

# Le corridor de la route transsaharienne

Vers un corridor économique :  
Commercialisation et gestion  
de la route transsaharienne





# LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Vers un corridor économique :  
Commercialisation et gestion  
de la route transsaharienne





© 2022, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Les affirmations, les interprétations et les conclusions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Organisation des Nations Unies, de ses fonctionnaires ou de ses États Membres.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données de position qui y figurent n'impliquent de la part 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.

Le texte a été traduit par Marika Boiron. Toutes les questions seront traitées par le traducteur qui accepte la responsabilité de l'exactitude de la traduction.

UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/2



# REMERCIEMENTS

L'étude régionale sur le corridor de la route transsaharienne (RTS), sa commercialisation et son évolution vers un corridor économique a été réalisée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), avec la coopération et le financement de la Banque islamique de développement (BID) et en collaboration avec le Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT).

Sous la supervision générale de Shamika N. Sirimanne, Directrice de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED, le rapport a été préparé par une équipe de la CNUCED dirigée par Frida Yousef (cheffe de la Section transport, Service logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique), composée de Hassiba Benamara (chargée d'affaires économiques, Section transport, Service logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique), Abdelmoula Ghzala (consultant international) et Ahmed Ayoub (consultant interne). Le rapport a également été revu par Jan Hoffmann (Chef du Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique). La présente version a été traduite de l'anglais par Marika Boiron puis mise en forme et formatée par Gilles Maury. La couverture a été réalisée par Magali Studer (CNUCED).

L'équipe tient à remercier Mohamed Ayadi, Secrétaire général du CLRT, dont l'étroite collaboration a permis d'assurer la continuité des échanges avec les membres de l'équipe, pour son inestimable contribution à ce projet et pour les précieuses informations et données apportées.

Nous tenons à remercier spécialement Riad Ragueb Ahmed (Directeur par intérim, BID) et l'équipe de la BID, notamment Nazar Diab, Imed Drine et Muntasir Majdoub Hamid Ahmed, pour leurs conseils pendant la réalisation de cette étude et leurs recommandations pour sa finalisation.

L'équipe exprime sa reconnaissance et adresse tous ses remerciements aux ministères des Finances, de l'Économie, du Plan, du Commerce, du Transport et des Travaux publics, ainsi qu'aux douanes et à tous les intervenants des pays du corridor RTS qui ont contribué aux conclusions et aux recommandations du rapport.

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de ses auteurs. Elles ne reflètent pas nécessairement la position officielle de la BID, du CLRT et de ses membres.





## Abréviations et acronymes

<b>ACTT-CN</b>	Autorité de coordination de transport et de transit du corridor nord
<b>AFCT</b>	Audit de la facilitation du commerce et du transport
<b>ALENA</b>	Accord de libre-échange nord-américain
<b>ASACR</b>	Association sud-asiatique de coopération régionale
<b>ASEAN</b>	Association des Nations d'Asie du Sud-Est
<b>ASS</b>	Afrique subsaharienne
<b>AT</b>	Assistance technique
<b>BAD</b>	Banque africaine de développement
<b>BAoD</b>	Banque asiatique de développement
<b>BID</b>	Banque islamique de développement
<b>CAREC</b>	Conseil de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (« Central Asian Regional Economic Cooperation »)
<b>CDA</b>	Communauté de développement de l'Afrique australe
<b>CEA</b>	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
<b>CEDEAO</b>	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
<b>CEEAC</b>	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
<b>CEMAC</b>	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
<b>CEN-SAD</b>	Communauté des États sahélo-sahariens
<b>CLRT</b>	Comité de liaison de la route transsaharienne
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
<b>GMS</b>	Sous-région du Grand Mékong (« Greater Mekong Sub-Region »)
<b>IDE</b>	Investissement direct étranger
<b>IPL</b>	Indice de performance logistique
<b>MCAC</b>	Marché commun d'Amérique centrale
<b>MERCOSUR</b>	Marché commun sud-américain (« Mercado Común del Sur »)
<b>Mt</b>	Tonne métrique (1 000 kg)
<b>ODD</b>	Objectifs de développement durable
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>OMD</b>	Organisation mondiale des douanes
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>PA</b>	Protocole d'accord
<b>PPP</b>	Partenariat public-privé
<b>RTE-T</b>	Réseau transeuropéen de transport
<b>RTS</b>	Route transsaharienne
<b>SSATP</b>	Programme de politiques de transport en Afrique
<b>SYDONIA</b>	Système douanier automatisé
<b>TAH</b>	Corridors routiers transafricains (« Trans-African Highway »)
<b>TIC</b>	Technologies de l'information et des communications
<b>TIR</b>	Transport international routier
<b>TMJ</b>	Trafic moyen journalier
<b>TRACECA</b>	Corridor de transport Europe-Caucase-Asie (« Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia »)
<b>UA</b>	Union africaine
<b>UDAA</b>	Union douanière d'Afrique australe
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UEMOA</b>	Union économique et monétaire ouest-africaine
<b>VPoA</b>	Programme d'action de Vienne (« Vienna Plan of Action »)
<b>ZLECAf</b>	Zone de libre-échange continentale africaine

**Note :** Sauf mention contraire, toutes les références au dollar (\$) se rapportent au dollar des États-Unis d'Amérique.

# Table des matières

REMERCIEMENTS.....	7
RÉSUMÉ.....	13
<b>I. INTRODUCTION</b> .....	31
1 - Contexte et antécédents.....	32
2 - Objectif de l'étude.....	33
3 - Méthodologie utilisée pour mener l'étude.....	33
4 - Structure du rapport.....	34
<b>II. LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)</b> .....	37
1 - L'approche corridor et sa pertinence.....	38
2 - Le corridor de la route transsaharienne (RTS) : histoire, contexte et pays membres.....	39
3 - Trafic sur la RTS, sécurité routière, politiques routières des États membres.....	46
4 - Les portes d'entrée du corridor RTS : les ports d'Alger, Lagos et Gabès.....	52
5 - Les postes-frontières et les ports secs.....	54
<b>III. PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DES PAYS DU CORRIDOR RTS, ÉCHANGES COMMERCIAUX ET PERFORMANCES LOGISTIQUES</b> .....	57
1 - Perspectives économiques des pays de la RTS.....	58
2 - Examen de la balance commerciale des pays membres de la RTS.....	63
3 - Performance logistique des pays membres de la RTS, échanges commerciaux et perspectives.....	70
<b>IV. FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT DANS LE CORRIDOR RTS, DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION DES PERFORMANCES DU RTS</b> .....	75
1 - Questions liées à la facilitation du commerce, du transit et du transport dans le corridor RTS.....	76
2 - Contexte institutionnel, juridique et réglementaire à l'appui de la performance des corridors.....	81
3 - Questions transfrontalières, statut des conventions, groupements sous-régionaux.....	82
4 - Spécificités et besoins des pays sans littoral et de transit.....	86
5 - Coordination et gestion globale des corridors économiques, suivi et évaluation.....	87

<b>V. NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU CORRIDOR RTS</b> .....	89
1 - Du corridor routier au corridor économique, avant l'intégration économique régionale .....	90
2 - Améliorations du corridor RTS en termes d'évolution, de performance et de compétitivité ..	92
3 - Avantages potentiels d'une meilleure connectivité du transport et de la facilitation du transit et du commerce .....	94
<b>VI. SYSTÈMES DE GESTION DES CORRIDORS : PRATIQUES INTERNATIONALES</b> .....	97
1 - Expérience internationale en matière de gestion des corridors de transport, de transit et de commerce .....	98
2 - Leçons tirées du développement et de la gestion des corridors .....	102
3 - Critères de sélection d'un modèle de gestion pour le corridor RTS .....	103
<b>VII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b> .....	107
1 - Modèle proposé de dispositif de gestion pour le corridor RTS .....	108
2 - Proposition d'accord intergouvernemental établissant un mécanisme de collaboration entre les pays du corridor RTS .....	114
3 - Dispositions clés devant faire partie de l'accord intergouvernemental .....	115
4 - Projets régionaux et soutien apporté par les pays de la RTS et leurs partenaires .....	118
<b>ANNEXES</b> .....	121
Annexe 1 : Structure du secteur du transport routier de marchandises dans les pays de la RTS .....	125
Annexe 2 : Échanges entre pays de la RTS et principaux produits échangés .....	135
Annexe 3 : Commerce informel dans la sous-région RTS, le cas du commerce informel entre l'Algérie et le nord du Mali. Problèmes rencontrés aux postes-frontières .....	153
Annexe 4 : Proposition de PA entre les pays du corridor routier RTS en vue de l'adoption d'un cadre de coopération et d'un mécanisme de gestion du corridor .....	159
Annexe 5 : Cadre de coopération proposé aux pays du corridor routier RTS pour faciliter le commerce et le transport et commercialiser le corridor .....	163
Annexe 6 : Proposition de PA entre les pays du corridor routier RTS en vue de l'adoption d'un cadre de coopération et d'un mécanisme de gestion du corridor .....	169
<b>RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE</b> .....	177



LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# RÉSUMÉ

### 1 - Contexte

Les corridors de transport et de commerce, qui sont essentiellement de grands axes facilitant la circulation des personnes et des biens entre les régions et entre les pays, existent depuis des millénaires. Ces corridors permettent à ces régions et pays de proposer des réseaux et services de transport de grande capacité qui réduisent les temps de trajet ainsi que les coûts liés au transport et aux échanges commerciaux, en améliorant leur connectivité et leur efficacité grâce à des économies d'échelle. Les corridors régionaux sont particulièrement importants pour les pays enclavés où ils constituent des artères vitales pour l'économie, offrant souvent les seuls accès terrestres aux ports connectés aux marchés régionaux et internationaux.

Le corridor de la route transsaharienne (RTS) est l'un des neuf principaux corridors autoroutiers transafricains (TAH) qui sont actuellement développés par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), l'Union africaine (UA), la Banque islamique de développement (BID) et la Banque africaine de développement (BAD), avec le soutien d'autres organisations régionales et internationales et instituts de développement (comme la Banque arabe pour le développement économique en Afrique ou BADEA, et la CNUCED).

Le corridor RTS est l'un des plus anciens corridors routiers transnationaux d'Afrique et aussi l'un des plus complets : il a été proposé en 1962 et la construction de certaines de ses sections sahariennes a démarré dès les années 1970. Le corridor RTS relie l'Algérie, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Tchad et la Tunisie (trois pays portuaires et trois pays sans littoral). Doté d'une colonne vertébrale (axe principal) nord-sud longue de 4 500 km, le corridor relie les ports d'Alger et de Lagos en traversant l'Algérie, le Niger et le Nigeria. Un réseau de 4 600 km de routes secondaires desservant la Tunisie, le Mali, Niamey (au Niger) et le Tchad est considéré comme une partie intégrante du corridor routier transsaharien. Le corridor RTS est goudronné (asphalté) à près de 80 %. La branche tunisienne dessert les ports de Tunis et de Gabès.

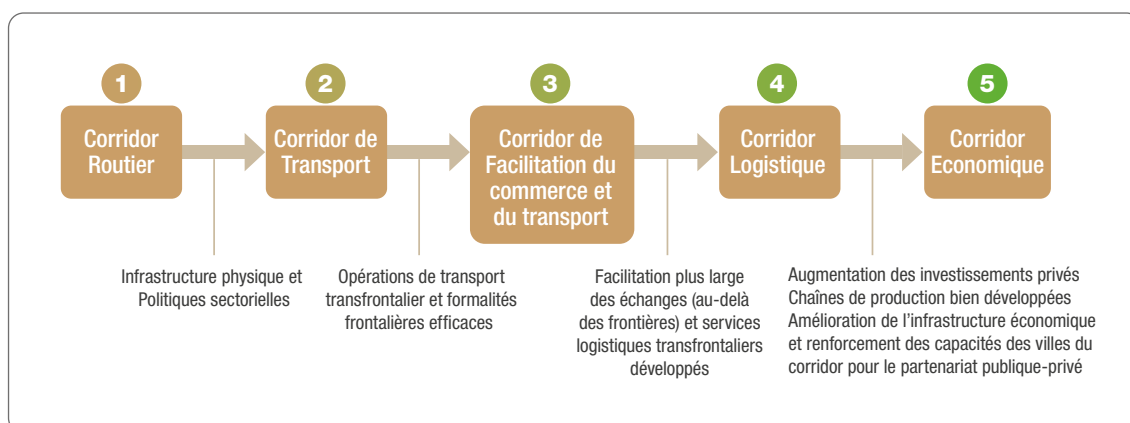
### 2 - Étude

La présente étude fait partie d'un projet d'assistance technique financé par la BID et mis en œuvre par la CNUCED, qui vise à promouvoir la commercialisation du corridor RTS et sa transformation en corridor économique au moyen d'un mécanisme de gestion pertinent.

#### Évolution du corridor de transport en corridor économique

Il est important de mettre en place un mécanisme de gestion du corridor de transport régional qui garantira une coordination et une collaboration efficaces entre les parties prenantes du corridor RTS, notamment ses utilisateurs et ses prestataires de services. L'objectif ultime du projet d'assistance technique (AT) est de promouvoir les échanges commerciaux, améliorer la fiabilité et l'efficacité des transports, minimiser les délais et les temps de transit grâce à une amélioration des politiques et des procédés et réduire les coûts de transport, autant d'éléments qui contribueront à transformer le réseau routier en corridor de développement économique et à établir les conditions nécessaires à une future intégration économique régionale.

