

Distr.
GÉNÉRALE

UNCTAD/LDC/2003/7
7 avril 2003

Original:

FRANÇAIS

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 dans la Région d'Afrique Centrale ¹

Philippe Cabanius
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

Introduction

I. LES PRINCIPAUX CORRIDORS D'ACCES A LA MER DE LA REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE ET DU TCHAD

Présentation des deux corridors

Corridor transéquatorial

Corridor transcamerounais

Rôle actuel des deux corridors pour desservir la Centrafrique et le Tchad

Corridor Transcamerounais : principal corridor de désenclavement pour la Centrafrique et le Tchad

II. EVALUATION DU CORRIDOR TRANSCAMEROUNAIS

A. Volonté politique et bonne gouvernance

B. Etat et Utilisation des infrastructures de transport

Port de Douala

Liaisons routières et ferroviaires

Politique des transports routiers

Organisation et performances des transporteurs routiers

C. Gestion du trafic en transit et amélioration de la facilitation sur les corridors de transport internationaux Douala-N'Djamena et Douala Bangui

1. ORGANISATION DU MAILLON PORTUAIRE

Comité FAL

Le guichet unique des opérations du commerce extérieur –(GUCE).

2. STRUCTURES DE REGULATION DU TRAFIC EN TRANSIT

Bureaux de fret par pays

Rôle régulateur du transport en transit le long des corridors camerounais

Instruments de facilitation : documents routiers

Propositions du BGFT

3. REGIME DE TRANSIT DES MARCHANDISES ET SUIVI DE LEUR SORTIE DU TERRITOIRE

Instruction ministérielle du 2 janvier 2003

Instruments de facilitation : documents douaniers

Informatisation des douanes et déclaration douanière unique

4. RAPPEL SUCCINCT DU SYSTEME TIPAC

Fonctionnement du système TIPAC

III. CONCLUSION : PROJET D'APPUI AU TRANSPORT EN TRANSIT ET AU COMMERCE INTERNATIONAL EN ZONE CEMAC

Abréviations

GIE	Groupement d'Intérêt Economique
GUCE	Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur
SGS	Société Générale de Surveillance
RCA	République Centrafricaine
UDEC	Union Douanière des Etats d'Afrique Centrale
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.
CCI	Centre de Commerce International
BEAC	Banque des Etats de l'Afrique Centrale
TIPAC	Transit International dans les pays de l'Afrique Centrale
FCFA	Francs CFA
FAL	Comité FAL : Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International
BNF	Bureau National de Fret (Tchad)
BGFT	Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais
BARC	Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain

INTRODUCTION

Dans la région d'Afrique Centrale, la République centrafricaine et le Tchad sont les deux pays enclavés de la sous-région c'est à dire les deux seuls pays qui ne disposent pas d'un accès direct à la mer

I. LES PRINCIPAUX CORRIDORS D'ACCES A LA MER DE LA CENTRAFIQUE ET DU TCHAD

Les corridors d'accès à la mer de la Centrafrique et du Tchad passent par le Cameroun et le Congo et dans une moindre mesure par le Nigeria pour le Tchad.

PRESENTATION DES DEUX CORRIDORS

CORRIDOR TRANSEQUATORIAL

Le corridor transéquatorial part de Bangui sur l'Oubangui et arrive à Pointe Noire au Congo ou à Matadi en République Démocratique du Congo.

Le Tchad utilise cette voie pour l'approvisionnement de sa partie méridionale (Région de Sarh) et pour les exportations de coton.

Toutefois, depuis 20 ans, les conditions de navigation se sont considérablement dégradées. De plus due à l'instabilité politique le long de ce corridor, au cours de ces dernières années, les trafics tchadiens et centrafricains ont beaucoup décliné sur la voie transéquatoriale. Il est escompté toutefois une reprise de ces trafics, compte tenu des faibles coûts de transport, le long de cette voie.

Corridor Transéquatorial

	Route	Fer	Fleuve	Total
Sarh (Tchad) - Bangui	640 km			
Bangui-Brazzaville			1,200 km	
Brazzaville –Pointe Noire		512 km		

CORRIDOR TRANSCAMEROUNAIS

Le corridor Transcamerounais part de N'Djamena (Tchad) ou Bangui (Centrafrique) pour aboutir à Douala. Le corridor comprend un itinéraire entièrement routier et un itinéraire mixte route-fer. Voie ferrée entre Douala et Belabo (pour la RCA) ou entre Douala – N'Gaoundere (pour le Tchad).

Par ailleurs, un oléoduc d'une longueur de 1,070 km (et d'un diamètre de 760 mm) entièrement enterré, est en cours de construction pour transporter les produits pétroliers extraits des champs pétrolifères du bassin de Doba au sud du Tchad jusqu'à Kribi au Cameroun.

Corridor Douala- Centrafrique et Tchad

	Route	Fer	Fleuve	Total
Corridor Centre Afrique				
Douala-Bangui	1500 km			
Douala-Ngaoundere- Bangui	867 km	922 km		

Douala-Belabo- Bangui	670 km	n.a		
Corridor Tchad				
Douala –N'Djamena	2100 km			
Doula-N'Gaoundere- N'Djamena	750 km	922 km		

ROLE ACTUEL DES DEUX CORRIDORS POUR DESSERVIR LA CENTRAFIQUE ET LE TCHAD

Le tableau suivant donne le trafic fluvial centrafricain depuis 1980. Il donne une mesure de l'importance passée de ce corridor pour le trafic import/export de la RCA.

(unité : tonne)	Trafic Import	Trafic Export	Trafic Total
1980	86 155	122 347	208 502
1981	70 403	120 946	191 349
1982	96 996	107 991	204 987
1983	91 091	105 407	196 498
1984	84 893	130 457	215 350
1985	109861	113 774	223 635
1986	131 729	76 201	207 930
1987	115 419	58 530	173 949
1988	118 268	39 129	157397
1989	135 492	51 262	186 754
1990	113 543	44 299	157 842
1991	96 538	7918	104 456
1992	79 454	4 842	84 296
1993	66 878	5 325	72 203
1994	70 265	5 144	75 409
1995	78 666	6 785	85 451
1996	56 094	5 236	61 329
1997	47 362	12 524	55 886
1998	43 362	12 524	55 886
1999	60 785	14 000	74 785
2000	10 226	7 992	18 218
2001	21 393	4 292	25 685
2002	37 557	3 691	41 248

Source : SOCATRAF Bangui

Le corridor transcamerounais est, pour l'instant, le principal corridor qu'utilisent la Centrafrique et le Tchad

CORRIDOR TRANSCAMEROUNAIS : PRINCIPAL CORRIDOR DE DESENCLAVEMENT POUR LA CENTRAFIQUE ET LE TCHAD

Les corridors N'Djaména Douala et Bangui Douala sont aujourd'hui les principaux axes d'échanges du commerce extérieur du Tchad et de la RCA.

