurs de fonds	Structure(s) gestionnaire(s) actuelle ou potentielle	Consultant(s) en charge de l'étude de base
1. Observatoire des transports internationaux par mer	CMEAOC/Banque Mondiale	Information, Base de données, Logistique, Transport internationaux	International	Achevé 1996	En cours dans pays pilotes (b)	Banque Mondiale FED FAC	Secrétariat/ OMAOC, Conseils des Chargeurs	CATRAM André TAÏEB
2. Observatoire des pratiques anormales sur le franchissement des frontières	REAO, Forum Ouest Africain	Information, Base de données, Contrôle supranational de la chaîne de transport/transit	Régional	Achevé 1997	En cours	USAID	REAO, Forum Ouest Africain	N'Guessan N'GUESSAN
3. Réseau de bourses de fret cru / système d'informations commerciales	CILSS/FERAP	Information, Base de données sur le Commerce et le Transport des produits du cru	Régional	Achevé 1997	En cours	USAID Club du Sahel	CILSS/FERAP, Cadres Nationaux de Concertation des produits du cru	N'Guessan N'GUESSAN
4. Etude de facilitation du transport et transit routiers UEMOA	UEMOA	Evaluation et relecture du TIE et du TRIE, Organisation, logistique en transport/transit	Sous-régional	En cours 1998/1999	-	FED	UEMOA	N'GUESSAN & FADIKA
5. Système de grille plombée pour le transport des marchandises sous douane	Promoteur privé Ivoirien	Mise aux normes des véhicules de marchandises, Scellement douanier.	Régional	Achevé 1993 A actualiser 1999	En cours	Privé A rechercher	Forum Ouest Africain	N'Guessan N'GUESSAN
6. Parc de stationnement sous douane et gares routières de marchandises	Projet PNUD/CNUCED /RAF88/014 : transport et transit et informatisation	Plate-forme Logistique des transports routier et ferroviaire inter-Etats des marchandises	Régional	Achevé 1993 A actualiser	-	PNUD	CNUCED, Etats	Divers Consultants, dont N'GUESSAN
7. Création de bureaux de contrôles juxtaposés aux frontières	UEMOA	Plate-forme logistique du transport et du transit, Guichet unique pour le contrôle et les formalités	Sous-régional	En cours 1999	-	FED	UEMOA	N'GUESSAN & FADIKA
8. Déclaration en douane unique (DDU)	CEDEAO UEMOA	Application harmonisée simplifiée, intégrée du TRIE/CEDEAO	Régional	En cours 1999		CEDEAO, UEMOA	CEDEAO, UEMOA	Cedeao, Uemoa, Experts nationaux
9. Création d'un fonds de garantie régional TRIE /CEDEAO	CEDEAO Chambres consulaires	Mise en place d'une chaîne de cautions solidaires pour sécuriser les douanes	Régional	En cours		CEDEAO, UEMOA	CEDEAO, UEMOA chambres consulaires	CEDEAO, UEMOA experts nationaux
10. Mise aux normes des véhicules de transport de marchandises	UEMOA	Agrément supranational des véhicules, création de centres de visite technique standardisés	Régional			UEMOA	UEMOA	UEMOA

Source : Etude de Facilitation du Transport et du Transit Routiers / UEMOA(Décembre 1998)

Consultants : N'GUESSAN / FADIKA

(a) : Sous-régional = UEMOA/CEDEAO, Régional = CEDEAO + autres Etats africains de la OMAOC, International = OMAOC + autres pays

(b) : La Guinée Bissau et le Niger ne font pas partie des pays pilotes de l'Observatoire ; mais l'UEMOA se propose d'inclure ces deux pays sur financement FED.

Chapitre II: Bilan diagnostic des programmes, des initiatives et des instruments de mise en œuvre du Transport en Transit dans l'espace CEDEAO/UEMOA

2-1. Données générales de la structuration de gestion du fret routier

2-1-1: Coût de fret dans les valeurs totales à l'importation

Tableau 9: Coût de fret dans les valeurs totales à l'importation

	1990			1993			1998		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Bénin	46,92	280	16,76	105,57	630	16,76			16,80
Cote d'Ivoire	328,83	1702	19,32	374,81	1940	19,32			19,10
Sénégal	160,19	1292	12,40	178,54	1440	12,40			12,20
Togo	80,63	581	13,88	54,12	390	13,88			13,50
Burkina Faso	116,13	536	21,67	141,92	655	21,67	138,89	641	21,67
Mali	178,02	602	29,57	171,51	580	29,57	365,79	1237	29,57
Niger	56,57	389	14,53	61,01	420	14,53	91,52	630	14,53
Total pays UEMOA	967,23	5382	18,30	1087,48	6055	18,30			18,50
Moyenne UEMOA	138,17	768,85	18,30	155,42	865	18,30			18,50
Total mondial	173102	3314298	5,22	201385	3601481	5,59	255829,38	5051387	5,06
Pays développés à économie de marché			4,40			4,54			4,60
Pays en développement			8,59			8,33	101286,77	1256691	8,06
Dont Afrique			11,05			11,06	4851,89	36208	13,4
Pays enclavés							2222,83	12296	18,8
Nigeria			9,52			9,52			9,70
Ghana			6,36			6,36			6,20

Source : Rapport d'activités CNUCED - FMI (1998)

Simulation : N'Guessan, Consultant

A = Estimation du coût total du fret à l'import (en millions de dollars US)

B = Total des valeurs à l'importation (CAF)

C = Pourcentage des coûts du fret dans les valeurs totales à l'importation

Commentaires

Le tableau ci-dessus démontre clairement que seuls le Ghana et le Nigeria ont un pourcentage de coûts du Fret dans les valeurs totales à l'importation relativement acceptable dans l'espace CEDEAO /UEMOA, par rapport à la moyenne mondiale ou africaine.

Ce, malgré les programmes, les initiatives multiformes et les instruments existants et mis en œuvre. Une analyse fine permet de constater que les destinations sur les pays enclavés sont renchériées du fait des coûts de transactions terrestres y compris ceux relatifs aux passages portuaires et sur les principaux corridors.

2-1-2 Résumé des principaux problèmes et leur incidence sur la performance de la chaîne logistique intégrée de transport et transit.

Tableau 10: Récapitulatif des coûts (%) des délais (nombre de jours) moyens des opérations et Procédures de transit, selon la réglementation usage en dans l'espace CEDEAO/UEMOA

ETAPES	INTERVENANTS	PRINCIPAUX PROBLEMES	PERFORMANCE		
			COÛTS	DELAIS (jours)	
1	Démarches Préalables	- Opérateurs économiques (acheteur/Fournisseur) - Appareil administratif - Circuit bancaire	- Solvabilité de l'opérateur - Carence système bancaire - Transmission documents - Communications internationales	-	-
2	Expédition	- Fournisseurs - Transitaires - Transporteurs terrestres - Circuit bancaire	- Transmission documents - Communications internationales Carences système bancaire	-	
3	Transport Maritime (de l'Europe)	- Commissionnaires maritimes. - Compagnies maritimes - Transitaires - Assurances maritimes - Conseils des chargeurs	- Transmission des documents - Rôle des intermédiaires - Formalités douanières - Méconnaissance des règles de concurrence et de compétitivité	33-37 %	12 – 18 J /30 j
4	Formalités Portuaires	- Acconiers - Autorités portuaires - Représentant Conseils des chargeurs (bureaux fret) - Transitaires - Manutentionnaires - Administrateurs	- Communications sous-régionales - Transmission de documents - Complexité documents douaniers - Lourdeurs des procédures - Sécurité des marchandises	6 – 12 %	7 – 10 J
5	Transit Préparation Transport Terrestre	- Opérateurs économiques - Transitaires - Représentants des conseils des chargeurs (bureaux fret) - Syndicats transporteurs - Administrations des douanes. - Transporteurs	- Méconnaissance de l'importance des documents commerciaux - Solvabilité de l'opérateur - Lourdeurs de la réglementation : ▪ Transit inter-états ▪ Répartition du fret ▪ Tour de rôle ▪ Escorte douanière - Rôle des bureaux de fret - Rôle syndicats de transporteurs - Rôle des intermédiaires	6 – 9 %	2 - 4 J
6	Transport Terrestre	- Transporteurs - Diverses Administrations - Transitaires - Douanes	- Qualité et fiabilité services - Excès de contrôles - Lourdeurs de la réglementation - Manque d'équipements, - Sécurité - Perte de temps	30 – 33 %	3 - 6 J
7	Démarches Finales	- Transitaires - Douanes - Opérateurs économiques - Circuit bancaire	- Qualité et fiabilité services - Lourdeurs procédures - Solvabilité de l'opérateur - Manque d'équipement des gares	4 – 6 %	2 – 7 J

Sources : CEAO – 1990; Consultant : T. DEM

UEMOA et Banque Mondiale/SSATP (2002) / Consultant : N'GUESSAN

Commentaires

La finalité des programmes, des initiatives et des instruments mis en place au plan international, sous-régional et national est de mesurer des critères de succès sur la base d'un bilan diagnostique établi. Le Tableau ci-dessus donne un réel aperçu des performances en termes de coût et de délai. On constate que les étapes 4 à 7 relatives aux opérations de transit proprement dites représentent 46 à 58% des coûts et 14 à 27 jours de la chaîne logistique intégrée.