Conformément aux objectifs généraux du projet AT, dont elle constitue l'une des premières étapes, la présente étude inclut des recommandations pour la mise en place d'un cadre de coopération entre les pays de la RTS ainsi qu'un mécanisme régional adéquat de gestion du corridor de transit pour la



commercialisation de la RTS. Les suggestions et les recommandations de l'étude concernant les améliorations à apporter au corridor RTS (aussi bien physiques que réglementaires et politiques), y compris celles portant sur un mécanisme de gestion, visent essentiellement à transformer la RTS en corridor de transport puis en corridor logistique et, enfin, en corridor économique, dans l'optique d'une intégration économique régionale.

### 3 - Présentation des résultats

Le rapport est structuré de façon à asseoir les recommandations sur un travail analytique détaillé et sur des pratiques reconnues issues de l'expérience internationale. Il met en valeur l'approche corridor et sa pertinence pour le développement économique local, national et régional, et l'importance globale de l'intégration économique régionale, notamment pour des pays en développement sans littoral.

Il décrit également en détail le corridor RTS en présentant sa situation en termes d'infrastructures physiques (« hard ») et politiques/réglementaires (« soft »), ses contraintes et ses enjeux. Le rapport ne tient pas compte des répercussions de la pandémie de COVID-19 ni des problèmes de sécurité dans la région du Sahel. Il résume les perspectives économiques (qui prévalaient avant 2020, année où la pandémie s'est déclarée, entraînant des conséquences négatives sur les économies nationales et mondiale) de chacun des six pays du corridor RTS, examine leurs échanges commerciaux, séparément et entre eux, ainsi que la possibilité d'un accroissement de ces échanges, et étudie les indicateurs de performance logistique de ces pays et les mesures qui pourraient permettre d'améliorer cette performance.

A partir des informations disponibles existantes (au moment où l'étude a été menée) et d'un audit de la facilitation du commerce et du transport (AFCT) réalisé à partir d'une étude documentaire de chacun des pays du corridor RTS, le rapport présente les différents aspects de facilitation du commerce et du transport dans le corridor RTS et fournit un diagnostic pour évaluer la performance du corridor. La partie analytique du rapport examine les obstacles et enjeux associés au transport routier et de transit ainsi qu'aux opérations logistiques au sein du corridor, parmi lesquels les liaisons avec les ports, et recense les mesures/solutions potentielles qui permettraient de surmonter ces obstacles.

Le rapport tient compte de la nécessité d'améliorer la performance du corridor RTS et établit des recommandations en matière d'infrastructures physiques, en ce qui concerne notamment les tronçons manquants, la connectivité, les centres logistiques, la modernisation des postes-frontières, etc., ainsi qu'en matière de réglementation et politique, en abordant des questions de régulation, de politiques, d'outils technologiques, de technologies de l'information et des communications (TIC), d'harmonisation, de simplification des échanges d'informations, conventions, accords, institutions, augmentation des capacités et mécanismes de suivi et d'évaluation de la performance et des répercussions du corridor.

Il fournit des exemples de meilleures pratiques basées sur des expériences internationales en matière de mécanismes de gestion des corridors de transport et d'échanges commerciaux, ainsi que les critères et options permettant de sélectionner et d'adapter un modèle à des situations spécifiques. À partir du travail d'analyse et de l'expérience internationale, le rapport présente les principales conclusions de l'étude et formule des recommandations pour la mise en place d'un cadre de coopération entre les pays membres et d'un mécanisme (structure) de gestion régional qui soit le plus adapté au corridor RTS pour en assurer une exploitation, une gestion et une commercialisation efficaces. Dans leur ensemble, ces mesures doivent permettre de jeter les bases nécessaires à l'établissement d'un corridor de développement économique et de favoriser une future intégration régionale.

Le rapport présente également les principaux éléments nécessaires à un accord intergouvernemental (protocole d'accord) instaurant, pour le corridor RTS, un mécanisme de collaboration entre les pays membres et une structure de gestion durable, ainsi qu'une recommandation décrivant un programme/projet de développement d'un corridor économique régional de la RTS et un plan d'action dont la préparation et la mise en œuvre seraient soutenues par les gouvernements, les institutions financières et les partenaires du développement.

### 4 - Pertinence de l'approche corridor

D'un point de vue économique, l'objectif d'un corridor est de promouvoir le commerce intérieur et extérieur en fournissant des services de transport et de logistique plus efficaces ainsi que des mesures de facilitation des échanges, et de soutenir la connectivité et le développement socio-économique le long des voies. Dans le cas des corridors routiers, le principal intérêt que présente l'inclusion des axes et embranchements routiers est d'attirer non seulement l'attention sur l'amélioration des routes proprement dites, mais aussi sur l'amélioration de la qualité du transport et d'autres services logistiques ainsi que des mesures de facilitation des échanges au sein du corridor. Cette qualité se mesure en temps de transit et en coûts d'acheminement des marchandises le long du corridor, et s'évalue aussi à l'aune de la fiabilité des services en termes de temps de transit.

Lorsqu'il existe un objectif de développement économique national, la qualité peut également se rapporter à l'ampleur et à l'impact social de l'activité économique dans le corridor. Les organisations internationales et les institutions financières sont de plus en plus favorables à l'approche corridor pour les pays en développement car elles sont convaincues que les corridors de transport constituent un moyen direct de soutenir l'intégration économique, un facteur important pour les perspectives de croissance, notamment pour les pays enclavés.

### 5 - Conclusions et diagnostic du travail d'analyse

#### Le corridor routier RTS, ses contraintes et ses défis

Tous les pays membres de la RTS ont réalisé des efforts d'investissement majeurs dans le secteur routier au sein du corridor, ce qui témoigne de **l'engagement des États membres** à l'égard du corridor et de son évolution en tant que futur vecteur de développement économique pour la sous-région. Néanmoins, il manque encore plusieurs tronçons routiers, l'état des routes est inégal selon les pays et les politiques d'entretien des axes routiers et leur financement sont en souffrance, en particulier dans les trois pays enclavés (Mali, Niger et Tchad).

Le **trafic** (2019) sur le principal axe nord-sud est important sur les tronçons situés en Algérie et au Nigeria, avec une part de trafic lourd (camions) de 15 % en Algérie et de 35 % au Nigeria. Sur les sections de raccordement à l'axe principal, le trafic est très faible, hormis en Tunisie où la circulation entre Gabès et la frontière algérienne puis Ghardaïa (en Algérie, sur le principal axe RTS) est plus dense que sur d'autres sections de raccordement, mais bien plus faible que sur les principales sections en Algérie et au Nigeria.



## RÉSUMÉ

La **sécurité routière** reste un défi majeur pour tous les pays du corridor RTS, dans la mesure où le respect des principales lois et mesures de sécurité ne fait pas l'objet d'un contrôle strict. Cette situation est exacerbée par le manque de signalisation routière, un entretien insuffisant des véhicules, des pièces détachées défectueuses et piratées, la fatigue des conducteurs et l'imprudence d'usagers de la route inexpérimentés. Il s'agit là de facteurs qui contribuent de façon déterminante à l'incidence croissante des accidents de la route et des décès et blessures qui en résultent.

Des problèmes majeurs restent à résoudre au niveau des deux principales portes d'entrées du grand axe nord-sud du corridor RTS, soit **le port d'Alger et le port de Lagos**. Malgré ses récentes améliorations (datant d'avant 2020), le port d'Alger reste engorgé et des surtaxes de congestion sont régulièrement appliquées par les compagnies de transport maritime. Les retards sont courants et les temps d'attente au port restent importants. Plusieurs facteurs critiques minent également l'efficacité du port de Lagos. Parmi les problèmes répertoriés figurent des déficits d'infrastructures de transport, des carences au niveau des services et des installations des agences gouvernementales, et une insuffisance des services proposés par les opérateurs du secteur privé présents dans le port. **Le port de Gabès** (comme celui de Radès) semble prêt à jouer un rôle clé comme porte d'entrée du corridor RTS, mais aurait besoin d'investissements dans un terminal à conteneurs.

En sus des problèmes bien connus de sécurité dans la région du Sahel, les difficultés observées aux différents **postes-frontières** du corridor RTS sont dues à une interprétation étroite et excessivement rigoureuse de la réglementation, qui entraîne problèmes et contretemps. Il n'existe aux postes-frontières aucune utilisation des TIC pour le partage d'informations, et aucune réelle gestion des risques n'y est appliquée. Le fait que l'Algérie ne fasse pas partie de la convention relative au transport international routier (TIR) – le pays en a suspendu l'application en 1991 – n'arrange pas les choses.

**Ports secs et dépôts terrestres de conteneurs** se développent lentement dans les pays de la RTS. Plusieurs dépôts de conteneurs situés à l'intérieur des terres sont sous gestion privée au Tchad, au Niger et au Mali. Les opérateurs privés ont également investi dans la construction et le développement d'entrepôts fermés et sécurisés ainsi que dans des entrepôts sous douane. Ces initiatives ne sont toutefois pas mises en œuvre dans tous les pays RTS.

Les aspects généraux de **protection de l'environnement** ne reçoivent pas l'attention adéquate. Les politiques visant à promouvoir la croissance économique devraient tenir compte de l'épuisement dans le temps des ressources non renouvelables, de l'impact de l'activité économique sur l'environnement, du changement climatique, et de la nécessité de protéger la biodiversité et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Des politiques durables au niveau environnemental sont essentielles pour assurer une croissance pérenne au niveau économique en général, et pour limiter les externalités telles que la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les facteurs contribuant au changement climatique.

L'accroissement des activités de transport et d'échanges commerciaux appelle des mesures pour réduire ces externalités et montre la nécessité d'adopter des modèles durables. L'intégration des critères de durabilité aux opérations et au développement des infrastructures du corridor devrait de ce fait être envisagée pour favoriser un développement inclusif et durable qui soit efficace à long terme. La récente accélération des avancées et des innovations technologiques montre que ces technologies présentent un intérêt non négligeable pour soutenir les efforts de pérennisation.

## Perspectives économiques, échanges commerciaux et performance logistique des pays du corridor RTS

L'étude examine **les perspectives économiques** des pays membres du corridor RTS, sur la base des données disponibles de différentes organisations internationales et agences spécialisées, sans toutefois analyser ni anticiper les effets dévastateurs de la COVID-19. Selon les Perspectives économiques en Afrique (2022) du FMI, le PIB de l'Afrique subsaharienne s'est contracté de 2,1 % en 2020 et a connu

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

une croissance modeste de 3,7 % en 2021. Les perspectives pour 2022 montrent une augmentation de 0,1 % seulement, pour atteindre 3,8 %.<sup>1</sup> Les données économiques prises en compte pour cet examen datent d'avant 2020, soit avant l'éruption de la pandémie de COVID-19 et ses effets délétères sur les économies nationales et mondiale. Les données antérieures à 2020 sont également plus représentatives des échanges commerciaux des pays RTS, individuellement et entre eux, ainsi que de leur performance logistique.

Le Nigeria et l'Algérie représentent 77 % de la population totale et 88 % du PIB total des pays du corridor RTS. Les pays du corridor RTS représentent quelque 27 % du PIB total de l'Afrique et 25 % de sa population. Le gaz et le pétrole représentent près de 95 % des recettes d'exportation de l'Algérie. Une des plus grandes d'Afrique, l'économie nigériane repose essentiellement, depuis la fin des années 1960, sur l'industrie pétrolière.

Le travail analytique a mis en évidence les différences entre les économies des six pays de la RTS, dont trois sont des pays enclavés à faibles revenus et deux, des pays à revenus intermédiaires. Malgré ces différences économiques, les pays présentent quelques similitudes dans le classement de leur **indice de performance logistique** (IPL) respectif ainsi qu'au niveau des principaux enjeux et questions à traiter pour améliorer ce classement. Ces améliorations pourraient être favorisées par des efforts conjugués visant à promouvoir les échanges et la commercialisation du corridor RTS et à mettre en œuvre des mesures de facilitation du commerce, du transport et du transit le long du corridor de façon structurée, efficace et organisée.

Les données existantes et leur analyse montrent que les échanges entre les pays de la RTS sont relativement faibles. On estime à environ 1 % seulement les échanges totaux de l'Algérie avec les pays africains hors Maghreb. Les échanges entre le Niger et la zone du Maghreb équivaldraient à environ 10 camions par jour.<sup>2</sup> Ces estimations ne reflètent sans doute pas la totalité des échanges réels dans la mesure où il existe sans doute un commerce informel qui échappe aux statistiques.

À titre d'exemple, les données recueillies révèlent d'importants échanges informels entre l'Algérie et le Mali pour approvisionner le nord du Mali et permettre aux régions septentrionales de bénéficier de prix inférieurs à ceux des marchandises acheminées depuis le sud du pays.