Le tableau suivant donne une indication des tonnages transportés le long des deux corridors dits conventionnels, c'est à dire ceux qui supportent un trafic réglementé par une convention en matière de transport entre le Cameroun d'une part et la Centrafrique ou le Tchad d'autre part.

Au cours de l'année 2000-2001, cette demande a été estimée à 802, 390 tonnes contre 299,457 tonnes qui correspondent à des échanges avec les pays voisins ne transitant pas par les corridors conventionnels.

Les importations vers le Tchad sont près du double de celles vers la RCA, ce qui s'explique en partie par la construction de l'oléoduc Tchad-Cameroun. A cause du projet pétrolier, les taux de fret vers le Tchad ont augmenté et ceci, allié aux exigences des donneurs d'ordre, a conduit à une rénovation du parc de véhicules sur cet axe. A terme, à la fin de la phase de construction de ce projet, il est à craindre une surcapacité et une baisse sensible des taux de fret, avec un impact sur la santé des transporteurs. D'autant plus que sur le Tchad, 90% des marchandises en transit à destination et en provenance du Tchad sont transportés par le chemin de fer.

La liaison RCA souffre depuis plusieurs années d'une atonie de la demande, le parc vieillit et n'est pas adapté aux nouvelles réglementations en matière de charge à l'essieu (véhicules à deux essieux facilement en surcharge). L'essentiel des exportations de RCA correspondent à des transports de bois (grumes et bois scié).

Trafic le long des Corridors Conventionnels (en tonnes) 2000-2001

	Corridor Cameroun –Tchad			Corridor Cameroun –RCA		
	importations	exportations	Total	importations	exportations	Total
TOTAL	252,769	52,871	305,640	164,044	332,706	496,750
Céréales	(58,412)			(52,208)		
Ciment	(51,584)			(16,452)		
Engrais	(30,584)			(5,370)		
Carburants	(47,548)			(44,659)		
Vrac solide	(36,509)			(25,290)		
Conteneurs	(23,366)			(18,938)		
Bois grumes					(228,189)	
Bois scié	(2,925)				(75,859)	
Café					(7,147)	
Coton		(47,798)			(10,427)	
Arachides		(440)				
Gomme arabique		(4,637)				
Natron		(632)				
Vrac solides		(1,038)			(3,531)	
Conteneurs		(181)			6,794)	

Source : Problèmes des Grands Corridors de Desserte des Pays Enclavés – cas de l'Afrique Centrale. Mémoire présenté par Alain Ford Djoukep. Septembre 2002. Laboratoire d'Economie des Transports. Université Lumière Lyon France

Le nombre de mouvements de véhicules est donné par le tableau suivant :

Mouvements de véhicules en transit le long des Corridors Conventionnels 2000-2001

	Corridor Cameroun –Tchad			Corridor Cameroun –RCA		
	CAMIONS			CAMIONS		
	Total	Camerounais	Tchadiens	Total	Camerounais	RCA
IMPORTATIONS						
Total Camions	10,452	3,137	7,315	5,709	3,416	2,293
%	100 %	30%	70%	100%	60%	40%
EXPORTATIONS						
Total Camions	1630	494	1136	10,361	7,466	2,895
%	100%	30%	70%	100%	72%	28%

Source : idem Mémoire Alain Ford Djoukep

II. EVALUATION DU CORRIDOR TRANSCAMEROUNAIS

Documenter le corridor transcamerounais c'est fournir un éclairage sur les conditions de mise en place d'un corridor dont l'objectif doit être de permettre un transport en transit fiable, rapide et compétitif en termes de tarifs, de qualité de service et de sécurité.

Le corridor transcamerounais sera étudié du point de vue des trois facteurs qui interviennent dans le bon fonctionnement d'un corridor.

- a) Volonté politique du pays enclavé et du pays de transit de mettre en place un corridor de transport en transit effectif et capacité de leurs administrations de créer l'environnement institutionnel favorable requis.
- b) Etat des infrastructures de transport et conditions de leur utilisation depuis les installations portuaires à un bout de la chaîne jusqu'aux installations terminales à l'arrivée, en passant par la route ou la voie ferrée et les plate-forme d'échanges rail/route.
- c) Gestion du trafic en transit et amélioration de la facilitation sur les corridors de transport en transit pour limiter les contraintes réglementaires et autres obstacles d'ordre non-physiques afin de le faciliter et non de le pénaliser.

A. VOLONTE POLITIQUE ET BONNE GOUVERNANCE

Le Gouvernement camerounais est conscient de l'importance que revêt pour la Centrafrique et le Tchad l'axe transcamerounais comme voie d'accès à la mer, et est en même temps conscient que le transit par le Cameroun de ce trafic en transit est une richesse à mettre en valeur qui va bien au-delà du simple passage portuaire.

De même les gouvernements de RCA et du Tchad reconnaissent l'importance et la compétitivité du corridor de transit transcamerounais pour le développement de leurs économies. Pour la RCA comme pour le Tchad, l'accès à la mer par le port de Douala reste la voie privilégiée.

Cette commune volonté politique s'est exprimée à l'occasion de la négociation et signature des deux « Conventions en Matière de Transport Routiers » entre le Cameroun et le Tchad (13 avril 1999) d'une part et entre le Cameroun et la Centrafrique (22 décembre 1999), d'autre part.

Ces deux conventions réactualisent les deux précédentes conventions en matière de fret signées à Yaoundé en avril 1975 avec le Tchad et en août 1989 avec la Centrafrique.

Les deux conventions de 1999 qui se réfèrent à la Convention de la CNUCED du 8 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral ainsi qu'aux Actes de l'UDEAC portant adoption (i) de la Convention réglementant les transports terrestres en UDEAC (19 décembre 1984), et (ii) de la Convention Inter-Etats de Transport routier de Marchandises Diverses (5 juillet 1996) visent à favoriser « les transports terrestres » (Centrafrique) et « les transports routiers » (Tchad) « entre les deux pays ainsi que le transit à travers leurs territoires ».

Ces deux conventions qui portent sur le transport routier transportant un fret en transit (le cabotage n'est pas autorisé) ont pour but de :

- Définir les itinéraires de transport des marchandises en transit : Sélection de «voies terrestres légales pour le transit des marchandises » qui inclue des voies entièrement par route mais aussi des voies combinées (rail/route)².
- Formaliser l'application de quotas de fret au départ de Douala entre transporteurs camerounais et des pays enclavés selon les clés suivantes :
 - avec le Tchad : 65 % pour les transporteurs tchadiens et 35% pour les transporteurs camerounais.
 - Avec la Centrafrique: 60 % pour les transporteurs centrafricains et 40 % pour les transporteurs camerounais.
- Instituer une vignette spéciale pour les véhicules de transport international et un sauf Conduit international en sus de la lettre de voiture obligatoire pour chaque trajet effectué par un véhicule en transit.
- Déterminer des points uniques de contrôle qui doivent rassembler toutes les administrations qui doivent vérifier le transit des marchandises le long des itinéraires. L'objectif de ces points de contrôle était de limiter le nombre de points d'arrêt pour les véhicules.