Ces indicateurs sont élevés par rapport aux moyennes de référence, 15 à 25% et 5 à 10 jours.

2-1-3- Corridor du Mali

Tableau 11: Indicateurs de compétitivité des corridors de transit du Mali

N°	Indicateurs de compétition	Abidjan	Tema	Lomé	Dakar
1	Concessions portuaires	2	4	3	1
2	Equipements (port, route, rail, frontière)	1	3	4	2
3	Importance du trafic (volume)	1	4	3	2
4	Performance du passage portuaire (coût et délai)	3	1	4	2
5	Régime de transit (respect des principes du TRIE/TIR et facilitation)	3	1	4	2
6	Etats des routes	1	2	3	4
7	Fluidité du trafic(opérations physiques)	3	1	2	4
8	Transparence et efficience de l'Information (communication)	4	2	3	1
9	Célérité des formalités administratives	2	1	4	3
10	Simplification des documents	2	1	3	4
TOTAL		22	20	33	25

Source : Résultats questionnaire - LEB/N'guessan/ Grille d'analyse pour diagnostic portuaire :Septembre 2002/ PAA

Notation de la performance par ordre décroissant en terme de qualité de services fournis :

1 : Très bien 2 : Bien
3 : Assez bien 4 : Médiocre

Classement des corridors du Mali en termes de compétitivité et de performance :

1 : Tema 2 : Abidjan
3 : Dakar 4: Lomé

Commentaires

Ce tableau permet d'identifier les programmes, les initiatives et les instruments qui fonctionnent bien par rapport aux secteurs et sous-secteurs d'activités de transport en transit. On constate que les indicateurs de compétitivité et de performance existent et sont appliqués de façon disparate d'un port ou d'un corridor de transit à un autre. Toutefois, les corridors du GHANA sont en général les meilleurs ; et pour causes, non seulement l'Autorité portuaire est à l'origine de la création d'un Trade point indispensable à la gestion des informations et des procédures sur la marchandise circulante mais encore et surtout le port de TEMA dispose de scanners, ce qui a l'avantage de supprimer le doute douanier et partant de réduire très sensiblement les tracasseries administratives excessives, successives et onéreuses sur les corridors.

2-1- 4 Corridors du Mali

Tableau 12: Régimes de transit sur les corridors du Mali

N°	ACCORDS	CORRIDOR	CORRIDOR	CORRIDOR	CORRIDOR	PAYS SANS LITTORAL
		Dakar	Abidjan	Tema	Lomé	MALI
1	Dénomination/déclaration de transit	Déclaration de Transit Routier (DTR) S110	Acquit à caution D25	IRST	TRIE / CEDEAO	TRIE / CEDEAO
2	Information de la Déclaration	GAINDE	SYDAM Système de dédouanement automatique des marchandises	Non	Non	Non
3	Champ d'application du régime	Territoire national	Territoire national	Territoire national	Territoire national (sauf hydrocarbures / Burkina, Niger)	Territoire national
4	Cautions Douanières (Fonds de Garantie)	Garantie bancaire/puis 0,50 % valeur CAF, en cours d'adoption	Garantie bancaire D25, D15, D8	Assurance marchandise	0,25% valeur CAF marchandises, fonds de garantie cumulatif	0,50 % valeur CAF des marchandises fonds de garantie cumulatif et non remboursable
5	Caution Nationale	Chambre de Commerce	Chambre de Commerce	Assurances locales	Chambre de Commerce	Chambre de Commerce
6	Principal obligé	Transitaire	Transitaire	Transitaire	Transitaire	Transitaire
7	Itinéraires obligatoires	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
8	Bureau départ	Port	Port	Port	Port	Frontière intérieure
9	Bureau de passage	Multiple (fixe, mobile)	Multiple (fixe mobile)	Fixe	Fixe	Multiple (fixe, mobile)
10	Bureau de destination	Frontière intérieure	Frontière intérieure	Frontière Intérieure	Frontière intérieure	Bureaux de douane désignés
11	Postes de Contrôle routier supérieurs à 4	Oui mixte et multiple	Oui mixte et multiple	Non	Non mixte	Oui mixte et multiple

(Suite) *Régimes de Transit sur les corridors du Mali*

N	ACCORDS	CORRIDOR	CORRIDOR	CORRIDOR	CORRIDOR	PAYS SANS LITTORAL
		Dakar	Abidjan	Tema	Lomé	MALI
	C- REGIME DE TRANSIT SUR LES CORRIDORS					
12	Comité d'agrément véhicule Plombage/scellement	Non	Non	Non	Non	Non
13	Véhicule adapté au plombage/scellement	Non véhicule non adapté	Non véhicule non adapté	Non	Non Véhicule non adapté	Non Véhicule non adapté
14	Escorte douanière obligatoire	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
15	Prise en charge des frais d'escorte	Marchandises	Autorité douanière	-marchandise	Transport port Lomé	Fonds de garantie
16	Délai de transit préétabli	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
17	Document de transport exigé	Lettre de voiture EMASE	Lettre de voiture EMACI	Lettre de voiture/DNT Export Form	Lettre de voiture EMATO	Lettre de voiture EMACI / OIC
18	Equipement, Infrastructures spéciales		Gare de marchandises / OIC / PAA	Scanners	Gare de marchandises / Solidarité sur la mer	Bureaux à contrôle mixte aux frontières
19	Statistiques	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
20	Coopération Assistance douanière	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
21	Facilités domaniales	Mali Burkina (en négociation)	Burkina Faso, Mali	Niger, Mali, Burkina Faso	Niger, Burkina, Mali	-
22	Conditions tarifaires et fiscales préférentielles	Burkina Faso, Niger, Mali	Burkina Faso, Niger, Mali	Burkina Faso, Mali, Niger	Burkina Faso, Niger, Mali	-
23	Formalités portuaires de transit simplifiées accélérées	Oui	Oui	Oui	Oui	-

Source : LEB/N'guessan/ Grille d'analyse pour diagnostic portuaire- 2001

UEMOA- Etude de Facilitation du Transport et du Transit routier/UEMOA

Commentaires

Le tableau ci-dessus qui fait l'état des lieux des différentes étapes des formalités et procédures de transit sur les corridors (Exemple du MALI), montre le caractère inopérant des programmes, initiatives et instruments ; ce, malgré quelques actions bénéfiques constatées ici et là.

Dans l'ensemble on peut retenir les faits saillants suivants :

En lieu et place des conventions ratifiées, les accords et arrangements multilatéraux et bilatéraux par les Etats dans le cadre sous –Régional ; des **Régimes de transit parcellaires, lucratifs et défensifs ont remplacé les principes de base d'application des conventions existantes au sein de la CEDEAO et de l'UEMOA.**

Une étude menée par L'UEMOA en décembre 1998, intitulée : «Etude sur la Facilitation du Transport et du Transit Routiers Inter-Etats / UEMOA», a révélé après évaluation des Conventions TRIE et TIE qui régissent le transport en transit qu'«*environ 70 % des règles qui régissent le transport et le transit dans l'UEMOA, relèvent d'accords bilatéraux, de réglementations nationales et usages*».

En d'autres termes, les Conventions TRIE et TIE de la CEDEAO, ne régissent en fait que seulement 30% du transport et du transit routiers Inter-Etats.