Sur le plan économique, même sans tenir compte des subventions algériennes pour le transport et les marchandises, il paraît logique que Kidal, et même Gao, soient tournés vers l'Algérie dans la mesure où le temps de transit pour rallier Alger va de sept à huit jours, contre 17 jours au moins pour rallier Dakar (Sénégal) ou, par le sud, Abidjan (Côte d'Ivoire) ou Tema (Ghana). En outre, le coût du transport maritime dans les ports d'Afrique du Nord est bien inférieur à celui des ports d'Afrique de l'Ouest<sup>3</sup>. Tout projet visant à faire évoluer le corridor RTS en corridor économique et à moderniser les postes-frontières, notamment lorsqu'ils bénéficient du soutien de partenaires de développement internationaux, devrait tenir compte de ces échanges informels et prévoir l'intégration adéquate des populations bénéficiant des activités liées à ce commerce au développement économique général de la région.

Ce n'est pas nécessairement le volume des échanges commerciaux entre les pays qui importe le plus, puisqu'il se développera progressivement à mesure que les pays RTS répondront à leurs besoins réciproques et bénéficieront de leur propre développement économique national le long du corridor. Le plus important à ce stade concerne plutôt les politiques de logistique commerciale et le volume de marchandises qui transitent entre les pays RTS (en traversant le corridor ou certains de ses membres), que ces marchandises soient à destination ou en provenance de l'un d'entre eux. Ce qui importe, c'est le degré d'efficacité avec lequel les mesures de facilitation du transport et du transit améliorent toutes les étapes et tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement et du système logistique, notamment en temps et en coût.

<sup>1</sup> Perspectives économiques régionales du FMI pour l'Afrique subsaharienne (octobre 2021).

<sup>2</sup> Sur la base des données disponibles pour les années 2014 à 2017, et 2018 lorsqu'elles sont disponibles. Données provenant de la BAD, de la Banque mondiale, du CIA World Fact Book et d'autres sources..

<sup>3</sup> Commerce Algérie-Mali : la normalité de l'informalité, Sami Bensassi, Anne Brockmeyer, Mathieu Pellerin, Gaël Raballand, Démocratie et développement économique, Forum de recherche économique, 2015. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>.

## RÉSUMÉ

Les perspectives et les principaux produits potentiellement commercialisables entre les pays du corridor RTS (et vers le reste de l'Afrique) ont été analysés et débattus dans une étude du CLRT de 2009, puis examinés et actualisés dans le travail analytique de la présente étude<sup>4</sup>. Ces produits identifiés comme avantageusement commercialisables entre les pays de la RTS sont ceux exportés par chacun d'entre eux en quantités significatives sur plusieurs années.

Les travaux d'analyse de la présente étude montrent qu'une fois que les barrières non tarifaires identifiées auront été levées grâce aux mesures suggérées de facilitation du transport et du commerce, les échanges commerciaux entre les pays de la RTS augmenteront. Comme l'a également montré l'étude du CLRT de 2009, les opportunités de développement concernent deux grands domaines : (i) pour les pays subsahariens : l'exportation de produits alimentaires, agricoles et miniers, et l'importation de produits manufacturés, parmi lesquels des produits mécaniques, électriques, chimiques et pharmaceutiques, des textiles, matériaux de construction, agroalimentaire ; (ii) pour l'Algérie et la Tunisie : l'exportation de biens manufacturés, dont des produits mécaniques, électriques, chimiques, pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, produits agroalimentaires et importations de minéraux, de produits agricoles et alimentaires, et investissements directs dans les ressources en eau, l'énergie, l'exploitation minière et la logistique de transport.

### Aspects de la facilitation des échanges et du transport dans le corridor RTS et diagnostic et évaluation de la performance de la RTS

Les efforts réalisés jusqu'à présent depuis les années 1970 dans le corridor de la RTS se sont principalement concentrés sur les infrastructures routières. Bien que ces efforts aient abouti à des progrès remarquables en ce qui concerne la construction des routes, il reste beaucoup à faire au niveau des tronçons manquants, des politiques d'entretien des routes, du financement et de la pérennisation, de la sécurité routière, des limitations de vitesse, de l'accès aux ports, des ports secs, des dépôts douaniers, ainsi que des postes-frontières.

S'agissant de la facilitation des échanges, du transit et du transport, les travaux d'analyse de la présente étude et les données probantes disponibles provenant de différents documents, ainsi que le diagnostic qu'ils permettent d'établir, mettent en évidence le faible degré d'importance accordé aux aspects politiques et réglementaires (« soft »), ce qui induit une médiocre performance du corridor. L'analyse montre qu'il reste encore beaucoup à faire pour remédier aux problèmes liés : (i) aux processus douaniers, aux échanges d'informations, à la gestion du risque, à l'utilisation des TIC ; (ii) au manque de promotion et de facilitation des échanges ; (iii) au manque de services logistiques et de renforcement des capacités dans ces services ; (iv) à la faiblesse du secteur du transport poids lourds et des services de transport ; (v) coûts élevés et longs temps de transport et de transit à travers la chaîne d'approvisionnement, et congestion des ports ; (vi) utilisation inégale de la plateforme et des processus nationaux de guichet unique, inefficaces et non optimisés lorsqu'ils existent. En raison des contraintes le long des routes du corridor et des obstacles qui entravent la performance globale du corridor, les coûts et les temps de transport sont trop élevés en regard des normes internationales et en comparaison avec d'autres sous-régions africaines et groupes de pays, y compris ceux qui sont enclavés.

En outre, le corridor de la RTS souffre aux niveaux national et régional d'un manque d'harmonisation des procédures et processus nécessaires à sa performance, notamment sur les plans suivants : (i) environnement réglementaire, juridique et institutionnel ; (ii) disparité des problèmes transfrontaliers, comme les charges par essieu, l'assurance et l'inspection des véhicules ; (iii) ratification et application des conventions adéquates ; (iv) prise en compte des exigences, des besoins et des spécificités propres au transit et aux zones enclavées ; (v) utilisation des TIC, collecte de données, traitement et partage de connaissances ; (vi) gestion et coordination économiques globales du corridor, évaluation et suivi, performance. Des corridors performants de transport et d'échanges peuvent avoir d'importants effets positifs en réduisant les coûts

---

4. CLRT (2009).

et délais et en renforçant la compétitivité des communautés, villes, régions et pays, en particulier lorsque ces derniers sont enclavés.

### 6 - Nécessité d'améliorer la performance du corridor de la RTS

La volonté politique et l'engagement des gouvernements du corridor RTS se traduisent jusqu'à présent par des investissements massifs dans les infrastructures routières et par leurs efforts pour mettre en œuvre les mesures supplémentaires qui mèneront à l'intégration économique régionale. Le rapport présente en détail les améliorations nécessaires et les questions les plus décisives – par séquences et par phases – pour faire progressivement évoluer le corridor routier en corridor de transport puis, tour à tour, en corridor logistique, en corridor de développement économique et en corridor économique régional pour enfin aboutir à l'intégration économique régionale.

Les efforts d'amélioration exigent d'importantes ressources de la part de tous les partenaires de développement, avec une attention particulière portée à la promotion d'un accès libre, efficace et rentable à la mer pour les pays enclavés, à l'amélioration des infrastructures et services de transport, à la finalisation des tronçons manquants au sein du corridor, à la réduction des coûts et des barrières non tarifaires grâce à la simplification et à la normalisation des réglementations et des procédures, et à la mise en avant du développement numérique. Avec les améliorations durables nécessaires, le corridor de la RTS devrait également viser à devenir compétitif pour les pays enclavés, notamment le Mali et le Tchad, qui disposent tous deux d'autres voies d'accès à la mer.

Une fois que les mesures (physiques et réglementaires) visant à lever les obstacles à la facilitation des échanges et du transport, à la performance logistique et à la chaîne d'approvisionnement seront mises en place et opérationnelles (y compris dans le cadre de l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine [ZLECAf]), les échanges commerciaux se développeront et se multiplieront entre les pays du corridor RTS et à partir de ces pays vers le reste de l'Afrique. La performance du corridor et sa compétitivité peuvent être à l'origine d'échanges intercontinentaux plus importants et il pourra s'imposer ainsi comme l'un des principaux liens commerciaux entre le nord, le centre et l'ouest de l'Afrique.

#### Transformation du corridor routier en corridor économique, menant à l'intégration économique régionale

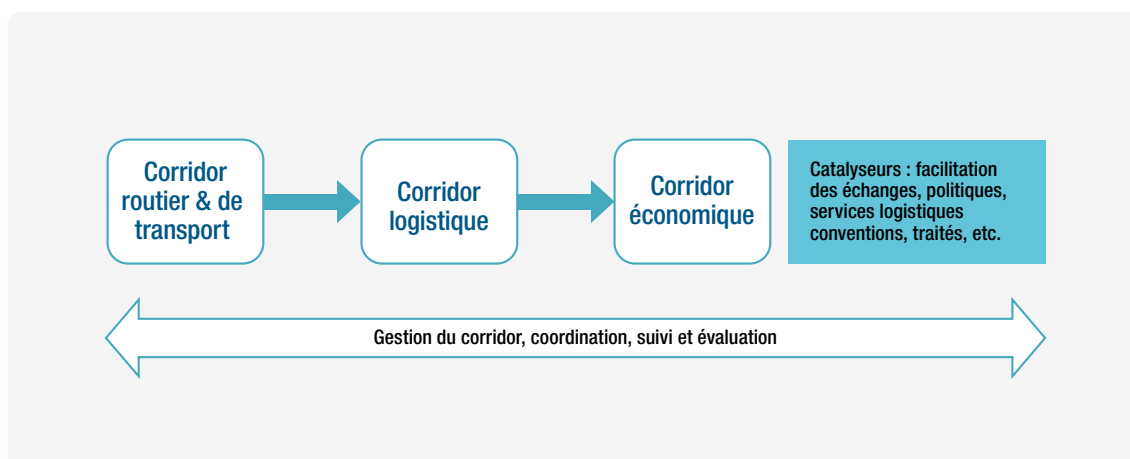
Les gouvernements du corridor RTS ont pour objectif l'intégration économique sous-régionale et régionale. Cet objectif est en adéquation avec ceux de l'UA et les stratégies de soutien des partenaires de développement internationaux, des agences onusiennes (comme la CNUCED) et des institutions financières internationales (ou IFI, comme la BID qui considère l'intégration régionale comme un sujet prioritaire). La BAD a elle aussi fait de l'intégration économique régionale l'une des priorités sous-tendant les deux grands objectifs de sa stratégie décennale (2013-2022), qui sont la croissance inclusive et la transition vers une croissance verte.

Les améliorations physiques et politiques nécessaires sont complexes, multi-sectorielles, multi-dimensionnelles et multilatérales (aux niveaux nationaux et régionaux). Pour une mise en place adéquate, elles doivent être planifiées, séquencées et classées par ordre de priorités afin d'assurer l'efficacité et le bon fonctionnement du corridor. Ces améliorations nécessitent par ailleurs l'implication de plusieurs échelons et organismes gouvernementaux ainsi que le secteur privé. Une bonne coordination est indispensable et doit s'accompagner d'un étroit suivi, d'évaluations et d'un partage des connaissances et des meilleures pratiques. Tout ceci requiert une gestion et un cadre de coordination adéquats qui en intègrent tous les aspects dans une vision d'ensemble et une préparation adaptée ; la coordination de multiples acteurs, disciplines et secteurs ; une prise en compte des dimensions transversales, avec le soutien d'un suivi et de mécanismes d'évaluation appropriés.

## RÉSUMÉ

Les propositions d'améliorations de la RTS et les recommandations données dans le cadre de la présente étude, parmi lesquelles la création d'un mécanisme de gestion du corridor, visent à faire évoluer progressivement la RTS du statut de corridor routier à celui de corridor de transport, corridor logistique puis corridor économique, comme montré ci-après.

### ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT D'UN CORRIDOR ÉCONOMIQUE



### Améliorations à apporter à la RTS pour assurer son évolution, sa performance et sa compétitivité

Pour tirer pleinement parti de tout le potentiel d'une région, il est important que les pays garantissent la connectivité des infrastructures. Parmi les diverses infrastructures de connexion, le transport joue un rôle de poids dans la réduction de la pauvreté, la croissance inclusive, les échanges et l'intégration économique. La connectivité implique des infrastructures physiques entre les différents pays et à l'intérieur même des pays. Le développement et la fonctionnalité de ce type d'infrastructures ne peuvent être assurés qu'à condition de pouvoir s'appuyer sur des infrastructures réglementaires adéquates, c'est-à-dire un cadre composé de politiques, stratégies, régulations, gouvernance, institutions, systèmes, procédures et connaissances efficaces.

Dans la plupart des pays, le manque ou l'inadéquation des mécanismes d'exécution compromet le développement de systèmes de transit fluides. Bien que les besoins de financement des infrastructures politiques et réglementaires (« soft ») soient bien inférieurs à ceux des infrastructures physiques, ils n'en demeurent pas moins complexes. Ces financements sont plus longs à mettre en place et nécessitent des initiatives de gestion, coordination et planification efficaces aux niveaux nationaux et régionaux.

Pour être performant et compétitif, le corridor de la RTS nécessiterait des infrastructures en dur (tracés manquants, postes frontaliers, etc.) et des mesures organisationnelles (régulations, politiques, instruments technologiques, TIC, harmonisation et simplification du partage d'informations, cadre institutionnel, renforcement des capacités, etc.), la mise en place de systèmes de transit régionaux efficaces et fonctionnels, dont dépendent les pays enclavés pour leurs échanges avec et à travers les pays voisins, ainsi que des mesures permettant une meilleure circulation des biens et des véhicules.