L'accord par ailleurs prévoit :

- Responsabilité de répartir ces frets, d'établir les lettres de voiture et de gérer tout autre instrument de facilitation du transport en transit donnés au Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT) , au Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC) et au Bureau National de Fret Tchadien (BNF).
- Accord pour échanger régulièrement des données statistiques sur les flux de transports terrestres internationaux et leur répartition entre les transporteurs.
- Commission technique mixte permanente des transports chargée de faire le bilan de l'état des relations en matière de transport entre les deux pays et de résoudre les difficultés qui pourront se poser dans l'application de la convention. Cette commission se réunira au moins une fois par an.
- Les Ministres des transports des deux pays signataires sont chargés de l'application de la présente convention.

Il paraît souhaitable que ces conventions puissent être reprises dans le cadre d'un Accord de Transport en Transit, tripartite (Cameroun, Centrafrique et Tchad), ce qui permettrait une harmonisation des politiques de transport en transit des trois pays couvrant procédures douanières, adoption de standards techniques communs et d'instruments légaux réglementant le trafic en transit des marchandises et des véhicules.

De tels accords de transit passent en général par la négociation préalable de protocoles séparés couvrant les différents aspects du transport en transit qui vont des procédures douanières jusqu'aux conditions de circulation des camions le long des corridors.

² Les itinéraires définis dans le cadre des conventions RCA/Cameroun et Cameroun/Tchad en matière de transport terrestre des marchandises sont les seules voies légales reconnues pour le transit à destination de la RCA et du Tchad.

- a. Formalisation des procédures et alignements des documents douaniers au passage portuaire et aux postes frontières, développement d'un interface entre les systèmes informatiques concernés par le transit des marchandises entre les trois Etats, construction de postes frontières douaniers juxtaposés.
- b. Itinéraire de transport terrestre route ou fer/route et entretien des infrastructures correspondantes, sécurité le long du corridor, amélioration du fonctionnement des interfaces modales (port/ route/rail, et rail/route).
- c. Modalités d'agrément des opérateurs publics ou privés travaillant le long du corridor, cadre de concertation public-privé pour suivre le fonctionnement des deux corridors, mesures et réduction des délais et des coûts.

Il est à noter le rôle important joué d'abord par l'UDEAC et depuis par la CEMAC dans la mise en place d'une politique commune des transports entre les pays membres³.

En particulier, l'UDEAC a préparé le cadre juridique d'exploitation de transport routier et multimodal en produisant :

- la Convention Inter-Etats des Transports Routiers de Marchandises Diverses (CIETRMD), inspirée de la Convention CMR pour les transports routiers ;
- la Convention Inter –Etats de transport Multimodal de Marchandises en UDEAC basée sur les Règles CNUCED/CCI pour le transport multimodal.

B. ETAT ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Il est évident que sans une infrastructure adéquate, le transport en transit est rendu beaucoup plus difficile.

PORT DE DOUALA

Le Port Autonome de Douala ne pose pas de problèmes spécifiques au trafic à destination/ en provenance de Centrafrique et du Tchad d'autant plus que ces deux trafics ne représentent pas

³ Regroupant 6 pays de l'Afrique Centrale (Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Équatoriale, Tchad), la CEMAC constitue un prolongement de l'Union monétaire (BEAC) et de l'Union Douanière et Économique des Etats d'Afrique Centrale (UDEAC) dont elle prend le relais et qu'elle renforce.

Le traité instituant l'UDEAC a été signé le 8 décembre 1964 par 5 pays, le démarrage de ses activités date de janvier 1966. La Guinée Équatoriale a adhéré en janvier 1984.

Le Traité instituant la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale) a été signé le 16 mars 1994 à Ndjamena (Tchad) par les Chefs d'Etats de plusieurs pays (Cameroun, Gabon, République Centrafricaine, Guinée Equatoriale, Tchad, Congo-Brazzaville). La CEMAC a connu une longue période de maturation qui a pris fin, le 5 février 1998, lorsque la décision de mettre fin à l'UDEAC fut prise en février 1998 à l'occasion du 33^e Sommet des chefs d'Etats parties au Traité.

La CEMAC a pour missions et objectifs principaux:

- l'établissement d'une union de plus en plus étroite entre les peuples des Etats membres pour raffermir leurs solidarités géographique et humaine ;
- la promotion des marchés nationaux par l'élimination des entraves au commerce intercommunautaire, la coordination des programmes de développement, l'harmonisation des projets industriels ;
- le développement de la solidarité des pays membres au profit des pays et régions défavorisés ;
- la création d'un véritable marché commun africain.

l'essentiel du trafic de Douala qui est d'abord un trafic couvrant les importations et exportations du Cameroun.

Au port de Douala, la République centrafricaine et le Tchad bénéficient de trois types de tarifs préférentiels :

1. Une réduction de 50% sur les taxes de chargement et déchargement ;
2. Une réduction de 25% sur le tarif de manutention à terre à l'importation et de 50% sur les tarifs de manutention à terre à l'exportation ;
3. Une réduction de 75% sur les tarifs de stationnement des marchandises en entrepôts (magasinage).

LIAISONS ROUTIERES ET FERROVIAIRES

Le renforcement du réseau routier régional est depuis plus d'une décennie l'une des priorités majeures de la CEMAC et de tous ses états membres. Elle s'est traduite par l'approbation en 2000 du « réseau intégrateur CEMAC 2000 ».

En application d'une directive du Conseil des Ministres de la CEMAC réuni à N'Djaména (Tchad) en décembre 1999 et dans le cadre du projet Transit Inter-Etats des Pays de l'Afrique Centrale (T.I.P.A.C.), le réseau prioritaire intégrateur de la CEMAC a été défini sur la base des cinq (5) critères ci-après :

1. rechercher un réseau minimum en utilisant au mieux la capacité de transport existante, c'est-à-dire « choisir ce qui est le plus immédiatement réalisable et moins onéreux » quant un choix se pose.
2. utiliser la complémentarité du transport multimodal « rail-route-voie d'eau » en mettant un accent sur la possibilité pour les pays enclavés et les régions éloignées des pays côtiers d'accéder facilement au port maritime ;
3. adopter une politique qui permettra de relier les capitales entre elles par des routes bitumées, sachant que celles-ci entraîneront l'augmentation du trafic ;
4. relier la CEMAC avec les pays et les régions environnantes (Nigéria, République Démocratique du Congo, Angola via le Cabinda, Libye, Soudan) ;
5. protéger l'environnement, surtout en ce qui concerne la protection de la forêt équatoriale ;

A la suite de cette réunion des Responsables des Travaux Publics et des Coordonnateurs Nationaux du projet à Bangui du 22 au 24 février 2000, la nouvelle configuration du réseau prioritaire sous-régional comprend entre autre les axes suivant pour desservir le Tchad et la RCA :

CAMEROUN-RCA

1- DOUALA-YAOUNDE-BONIS-BERTOUA-GAROUA BOULAÏ-BANGUI

Deux variantes entre Douala-Bonnis:

- Douala-Yaoundé-Belabo par chemin de fer et Belabo-Bonnis par route ;
- Douala-Yaoundé-Ayos-Bonnis par route.