Le Constat est clair, dès l'instant où le champ d'application du TRIE est limité au territoire national, **c'est un autre régime de transit qui est en vigueur dans l'espace CEDEAO/ UEMOA.**

Les nouveaux régimes de transit sont caractérisés principalement par :

- une déclaration de transit spécifique qui ne couvre que le territoire national, excepté le transport des hydrocarbures entre le Burkina Faso, le Togo, le Bénin et le Niger.
- une escorte douanière obligatoire et onéreuse sur tous les trajets. Le coût de l'escorte est à la charge soit de la marchandise, soit du fonds de garantie ou encore de la douane.
- la caution nationale désignée est la chambre de commerce dans tous les pays, mais les fonds recueillis sont gérés par les trésors publics qui octroient une dotation budgétaire à la caution nationale pour son fonctionnement.
- Les dotations du fonds de garantie sont assurées par les transitaires ou par un prélèvement de 0,25 à 0,50 % sur la valeur CAF de la marchandise etc.

2-2- Dysfonctionnement du trafic passager inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou

2003

Tableau 13: Dysfonctionnement du trafic passager inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou

	Distance Parcourue	Durée du trajet	PRELEVEMENTS EN DEVISE					
			PASSAGERS		VEHICULES		MARCHANDISES	
			Avec reçu	Sans reçu	Avec reçu	Sans reçu	Avec reçu	Sans reçu
COTE D'IVOIRE								
Départ	Abidjan	10 H 45						
Police								
Gendarmerie								
Douanes								
P.D.G			45.000 F	709.000 F		2.000 F		85.000 F
Autres								
Arrivée /Noé	Noé	06 H 35						
Sous-total	187 KM	19H 50MN	45.000 F	709.000 F		2.000 F		85.000 F
GHANA								
Départ	ELUBO	6 H 37						
Police								
Gendarmerie								
Douanes								
P.D.G.			94.000 F	115.000 C & 22.000 F	25.000 F	1.300 C		15.000 F
Autres								
Arrivée	Aflao	19 H 58						
Sous-total	560 KM	13H 21MN	94.000 F	115.000 C & 22.000 F	25.000 F	1.300 C		15.000 F
0								
TOGO								
Départ	LOME	20 H 05						
Police								
Gendarmerie								
Douanes								
P.D.G			1.000 F	8.000 F				
Autres								
Arrivée	Savecondji	22 H 15						
Sous-total	155 KM	2 H 10MN	1.000 F	8.000 F	0	0		0
0								
BENIN								
Départ	Hillacondji	22 H 20						
Police								
Gendarmerie								
Douanes								
P.DG					7.000 F	5.000 F		20.000 F
Autres								
Arrivée	Cotonou	01 H 58						
Sous-total	101 KM	3 H 38	0	0	7.000 F	5.000 F		20.000 F

Source: Enquête de terrain, sur la base de la méthodologie de collecte de l'Observatoire des Pratiques Anormales/ **Février 2003**

Consultant : N' GUESSAN N' Guessan

Commentaires

Tous les coûts ont été démultipliés depuis la crise en Côte d'Ivoire ; parallèlement, le Ghana a institué des péages pour la traversée de son territoire.

Tableau 14: Dysfonctionnement du trafic inter-Etats par autocar sur le corridor côtier Abidjan – Cotonou

	Distance Parcourue	Durée du trajet	PRELEVEMENTS EN DEVISE						
			PASSAGERS		VEHICULES		MARCHANDISES		
			Avec reçu	Sans reçu	Avec reçu	Sans reçu	Avec reçu	Sans reçu	
COTE D'IVOIRE									
Départ	Abidjan	13 H 02							
Police						2.000 F			
Gendarmerie						2.000 F			
Douanes									
P.D.G			30.000 F	65.000 F		35.000 F			20.000 F
Autres									
Arrivée	187 KM	17 H 35							
Sous-total	187 KM	4 H 33	30.000 F	65.000 F		39.000 F			20.000 F
GHANA									
Départ	ELUBO	17 H 33							
Police						44.000 cedi			
Gendarmerie									
Douanes									10.000 cedi
P.D.G.			95.000 F	30.000 cedi	8.000 F	4.000 F	15.000 F		5.000 F et 10.000 cedi
Autres					2.600 cedi				
Arrivée	560 KM	6 H 20							
Sous-total		9 H 13	95.000 F	30.000 F cedi	9.000F et 2.600 cedi	44.000 c et 4000 F	15.000 F		20.000 C et 5.000 F
TOGO									
Départ	LOME	6 H 22							
Police						1.000 F			
Gendarmerie						3.000 F			
Douanes						5.000 F			
P.D.G				1.000 F	14.000 F	5.000 F			5.000 F
Autres									
Arrivée	155 KM	9 H 40							
Sous-total		3 H 18		1.000 F	14.000 F	14.000 F			5.000 F
BENIN									
Départ	Hillacondji	9 H 50							
Police						3.000 F			
Gendarmerie						3.000 F			
Douanes									5.000 F
P.DG					6.000 F	2.000 F			
Autres					1.000 F				
Arrivée	101 KM	11 H 53							
Sous-total		2 H 03			7.000 F	8.000 F			5.000 F

Source: Enquête de terrain, sur la base de la méthodologie de collecte de l'Observatoire des Pratiques Anormales/ Février 2002

Consultant : N'Guessan N'Guessan

2- 3- Coûts liés au transport sur les destinations Ouest-africaines

Tableau 15 : Coûts liés au transport sur les destinations Ouest-africaines (en F CFA)

Type de marchandises : structures métalliques ; **Camion :** tracteur Mercedes 2024 – Remorque DOLL C.U. 25 tonnes – **Transporteur privé**

Dates voyages	Destinations	Valeurs marchandises	Carburant	Transit/Douane	Frais route (PDG)	Péage + D ponts + syndicats	Poids (kg)
Mars 2002	Niamey (Niger)	62.192.000	364.000	464.097	78.500		21.145
Mars 2002	Bobo (Burkina)	240292.000	164.100	62.000	54.500		6.022
Avril 2002	Bobo (Burkina)	63.261.000	154.000	154.000	54.000		8.000
Mai 2002	Bamako (Mali)	73.962.000	252.000	206.000	55.000*		18.500
Juin 2002	Bamako (Mali)	80.021.500	227.000	276.000	68.500		10.000
Décembre 2002	Bamako (Mali)	100.475.000	511.000	1.120.800	290.000	113.600*	10.398
Février 2003	Bamako (Mali)	115.900.000	514.000	703.000	237.000	183.200*	18.924
Mars 2003	Bamako (Mali)	73.840.000	498.000	816.000	220.000*	129.800*	10.252

Sources : Etude sur la coopération en matière de transit/ Enquête de terrain / Avril 2003

Consultant : N'Guessan N'Guessan

() au Ghana : institué pendant la crise*

Distance Abidjan → Bamako (en passant par le Ghana) : 2.350 km

Distance Abidjan → Ouagadougou (en passant par le Ghana) : moitié distance Abidjan/Bamako

Coût transport (location) : Abidjan → Bamako (avant la crise) : 1.200.000

(durant la crise) : 3.200.000

Abidjan → Ouagadougou (avant la crise) : 1.200.000

(durant la crise) 2.400.000

Tableau 16 : Coûts liés au transport sur destinations Ouest-africaines (en F CFA), suite

Types de marchandises : Structures métalliques ; **Camion :** tracteur Mercedes 2024 – Remorque DOLL C.U. 25 tonnes

Dates voyages	Destinations	Valeurs marchandises	Carburant	Transit/Douane	Frais route (PDG)	Péage + D ponts + syndicats	Poids (kg)
Février 2002	Bobo (Burkina)		232.500	104.900	55.200		
Mars 2002	Niamey (Niger)	62.192.000	364.000	464.097	78.500		21.145
Mars 2002	Bobo (Burkina)	240292.000	164.100	62.000	54.500		6.022
Avril 2002	Bobo (Burkina)	63.261.000	154.000	154.000	54.000		8.000
Mai 2002	Bamako (Mali)	73.962.000	252.000	206.000	55.000		18.500
Juin 2002	Bamako (Mali)	80.021.500	227.000	276.000	68.500		10.000
Décembre 2002	Bamako (Mali)	100.475.000	511.000	1.120.800	290.000	113.600	
Février 2003	Bamako (Mali)	115.900.000	514.000	703.000	237.000	183.200	
Mars 2003	Bamako (Mali)	73.840.000	498.000	816.000	220.000	129.800	

Sources : Etude sur la coopération en matière de transit/ Enquête de terrain / Avril 2003

Consultant : N'Guessan N'Guessan

Distance Abidjan → Bamako (en passant par le Ghana) : 2.350 km

Distance Abidjan → Ouagadougou (en passant par le Ghana) : moitié distance Abidjan/Bamako

Coût transport (location) : Abidjan → Bamako (avant la crise) : 1.200.000 F CFA

(après la crise) : 3.200.000 F CFA

Commentaires

La crise imposée à la Côte d'Ivoire a pour conséquences immédiates, le dysfonctionnement de tout le système de transport et transit dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. Les coûts de transactions ont dans l'ensemble doublés, notamment en matière de location de camions.