Faciliter les flux commerciaux entre pays d'une même sous-région demande non seulement des infrastructures de transport adéquates, mais aussi des services de transit et de transport fiables et compétitifs. Néanmoins, ces deux exigences ne peuvent être effectivement remplies que dans les limites autorisées par le cadre juridique régissant leurs opérations.

La future intégration économique régionale peut être atteinte non seulement par l'harmonisation des politiques nationales, mais aussi par la préparation, la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques multilatéraux. Ces instruments apportent le cadre nécessaire au développement durable des échanges commerciaux, qui favorisent la croissance économique et la création d'emplois. Les améliorations requises pour assurer la performance et la compétitivité du corridor de la RTS sont complexes et doivent être adéquatement planifiées, séquencées et classées par ordre de priorités. Elles impliquent plusieurs échelons et organismes gouvernementaux ainsi que des acteurs du secteur privé. Une coordination rapprochée et un système de gestion approprié sont nécessaires, ainsi qu'un suivi étroit, des évaluations, une connaissance et un partage des meilleures pratiques.

### Bénéfices potentiels de l'amélioration de la connectivité des transports, du transit, des échanges et de la facilitation des échanges

Des bénéfices majeurs résulteront d'un corridor économique RTS performant et compétitif, notamment pour le régime de transit, les chaînes d'approvisionnement transfrontalières et la facilitation des échanges, l'inclusivité, l'équité, la pérennité, et pour l'amélioration du commerce et de la compétitivité grâce à la réduction des coûts et des temps de trajets. L'expérience internationale montre qu'une meilleure connectivité (aux niveaux national, régional et mondial) entraîne généralement des répercussions positives sur la compétitivité des échanges et, à terme, sur les créations d'emplois et la croissance des revenus. La baisse du coût des transports améliorera les opportunités d'échanges commerciaux et la circulation des personnes.

## 7 - Systèmes de gestion des corridors : expérience et pratiques internationales

À partir de l'expérience et des meilleures pratiques internationales en matière de gestion des corridors d'échanges et de transport, et en utilisant des critères de sélection objectifs tels que décrits dans le rapport, cette étude montre quel modèle de coordination et de programme de gestion pourrait être adapté et adopté pour le corridor de la RTS.

### Expérience internationale en matière de programmes de gestion des corridors de transport, de transit et d'échanges commerciaux

Plusieurs organisations internationales mettent l'accent sur la facilitation des échanges transfrontaliers et interétatiques le long des corridors. Elles s'attachent en particulier à identifier les éléments qui entravent la fluidité du trafic et cherchent à promouvoir des stratégies adéquates pour minimiser ces entraves. Cet objectif est également conforme aux ODD, au Programme d'action d'Almaty (2003) et au Programme d'action de Vienne (VPoA) pour les pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

La promotion du développement de corridors fonctionnels et performants peut aussi constituer une stratégie efficace pour réaliser les ODD et tirer pleinement parti du potentiel de la ZLECAf, qui offre au continent une occasion majeure de stimuler le commerce intra-africain et la diversification économique, d'accélérer la croissance et le développement des chaînes de valeur, ainsi que d'améliorer la position de l'Afrique sur le marché mondial.

L'un des facteurs qui contribuent aux problèmes rencontrés le long du corridor est l'absence d'institutions adaptées capables de coordonner proactivement des interventions pour lever les obstacles à la circulation. Les activités des corridors dotés d'organismes de gestion enregistrent parfois d'importantes améliorations. Les institutions sont déterminantes pour faciliter le dialogue entre les parties prenantes du corridor et pour harmoniser les procédures et la documentation utilisées dans les activités de transport et de transit, ce qui entraîne une réduction des coûts et des temps de transit.

## RÉSUMÉ

Une organisation dédiée au corridor permet également de cibler les efforts des parties prenantes et sert de plateforme où répertorier les principaux freins affectant la performance du corridor. Elle permet également d'orienter les programmes de prêt des organisations multinationales. Bien que l'analyse des corridors commerciaux internationaux ait fait l'objet de différentes approches, seuls quelques modèles ont été mis en application.

L'étude a passé en revue quelques expériences et meilleures pratiques internationales en matière de gestion des corridors de transport et de commerce, notamment le financement durable des structures de gestion des corridors. L'expérience présentée couvre différentes régions et sous-régions, différents modèles de gestion et différents types de support. L'examen a porté sur plusieurs exemples de corridors en Afrique, leurs modèles de gestion, les contraintes auxquels ils sont confrontés, et les leçons tirées. Parmi les exemples étudiés figurent : le Réseau transeuropéen de transport (réseau RTE-T) en Europe ; la sous-région du Grand Mékong (GMS) ; l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) ; l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) ; le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC) ; la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Parmi les exemples de mécanismes de gestion des corridors inclus dans l'étude figurent : les corridors TRACECA (Europe-Caucase-Asie) et Can-Mex (du Canada au Mexique), le MCAC (Marché commun d'Amérique centrale), le corridor septentrional d'Afrique de l'Est, le corridor de Maputo en Afrique australe, le corridor trans-Kalahari, le corridor de Dar es Salaam et le corridor Lagos-Abidjan.

### Leçons tirées des exemples de gestion et de développement des corridors

L'étude montre que les programmes de développement de corridors multilatéraux les plus réussis sont ceux qui ont été mis en place dans le cadre d'unions douanières, puisque celles-ci simplifient les procédures de passages aux frontières. Dans le cas du réseau RTE-T dans l'Union européenne, les formalités aux frontières sont inscrites dans les annexes techniques du traité. L'étude montre également que trois aspects doivent généralement être examinés. Le premier porte sur les caractéristiques d'un corridor international et les paramètres qui définissent sa performance. Le deuxième concerne les mécanismes disponibles pour améliorer la performance du corridor, notamment aux postes-frontières. Le troisième traite des mécanismes de gestion disponibles pour coordonner le développement des corridors.

L'expérience internationale en matière de développement des corridors de commerce et de transport fournit aux décideurs et aux praticiens du développement un large éventail d'enseignements, y compris sur le traitement du transit, et une série de leçons pratiques qui les aideront à identifier et traiter les aspects prioritaires des réformes à mener et des programmes de facilitation du transport et du commerce.

### Critères de sélection et d'adaptation d'un modèle de gestion pour le corridor

Les recommandations présentées dans cette étude concernant les améliorations à apporter au corridor RTS sont liées les unes aux autres. Elles doivent être mises en œuvre en respectant les séquences proposées pour avoir le maximum d'impact. A moins qu'il existe un arrangement institutionnel pour superviser leur mise en œuvre, il est peu probable qu'un plan d'action aussi coordonné se mette en place de lui-même.

L'expérience tirée des différents corridors commerciaux montre qu'un mécanisme de gestion adapté peut effectivement assurer la coordination nécessaire. Il peut garantir que les mesures de facilitation des échanges mises en œuvre dans un pays soient appuyées par des mesures comparables dans d'autres pays du corridor. Il peut aussi permettre d'assurer que les actions menées dans tout pays soient mises en œuvre dans un cadre de coopération générale. La coordination qu'un tel système/mécanisme peut apporter est particulièrement importante pour les infrastructures de transport, où les investissements d'un pays donné dépendent entièrement, pour porter leurs fruits, de l'existence d'infrastructures com-

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

parables dans les pays voisins au sein du corridor. Les critères et principes directeurs de sélection et d'adaptation d'un modèle de mécanisme de gestion d'un corridor devraient tenir compte : (i) des objectifs du corridor de développement ; (ii) des futures activités du système de gestion du corridor ; (iii) du type et de la forme d'organisation du système de gestion ; (iv) du futur financement durable du système de gestion ; de la volonté et de l'engagement politiques des pays, et de la réactivité opérationnelle du mécanisme de gestion, c'est-à-dire de la rapidité avec laquelle il peut être opérationnel.

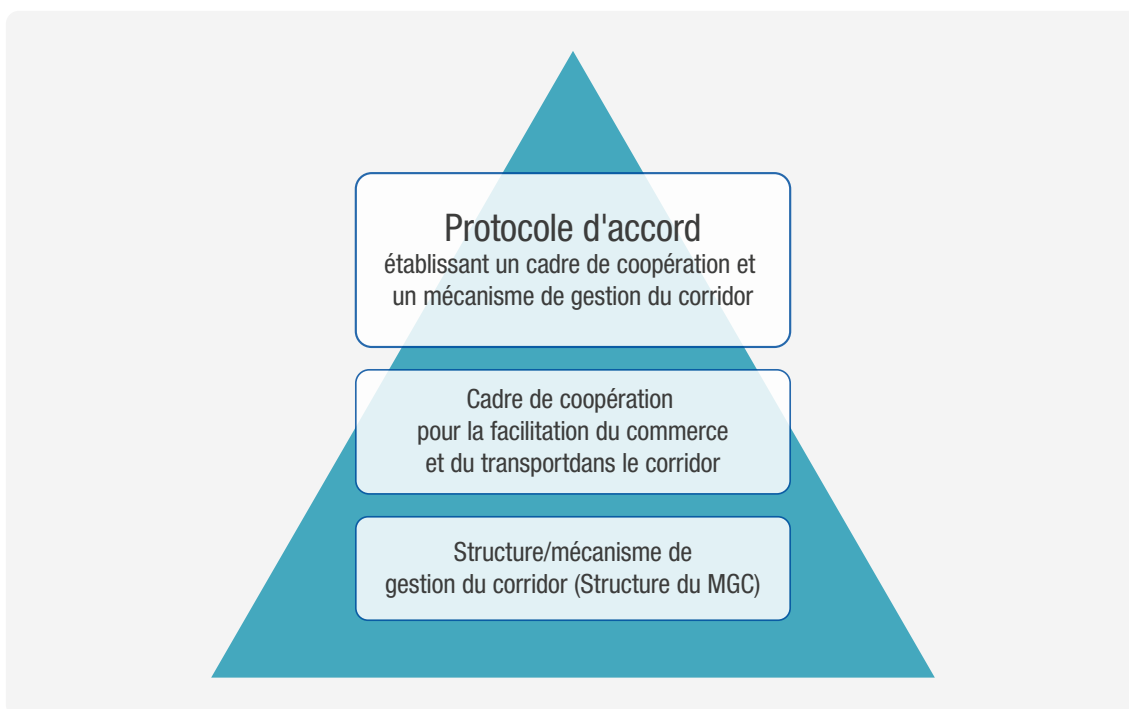
### 8 - Recommandation pour un mécanisme de gestion du corridor et son fonctionnement

A partir de l'examen de l'expérience et des meilleures pratiques internationales en matière de systèmes de gestion des corridors d'échanges, de transport et de transit et des conclusions tirées des travaux d'analyse, l'étude recommande, pour la structure, la composition, les responsabilités et la pérennité financière du corridor RTS, l'adoption d'un système de gestion régional. Ce dispositif serait chargé d'assurer la coordination des mesures de facilitation des échanges, du transport et du transit, favoriserait leur mise en œuvre effective ainsi que la fluidité des activités du corridor, assurerait la gestion et la commercialisation du corridor ainsi que le suivi de sa performance, le développement des compétences et le partage des connaissances.

#### Modèle de gestion proposé pour le corridor RTS

L'examen des différents cas et meilleures pratiques liés aux expériences menées ailleurs et l'application d'un ensemble de critères et de principes directeurs pour la sélection d'un modèle ont permis de proposer un système de gestion pour le corridor RTS. Une proposition de dispositif juridique et institutionnel pour la gestion du corridor RTS est résumée dans la figure ci-après.

#### DISPOSITIF JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL





## RÉSUMÉ

Le dispositif proposé comporte trois volets : (i) un protocole d'accord entre les pays du corridor RTS établissant un cadre de coopération et une structure/mécanisme de gestion du corridor ; (ii) un accord de coopération entre les pays du corridor RTS pour la facilitation des échanges et du transport et d'autres aspects pertinents ; (iii) une structure ou un mécanisme institutionnel officiel de gestion du corridor. Ces trois composantes, une fois adoptées et mises en application par les pays du corridor RTS, favoriseraient sa transformation progressive en corridor économique et prépareraient le terrain à l'objectif ultime, c'est-à-dire l'intégration régionale.

Les pays du corridor RTS reconnaissent l'importance cruciale, pour l'intégration régionale et un développement socio-économique durable, de se doter de services et d'infrastructures de transport sûrs, fiables et efficaces. Le travail analytique qui a conduit à recommander une gouvernance et des arrangements juridiques et institutionnels pour le corridor RTS est exposé dans le rapport. Les détails et aspects proposés qui seront couverts par le protocole d'accord, le cadre de coopération et la structure de gestion (MGC) sont donnés dans les annexes 4, 5, et 6 du rapport.

### Le protocole d'accord

Le protocole d'accord proposé ne préjuge pas des compétences des ministères signataires délégués par chaque gouvernement respectif membre de la RTS. Pour des besoins de flexibilité, toutes les activités de coopération dans le cadre du protocole d'accord sont basées sur une démarche volontaire des parties et d'autres intervenants impliqués, et le protocole reste en vigueur tant que l'une des parties n'y a pas mis un terme par écrit.