CAMEROUN - TCHAD

1 - DOUALA-NGAOUNDERE-GAROUA –MAROUA –N'DJAMENA

Deux variantes entre Douala-Ngaoundéré :

- Douala-Yaoundé-Belabo-Ngaoundéré (par chemin de fer) ;
- Douala-Yaoundé-Ayos-Bertoua-Garoua Boula'i-Ngaoundéré (par route).

RESEAU ROUTIER

Plusieurs tronçons doivent être encore bitumés avec les coûts estimatifs suivants calculés par le Secrétariat de la CEMAC.

AXE DOUALA –BANGUI :

Ayos –Boris : 184 km (Coût estimatif : 40,0 milliards de FCFA)

Garoua Boulaï –Bouar : 159 km (Coût estimatif : 32,0 milliards de FCFA)

Bouar- Bossentélé : 150 km (Coût estimatif : 30,0 milliards de FCFA)

AXE DOUALA – N'DJAMENA (VIA NGAOUNDERE)

Garoua-Boulaï – Ngaoundéré : 270 km (Coût estimatif : 54,0 milliards de FCFA)

RESEAU FERROVIAIRE

La dissolution de la *Régie nationale des chemins de fer du Cameroun* (REGIFERCAM), en mars 1999, et depuis la mise en concession privée du chemin de fer avec la création d'un consortium CAMRAIL pour exploiter la ligne doit permettre sa remise en état et lui donner une nouvelle compétitivité avec l'appui d'un projet de la Banque Mondiale pour la période 2003-2008 (5 ans) .

Le Chemin de fer est en effet non seulement important pour desservir le Tchad via la plate-forme rail/route de Ngaoundere mais aussi pour desservir la RCA via la plate-forme rail /route de belabo qui n'est utilisé que pour des importations de ciment ou des exportations de bois grumes

POLITIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Un des soucis des autorités Camerounaises comme de la CEMAC est la *Protection du patrimoine routier*. Dans le cadre de la CEMAC et du code de la route de la CEMAC, une limite uniforme de charge à l'essieu pour protéger les infrastructures routières d'une dégradation anticipée a été fixée à 13 tonnes.

PONTS BASCULES

Le Cameroun a mis en place des unités de ponts bascules, au nombre de cinq :

1. Sortie de Douala (en direction du sud). Pont bascule en direction du Nord pas encore opérationnel.
2. Edea
3. Bankoun (Yaoundé)
4. Akonolinga
5. Garoua-Boulai

En RCA , il existe un seul pont bascule au PK12 (Bangui :PK0) qui ne fonctionne pas même si une taxe de 20,000 FCFA est à acquitter à son passage pour alimenter le Fonds Routier de RCA.

PEAGES

Sur les routes camerounaises, des péages ont été installés qui chargent un taux uniforme quel que soit le véhicule (camions ou véhicule légers, bus, etc.), soit 500 FCFA.

- Douala- Yaoundé : 3 péages ;
- Yaoundé –Berthoua : 1 péage
- Berthoua – Garoua Boulai : 2 péages (non opérationnels)
- Ngaoundere – Garoua : 2 péages
- Garoua – Maroua : 2 péages
- Maroua – Kousseri : 3 péages.

ORGANISATION ET PERFORMANCES DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Plusieurs des transporteurs, notamment centrafricains, estiment ne pas pouvoir être en mesure de renouveler leur parc pour l'adapter : outre les contraintes financières, ils estiment ne pas trouver d'offres de véhicules à trois essieux (la plupart des véhicules sur l'axe sont à deux essieux conçus pour supporter plus que le tonnage autorisé) et que ceux ci s'avéreraient trop fragiles sur les parties en terre de l'axe ou pour d'autres axes non bitumés.

Certains se plaignent également de l'absence de responsabilité des transitaires dans le cas des conteneurs en transit. Certains conteneurs seraient surchargés au départ ou la charge mal répartie, entraînant par la suite la pénalisation du transporteur par les services en charge du contrôle routier sans possibilité de recours.

De fait, les transporteurs centrafricains et tchadiens ont indiqué être très régulièrement en surcharge sur les axes qu'ils empruntent par rapport aux normes CEMAC en matière de limites de charges à l'essieu, et payer de ce fait les amendes demandées par les services en charge des ponts bascule, et ce à chaque point de contrôle car l'administration estime impossible de faire décharger les véhicules.

Apparemment, les amendes infligées dépasseraient les définitions réglementaires (50 000 fca par tonne au lieu de 25 000 pour les 5 premières tonnes). Le montant des amendes excéderait facilement sur un trajet 250 000 FCFA, même lorsque le chargement est en deçà de la limite de poids global autorisé.

La CEMAC entend sensibiliser les transporteurs mais aussi des transitaires et des chargeurs aux problèmes de surcharge.

C. GESTION DU TRAFFIC EN TRANSIT ET AMELIORATION DE LA FACILITATION SUR LES CORRIDORS DE TRANSPORT INTERNATIONAUX DOUALA-N'DJAMENA ET DOUALA BANGUI

A juste titre, le Secrétariat exécutif de la CEMAC estime que la réduction des délais sur ces deux axes doit être considérée en priorité compte tenu de son impact sur la compétitivité de ces deux pays.

A côté du financement des infrastructures du réseau prioritaire intégrateur, les améliorations du transit qui en découleront doivent être accompagnées par des actions sur les autres facteurs qui génèrent les coûts, et les délais de voyage doivent être aussi considérés.

1. organisation du maillon portuaire,
2. structure de gestion et de régulation du trafic en transit

3. régime de transit des marchandises et suivi de leur sortie du territoire
4. rappel du système TIPAC

1. ORGANISATION DU MAILLON PORTUAIRE

Le Port Autonome de Douala a pris des mesures pour la gestion des échanges entre le Cameroun et l'extérieur avec la mise en place du Comité FAL et du Guichet Unique du Commerce Extérieur.

- Le comité FAL établi pour faciliter la fluidité du commerce international au niveau du secteur maritime et portuaire au Cameroun
- Le Guichet Unique du Commerce Extérieur

COMITE FAL

Le Comité FAL (Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International), crée en 1997 a pour mandat⁴ :

- (i) d'étudier le trafic maritime et portuaire ;
- (ii) de proposer des actions de simplification ou réduction des procédures et formalités pour l'entrée ou la sortie des marchandises ;
- (iii) de « faire des recommandations (...) sur les pratiques et les méthodes appropriées en vue de faciliter les opérations d'importation, d'exportation et de transit ».