Chapitre III : **Coopération en matière de transit en Afrique de l'Ouest. Quelles Solutions envisager ?**

3. Conclusions/ Recommandations : **Propositions pour l'amélioration de la coopération en matière de transit**

Ce chapitre peut être assimilé aux conclusions et recommandations de la présente étude en ce qu'il permettra de livrer un résumé des points focaux soulevés, en même temps qu'il proposera des solutions idoines attendues. La méthodologie consistera donc à mettre en exergue par rapport aux aspects juridiques, institutionnels, techniques, opérationnels, financiers et statistiques en vigueur au plan international et surtout au sein d'entités économiques analogues à l'OMAO, la CEDEAO, l'UEMOA; les expériences qui ont réussi et qui peuvent être valablement adoptées et adaptées dans la Sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Mieux, les propositions d'amélioration à faire tiendront nécessairement compte des actions et projets novateurs, intégrateurs et surtout techniquement et économiquement viables en matière de transport routier en transit de **Transport Multimodal et de transport intégré**.

Sur cette base, les propositions pour le contrôle effectif de l'application des mesures sont les suivantes :

3.1- Aspects juridiques

3.1.1- Des Conventions Internationales

Sous l'égide de l'OMAO, de l'UEMOA, de la CEDEAO, les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier les conventions internationales de référence qui favorisent et consolident le transport routier en transit.

A défaut, ces institutions doivent adopter une position communautaire appropriée susceptible de dynamiser le fonctionnement synergique dudit transport, par un engagement ferme de chaque Etat membre à respecter ses droits, devoirs, obligations et responsabilités réciproques en la matière.

Mieux, les règles, les normes et les mécanismes mis en exergue dans le cadre de la Facilitation par la CNUCED, l'OMD, le CCI doivent être intégrée dans l'ordre de la législation interne des Etats.

3.1.2- Des Conventions Multilatérales Sous-régionales

Adoption systématique de Conventions Multilatérales communautaires (CEDEAO,UEMOA, OMAOC) au détriment des accords bilatéraux qu'il conviendrait de supprimer pour lever toute équivoque dans leur application sur le terrain.

Ces conventions seront édictées sous forme de règlements et leurs applications seront soumises au contrôle de la Cour de justice de l'UEMOA et à celui des Chambres arbitrales existantes ou dûment constituées à cet effet.

Si de telles conventions existent, il conviendrait de les adapter ou de les renforcer par rapport aux normes, aux concepts, règles, normes, usages en vigueur au plan international. C'est le cas par

exemple des conventions TIE et TRIE dont la refonte est en cours de réalisation dans le cadre de l'UEMOA.

3.1.3- Du contrat de transport

La nécessité d'adopter un contrat de Transport (Multimodal) communautaire de portée générale pour les marchandises diverses dans l'espace UEMOA – CEDEAO, s'inspirant fortement de celui qui a cours à l'Union Européenne et assortis de six (6) contrats types spécifiques pour :

- le bétail ;
- transport multimodal ;
- produit du cru périssable ;
- produit/marchandise sous température dirigée ;
- citerne ;
- produit dangereux.

Chaque contrat type devra être matérialisé par une **Lettre de voiture internationale** mettant clairement en exergue les droits, devoirs, obligations, responsabilités, les cas de préjudice, de pénalités et d'indemnisation consécutives.

Chaque type de contrat (général, spécifique) devra nécessairement être assorti d'un contrat d'assurance marchandises/produits transportés.

A cet égard, sous l'égide de la CEDEAO, de l'UEMOA, de la CEMAC et de l'OMAO, des conventions types devraient être suscitées et adoptées par sous-espace entre chargeurs transitaires ou entrepreneurs de transport multimodal, transporteurs et assureurs.

3.1.4- De l'assurance de transport

En matière d'assurance responsabilité civile, sur la base du Code CIMA en vigueur tant en Afrique Occidentale que Centrale dans les pays francophones, il faudrait créer pour la CEMAC, et adopter pour la CEDEAO (carte brune/CEDEAO) les conditions d'application d'une assurance au tiers fiable ; dont les cas de contentieux pourraient être soumis aux Chambres arbitrales et aux Cours de justice respectives de l'UEMOA/CEDEAO et de la CEMAC ; afin d'éviter les situations abusives et pénalisantes par les parties en présence dans ledit contrat d'assurance.

3.1.5. De la réglementation sociale

Instituer une réglementation sociale communautaire en faveur des conducteurs routiers qui sont et demeurent sommes toutes les pivots du transport routier en transit.

3.1.6. Des termes commerciaux en vigueur

Les **Incoterms** les plus courants, relatifs au transport multimodal à maillon routier de transit doivent faire l'objet **d'annexe** au contrat de transport de manière à sensibiliser à tout moment les utilisateurs, qui négligent trop souvent les contraintes et les dysfonctionnements liés à la mise à marché de leurs produits/marchandises.

Cette situation est pour l'essentiel due à un mauvais usage des contrats et termes commerciaux en vigueur. Les transporteurs et les chauffeurs routiers font souvent fi des contraintes de délais d'acheminement et de livraison qui ont un impact très négatif sur le contrat d'assurance puis sur le fonctionnement normal des quatre piliers de la distribution physique internationale (DPI), à savoir :

- le contrat d'achat vente international ;

- le contrat de transport international des marchandises (lettre de voiture, B/L, DTM) ;
- le contrat international d'assurance de la marchandise (police ou certificat d'assurance) ;
- le contrat international de paiement (crédit documentaire).

Ces différents contrats formalisent des accords individuels entre les parties (exportateurs, importateurs, transitaires, compagnies d'assurance et banques). Ils constituent un tout indivisible, étant complémentaire les uns des autres, et forment le cadre légal de l'ensemble de l'opération commerciale.

Ce faisant, l'UEMOA et la CEDEAO devraient en tirer les leçons qui s'imposent dans le cadre des conventions communautaires en transport en vue de favoriser et de faciliter les échanges commerciaux intra et extra communautaires.

3.1.7. De la réglementation en matière de concurrence en transport routier

Adopter une réglementation communautaire par sous-espace (UEMOA/CEDEAO) sous l'égide de l'OMAO, en matière de concurrence dans le domaine de transport en transit routier, mais aussi concernant tous les modes de transport au regard de la DPI qui est en plein développement.

Ladite réglementation sur la concurrence devra constituer non seulement le support essentiel du credo de la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, prônée par l'UEMOA, la CEDEAO, mais aussi et surtout de celui de la DPI à savoir : « obtenir la marchandise voulue, à l'endroit voulu, dans les délais voulus et à des coûts admissibles ».

Cette réglementation devrait supprimer les actions, projets et comportements défensifs, parcellaires, sectaires et lucratifs développés ici et là sur tous les corridors routiers de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

3.1.8. Du code de conduite professionnel

De tout ce qui précède, il découle que tous ces aspects juridiques ne peuvent connaître une application idoine et optimale que si, ils sont complétés par la création et la mise en œuvre d'un Code de Conduite Professionnel qui leur est annexé.

Le Code de Conduite Professionnel servira de base de contrôle de l'esprit de transit défini ci-avant.