### Le cadre de coopération

Le cadre de coopération stratégique permettrait d'exposer la stratégie/les objectifs communs de long terme des pays membres et de leurs partenaires de développement, notamment pour renforcer la coordination et l'efficacité des mesures de facilitation et pour éviter les incohérences dans les efforts de facilitation et les conflits entre les différentes mesures ou les différents accords existants. Ce cadre constituerait un régime juridique effectif et fixerait les objectifs communs de long terme pour traiter des questions essentielles et critiques en matière de facilitation du transport, notamment : les droits de circulation & permis de transport routier ; les visas pour les chauffeurs professionnels et leurs équipes ; l'importation temporaire de véhicules routiers ; la sécurité routière ; l'assurance des véhicules ; le poids et les dimensions des véhicules ; l'immatriculation et les certificats de contrôle technique des véhicules.

Pour faciliter les efforts collaboratifs, la coopération et le partage d'expériences entre les pays membres du corridor RTS, les principales modalités suggérées sont les suivantes : (i) établissement d'un régime juridique effectif, notamment pour l'adhésion à certaines conventions de facilitation internationales sélectionnées ; (ii) accords bilatéraux et sous-régionaux ; (iii) utilisation plus large des nouvelles technologies (y compris les technologies vertes) ; (iv) développement de formations professionnelles ; (v) établissement/renforcement de mécanismes nationaux de coordination des mesures de facilitation ; (vi) instauration de contrôles communs dans le cadre de postes-frontières modernisés ; (vii) promotion de zones économiques aux postes-frontières, dans les ports secs et les centres logistiques ; (viii) utilisation approfondie des outils de facilitation.

Pour les pays du corridor RTS, l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces par le biais de mécanismes transfrontaliers dédiés peut donner lieu à de vrais partenariats entre les pays de transit et les pays enclavés, sur la base de bénéfices mutuels dérivant des mesures spécifiques que les principaux intervenants pourraient décider d'adopter dans le cadre du VPoA.

Le cadre de coopération encourage les pays enclavés et les pays de transit à adhérer aux conventions internationales idoines, en particulier la convention TIR, la convention d'harmonisation et la convention révisée de Kyoto compte tenu de leurs bénéfices potentiels, ainsi qu'à différents accords visant à promouvoir l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des formalités et documents de

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

transport. Il constitue une plateforme pour un partage d'informations efficace, y compris sur les aspects de la protection et des limites d'utilisation des données, et permet une harmonisation des obligations en matière d'information conforme aux normes internationales. Le cadre de coopération présentera le grand avantage de favoriser le partage de stratégies et d'expériences pour encourager la coopération douanière. Les administrations douanières pourraient moderniser leurs régimes de transit sur la base des directives de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), faciliter la circulation des marchandises et soutenir le développement économique des pays enclavés. Elles pourraient renforcer leur coopération avec d'autres agences de régulation des frontières pour faire efficacement appliquer l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) et coopérer entre elles pour assurer une circulation fluide des marchandises en transit, y compris des échanges de données sur ces marchandises. Les six pays du corridor RTS ont signé l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), ce qui devrait accélérer l'harmonisation des accords de transit, des exigences réglementaires en matière de transport, des normes, des systèmes et des procédures douanières, conformément aux objectifs de la ZLECAf.

### Le mécanisme ou structure de gestion du corridor (MGC)

Sur la base de l'expérience internationale, des critères de sélection et des principes directeurs, l'organisation institutionnelle préconisée pour la gestion du mécanisme/structure de gestion du corridor RTS est un système à deux niveaux, constitué d'un conseil de surveillance (ou comité de pilotage) et d'un Secrétariat exécutif permanent. Le conseil de surveillance serait composé de hauts représentants des ministères ou des agences nationales en charge du transport, des travaux publics, du commerce et des douanes. Les représentants d'autorités portuaires, d'agences de régulation du transport et de sécurité routière, ainsi que des représentants du secteur privé (industrie des poids lourds, opérateurs logistiques, transitaires) pourraient également y siéger avec l'accord des gouvernements des pays de la RTS.

Le conseil de surveillance aurait uniquement pour rôle de contribuer à traiter et à résoudre tout problème et toute réglementation susceptible d'entraver la facilitation des échanges, de la logistique, du transit et du transport. Le conseil pourrait désigner un groupe plus petit pour agir en son nom. Il peut également convenir avec le Secrétariat exécutif permanent de créer des groupes de travail en fonction des besoins pour traiter certains problèmes spécifiques. Le conseil se réunirait une fois par an, tour à tour dans chacun des pays membres. Le Secrétariat exécutif du corridor serait chargé d'organiser les réunions.

Le conseil de surveillance serait soutenu par un Secrétariat exécutif permanent, qui serait le principal organe coordonnateur, directeur et technique de la structure de gestion du corridor. Le Secrétariat serait a minima doté des postes suivants : (i) un Secrétaire général ; (ii) un expert de la facilitation des échanges et du transport ; (iii) un assistant administratif. Le Secrétaire général pourrait, en accord avec le conseil de surveillance, nommer ces personnes en tant que membres du Secrétariat en fonction des besoins, pour assurer le bon fonctionnement des activités du Secrétariat. Tout pays membre pourrait, pour appuyer le travail du Secrétariat, détacher une personne pour occuper un poste à temps plein ou à temps partiel au sein du Secrétariat, selon des modalités arrêtées par le Secrétaire général en accord avec le conseil de surveillance. Les pays membres sont encouragés à contribuer à la mise en place initiale du Secrétariat permanent, en apportant des équipements ou en prenant en charge les frais de déplacements.

Pour s'acquitter de ses fonctions, le mécanisme de gestion proposé peut, entre autres : (i) surveiller la performance des opérations de transport le long du corridor et des chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales y afférentes ; (ii) diffuser les résultats de ce suivi au moyen de conférences, publications et médias à tous les niveaux ; (iii) informer et impliquer les autorités des États membres du corridor et d'autres parties prenantes concernées ; (iv) soutenir la mise en œuvre et le développement des réglementations et procédures habituelles/de référence ; (v) soutenir les initiatives de renforcement des capacités des institutions clés engagées dans des activités d'échanges et de transport (douanes, agents de transit et de compensation, compagnies d'assurance, agences de gestion des infrastructures de transport, opérateurs de transport et logistique, etc.) ; (vi) se mettre en relation avec des partenaires

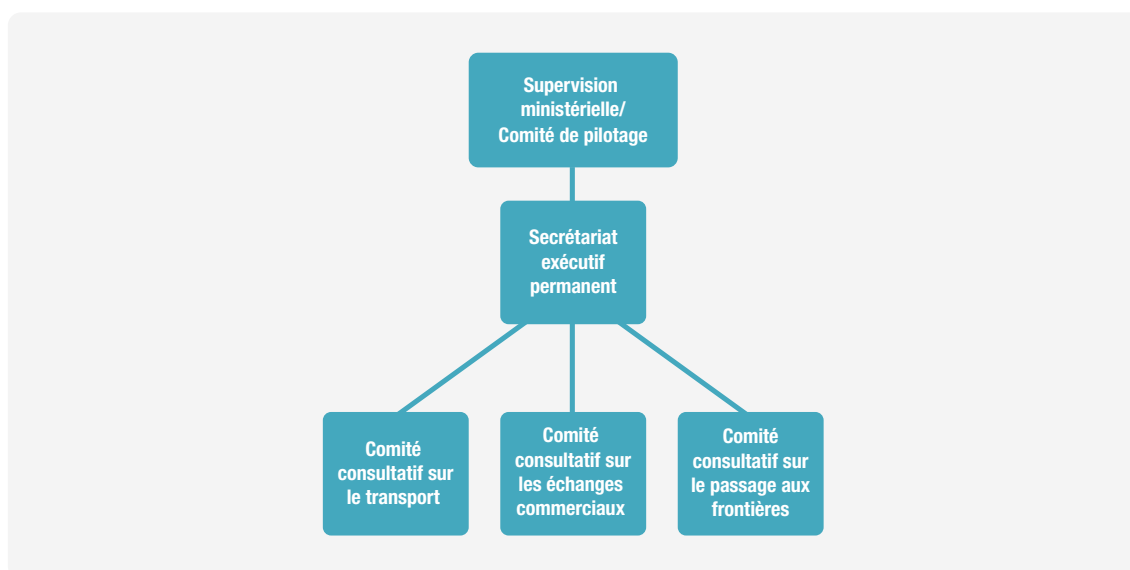
## RÉSUMÉ

internationaux, régionaux et locaux concernés par la gestion du corridor et par le partage d'expériences. Les principales fonctions du Secrétariat exécutif couvriraient par exemple : l'organisation des réunions du conseil de surveillance et d'ateliers pour les parties prenantes, et la finalisation des rapports et minutes des réunions ; le suivi et l'apport de conseils techniques aux comités consultatifs/de travail ; la transmission et la participation à l'élaboration de politiques, réglementations, normes, outils de sécurité et gestion du risque, mécanismes d'harmonisation ; la promotion et la commercialisation du corridor au moyen de la diffusion de données, de la publication d'un bulletin d'information et d'un site Internet, la participation à des expositions et salons commerciaux, et en réalisant des visites commerciales ; l'établissement de relations de travail productives avec d'autres institutions et corridors régionaux et avec des organisations internationales.

Comme y invitent les principes directeurs et les critères de sélection du modèle, pour faciliter l'établissement du mécanisme de gestion proposé pour le corridor RTS et dans l'intérêt de son efficacité opérationnelle, il est suggéré de s'appuyer sur le CLRT existant. Les pays membres du corridor RTS pourront amender les statuts organiques du CLRT pour y inclure le conseil d'administration et le Secrétariat exécutif permanent avec leurs prérogatives, leurs rôles, responsabilités et composition comme décrits précédemment. Il est suggéré de renommer le CLRT et de lui donner un nom qui tiendrait compte de la dimension économique du corridor, d'une approche plus globale de la facilitation des échanges, de la logistique, du transport et du transit, ainsi que sa fonction de gestion et de coordination. La structure pourrait s'appeler « Comité de liaison et coordination du corridor économique transsaharien », ou (CLC-CET). Les statuts juridiques existants du CLRT seraient révisés et amendés. Ces derniers n'ont pas été ratifiés par les pays concernés ; ils ont simplement été approuvés par les représentants de chaque pays membre au sein du Comité.

La situation se prêterait parfaitement à une révision et à un amendement des statuts, ainsi qu'à leur ratification officielle par les pays membres du corridor RTS. Ce serait également l'occasion d'aborder la question du financement (sur une base pérenne) du mécanisme de gestion du corridor. L'actuel secrétariat du CLRT (qui serait conservé pour devenir le Secrétariat exécutif permanent) mériterait également d'être étoffé en termes de composition, d'effectifs, de compétences et d'équipements (TIC) comme suggéré ci-avant, ainsi qu'en termes de soutiens financiers durables. Le structure de gestion du corridor proposée est schématisée dans la figure ci-dessous.

### MÉCANISME DE GESTION DU CORRIDOR (MGC)\*



\*modifie les statuts actuels du CLRT<sup>5</sup> pour la mise en place du MGC

5 Disponible à l'adresse suivante : <http://www.clrtafrique.com/index.php>.



## Financement et coûts de la structure de gestion du corridor RTS

La structure proposée pour le corridor (notamment le Secrétariat permanent et ses activités) a besoin de sources de revenus fiables pour financer ses fonctions. Les activités seront probablement exposées dans des plans d'actions préparés par les gouvernements avec la contribution de la structure de gestion de la RTS. Les plans visent généralement à améliorer la performance de tous les acteurs de la chaîne logistique. La mise en application des plans d'action incombe aux gouvernements ou aux secteurs d'activités concernés (expéditeurs, transporteurs, agences de compensation, autorités portuaires, etc.), s'ils discernent les avantages que leur contribution peut générer.

Deux aspects essentiels doivent faire l'objet d'un traitement adéquat : la viabilité globale du système de gestion du corridor, et sa pérennité financière, sans laquelle le système s'effondre. Toute gestion de corridor nécessite des sources stables de financement pour parvenir à ses objectifs. Ces aspects seraient énoncés dans l'instrument juridique définissant le cadre de coopération stratégique et les statuts de la structure de gestion du corridor.

En règle générale, les principaux coûts associés à la mise en place d'une structure de gestion de corridor sont liés aux bureaux du secrétariat, aux salaires et aux avantages versés au personnel du secrétariat ; à la diffusion des informations ; au suivi de la performance du corridor ; aux études et aux propositions techniques visant à améliorer la performance du corridor ; et aux réunions de coordination du comité de suivi et des parties prenantes.

Dans un premier temps, les financements pourraient inclure des frais d'adhésion (pays, agences autonomes, etc.), une contribution des gouvernements, des redevances en fonction du trafic (si possible initialement), et un soutien des donateurs (par le biais de projets et/ou programmes de facilitation des échanges et du transport). L'expérience a montré que, dans un premier temps, la contribution des adhérents et/ou le soutien financier des donateurs étaient nécessaires pour mettre en place et consolider les structures de gestion des corridors.