Les travaux du comité portent actuellement sur la réduction des délais de séjour au Port des marchandises à l'importation. Le Comité va prochainement entamer une quantification des délais d'exportation⁵.

Les résultats actuels ne correspondent pas aux attentes initiales du comité (délais moyens supérieurs à 16 jours à l'importation).

Le comité essaie d'identifier les facteurs bloquants actuels, en particulier le lien entre le délai moyen de sortie et le paiement lent des droits par certains importateurs, et les prestations effectuées par la douane et la SGS lors des importations.

En parallèle, le comité développe des tests avec des « bons » opérateurs, pour voir quel délai de transit moyen est applicable à un opérateur solvable utilisant un transitaire bien établi. Les premiers tests semblent encourageants (environ 5 jours ouvrables).

Le Comité FAL s'intéresse aussi au fonctionnement des corridors de transport en transit partant de Douala. Dans cette optique, un manuel de procédure le fonctionnement des points uniques de

⁴ - Commission 1 : Commission de la création du guichet unique devenu depuis la mise en place du Guichet Unique la Commission de « l'audit opérationnel ».

- Commission 2 : Commission de l'administration et des procédures (documents normalisés).

- Commission 3 : commission de la Sécurité et du suivi des marchandises le long des corridors (dirigé actuellement par un Vice amiral de la Marine Nationale).

⁵ Le principal indicateur de suivi est le délai de sortie des marchandises du Port à l'import et à l'export, avec étude des sous-délais à chaque étape du processus. Ces données sont utilisées à la fois pour mesurer la performance du port mais aussi pour cibler les actions vers les maillons les plus faibles de la chaîne.

contrôle destinés à superviser l'acheminement des marchandises vers les pays enclavés, vient d'être produit⁶.

LE GUICHET UNIQUE DES OPERATIONS DU COMMERCE EXTERIEUR –(GUCE).

Le GUCE a été créé pour répondre au souci de diminuer les coûts et les délais dans la réalisation des opérations commerciales et logistiques au port de Douala, par une circulation plus rapide et plus efficace des documents et formulaires requis par les différents intervenants⁷.

Le Guichet Unique correspond à une logique de facilitation et de simplification des procédures au profit d'une expansion économique du Cameroun et de la sous-région.

Le GUCE, constitué sous la forme d'un GIE, regroupe l'ensemble des intervenants du processus d'importation ou d'exportation à travers Douala. Il traite essentiellement les marchandises en provenance ou à destination du Cameroun, mais également les marchandises en transit⁸.

Les objectifs du GUCE sont :

- i. minimiser les risques et les pertes du temps en rassemblant en un même point tous les intervenants du commerce extérieur ;
- ii. accélérer le traitement des dossiers ;
- iii. optimiser les avantages de l'informatisation des échanges de données ;
- iv. informer les opérateurs sur la nature et la portée des procédures.

Le GUCE procède à des analyses séquentielles sur le segment douanier depuis l'émission du document douanier à l'arrivée du navire jusqu'à la signature du bon d'enlèvement et à la remise de la marchandise.

Les délais de traitement des dossiers par le GUCE seraient équivalents pour les marchandises nationales ou pour les pays enclavés (environ 2 j à 2,5 j). Des améliorations substantielles sont attendues avec l'informatisation du traitement des dossiers (appel d'offres en cours). Les délais de séjour au port à l'export et à l'import restent cependant loin des objectifs (16,8 j à l'import contre 7 jours qui étaient le délai objectif en novembre 2002 par exemple).

S'agissant des marchandises en transit, le GUCE souhaite développer des échanges informatiques de données une fois son informatisation terminée, notamment afin de permettre de réaliser plus rapidement l'apurement des marchandises une fois passées les frontières.

⁶ Cet intérêt pour les transports terrestres est louable. Pourtant il est regrettable que CNBF et CAMRAIL ne figurent que dans la commission 3 "Sécurité, suivi et contrôle des marchandises". Cela confirme la conception exclusivement portuaire du Comité de facilitation.

⁷ Sa création fut une réponse à la plainte des commissionnements en douanes qui se plaignaient des formalités de dédouanement.

⁸ Guichet Unique est un G.I.E. avec un conseil d'administration et 8 membres avec une représentation paritaire 4 publics et 4 privé. Le Président du CA est un représentant du public quand le directeur est un privé. Actuellement, le directeur des Douanes est le PCA. Un Comité de concertation se réunit tous les mois

Le G.U.C.E est un système d'information qui compile les fiches de suivi des dossiers. Le GUCE a trois départements :

1. Informatique ;
2. Administration et finances ;
3. Exploitation ;

Le GUCE considère aujourd'hui que les délais d'apurement des cautions données pour les marchandises internationales constituent aujourd'hui une des contraintes majeures imposées aux opérateurs, sans que des délais moyens ne puissent être fournis.

2. STRUCTURES DE GESTION ET DE REGULATION DU TRAFIC EN TRANSIT

BUREAUX DE FRET PAR PAYS

Le trafic routier international entre Douala et la Centrafrique et le Tchad est géré par des bureaux nationaux de fret:

- Le Bureau de Gestion du Fret Terrestre Camerounais (BGFT), organisme créé par l'Etat par décision ministérielle et dont le fonctionnement est également régi par une décision ministérielle. La gestion du BGFT est confiée aux opérateurs privés sous la supervision d'un comité de gestion essentiellement privé.
- Le Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC) , société d'économie mixte dont l'Etat est actionnaire minoritaire, le reste des actions se répartissant entre transporteurs et transitaires.
- Le Bureau National de Fret (BNF, Tchad), établissement public tchadien dépendant du Ministère des Transports.

Tout en ayant chacun leur spécificité juridique, ces trois organismes ont des missions communes :

1. Collecter et afficher les offres et demandes de transport ;
2. Gérer la délivrance des lettres de voiture nationales et internationales, qui servent de contrat de transport/ instruments de facilitation (sauf-conduit international et vignette).
3. Veiller pour le compte de leur pays aux respects des quotas transports internationaux au départ ou à destination de Douala en direction ou provenance du Tchad et de RCA, et assurer le suivi des conventions internationales ;
4. Suivre le mouvement terrestre des marchandises et tenir les statistiques sur le transport des marchandises,
5. Assister les pouvoirs publics dans les commissions mixtes et permanentes.

Les trois structures veillent globalement au respect des quotas de fret destinés aux transporteurs des différents pays sur les liaisons à partir de Douala, le chargeur ou le transitaire ayant a priori le choix du transporteur. Cependant, elles affirment avoir un rôle de rééquilibrage en cas de différences par rapport aux quotas, et s'assurent également que les petits transporteurs ont un accès au fret au même titre que les grands. Leur rôle en matière de régulation serait donc limité au respect des quotas.