Le Code de Conduite Professionnel aura pour but de définir et de clarifier l'objet, le rôle, les attributions, le fonctionnement, les interactions des structures administratives et professionnelles nationales et sous-régionales existantes, impliquées dans les coordinations et l'exécution du transport en transit ; afin de lever l'équivoque sur les amalgames, les duplications, les redondances ; sources de dysfonctionnement du transport, qui se traduit par des tracasseries administratives pénalisantes, la multiplicité des documents, les prélèvements illicites et onéreux, l'allongement abusif des délais dans l'exploitation du transport et du transit.

Le Code de Conduite Professionnel ne peut être viable que dans un cadre communautaire CEDEAO/UEMOA.

3.2- Aspects institutionnels

L'UEMOA a adopté l'une des formes les plus achevées de l'intégration économique. Ce qui signifie qu'en matière économique et commerciale il n'y a plus de frontière entre les Etats membres. Il en est de même pour la CEDEAO.

Le postulat qui en découle est que toutes les activités économiques d'échange inter-Etats doivent être communautarisées.

Dès lors, les activités de transport routier en particulier qui constituent le ciment, le premier vecteur de cette intégration, doivent désormais être traitées dans le cadre d'un programme d'actions communes à tous les niveaux.

3.2.1. De la coopération institutionnelle

Le clivage entre institutions CEDEAO, UEMOA et OMAOC devrait disparaître pour respecter l'esprit d'intégration et surtout faire face aux défis de la mondialisation, de la libéralisation et des programmes d'ajustement structurel.

Il faut éviter de laisser apparaître que les Chefs d'Etats, les Ministres en charge des transports, les Administrations se contredisent sur le même sujet du transport routier en transit respectivement dans un sommet, une conférence ministérielle, dans une rencontre technique ; d'une organisation à une autre, dans le cadre de l'OMAOC, la CEDEAO, l'UEMOA ou la CEMAC.

Il faut donc créer une dynamique, une synergie inter - institutions dans le domaine des transports.

C'est le lieu de saluer la création du Forum Ouest Africain (**FOA**), composé de la CEDEAO, de l'UEMOA, du CILSS et du REAO qui a donné vie à l'**Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des frontières**.

Ce projet est largement soutenu par les Bailleurs de Fonds traditionnels : USAID, UE et Banque Mondiale, qui apportent un soutien indéfectible à l'harmonisation des activités communautaires.

3.2.2. Des actions communautaires

L'esprit du forum Ouest Africain en matière de contrôle supranational des activités en matière de transport, doit être étendu aux domaines suivants :

- Infrastructures et équipements routiers par corridor ;
- Entretien des routes le long des corridors routiers et création d'un fonds spécial à cet effet ;
- Modernisation du parc des véhicules de transport inter-Etats et création d'un fond à cet effet ;
- Formation des intervenants de la fonction transport (routier en transit en particulier) et création d'un fonds spécial et d'un institut de formation spécialisée à cet effet ;
- Mise en place d'un système fiable d'assurance de véhicules et marchandises ;
- Mise en place d'un observatoire des transports intégré, l'Observatoire des transports Internationaux par Mer (OMAOC/Banque Mondiale) couvrant en principe 25 pays) ;

Les données de l'observatoire devraient servir de source d'information sur la marchandise circulante au niveau de l'UEMOA, la CEDEAO, l'OMAOC.

Ce volet d'information doit également prendre en compte la mise à disposition des usagers d'un Guide Pratique du transport.

- Renforcement et dynamisation des associations professionnelles de défense et de promotion des intérêts corporatifs (conseil des chargeurs, transporteurs routiers, chauffeurs routiers, usagers des transports routiers, transitaires, convoyeurs, assureurs, banquiers, etc.).

Ainsi au niveau de l'OMAO et dans l'espace CEDEAO/UEMOA, une communautarisation des activités et des programmes d'actions contribuerait de façon synergique, dynamique et efficace à consolider le transport routier en transit régional.

3.3. Aspects techniques

Il faut entendre par aspects techniques tout ce qui concerne les infrastructures routières, le réseau routier et son équipement, le parc automobile, les centres de contrôles techniques des véhicules, l'agrément des véhicules routiers.

3.3.1. Les infrastructures routières

En général, les infrastructures routières de transport inter-Etats sont bitumées, mais des tronçons significatifs datent de l'époque coloniale. Elles sont caractérisées par les discontinuités physiques et une inadéquation de la configuration du réseau aux objectifs de l'intégration sous-régionale ; un faible niveau d'équipements surtout aux frontières. Le phénomène des surcharges et la détérioration consécutive des routes favorisent des investissements énormes en matière d'entretien routier et limitent la construction des routes.

Face à cette situation, il faut au niveau de la CEDEAO, de l'UEMOA,, mettre l'accent sur l'identification des corridors principaux de transit routier qui doivent faire l'objet d'une construction, d'un entretien, d'un équipement d'une part, et d'autre part d'une gestion communautaire par l'instauration d'un système de péage routier agréé.

Ce système de péage devra permettre de créer un **Fonds Routier Communautaire** CEDEAO/UEMOA et CEMAC et servirait de caution à un financement antérieur sur prêt et/ou à une assistance financière des Bailleurs de Fonds avec leurs conditionnalités.

Ces différents corridors construits et/ou entretenus seront classés patrimoines communautaires CEDEAO/UEMOA ou CEMAC ou OMAOC.

C'est à ce prix que les réseaux routiers, les corridors routiers de transit seraient débarrassés de toute sorte d'incongruités et d'incohérences qui les caractérisent actuellement.

Par ailleurs, en attendant le système communautaire à mettre en place, il serait hautement indiqué qu'à l'instar du Ghana et du Niger (cas du CAFER), un fonds autonome de financement de l'entretien routier soit créé au niveau national.

Ce fonds hautement soutenu par les partenaires au développement qui est géré de façon collégiale par tous les intervenants de la fonction transport, pourra déboucher à la longue sur la création **d'un Fond régional pour financer les activités des réseaux routiers patrimoines communautaires.**

3.3.2. Le parc automobile

Le parc de véhicules dans l'espace OMAOC est caractérisé par une très faible productivité qui est accentuée par les phénomènes de règle de répartition et le manque de fret retour dans le sens pays enclavé, pays côtier.

Dès lors, les propositions d'amélioration de la situation sont les suivantes :

- La mise en place d'une politique communautaire de crédit automobile est plus qu'impérieuse pour l'achat de véhicules neufs avec un système incitatif de crédit fournisseur. A défaut, il faut renforcer les véhicules vétustes existants afin qu'ils puissent répondre aux conditions normatives de scellement et de plombage douaniers exigibles pour le transit routier.

A ce propos, la mise en œuvre du **Système de Grille Plombé SGP** (voir § sur les fiches de projets) serait un ballon d'oxygène pour la sécurisation douanière des 70% des véhicules vétustes qui en sont inaptes.

- L'amélioration des données statistiques du parc pour la mise en place d'un système de saisie harmonisé, uniformisé et fiable de l'offre de transport routier communautaire ;
- L'harmonisation, l'uniformisation des centres et méthodes de contrôle technique et d'agrément des véhicules aux transports des personnes et des marchandises ;
- La formation, le recyclage, le perfectionnement des chauffeurs et transporteurs routiers ainsi que les intervenants d'encadrement et de contrôle de leurs activités sur les aspects juridiques, administratifs, techniques, opérationnels, commercial, financier et statistique s'avèrent aujourd'hui indispensables ;

A ce propos, le centre de formation en création (juillet 2000) au niveau du Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO), à travers son sous réseau transport : NET-TRANSLOG, mérite une attention particulière de l'UEMOA, de la CEDEAO, de l'OMAO et des Bailleurs de Fonds et du secteur privé.

L'intérêt du projet de REAO est son impact qui concerne d'emblée 13 pays anglophones et francophones de l'espace CEDEAO et CEMAC où sont implantées les entreprises membres du REAO.

3.4. Aspects opérationnels

Il s'agit des questions relatives à l'organisation du transport en transit routier.

3.4.1. Transporteurs routiers et Entreprises de transport

70% des transporteurs (de même que les chauffeurs routiers) sont des artisans transporteurs dont la grande majorité ne dispose en moyenne que cinq (5) véhicules.

Plusieurs commerçants des sous-espaces en cause sont également transporteurs pour compte propre.

Cette situation ne permet pas de faire le distinguo entre transporteurs de services publics, parapublics et transporteurs pour compte propre.

Pour des raisons stratégiques, seuls les secteurs de transport des hydrocarbures et des transports de voyageurs sont organisés et possèdent des gares de véhicules relativement fiables.