## 9 - Prochaines étapes : programme régional et plan d'action proposés avec le soutien des pays de la RTS et leurs partenaires de développement

Le présent rapport d'étude fait une proposition de programme/projets régionaux à préparer et mettre en œuvre par étapes avec l'assistance technique et financière des partenaires de développement internationaux (comme la BID, la CNUCED, etc.). Seraient également inclus les modalités du suivi global et de l'évaluation du programme, ses résultats et ses répercussions, ainsi que les progrès réalisés en vue d'une intégration économique régionale.

L'expérience montre, notamment en Afrique, que les projets régionaux impliquant plusieurs pays, plusieurs secteurs et investissements, ainsi que des politiques, réformes et réglementations complexes,

## RÉSUMÉ

sont mieux identifiés, préparés et mis en place lorsqu'ils bénéficient du soutien (assistance technique et financière) d'organisations internationales de développement et d'institutions financières internationales. Il est en conséquence suggéré que les projets/programme proposés ci-après, qui impliquent des activités de terrain et de réglementation, soient identifiés, préparés et mis en œuvre avec le soutien technique et financier de partenaires internationaux. Sont présentées ci-après les grandes lignes du programme proposé qui, sous réserve d'un accord entre gouvernements et partenaires internationaux (CNUCED, BID, etc.), serait préparé comme une « opération bankable » et conformément aux lignes directrices, règles et étapes du projet.

Le programme/projet proposé pour le développement du corridor économique régional RTS a pour objectif général de promouvoir les échanges commerciaux entre les pays de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde, de commercialiser le corridor, le soutenir pour le faire évoluer progressivement vers un corridor économique, et soutenir le développement économique le long du corridor. Le programme serait mis en œuvre en deux ou trois étapes.

Étapes et composantes des projets/programme proposés :

**la première phase** du programme serait préparée assez rapidement et mise en œuvre sur une courte période (deux ans). Elle se traduirait par :

- La mise en place du système de gestion du corridor RTS et des arrangements institutionnels pour la préparation et l'exécution du programme (dont un protocole d'accord, un cadre de coopération et un MGC) ;
- La mise en œuvre du cadre régional stratégique pour l'amélioration de la facilitation du transport et des échanges ;
- La promotion des échanges, stratégie et plan de commercialisation du corridor (y compris plan marketing), le déclenchement des échanges intercontinentaux et l'intégration à la chaîne d'approvisionnement mondiale ;
- Le soutien à la ratification des conventions et des accords (TIR et autres conventions pertinentes) et le positionnement du corridor RTS en tant que lien commercial entre le nord, le centre et l'ouest de l'Afrique ;
- La préparation de l'étape suivante du programme ;
- La mise en œuvre et le suivi du programme, avec des indicateurs de performance clairs.

**La seconde phase** du projet/programme, qui se ferait sur une période plus longue (cinq ans), comprendrait les quatre composantes suivantes :

Suivi des mesures politiques et réglementaires, soit les arrangements institutionnels et les améliorations du cadre commercial régional

- Continuité du soutien au système de gestion du corridor RTS ;
- Modernisation et harmonisation des douanes et services y afférents, TIC ;
- Régulation et compétitivité des services de transport et de logistique ; et
- Consultations entre gouvernements et entreprises pour favoriser le développement des échanges entre pays membres.

Amélioration des infrastructures physiques

- Rétablir les liaisons routières manquantes, réhabiliter et entretenir les corridors routiers, résoudre les problèmes de sécurité routière, améliorer la connectivité physique et numérique (routes et TIC) pour favoriser le développement socio-économique le long du corridor, développer des infrastructures nécessaires (y compris les parcs/centres logistiques et les ports secs), aborder les questions liées aux contraintes, à l'accès et à l'efficacité des ports ;
- Connecter les centres de production des pays de la RTS aux marchés et intégrer les centres de production locaux aux chaînes d'approvisionnement africaines et mondiales, y compris par le développement des services et infrastructures commerciales et logistiques le long du corridor ;

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

- Soutenir l'exportation des principaux produits identifiés comme potentiellement commercialisables entre les pays de la RTS et vers le reste de l'Afrique ;
- Actualiser et moderniser les installations et infrastructures des postes-frontières ;
- Promouvoir la connectivité des TIC et les technologies vertes ;
- Adopter des politiques écologiquement durables essentielles au développement inclusif de long terme ;
- Favoriser les échanges d'informations concernant les processus et les procédures de transit et d'import-export.

### Préparation de potentiels investissements de suivi et de projets de développement nationaux

- Etudes techniques et évaluation des impacts sociaux et environnementaux des principaux investissements proposés pour le suivi ;
- Développement des échanges entre les pays du corridor RTS et entre ces pays et le reste de l'Afrique et du monde ;
- Préparation de projets nationaux de développement économique et social.

### Mise en œuvre, suivi et évaluation du programme

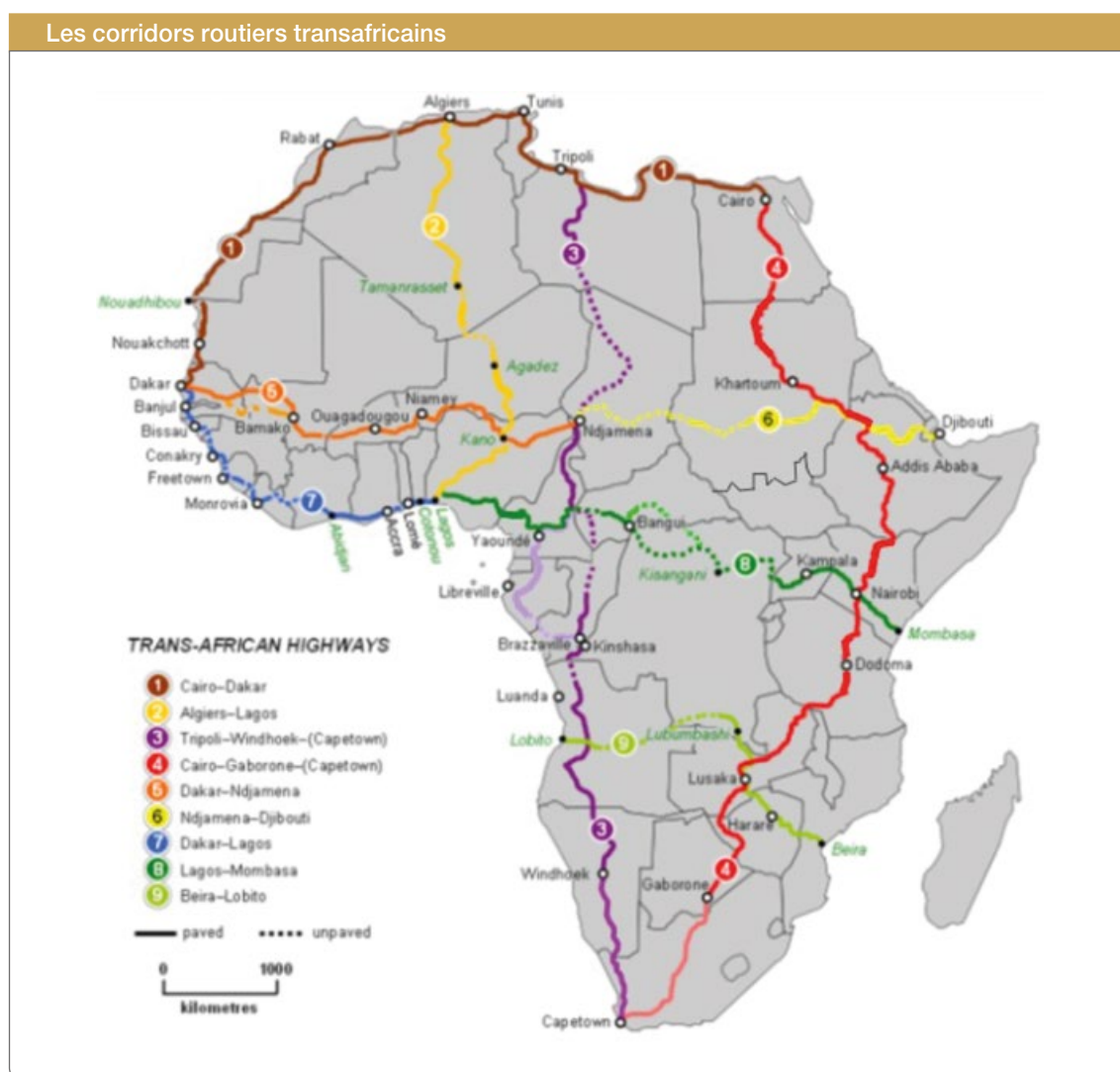
- Activités de gestion associées à la mise en œuvre du programme ;
- Etablissement et mise en œuvre d'un dispositif complet de suivi et d'évaluation (S&E) doté d'indicateurs clairs de performance (comme les volumes de trafic, les coûts de transport, le temps de rotation des camions, le temps d'attente au port, le temps de transit au poste-frontière, variations de tous ces temps) ;
- Formation et développement des compétences des entités et des agences gouvernementales concernées.

# INTRODUCTION



## 1 - Contexte et antécédents

Le corridor de la route transsaharienne (RTS) est l'un des neuf grands corridors routiers transafricains (TAH) actuellement développés par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), l'Union africaine (AU) et la Banque africaine de développement (BAD) avec le soutien d'autres communautés et institutions de développement régionales et internationales comme la Banque islamique de développement (BID), qui finance la présente étude. Si la longueur totale des principaux axes des corridors routiers transafricains est estimée à quelque 60 000 kilomètres, ce chiffre se monte à plus du double lorsqu'il inclut les embranchements qui relient les différents pays africains aux principaux axes des corridors qui les traversent.



Source : AfDB/UNECA (2003)



Ce concept, tel qu'il a été initialement formulé au début des années 1970, vise à l'établissement d'un réseau de routes de qualité praticables par tous les temps, offrant des voies aussi directes que possibles entre les capitales du continent, contribuant ainsi à l'intégration et à la cohésion sociales, économiques et politiques de l'Afrique et assurant l'existence de moyens routiers entre d'importantes zones de production et de consommation. L'objectif global consiste à promouvoir les échanges et réduire la pauvreté en Afrique par le biais du développement d'infrastructures routières et la gestion de corridors routiers dédiés aux échanges commerciaux.

La RTS est l'un des plus anciens corridors routiers transnationaux d'Afrique et aussi l'un des plus complets, puisqu'il a été proposé en 1962 et que la construction de certains de ses tronçons sahariens a commencé dans les années 1970. Le corridor RTS relie l'Algérie, le Mali, le Niger, le Nigeria le Tchad et la Tunisie. Longue de 4 500 km, l'épine dorsale nord-sud du corridor (axe principal) connecte les ports d'Alger et de Lagos via l'Algérie, le Niger et le Nigeria. Un réseau supplémentaire de 4 600 km de routes de raccordement (axes secondaires) reliant la Tunisie, le Mali, Niamey (au Niger) et le Tchad est considéré comme faisant partie intégrante du corridor RTS. Le corridor est pavé (asphalté) à environ 80 %. La branche Tunisie fait le lien avec les ports de Tunis et de Gabès.

Aux niveaux institutionnel et de gestion, le Bureau des routes transafricaines, mis en place dans les années 1970 pour la gestion des TAH, a été démantelé dans les années 1980 et les efforts déployés au début des années 1990 pour le réhabiliter ont échoué en raison du manque de soutien des États membres. Les discussions concernant les normes techniques et d'autres aspects étaient menées au sein des communautés économiques régionales (CER), même si chaque pays tend à décider de façon unilatérale du calendrier et du champ d'application de ces normes.

S'agissant de la facilitation du transport, du transit et des échanges commerciaux, plusieurs accords sous-régionaux dans différents domaines liés au réseau des TAH et à son fonctionnement ont été préparés, mais leur application varie considérablement d'une région à l'autre. Si les aspects les plus techniques ont été acceptés et mis en place dans certaines sous-régions, les accords sur d'autres aspects comme le trafic de transit et le transport sont moins courants.

## 2 - Objectif de l'étude

La présente étude fait partie du projet d'assistance technique (projet AT), financé par la BID et mis en œuvre par la CNUCED, qui vise à promouvoir la commercialisation du corridor RTS grâce à la création d'un mécanisme de gestion approprié. L'objectif est de mettre en place ce mécanisme pour assurer une coordination et une collaboration efficaces entre les parties prenantes de la RTS, usagers et prestataires de services inclus. L'objectif ultime du projet AT est de promouvoir les échanges commerciaux, améliorer la fiabilité et l'efficacité du transport, réduire au maximum les délais et les temps de transit et réduire les coûts de transport, ce qui favorisera la transformation du réseau routier en corridor de développement économique et permettra de préparer le terrain à une future intégration économique régionale.

Conformément aux objectifs généraux du projet AT, et en tant qu'une des premières étapes, la présente étude se concentre en particulier sur la meilleure façon d'établir un mécanisme adapté de gestion du corridor de transit régional pour la commercialisation de la RTS, et sur les étapes à suivre pour mettre en œuvre les recommandations.