De même, elles ne fixent pas en tant que tel des taux de frets mais servent plutôt d'instance de concertation sur les taux de fret;

De plus, le BARC et le BNF ont un rôle d'intermédiaire entre chargeurs et transporteurs pour trouver du fret.

Ces organismes sont rémunérés par l'émission des lettres de voiture internationale et des instruments de facilitation. De plus, le BARC et le BNF perçoivent une commission sur la

valeur de transports en tant qu'intermédiations entre chargeurs et transporteurs pour tout transport fait par des transporteurs tchadiens ou centrafricains⁹.

ROLE REGULATEUR DU TRANSPORT EN TRANSIT LE LONG DES CORRIDORS CAMEROUNAIS

Le BGFT cherche à renforcer ses responsabilités en devenant le véritable régulateur du transport en transit. Pour ce faire, le BGFT a mis en place et gère des Points Uniques de Contrôle au Cameroun qui sont des points de passage obligés pour les camions faisant du transport en transit.

Ces « points uniques de contrôle » sont supposés rassembler toutes les administrations qui doivent vérifier le transit des marchandises le long des itinéraires. Des représentants des pays enclavés y sont présents aussi (le BARC à Berthoua et le BNF à Kollé).

En particulier la douane et le BGFT participent à la vérification de la présence des documents douaniers de transit et des sauf conduits et vignettes pour les véhicules de transport international.

L'objectif de ces points de contrôle était de limiter les contrôles inopinés et de ne permettre que des contrôles officiels où toutes les administrations peuvent être rassemblées en des points officiellement désignées. En principe, aucun contrôle par quelque administration que ce soit ne peut être fait hors de ces check points.

La liste des check points est donnée ci-après :

Corridor Douala - Centrafrique

- Check-Point 1 à Yassa à la sortie de Douala
- Check-Point 2 à Berthoua
- Check-Point 3 Poste frontière à Garoua Boulai à la frontière (PK0)avec la RCA (route Beloko (PK2) Bouar-Bangui) .
- Check-Point 3' Poste frontière à Bombé (5km de la frontière (PK0) avec la RCA (route Gamboula (PK30 –Berberati-Bangui).

Corridor Ngaoundéré -Tchad

- Check-Point 1 à Dang à la sortie de Ngaoundéré
- Check-Point 2 à Kollé (au nord de Figuil)
- Check-Point 2' Poste frontière à Delelé à la frontière avec le Tchad
- Check-Point 3 Poste frontière à Kousseri à la frontière avec le Tchad et Ndjamena .

Il semblerait toutefois que dans la pratique, ces points n'ont pas encore pleinement fonctionné (refus de certaines administrations de s'y installer, résurgences de points de contrôle non conventionnels).

INSTRUMENTS DE FACILITATION : DOCUMENTS ROUTIERS

Tous les camions doivent avoir les documents suivant mis en place en 1999 lors de la refonte des conventions bilatérales :

⁹ 4,5% sur la valeur du transport pour le BARC et 7,5% sur la valeur du transport pour la BNF. Le BGFT charge une somme forfaitaire de 500 FCFA par tonne/m³.

- lettre de voiture obligatoire pour chaque trajet effectué par un véhicule en transit, une délivré par le BGFT et l'autre par le BARC et le BNF¹⁰.
- Sauf conduit international commun aux trois pays et qui indique l'itinéraire à suivre et doit être visé aux points de passage : délivré gratuitement par La CEMAC¹¹
- Vignette d'identification du véhicule comme véhicule de transport de marchandises en transit et international : 25,000 FCFA par an.

En particulier, le sauf conduit (visé à Douala par toutes les administrations et renouvelé à Bertoua) avait pour but initial d'attester qu'un transporteur était en possession de tous les autres documents requis pour le transport de ses marchandises, évitant ainsi le contrôle systématique des pièces et les inspections, mis à part aux points uniques de contrôle où il était renouvelé.

Il semblerait toutefois que dans la pratique les services administratifs mettent du temps pour se redéployer sur les points de contrôle définis par le BGFT et que les contrôles perdurent hors de ces points.

Apparemment, les différentes Commissions Techniques Mixtes Permanentes bilatérales chargées de faire le bilan du fonctionnement du transport international n'ont pas encore statué sur les améliorations ou modifications à apporter au système de sauf conduit.

PROPOSITION DU BGFT

Le BGFT souhaite que les check-points à la frontière avec la RCA et le Tchad puissent devenir des Postes frontières juxtaposés qui rassembleraient en un même lieu les administrations douanières des deux pays concernés pour viser les documents douaniers.

Le BGFT souhaiterait aussi établir avec la participation effective des transporteurs des « observatoires des pratiques » sur les axes internationaux, à l'exemple de ce qui se fait au niveau du port de Douala avec le Guichet Unique¹².

En effet, la même approche, développée par le Comité FAL pour améliorer le fonctionnement du maillon portuaire de Douala, pourrait être utilisée pour observer les délais de passage sur l'ensemble des deux corridors de transit vers la RCA et le Tchad, même si la collecte des données quantitatives seront par nature plus difficiles à obtenir que dans le cas du maillon portuaire où tous les intervenants sont géographiquement proches.

3. REGIME DE TRANSIT DES MARCHANDISES ET SUIVI DE LEUR SORTIE DU TERRITOIRE

INSTRUCTION MINISTERIELLE DU 2 JANVIER 2003

¹⁰ 6,200 FCFA pour les lettres de voiture émises par le BARC, et 2000 FCFA pour celles émises par le BGFT et le BNF

¹¹ Le principe d'un sauf conduit international est une initiative louable en soi. Malheureusement, elle ne comprend pas de contrepartie, à savoir à quoi s'engagent formellement les opérateurs en général et les transporteurs en particulier, pour bénéficier de ce sauf conduit.

¹² le concept de facilitation ne doit pas être limité à la seule enceinte physique du port de Douala mais doit couvrir l'ensemble de la chaîne de transport terrestre de la mise sous palan au port, jusqu'à la mise à la consommation des marchandises dans le pays de destination.

Une Instruction ministérielle en date du 2 janvier 2003 signé par le ministre des Finances et du Budget du Cameroun sur la réglementation douanière en matière de transit des marchandises doit améliorer le régime de transit en accélérant la procédure d'apurement¹³

Cette Instruction innove sur trois points :

- a. Emission de « titres de transit » pour accompagner le transport au lieu et place du D15 qui reste à la Douane de départ ;
- b. Mainlevées partielles de caution délivrées au vu des titres de transit ayant fait l'objet d'un visa par les services des douanes du pays de destination prouvant que la marchandise a quitté le territoire camerounais sans obligation de ramener la preuve de mise à la consommation¹⁴.
- c. la pratique de l'escorte douanière est supprimée¹⁵.