Par ailleurs, la quasi-inexistence d'entreprises spécialisées dans le transport du bétail et le transport à température dirigé, pénalise très fortement les secteurs d'activités qui y sont rattachés.

De tout ce qui précède, l'OMAO, l'UEMOA, la CEDEAO devraient développer les actions suivantes :

3.4.1.1- Créer les conditions d'une saine concurrence par :

- Une réglementation communautaire de l'accès et les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ;
- Une réglementation communautaire relative à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine de transport routier ;

- Une réglementation communautaire relative à la formation obligatoire des chauffeurs salariés et non salariés du transport routier public inter-Etats des marchandises et voyageurs ;
- Une réforme tarifaire reposant sur la libéralisation des transports ;
- La suppression des monopoles et autre système de répartition du fret, à l'exception toutefois des marchandises hautement stratégiques pour lesquelles des concessions pourraient être faites d'accords parties avec les Etats et entreprises concernés.

3.4.1.2- Promouvoir les PME du secteur par :

- Le développement coopératif, les actions de partenariat et l'assistance technique à la gestion au niveau des groupements des transporteurs.

A ce propos, l'exemple de **Transway Africa**, regroupant les entreprises de transport membres du Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO), qui ont décidé de mettre en commun les moyens humains, techniques et fret pour constituer **une entreprise moderne supranationale de transport** dans l'espace OMAOC.

- La facilitation de l'accès au crédit pour le rajeunissement du parc de véhicule.
- La formation des dirigeants et des personnels roulants et sédentaires à la maîtrise des chaînes logistiques des transports; au niveau des Académies des Sciences et Techniques de la Mer existantes au sein de l'OMAOC,

3.4.1.3- La tarification et les coûts de transport

Le domaine le plus mal maîtrisé du système des transports routiers en transit, demeure sans aucun doute la tarification et les coûts, à telle enseigne qu'il n'y a presque pas d'adéquation entre les coûts de revient d'exploitation des véhicules et la tarification.

Généralement les coûts de transport routiers de l'espace CEDEAO sont très élevés à cause de :

- La cohabitation étriquée sur les corridors routiers, de parc de véhicules neufs et de véhicules amortis (15 ans d'âge) qui compatissent sur un marché de fret faiblement structuré.
- Des coûts d'acquisition élevés des véhicules neufs à cause du système du crédit existant à taux d'intérêt prohibitif.
- La faible productivité des véhicules résultant du taux de remplissage conjoncturel, saisonniers et des retours à vide systématique dans le sens Nord – Sud.
- Des prélèvements illicites et onéreux dus aux contrôles administratifs successifs, excessifs des forces de contrôle Police, Douane, Gendarmerie (PDG) d'une part, et d'autre part, les organismes d'encadrement tels que les conseils de chargeurs, les syndicats des transporteurs et des chauffeurs routiers, les services vétérinaires, les convoyeurs, etc.

Toutes ces structures ont mis en place tout un arsenal de taxes, de redevances, de cotisations dont l'assiette de perception est le véhicule et/ou la marchandise, et/ou le document de transport, et/ou le personnel roulant, et/ou la nationalité du véhicule, et/ou la nature du chargement.

Concernant la tarification, les difficultés à surmonter sont multiples :

- du système de négociation des tarifs entre chargeurs et transporteurs en particulier en matière de cotation. Hétérogénéité des systèmes tarifaires qui varient d'un pays à un autre et au gré des syndicats de transporteurs,

- Inadéquation des niveaux tarifaires aux besoins d'équilibre budgétaire des transporteurs,
- Irrégularités des ajustements tarifaires,
- Rigidité du système de tarification obligatoire,
- Méconnaissance du système de tarification par les structures d'encadrement des transporteurs et chargeurs ;
- Quasi-absence de barème des tarifs routiers inter-Etats fiables ;
- Méconnaissance en transport multimodal.

Toutes ces insuffisances relevées contredisent l'efficacité et la synergie retrouvée dans le cadre des chaînes logistiques de transport, de la distribution physique internationale.

Face à cette situation dégradante, l'OMAO, la CEDEAO, l'UEMOA, doivent au plan communautaire :

- Mettre à la disposition des opérateurs concernés, sur la base d'études appropriées, une méthodologie de calcul des coûts de revient du transport routier, un formulaire pour analyser les coûts et les tarifs, les types de tarifs routiers, les types de services selon la cotation du tarif et le contrat de transport routier.
- Assurer la formation des groupements professionnels identifiés sur tous ces aspects de cotation, de négociation et de fixation de tarifs et de détermination de différentiels de coûts dans un contexte de libéralisation des transports routiers.

En tout état de cause, il faut instituer dans les sous espaces économiques, une harmonisation des systèmes de tarification dans le but d'uniformiser les tarifs de transport pour les mêmes produits/marchandises, empruntant les mêmes qualités de réseaux routiers, et transportés par les mêmes types de véhicules et subissent les mêmes formalités administratives et douanières.

3.4.1.4 - Les structures opérationnelles d'encadrement du système de transport routier en transit

Plusieurs structures ont choisi de défendre et de promouvoir les intérêts des chargeurs et/ou les transporteurs, il s'agit essentiellement des conseils de chargeurs faisant le plus souvent office de bourses de fret ; de représentant des chargeurs en matière de Lettre de voiture qu'ils ont réduit à un rôle purement administratif, en faisant fi des dispositions pertinentes de Convention CMR relatives à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

- Des Conseils des Chargeurs

En général les Conseils des Chargeurs produisent des statistiques, mais de façon disparate et non harmonisée. A ce propos il convient de souligner que seules les statistiques produites par **l'observatoire des transports** et la Direction Nationale des Transports (DNT), sur la base des Entrepôts maliens installés dans les ports du sous espace UEMOA, sont complètes, uniformisées, harmonisées et à parution régulière.

La problématique de la fonction des conseils de chargeurs est de définir leurs contributions exactes parmi les intervenants de la fonction transport routier.

Dans le cadre du transport routier des marchandises, la CEDEAO, L'UEMOA, en accord avec l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA) et l'OMAO devraient dans le cadre du code de conduite professionnelle définir clairement le rôle, les devoirs, obligations et responsabilités des conseils de chargeurs.

- Des syndicats de chauffeurs et transporteurs, routiers

A quoi servent les cotisations nombreuses prélevées par les syndicats respectifs ?

A la formation, au fonds d'investissement des transports routiers, à la sécurité sociale, **nul ne le sait.**

Il faudra donc à l'échelon sous-régional, codifier, harmoniser et surtout agréer ces différentes cotisations qui contribuent à renchérir les coûts du transport en transit et à allonger inutilement les délais sur les trajets.

- Autour du transport routier en transit s'est constitué un marais d'intérêts très actifs. Cependant, jusqu'à présent, les intérêts des usagers du transport routier de voyageurs ne sont pas défendus. A cet égard, il faut nécessairement créer un syndicat des usagers des transports pour combler ce vide.

L'UEMOA et la CEDEAO devraient rechercher à intégrer de telles structures aux côtés de l'Union des Transporteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest (UTRAO), et la CEDEAO/UEMOA devraient susciter la création de telles structures à toutes fins utiles.

En effet la recherche de l'équilibre des forces en présence dans l'arène du transport peut constituer dans l'espace et dans le temps un facteur puissant au service de la concurrence et de la compétitivité du secteur.

- Du Convoyage

A la faveur du dysfonctionnement des corridors routiers de transit dus aux tracasseries et prélèvements des PDG, des Sociétés de Convoyage se sont créées ici et là pour dit-on réduire le coût et tarifs, limiter les délais et les procédures de traversée des frontières en particulier.

Si le convoyage du bétail par les bergers est reconnu officiellement; les autres formes de convoyage sont informelles. Cette situation mal interprétée crée des complicités entre PDG/Chauffeur/Convoyeur au détriment du chargeur, du transporteur et même du transitaire.

Toutes choses qui renchérissent aussi les coûts de transport et de transit routier.

Ici aussi l'OMAO, l'OMAO, la CEDEAO, l'UEMOA devraient rapidement réglementer cette activité.

De tout ce qui précède, on peut affirmer que les aspects opérationnels du transport en transit présentent des dysfonctionnements notoires dans leur mise en œuvre. C'est pourquoi l'institution d'un **Code de Conduite Professionnel** par l'OMAO, la CEDEAO/UEMOA et la CEMAC est vivement recommandée.