## 3 - Méthodologie utilisée pour mener l'étude

### Éléments clés de mise en œuvre

Compte tenu du contexte lié à la pandémie de COVID-19, le travail analytique s'est appuyé sur des échanges et discussions menés à distance, en particulier avec le Secrétaire général du Comité de liaison

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

de la route transsaharienne (CLRT), sur la documentation et les données existantes et sur les rapports des différentes organisations régionales et internationales et du CLRT. Un audit/évaluation de la facilitation des échanges et du transport (AFCT) a également été mené à partir de recherches documentaires pour chacun des pays du corridor RTS. Cet audit a étayé le travail analytique ainsi que les conclusions et recommandations qui en découlent pour le système de gestion du corridor, pour l'amélioration de la performance du corridor et pour sa transformation en corridor de développement économique et commercial en vue des futures intégrations économiques régionales.

Un premier atelier/webinaire pour diffuser les résultats de l'étude et se concerter avec les parties prenantes du CLRT a été organisé en ligne en décembre 2020. D'autres webinaires ou réunions en présentiel de haut niveau pourraient permettre de préparer les prochaines étapes.

### Cadre conceptuel

Les données, statistiques et informations utilisées pour le travail d'analyse de cette étude portent à la fois sur les aspects de terrain et les aspects réglementaires et politiques, dont : (i) les routes, les ports, les ports secs, les centres logistiques et les infrastructures transfrontalières, ainsi que leurs activités, leur entretien, leur sécurité et leur pérennité ; (ii) les services de transport, la facilitation et la logistique, le temps et le coût de transport, les questions de transit, l'harmonisation et les politiques ; (iii) les échanges et leur facilitation, les douanes, les procédures, les conventions et les accords.

L'expérience internationale et les études et travaux régionaux réalisés jusqu'à présent mettent en évidence l'importance, notamment pour les pays en développement sans accès au littoral, de la facilitation et du développement des échanges, de la connexion à l'économie mondiale, de la connectivité et de l'intégration régionales, d'infrastructures qui fonctionnent, de réformes appropriées et de cadres institutionnels, ainsi que de régulations et procédures harmonisées et efficaces. Cette approche favorise également les investissements directs étrangers (IDE). L'investissement et le commerce, couplés aux réformes nécessaires à une meilleure gouvernance, sont des facteurs de croissance, de création d'emplois, de cohésion et d'inclusion sociales, de stabilité et de développement durable.

Pour mener et mettre en œuvre les mesures correspondant à cette vision, il est indispensable de bénéficier du dispositif de gestion et de coordination régionale le plus approprié, le plus efficace et le plus performant possible, doté des moyens (parmi lesquels la pérennité financière), des capacités, des compétences et d'un mandat clair pour conseiller et soutenir les pays membres dans la mise en œuvre de ce vaste éventail de mesures (physiques et réglementaires), en suivre l'évolution et les résultats obtenus. Cette vision a pour objectif de soutenir la transformation économique des pays concernés (et leur région), de façon à ce qu'ils soient moins repliés sur eux-mêmes et davantage intégrés à l'économie mondiale, à promouvoir la croissance et l'emploi grâce à la compétitivité et au développement socio-économique apportés par l'intégration économique régionale.

## 4 - Structure du rapport

A partir des recommandations tirées des travaux analytiques détaillés et des meilleures pratiques issues de l'expérience internationale, le rapport est structuré de façon à fournir :

- Une structure et des dispositions clés vouées à faire partie de l'accord intergouvernemental proposé
- Une analyse documentée des obstacles et des difficultés associés aux problèmes physiques et réglementaires propres aux routes, aux ports et au transit, au transport, aux échanges commerciaux ainsi qu'aux activités logistiques le long du corridor RTS et l'identification de possibles mesures/solutions destinées à lever ces obstacles et difficultés.
- Une proposition quant au mécanisme de gestion régionale le plus adapté au corridor RTS
- Une identification des éléments clés nécessaires à un accord intergouvernemental instaurant un

## INTRODUCTION

mécanisme de collaboration entre les pays membres, parmi lesquels la structure et les dispositions clés ainsi que les propositions concernant les prochaines étapes à suivre pour mettre en œuvre les recommandations convenues.

Le chapitre II met l'accent sur l'approche corridor et sa pertinence pour le développement économique régional, national et local de tout pays et l'importance globale de l'intégration économique régionale, notamment dans le cas des pays en développement privés de littoral. Il décrit également en détail le corridor RTS et présente sa situation « physique et politique », ses contraintes et ses défis.

Le chapitre III rend compte des perspectives économiques de chacun des six pays du corridor RTS, et passe en revue leurs échanges commerciaux respectifs et mutuels ainsi que les possibilités de renforcement de ces échanges. Le chapitre présente également les indicateurs de performance logistique de chaque pays et détaille les mesures qui pourraient permettre d'améliorer cette performance.

Le chapitre IV présente les aspects de facilitation du transport et des échanges dans le corridor RTS pour évaluer sa performance. Cette partie analytique du rapport traite des obstacles et défis associés au transport routier et de transit ainsi qu'aux activités logistiques le long du corridor RTS, notamment les raccordements aux ports, et repère les solutions potentielles.

Le chapitre V examine la nécessité d'améliorer la performance du corridor RTS et donne des recommandations en matière d'infrastructures physiques, telles que les tronçons manquants, la connectivité, les ports secs, les postes-frontières, etc., et de mesures immatérielles, telles que les réglementations, les politiques, les instruments technologiques, les TIC, l'harmonisation et la simplification des échanges d'informations, les conventions, les institutions, la participation du secteur privé, le développement des compétences et les mécanismes de suivi et d'évaluation de la performance et de l'impact du corridor.

Le chapitre VI détaille quelques exemples de meilleures pratiques tirées de l'expérience internationale en matière de systèmes de gestion des corridors de transport et d'échanges commerciaux, ainsi que les critères et choix possibles pour sélectionner et adapter un modèle à des situations spécifiques.

Le chapitre VII tire les principales conclusions de l'étude et fait des recommandations pour la mise en place de la structure de gestion régionale la plus adaptée à la RTS. Ce chapitre discerne également les principaux éléments nécessaires à un accord intergouvernemental, une structure pour le mécanisme de gestion du corridor et un programme de développement pouvant être soutenu par les gouvernements, les institutions financières (comme la BID) et les partenaires de développement (comme la CNUCED) qui susceptibles de faciliter la mise en œuvre des recommandations.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE



### 1 - L'approche corridor et sa pertinence

Sur le plan physique, les corridors de transport correspondent à un ensemble de voies (ou de routes, dans le cas des corridors routiers) constitué des réseaux de transport de pays limitrophes et bordé de voies d'accès. Les corridors de transport sont complexes parce qu'ils sont généralement multimodaux (ils peuvent impliquer des modes de transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime) et impliquent de multiples passages de frontières.

Sur le plan économique, un corridor a pour fonction de promouvoir les échanges commerciaux internes et externes en apportant des services de transport et de logistique plus efficaces, et de favoriser la connectivité et le développement économique le long des voies. Dans le cas des corridors routiers, la principale raison qui pousse à désigner certains axes et embranchements routiers comme en faisant partie est de centrer les efforts non seulement sur l'amélioration des voies mais aussi de la qualité du transport et d'autres services logistiques au sein du corridor. Cette qualité s'évalue à l'aune des temps de transit et du coût d'acheminement des biens le long du corridor, de la fiabilité des services au niveau des temps de transit et (en cas de transport multimodal) de la flexibilité offerte en matière de diversité des services proposés le long des voies multimodales. Lorsque le développement économique du pays est également visé, la qualité peut également s'évaluer en fonction de la portée et de l'impact social de l'activité économique le long des voies du corridor.

Les organisations internationales et les institutions financières sont de plus en plus favorables à l'approche corridor pour les pays en développement, portées par la conviction que les corridors de transport constituent l'un des moyens directs de soutenir l'intégration économique, un facteur important pour les perspectives de croissance des pays, en particulier ceux qui sont enclavés. De surcroît, les corridors contribuent à planifier et à donner la priorité au développement des infrastructures et à rétablir les voies de raccordements manquantes, notamment dans les régions en développement. Les contraintes réglementaires et autres revêtent une importance pratique à l'échelon du corridor, ce qui facilite l'élaboration d'interventions appropriées. Les corridors fournissent également un cadre spatial régional ou sous-régional propice à la coopération et à la collaboration entre les différents pays et les intervenants des secteurs public et privé, en assurant la facilitation des échanges ainsi que l'infrastructure et les services logistiques.

En Afrique, les corridors routiers transfrontaliers jouent un rôle essentiel pour la mise en place d'une intégration économique régionale. Ils améliorent les liaisons de transport entre pays limitrophes et donnent aux pays enclavés un accès aux ports maritimes. Les corridors aident à promouvoir les échanges internationaux et inter-régionaux en réduisant les coûts de transport et de livraison ainsi que les temps de transit pour les importations et exportations. En éliminant les barrières physiques aux échanges transfrontaliers et en élargissant les marchés au-delà des frontières nationales, les corridors routiers internationaux créent un environnement attrayant pour le secteur privé et les investissements directs étrangers. Outre l'accroissement des échanges et le renforcement de l'intégration économique régionale, les corridors routiers contribuent à réduire la pauvreté en améliorant l'accès aux marchés et aux services sociaux.

## 2 - Le corridor de la route transsaharienne (RTS) : histoire, contexte et pays membres

### Histoire, contexte et pays membres

Le corridor RTS est le plus ancien des corridors routiers transafricains (TAH). Il a été amorcé par la CEA en 1962 avec une étude sur les possibilités d'amélioration du transport à travers le Sahara et la perspective d'ouvrir de vastes zones sahariennes et de promouvoir l'intégration de l'Afrique à l'échelle continentale. Sa construction a démarré au début des années 1970 avec la route El Golea-In Salah en Algérie, finalisée en 1974 et prolongée en 1978 jusqu'à Tamanrasset. Un Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT) a été créé en 1966 avec pour mission d'étudier et d'assurer le suivi de la construction des routes du réseau transsaharien à travers les territoires des pays membres de la RTS (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie). Le CLRT regroupait initialement l'Algérie, le Mali, le Niger et la Tunisie, ensuite rejoints par le Nigeria et le Tchad.

### Présentation de la RTS, statut, état et trafic routiers

Les données, cartes et informations suivantes sont basées sur les rapports du CLRT (et notamment sur les actualisations de la 70<sup>ème</sup> réunion du comité qui s'est tenue en novembre 2019 à Abuja, au Nigeria) ainsi que sur le rapport BAD/CEA de 2003 (examen de l'état d'avancement des corridors routiers transafricains)<sup>6</sup>. Le corridor RTS se compose d'un réseau routier qui connecte les six pays membres (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie), les ports d'Alger, en Algérie, et de Gabès, en Tunisie (ouvrant tous deux sur la Méditerranée) et le port de Lagos au Nigeria (ouvrant sur l'Atlantique dans le golfe de Guinée).

L'élément le plus important aujourd'hui n'est plus la construction physique du réseau routier, qui est déjà très avancée puisqu'un total de près de 10 000 kilomètres de routes ont été finalisés, avec plus de 8 000 kilomètres de routes revêtues, 645 kilomètres en travaux et 995 kilomètres encore à l'état de pistes, principalement au Mali. Il faut maintenant tirer parti de ces actifs en commercialisant le corridor pour accroître les échanges entre les pays et parvenir à une connectivité fluide afin que le corridor soutienne le développement économique national et régional et mène à une future intégration économique régionale.

L'état physique général du corridor RTS et les données générales par pays (telles que disponibles en 2019) donnent les informations suivantes, décrites en détail dans les tableaux et les figures ci-après.