Au Cameroun, en effet, le transit s'effectue par voie terrestre (routière et ferroviaire) sous le couvert de déclarations en douane modèle D15 et selon les règles suivantes:

- Les itinéraires définis dans le cadre des conventions RCA/Cameroun et Cameroun/Tchad en matière de transport terrestre des marchandises sont les seules voies légales reconnues pour le transit à destination de la RCA et du Tchad.
- Un titre de transit est émis pour tout enlèvement de marchandises. Il est signé par le Chef de Service du transit dès lors que la cargaison est sur le moyen de transport¹⁶.
- Le « titre de transit » devient le document douanier identifiant une cargaison précise en circulation. Il conserve la même valeur réglementaire que la D15 originale (une photocopie de la D15 est jointe).
- En cas d'acheminement par voies combinées rail/route avec rupture de charge à Belabo ou à Ngaoundéré, de nouveaux « titres de transit » apurant ceux de départ y sont émis pour accompagner les marchandises sur les trajets Belabo/RCA et Ngaoundéré/Tchad.

¹³ Cette instruction rappelle les lourdeurs administratives découlant de cette situation qui entraînent non seulement des surcoûts injustifiables pour les opérateurs économiques, mais encore l'écoulement d'importantes quantités de marchandises sur le marché local sans paiement préalable des droits et taxes. De telles pratiques font perdre au Trésor Public d'importantes ressources et favorisent une concurrence déloyale sur le marché.

¹⁴ De ce point de vue, cette circulaire rejoint les prescriptions de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et de celles de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et contribue à réduire les coûts financiers des différentes avances supportées par les importateurs centrafricains ou tchadiens .

¹⁵ Le BGFT s'est battu auprès des douanes avec apparemment succès, pour supprimer l'escorte ou la limiter à des produits sensibles. Les transporteurs reprochaient à l'escorte son coût, de 230 000 FCFA par « dossier », qui s'avère très onéreux notamment dans le cas des conteneurs de groupage.

¹⁶ En d'autres termes, le D.15 peut être fractionné en plusieurs « titres de transit », un par véhicule et par voyage).

- Les services des douanes ne procèdent au visa des déclarations de transit que dans les points fixes de contrôle mis en place.
- Les agents des douanes présents dans les check-points s'assurent que les plombs, les scellés et marques des colis transportés n'ont pas été rompus ou altérés, et que leurs numéros sont identiques à ceux portés sur le titre de transit d'accompagnement.
- Ils apposent leurs visas sur le titre de transit avec mention « vu au passage scellés ou plombs intacts » et indiquent le nombre de colis présentés. La visite physique des marchandises en transit est proscrite.
- Par contre, lorsque les plombs sont rompus, le service annoté le titre de transit avec la mention « vu au passage plombs ou scellés rompus ». Les agents des douanes procèdent immédiatement à la vérification de la cargaison et dressent procès-verbal. Un procès-verbal peut être valablement établi par une unité de gendarmerie ou une autorité administrative.
- Un visa sera apposé sur le titre de transit dès le franchissement de la frontière (et non à Bangui ou N'djamena comme c'est le cas actuellement) et sera renvoyé à Douala directement pour apurement.
- L'apurement se fait au bureau des douanes d'émission sur présentation du ou des titres de transit dûment visés en cours d'acheminement ainsi que par le bureau de douane à l'entrée du pays de destination.
- Toutes les déclarations modèle D15 sont couvertes par une caution bancaire, sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances et du Budget. Les cautions bancaires couvrent le montant des droits et taxes. Des mainlevées partielles de caution sont délivrées au vu des exemplaires n° 1 des titres de transit ayant fait l'objet d'un visa par les services des douanes du pays de destination.

INSTRUMENTS DE FACILITATION : DOCUMENTS DOUANIERS

Chaque camion doit emporter les documents douaniers suivants :

- a. Connaissance de Route ou Bordereau de transport qui est préparé par le transitaire ;
- b. D15 ou maintenant lettre de Transit produit par la Douane Camerounaise
- c. Feuille de Route qui est préparée par la douane centrafricaine ou Tchadienne et qui reprend les données indiquées sur le D15.

Chacun de ces documents a son propre format et des dispositions différentes quant aux rubriques à remplir.

INFORMATISATION DES DOUANES ET DECLARATION DOUANIERE UNIQUE

Le système douanier PAGODE est pleinement opérationnel au niveau de la douane camerounaise au port de Douala. Le Cameroun envisage toutefois de mettre en place le système SYDONIA III. (Système Douanier Automatisé /ASYCUDA) dans le cadre d'un projet financé par la France en Appui à l'amélioration des performances douanières en Zone Franc.

Ceci pourrait être l'occasion de :

- a) Mettre en place une formule de Document Unique douanier couvrant le transit des marchandises sur le corridor utilisé aussi bien pour les déclarations à l'import et à l'export que pour le transit, définissant le régime de garantie douanière et les conditions de sa mise en œuvre, car pour l'instant chaque pays utilise ses propres documents qui ne sont pas alignés ;
- b) Automatiser les procédures douanières et mise en place d'un interface entre les systèmes automatisés des trois pays permettant une télétransmission des données d'ordinateur à ordinateur le long des deux corridors Douala-Tchad et Douala - Centrafrique, en lieu et place des communications de documents-papier.

4. RAPPEL SUCCINCT DU SYSTEME TIPAC

Dans le cadre de l'UDEAC, un régime douanier de transit international, appelé système TIPAC (Transit international dans les pays de l'Afrique centrale) fut, après une longue période de gestation, accepté par les Etats membres le 22 novembre 1991 à Libreville puis confirmé par les Chefs d'Etats lors du vingt et unième sommet de l'UDEAC, le 5 décembre 1991.

Ce système régime avait pour principal objectif la simplification des procédures douanières au départ, au passage et à l'arrivée des marchandises en transit, et de responsabiliser les différentes parties prenantes de l'opération de transport proprement dite¹⁷.

Ainsi les délais d'acheminement des marchandises en transit devaient s'en trouver considérablement réduits et la sécurité assuré. Par voie de conséquence, le coût du transit lui-même devait diminuer dans des proportions importantes.

La procédure TIPAC pouvait être considérée comme un accord entre d'une part les Administrations des Douanes des six pays concernés, et d'autre part les opérateurs du transport. Elle impliquait en particulier la responsabilité directe du transporteur.

En effet, les Douanes s'engageaient à ne pratiquer qu'un contrôle à l'entrée de leur territoire et un autre à la sortie¹⁸. En contrepartie, les opérateurs s'engageront à respecter la règle fondamentale du système à savoir de ne pas modifier les caractéristiques initiales de la cargaison tout au long de l'itinéraire de transit¹⁹.

Afin de donner au système un maximum de fiabilité, l'administration des Douanes demandait une contrepartie sous la forme d'un cautionnement financier.