En effet sous l'égide des Chambres Régionales de Commerce existantes, ce code permettra d'observer et d'appliquer un ensemble de règles minimales dont les professionnels et leurs fédérations respectives jugeront le respect nécessaire à savoir :

- Les responsabilités de chaque intervenant concerné par rapport aux préjudices causés ou subis en terme de délai, de coûts, d'avaries et de manquants ;
- Les obligations des parties contractantes à l'égard de leurs commettants ;
- Les obligations des parties contractantes à l'égard de leurs confrères et des sous-traitants ;
- Le recours à des procédures disciplinaires ;
- Le recours à des procédures de Conseil et d'arbitrage.

Il n'y a pas que le code de Conduite Professionnel pour le contrôle effectif au niveau opérationnel de l'application des mesures proposées pour la gestion optimale du transport routier en transit, et il y aura aussi :

- L'Observatoire des Transports Internationaux (mer, port, route, rail),

- L'Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières (port, route, rail air) ;
- Les Bourses de Fret fonctionnant en réseau (port, route, rail) ;
- Le guide pratique du transport et du transit routiers (mer, port, route, rail, air).

Tous ces cinq (5) instruments de contrôle, devraient avoir un statut institutionnel OMAOC, CEDEAO, UEMOA, et bénéficier du support des cours de justice de l'UEMOA, des chambres arbitrales afin de faciliter leur mise en œuvre idoine.

Voici présentées les conclusions et recommandations de la présente étude sur la coopération en matière de transit en Afrique de l'Ouest.

Elles interpellent dès cet instant, tous les intervenants de la fonction Transport en particulier les Etats, les opérateurs, les institutions sous régionales et surtout les partenaires au développement.

3-5- RECOMMANDATIONS : Perspectives d'Avenir

Il s'agit ici, d'indiquer les secteurs d'Action prioritaires en termes d'impact sur le transport en Afrique de l'Ouest.

Sur la base des solutions proposées ci-dessus, la coopération en matière de transit en Afrique de l'Ouest pourrait s'intensifier et connaître une mise en œuvre idoine à court et moyen termes si les recommandations suivantes sont prises en compte par toutes les parties concernées dans le cadre de l'exécution des programmes, des initiatives et des instruments existants et à venir :

- Adoption et application par les Etats et les organismes des normes, règles et mécanismes de la CNUCED/CCI/OMD/OMC, relatifs à la Facilitation du Commerce et des Transports ;
- Application d'une gestion logistique intégrée des corridors de transit prenant en compte les aspects institutionnel, juridique, administratif, technique, organisationnel, opérationnel ; commercial, financier et statistique ;
- Acquisition de scanners dans les ports et aux principales frontières de transit ;
- Application du système de TRADENET pour la gestion en temps réel des informations et des procédures, des documents ;
- Application de système de TRACKING des véhicules, pour le suivi informatique (Système développé par le BNETD en Côte d'Ivoire) ;
- Application du « Système de Grille Plombé » pour la sécurisation des véhicules non-conformes aux spécifications douanières en matière de transport en transit.
- Création de postes à contrôle juxtaposé aux frontières terrestres.

ANNEXE

- **PROGRAMME D' ACTIONS DE L'UEMOA**
- **BIBLIOGRAPHIE**

PROGRAMME D' ACTIONS DE L'UEMOA

UEMOA :

A partir de 2002, l'UEMOA mettra en œuvre sur une période de cinq ans, un ambitieux programme relatif à :

Infrastructures routières à plusieurs composantes :

- ▶ Classification du réseau routier
- ▶ Composante entretien périodique des routes revêtues
- ▶ Composante réhabilitation et renforcement des routes revêtues
- ▶ Composante réaménagement et bitumage des routes en terre
- ▶ Composante sécurité et information sur les réseaux.

Cette amélioration du réseau routier communautaire dont bénéficiera par ricochet le Ghana, apportera certainement un regain d'activités sur tous les corridors et suscitera sans aucun doute, une compétitivité accrue au niveau des ports concurrents.

Tableau : Classification des réseaux routiers de l'UEMOA

Le réseau communautaire a une longueur de 20.933 km. Il est composé des routes ci-après :

Code	Longueur (km)	Itinéraire
CU 1	1897	Dakar-Bissau-Abidjan-Lomé-Cotonou-Porto Novo-Igolo-Frontière Nigéria
CU 2a	4158	Dakar(Kaolack)-Tambacounda-Kidira-Kayes-Nioro-Bamako-Sikasso-Bobo Dioulasso-Ouagadougou-Niamey-Zinder-N'guiguimi-Fr.Tchad
CU 2b	788	Tambacounda-Kédougou-Saraya-Kénieba-Kita-Bamako
CU 3a	975	Frontière Algérie-Assamaka-Agadez-Zinder-Magaria-Frontière Nigéria
CU 3b	605	Frontière Algérie-Tin Zaouten-Kidal-Gao
CU 4	65	Frontière Mauritanie-Nioro du Sahel
CU 5	1754	Frontière Guinée (Kourémalé)-Bamako-Ségou-Mopti-Gao-Tillabéry-Niamey
CU 6	991	Bougouni-Odienné-Man-San Pédro
CU 7a	760	Abidjan-Bouaké-Ferké-Ouangolodougou-Zegoua-Sikasso (CU2a)
CU 7b	205	Ouangolodougou-Bobo Dioulasso
CU 8	140	Frontière Ghana-Pô-Ouagadougou
CU 9	800	Lomé-Atakpamé-Kara-Sinkansé-Tenkodogo-Koupéla
CU 10	709	Cotonou-Dassa-Save-Parakou-N'Dali-Kandi-Malanville-Gaya-Dosso
CU 11	296	Tambacounda Frontière Guinée-Kandika-Bafata-Bambadinka (Bissau)
CU 12	355	Bobo-Dioulasso-Dédougou-Tougan-Ouahigouya
CU 13	473	Ouagadougou-Ouahigouya-Koro-Mopti (CU5)
CU 14	550	Ouagadougou-Dori-Téra-Farié-Namaro-Niamey
CU 15	342	Kantchiari (CU2a)-Diapaga-Banikoara-Kandi-Segbana-Frontière Nigéria
CU 16	829	Niamey-Filingué-Tahoua-Agadez
CU 17	116	Tahoua-Dabnou-Tsernaoua (CU2a)

Source: UEMOA, programme d'actions 2002-2005

Facilitation des Transports et Transit routiers Inter-Etats à plusieurs composantes :

❖ Action de type programme d'Investissement :

Elle concerne plusieurs situations :

L'UEMOA a programmé la construction de postes frontières juxtaposés dont le but est de regrouper en un seul lieu, les services de contrôle de police, de douanes, des eaux et forêts etc. Ce poste permettra entre autre, la fluidité des échanges inter-Etats, une efficacité accrue en matière de lutte contre la fraude, une plus grande sécurité des biens et des personnes, une meilleure prise en charge des statistiques intra-communautaire, des gains de temps, et une réduction substantielle des prélèvements illicites. Il est prévu dans le cadre d'un projet pilote prioritaire, la construction de deux premiers postes frontières juxtaposés :

- ▶ frontière Côte d'Ivoire et Burkina Faso (Laleraba/CI)
- ▶ frontière Togo et Burkina Faso (Cinkansé)

Les coûts prévisionnels d'implantation des ports sont estimés à 3 978, 6 millions de francs CFA. Les autres axes prévus sont :

- ▶ frontière Côte d'Ivoire / Mali (Zegoua)
- ▶ frontière Bénin / Niger (Malanville)
- ▶ frontière Burkina Faso / Niger (Kantchari)
- ▶ frontière Burkina Faso / Mali (Koloko – Herémankono)
- ▶ frontière Sénégal / Guinée-Bissau (M'Pack)
- ▶ frontière Mali / Sénégal (Kidira – Diboli)
- ▶ frontière Togo / Bénin (Hillacondji)
- ▶ frontière Mali / Niger (Ayorou)

(Les noms des villes sont donnés à titre indicatif).

Fonctions essentielles des postes de contrôle juxtaposés

Les activités, procédures de contrôle et autres opérations effectuées sur les sites abritant les postes de contrôle juxtaposés peuvent se classer dans les catégories suivantes :

- ▶ réception des passagers
- ▶ réception des véhicules et marchandises
- ▶ opérations de contrôle d'identité des passagers
- ▶ opérations de contrôle et d'inspection des véhicules et des marchandises
- ▶ contrôle à l'entrée et à la sortie
- ▶ stockage de marchandises
- ▶ circulation d'informations et communications
- ▶ facturation et perception.

En raison de leur enchaînement et interaction, il est utile d'avoir un plan bien défini des activités à entreprendre, notamment en matière de contrôle. Il est nécessaire d'établir la succession logique des opérations et éviter les doubles emplois et pertes de temps.

Les opérations aux postes de contrôle juxtaposés tournent, en général, autour des centres d'activités suivantes :

- ▶ le contrôle de police pour l'immigration
- ▶ le contrôle de police pour les véhicules
- ▶ le contrôle de police pour les armes et munitions
- ▶ l'inspection douanière, des véhicules et marchandises
- ▶ le contrôle de santé des passagers
- ▶ le contrôle phytosanitaire, pour les produits de la faune et de la flore.

❖ **Actions de type institutionnel :**

La mise en place d'un Observatoire Régional des pratiques Anormales sur les axes routiers Inter-Etats. Initiative du Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO), partagée avec l'UEMOA, la CEDEAO et le CILSS. L'objectif de l'Observatoire est d'identifier, d'analyser et de publier sur une base régulière, les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers Inter-Etats en terme de coûts, délais, formalités et documents en matière de transport de marchandises et de personnes. Les résultats des investigations de l'Observatoire seront adressés aux plus hautes autorités étatiques et organismes pour décisions à prendre en la matière. Les axes routiers Inter-Etats sélectionnés dans cette phase pilote du projet sont :

- ▶ l'axe Lomé / Ouagadougou / Bamako
- ▶ l'axe Abidjan / Ouagadougou / Niamey
- ▶ l'axe Tema / Ouagadougou / Bamako

Le choix de ces axes se justifie par la prise en compte des critères suivants :

- ▶ le volume du trafic en transit
- ▶ les recoupements avec le projet d'implantation
- ▶ la couverture géographique des activités du REAO (13 pays)

La mise en œuvre de l'Observatoire a débuté depuis le premier semestre de l'an 2003

❖ **Action de type organisationnel :**

Il s'agit essentiellement des dispositions et mécanismes à mettre en place pour :

- ▶ l'équipement des bureaux de transit départ, frontière,
- ▶ arrivée en matériel de Communication ;
- ▶ l'institution d'une chaîne de caution nationale et d'un fonds de garantie régional dans le cadre du TRIE ;
- ▶ mise en œuvre d'un projet pilote de facilitation des transports et transport et transit routier.

❖ **Action de type réglementaire :** l'UEMOA prévoit de mettre en place progressivement une réglementation communautaire relative à :

- ▶ l'utilisation de la "Déclaration Unique en Douane" DDU comme document de référence, en remplacement du carnet "TRIE" ;

- ▶ l'harmonisation des documents requis pour le transport Inter-Etats et transit routier au sein de l'Union ;
- ▶ la réglementation relative à l'agrément des véhicules au transport international et de transit ;
- ▶ les frais relatifs aux visites des véhicules et l'évaluation des besoins d'équipement minima pour une visite technique efficace ;
- ▶ une réglementation commune en matière d'importation de véhicules d'occasion ;
- ▶ une réglementation relative à la consistance minimale des contrôles par les différents corps de contrôles des véhicules, des marchandises et des passagers, et
- ▶ l'harmonisation des pénalités en cas d'infraction ;
- ▶ l'harmonisation de la réglementation fiscale routière et fixation des itinéraires de transit.

❖ **Action de type Information et Communication :**

Tableau 17: Bases de données dans les Etats membres de l'UEMOA

Pays	Banque de Données Routières		Base de données accidents		Observatoire Transports maritimes		Observatoire Transports routiers	
	Existant	Projet	Existant	Projet	Existant	Projet	Existant	Projet
Bénin	x		X		X			X
Burkina Faso	x		x		x			
Côte d'Ivoire		x	x			xx		X
Guinée-Bissau								
Mali	x		x		x		x	
Niger	X				x			X
Togo		x		x	x			
Sénégal	x		x		x			X
TOTAL	5	2	5	1	6	2	1	4

Source: UEMOA, doc.progr. d'actions 2002 - 2005

L'information et la communication concernent essentiellement :

- ▶ informations des usagers des transports à travers les médias, les actions et mutations du secteur, en vue de la facilitation ;
- ▶ mise en place d'un tableau de bord communautaire d'indicateurs de performance.

❖ **Actions de type formation :** mise en place d'un programme de formation permanente au niveau régional dans le cadre du Centre Régional Pluridisciplinaire de Formation, Permanente à la Sécurité Routière à l'usage des différents secteurs du transport et transit.

Tout ce programme d'actions sera discuté avec les bailleurs de fonds pour le financement et la mise en œuvre à partir de 2002.

BIBLIOGRAPHIE

N'GUESSAN N'Guessan	Etude et Mise en place d'un Observatoire Pilote des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières/Douanes - Transport (port, route, rail) (corridors de transport et de transit de six (6) pays :Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Niger, Sénégal) Projet REAO/ MSI/ OCDE/ USAID - Juillet - octobre 1997
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le Transport Multimodal International – Tenue à Genève du 12 au 30 novembre 1979 (première partie de la session) et du 08 au 24 mai 1980 (reprise de la session) – Volume I - « Acte final et Convention sur le transport multimodal international de marchandises » – Nations Unies
Office de la Marine Marchande et des Ports	Rapport annuel 2001
Commission Economique pour l'Afrique/Centre de Développement pour l'Afrique de l'Est. CEA / SRDC –EA	“Report on the Seminar-Workshop on the Facilitation of Transit Transportation and International Trade in Rwanda (Kigali, 11 – 13 December 2000)” – Contribution to the competitiveness and efficiency of Rwandese Economy – Seminar Workshop on Facilitation of Rwanda's Transit Transport and International Trade
Alberto Ruibal Handabaka	« Gestion logistique intégrée de la Distribution Physique Internationale » Celse Paris 1997, ISBN 285009 1839
N'GUESSAN N'guessan	« Etude Comparative Analytique des corridors de transit de la sous-région » Rapport définitif, Septembre 2002/ Port Autonome d'Abidjan
Corridor Nord	Accord de transit du Corridor Nord Bujumbura, Février 1985 Nairobi , Novembre 1985 Kigali, Mai 1987
Organised by COMESA-ECA-PMAESA-SATCC-TTCA	“Report on the transit transport seminar for eastern and southern Africa”, 13 th –17 th November 2000 Mobasa, Kenya.
Economic Commission for Africa	“The Assessment of Implementation of International transit transport facilitation agreements along the northern corridor” Transcom/1096, December 1996 Transport, Communications and Tourism Division Addis Ababa, Ethiopia.
N'GUESSAN N'Guessan	« La problématique de la Gestion Intégrée des corridors en Afrique subsaharienne » Banque Mondiale, Réunion Annuelle du SSATP-Maputo 1-6 Juillet 2002.
CNUCED	“ Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international de marchandises. Tenue à Genève du 12 au 30 Novembre 1979 (première partie de la session). TD/MT/CONF/17 New York, 1981.
Infra Africa Ltd in association with V. Narakwiye andal.	« Review of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA)” Volume 1, Main report January 2002 , ECA-EASRDC, NC-TTCA
Union Douanière et Economique Central (UDEAC) (Etats membres : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad)	Cadre juridique d'exploitation de transport routier et multimodal Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises diverses U.D.E.A.C., Libreville, Gabon, le 5/07/1996
N'GUESSAN N'Guessan	Symposium sur le Transport en Transit en Afrique de l'Ouest et du Centre (25 pays) / OMAOC/ U.E, Thème : Transport Routier en Transit en Afrique de l'Ouest et du Centre 28 février- 1 ^{er} mars 2001
CNUCED	« Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners” Appendix on main transport conventions, P. 213, May 1996
N'GUESSAN N'Guessan	« Etude relative au transport multimodal international et au transport des marchandises dangereuses en Afrique » Commission Economique pour l'Afrique, Février 2003