FONCTIONNEMENT DU SYSTEME TIPAC

- Le transit devait se faire sur un itinéraire déterminé dit "itinéraire TIPAC", qui doit être obligatoirement emprunté et à l'exclusion de tout autre.

¹⁷ Buts de la procédure TIPAC : Elle tend à améliorer le niveau du service rendu par les transporteurs, en exigeant d'eux une compétence minimale, avec formation professionnelle, et des véhicules de transport en aussi bon état que possible. En contre partie, il faut améliorer leurs conditions de travail, en établissant des formulaires d'utilisation simple, en réduisant les délais d'attente en douane et le nombre des contrôles en cours de route, en diminuant le coût de la caution et en facilitant l'accès au système pour les PME routières, et en munissant les itinéraires principaux de transit des services indispensables.

¹⁸ En cas de présomption d'abus elles conservaient le droit de pratiquer des contrôles de conformité de cargaison là où bon leur semblera.

¹⁹ . En résumé." les transporteurs s'engageaient formellement, par leur signature du carnet TIPAC, à respecter la procédure de transit, en contrepartie l'Administration des Douanes, ainsi que les autres administrations concernées s'engageaient à faciliter à la fois les opérations administratives et physiques du transit."

- le moyen de transport devait être agréé suivant des formalités TIPAC bien définies.

Pour bénéficier de cette procédure, l'opérateur principal devait acquérir un document appelé "Carnet TIPAC" et valable pour un seul voyage. Ce carnet devait être signé par le transporteur engageant ainsi sa responsabilité directe pendant toute la séquence de transport.

Ce carnet avait une triple fonction :

1. se substituer à tout autre document douanier de transit ;
2. alléger les contrôles, notamment les contrôles intermédiaires aux frontières qui sont réduits au strict minimum ;
3. cautionner la cargaison pendant toute la durée du transit et engager la responsabilité directe du transporteur et de lui seul.

La responsabilité du transporteur prenait effet en principe dès la signature du carnet TIPAC. Dans les faits, la responsabilité du transporteur était activée dès lors que la totalité du chargement porté sur le carnet TIPAC était à l'intérieur du véhicule, les portes ou bâchées sous scellement de la douane.

La responsabilité du transporteur était désactivée dès lors qu'à destination, les scellements étaient enlevés par la douane.

Le cautionnement était limité à 15 millions de FCFA par carnet, donc par voyage. Le fonds de cautionnement mutuel devait être constitué avec l'aide conjointe des Etats membres de l'UDEAC, des professionnels eux-mêmes et de l'assistance technique des bailleurs de fonds. La gestion de ce fonds servant à régler les litiges pouvant apparaître entre les administrations des Douanes et les opérateurs doit se faire à deux niveaux:

- a. Au niveau national par des professionnels dans les instances existantes ou à créer ;
- b. Au niveau régional au sein de l'UDEAC. Cette instance assurant, elle aussi le relais financier en cas de carence d'une instance nationale.

Cette procédure qui se résumait en effet à une adaptation du Régime et Carnet TIR à la sous région, a été depuis abandonné même si certaines de ses recommandations peu à peu resurgissent et commencent à être appliquées.

III.CONCLUSION : Projet d'appui au transport en transit et au commerce international en zone CEMAC

L'atelier régional concernant la stratégie d'assistance régionale de la Banque Mondiale en Afrique Centrale, tenu à Yaoundé les 16 et 17 octobre 2002 a clairement identifié la facilitation des transports en zone CEMAC comme un des objectifs clés d'un programme régional d'assistance de la Banque.

De fait, la Banque a élaboré avec le Secrétariat exécutif de CEMAC un programme en matière de facilitation des transports qui pourrait faire l'objet d'un soutien sous la forme d'un don pour le renforcement des capacités (Institutional Development Facility).

Un don vient d'être accordé pour \$ 430,000 et doit couvrir un certain nombre d'actions de nature institutionnelle :

1. sensibilisation au respect de la charge à l'essieu pour la protection du patrimoine routier, au paragraphe 13 ;
2. actions en matière d'harmonisation réglementaire et de vulgarisation des règlements communautaires (paragraphe 16 et 17) ;
3. mise en place d'un cadre de concertation pour les corridors internationaux au départ de Douala (para 20) ;
4. démarrage d'un observatoire des pratiques sur les corridors (para 21), et
5. aide à la détermination d'une stratégie de la CEMAC en matière de transit.

Dans le cadre de ce financement et en coopération avec la France qui finance une composante Dynamisation du Processus d'Intégration de la CEMAC, il a été suggéré l'organisation un séminaire sur la « Facilitation des Transports sur les Corridors Douala- Centrafrique et Douala Tchad pour étudier sur la base des deux corridors au départ de Douala les améliorations à apporter au régime de transit des marchandises internationales.

Un tel séminaire pourrait avoir pour objectif :

- Donner à l'ensemble des participants, la connaissance et la compréhension des pratiques modernes en cours dans le commerce international ;
- Améliorer la compréhension de chaque intervenant dans le domaine d'activité (à la fois du secteur public et du secteur privé) des problèmes rencontrés par chacun des autres parties impliquées dans le transport et le commerce international.
- Favoriser la prise de conscience des gouvernements et des opérateurs au commerce international sur les bénéfices à retirer des mesures de facilitation l'harmonisation et la simplification des procédures administratives pour améliorer le flux des marchandises le long des deux corridors transcamerounais.

Il est de toute façon évident que le concours IDF (Institutional Development Facility) ci-dessus et les contributions françaises et de l'Union européenne saurait couvrir l'ensembles des besoins, qu'il s'agisse d'investissements ou d'assistance à l'ensemble des parties prenantes et a plus simplement pour but d'appuyer la réflexion sur les principaux sujets identifiés par la CEMAC et les états membres.

Une mission récente de la Banque Mondiale a proposé que la CEMAC et l'IDA préparent, en liaison avec les Etats membres et les bailleurs intéressés un programme détaillé en matière de facilitation des transports et du commerce en zone CEMAC qui pourrait être adopté par les Etats courant 2003.

Ce programme pourrait ensuite être appuyé financièrement par les bailleurs de fonds. Son contenu dépendra en partie de travaux en cours (audit de l'Union douanière) ou à venir (séminaire sur le régime de transit en zone CEMAC) et pourrait inclure entre autres les domaines suivants (sous réserve d'ajouts possibles dans le domaine de la compétitivité du commerce extérieur ou de l'amélioration du fonctionnement de l'union douanière, et en cohérence avec les programmes d'appui nationaux).

Sans oublier la mise en place d'un programme de valorisation des ressources humaines dans les domaines du transport en transit à l'intention autant d'opérateurs économiques du secteur privé que les administrateurs et les gestionnaires des outils publics, en particulier par la mise en place d'un

dispositif global de formation aux métiers du transport et du commerce international (ingénierie des transports internationaux, auxiliaires des transports en général).