#### Résumé de l'état des routes composant le corridor (en 2019)

Pays	Longueur totale km	Routes revêtues km	En cours (en construction) km	Pistes de terre km
<b>ALGÉRIE</b>	3 310	3 070	40	155
<b>MALI</b>	2 180	1 440	-	740
<b>NIGER</b>	1 985	1 710	220	60
<b>NIGERIA</b>	699	699	-	-
<b>TUNISIE</b>	1 131	1 131	-	-
<b>TCHAD</b>	570	150	380	40
<b>TOTAL</b>	9 895	8 255	645	995

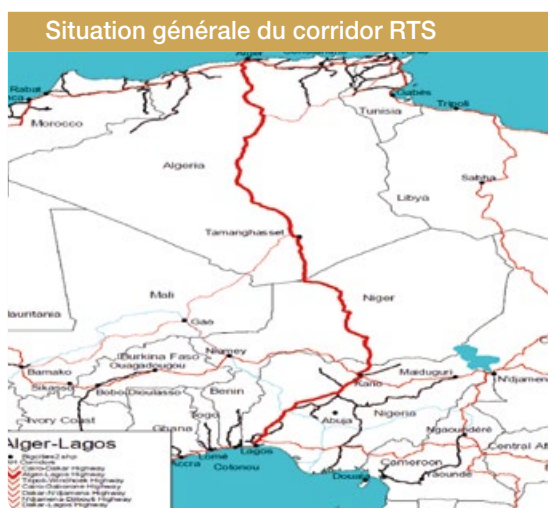
Source : CLRT (2019)

<sup>6</sup> CLRT (2019) and AfDB/UNECA (2003).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

### L'axe principal Alger-Lagos (4 600 km)

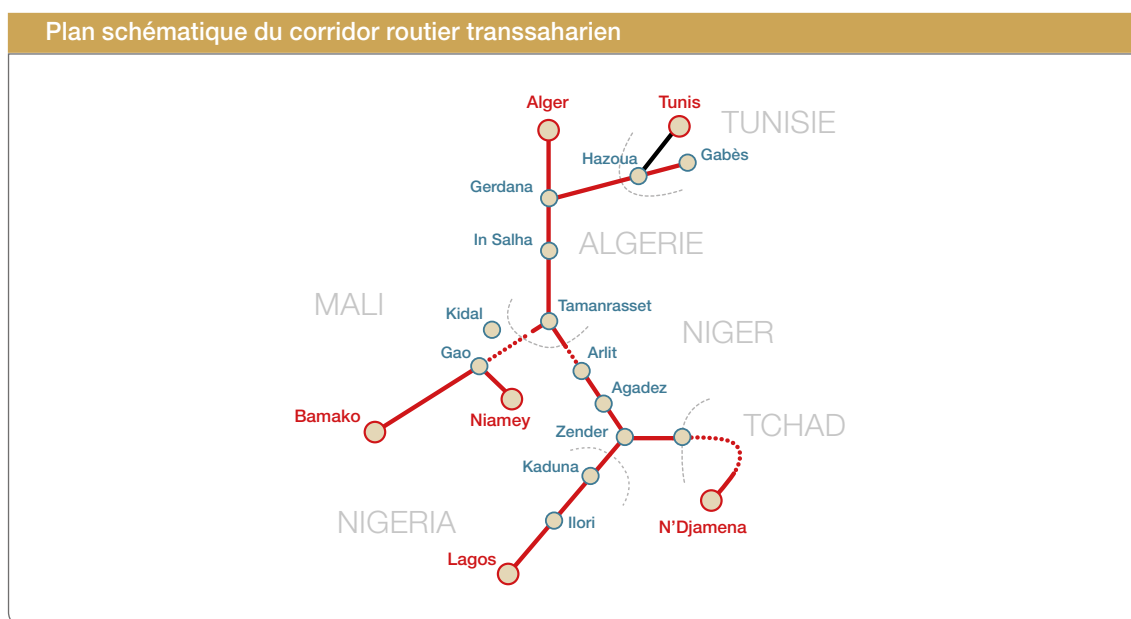
- L'Algérie a construit une route revêtue qui relie El-Goléa à In Guezzam, à la frontière avec le Niger, via Tamanrasset (soit 1 400 km, dont quelque 10 km encore à l'état de piste entre In Guezzam et la frontière avec le Niger), et 280 km depuis Silet, sur l'embranchement vers le Mali. Quelque 200 km restent à finaliser pour atteindre la frontière malienne à Timiaouine.
- Le Niger a consenti de gros efforts eu égard à ses modestes ressources et a terminé le revêtement de 1 084 km de routes entre la frontière avec l'Algérie et la frontière avec le Nigeria. Il reste environ 223 km à asphaltier. Les 113 km de la section Zinder Magharia sont en cours de réhabilitation. En direction de la frontière tchadienne depuis Zinder, la route est revêtue sur 645 km, dont environ 55 km en cours de travaux à la frontière.
- Le Nigeria a terminé la section revêtue entre la frontière avec le Niger et Lagos (1 110 km) et a rénové un linéaire de plus de 540 km pour en faire une 2x2 voies.



Source : AfDB (2003)



Source : AfDB (2003)



Source : CLRT (2009)



LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)

Sections algériennes de la RTS (actualisé en 2019)

Section	Longueur km	État	Largeur du revêtement (mètre)	Circulation		Date de construction	Commentaires
				Trafic moyen journalier (TMJ) véhicules /jour	% de poids lourds /jour		
<b>Sections revêtues</b>							
Alger- Blida	50	Bon	2x2 voies	125 000	15	Années 1980	
Blida- El Goléa	838						Amélioration partielle en 2x3 voies et 2x2 voies
Blida -Berrouaghia			2x3 voies	95 000	8	Années 1970	
Berrouaghia-El Goléa			2x2 voies	35 000	20		
El Goléa- Tam	1 054	Moyen	7 m	7 000	30	Années 1970	En cours d'amélioration
Tam- In Guezzam	415	Bon	7 m	130	67	2009	Travaux achevés en juillet 2009
In Guezzam - Border Niger	10	Piste					En cours de lancement
<b>Axe principal total</b>	<b>2 317</b>						
Tit Silet	85	Bon	7 m	220	55	Années 1970	Maintenance et consolidation
Ghardaia- Border Tunisia Unpaved (track)	510	Bon	7 m	3 000	40	Années 1970	Amélioration et consolidation
Silet- Timiaouine	395	200 km revêtus	?	18	67	Signalisation achevée	
<b>LONGUEUR TOTALE</b>	<b>3 347</b>						

Source : CLRT (2019), situation en 2019 (les données peuvent dater de diverses années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

Section nigérienne de l'axe principal du corridor RTS



Source : AfDB (2003)

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

### Sections nigériennes de la RTS (actualisé en 2019)

Section	Longueur km	État	Largeur du revêtement (mètre)	Circulation		Date de construction	Commentaires
				Trafic moyen journalier (TMJ) véhicules /jour	% de poids lourds /jour		
<b>Zinder-Agades</b>							
Zinder-Sabon Kafi	101	Mauvais	6 m	169 (2013)	13	1987	
Sabon Kafi-Tanout	42	Mauvais	6 m	278 (2013)	14	1987	
Tanout-Abellama	207	Mauvais	6 m	411 (2013)	14	1987	
Abellama- Agadez	76	Mauvais	6 m	319 (2013)	18	1985	
Agadez- Arlit	242	Mauvais	6 m	116 (2013)	31	1980	
Zinder-border Nigeria	112	Mauvais	6 m	633 (2013)	3	1978	
<b>Total</b>	<b>780</b>						
<b>ZINDER-DIFFA</b>							
Zinder - Mirriah	20	Bon	7 m	906 (2013)	10	1982	En cours de réhabilitation
Mirriah - Guidiguir	80	Mauvais	6 m	291 (2013)	34	1982	En cours de réhabilitation
Guidiguir - Gouré	60	Bon	7 m	326 (2013)	37	1982	
Gouré - RN 1E PK 1121.8	68	Bon	7 m	379 (2013)	17	1974	
RN1E PK 1121- Goudoumaria	43	Bon	7 m	183 (2013)	28	1974	
Goudoumaria -Jajiri	36	Bon	7 m	170 (2013)	36	1974	En cours de réhabilitation
Jajiri - Diffa	152	Moyen	6 m	276 (2013)	22	1974	
Diffa-N'Guimi	130	Mauvais	6 m	–	–	1976	En cours de réhabilitation
<b>Total</b>	<b>589</b>						
<b>NIAMEY-AYOROU</b>							
Niamey- Tillabéria	112	Bon	7 m	1 166 (2013)	38	1973	
Tillabéri- Ayorou	90	Moyen	6 m	192 (2013)	13	1997	
Ayorou- Border MALI	37	Bon	7 m	209 (2013)	9	2007	Dernière section 2006
<b>Total</b>	<b>239</b>						
<b>Revêtement total</b>	<b>1 608</b>						
<b>Sections non revêtues (pistes)</b>							
Assamaka Arlit	223			36 (2006)			En construction
N'Guigmi Front Tchad	55						En construction
<b>Longueur totale non revêtue</b>	<b>278</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>1 886</b>						

Source : CLRT (2019), situation en 2019 (les données peuvent dater de diverses années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)

### Section nigériane de l'axe principal du corridor RTS



Source : AfDB (2003)

### Sections nigérianes de la RTS (actualisé en 2019)

Sections	Longueur km	Revêtement	Voies	Trafic (TMJ)	% de poids lourds par jour	Date de construction	Commentaires
Lagos- Ibadan	150	(TMJ)	3x2 & 2x2	69 544	35	1975	En reconstruction depuis juin 2013 pour 48 mois 2 sections : Lagos-Shagamu 44 km (3x2) et Shagamu-Ibadan 84 km (2x2)
Ibadan- Ilorin	160				24		Section I : Ibadan-Oyao 47,5 km en bon état, Oyao-Ogbomosho 55 km en construction 38,5 % Section III : Ogbomosho-Ilorin 58,3 km bon état Section III : Ogbomosho-Ilorin 58,3 km en bon état
Ilorin- Jebba	105		7 m	12 465	22	14.05.09	En cours de réhabilitation
Jebba-Mokwa	35	fair	7 m	10 784	21		Proposition de transformation en 2x2 voies par le biais d'un PPP
Mokwa-Kaduna	318	fair	7 m	9 360	21		
Kaduna Kano	230	good	2x2	17 410	20		
Kano-Kazaure	66	Fair	7		15	14.05.09	Nécessite une consolidation
Kazaure- Kogolam	67	Fair	7	5 710	14		Nécessite une consolidation
<b>TOTAL</b>	<b>1 131</b>						

Source : CLRT (2019) ; à compter de 2019 (les données peuvent dater d'années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

### Les sections de raccordement à la RTS au Tchad, au Mali et en Tunisie

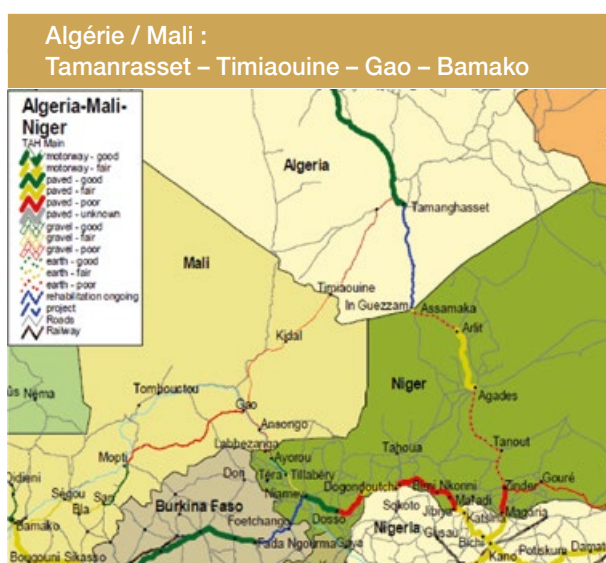
- La route qui va de N'Djaména (Tchad) à la frontière avec le Niger fait 568 km, avec une portion bitumée de 152 km à partir de N'Djaména et le reste (416 km) demeurant à l'état de routes de terre. La route est dans un état moyen à mauvais, sauf sur une portion revêtue de 72 km (Massaget-Massakory).
- La longueur totale de la route entre Tamanrasset (Algérie) et Bamako (Mali) est de 2 226 km. Entre Tamanrasset et Gao, il manque un tronçon d'environ 955 km ; il reste néanmoins possible de passer avec des véhicules adaptés lorsque les conditions météorologiques sont bonnes. La partie entre Gao et Bamako, longue de 1 191 km, est entièrement revêtue.
- La route qui relie le port tunisien de Gabès à la ville de Ghardia (en Algérie), en passant par le poste-frontière de Hazoua entre l'Algérie et la Tunisie, est considérée comme un axe secondaire et a une longueur totale de 802 km. La route est en bon état. Selon la définition de la RTS donnée par la CEA, la branche tunisienne commence à Tunis.

#### Sections tchadiennes du corridor RTS (actualisé en 2019)

Sections	Long. en km	État du revêtement	Largeur du revêtement (mètre)	Trafic (TMJ)	% poids lourds (TMJ)	Date de construction	Commentaires
N'Djaména Djermaya	33	Moyen	6 m	745	35	2006	
Djermaya Massaget	47	Mauvais	6 m	367	38	2000	
Massaget Massakory	72	Bon	7 m	147	11	2010	
<b>Total routes revêtues</b>	152						
<b>Sections non revêtues (pistes)</b>							
Massakouri-N'Gouri	85			234	11		
N'Gouri Bol	100			139	18		
Bol-Liwa - Rig Rig	138			89	19		Financement de la BID et du Tchad
Rig Rig - Border Niger	93			15	27		Financement BASD-BDEAC-Tchad
<b>Total non revêtu</b>	416						
<b>TOTAL</b>	568						

Source : CLRT (2019) ; à compter de 2019 (les données peuvent dater d'années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)



Source : AfDB (2003)

Sections maliennes du corridor RTS (actualisé en 2019)

Section revêtue	Long. en km	État du revêtement	Largeur du revêtement (mètre)	Trafic (TMJ)	% poids lourds (TMJ)	Date de construction	Commentaires
Bamako-Ségou	240	Mauvais	6 m	4 190	30	Années 1970	09-2014 2x2 voies en construction
Ségou- Bla- San- Sienso	199	Moyen	7 m	1 229	35	1999	Besoin de financement pour réhabilitation
Sienso- Ouan	102	Moyen	7 m	1 494	35	2000	Besoin de financement pour études et réhabilitation
Ouan - Sévaré	124	Moyen	7 m	1 366	25	2000	Besoin de financement pour études et réhabilitation
Mopti-Douenzta	178	Bon	7 m	1 800	50	2010	Entretien périodique réalisé sur 88 km à partir de Mopti. Besoin de financement pour entretien périodique des 90 km restants (Budget local possible)
Douenzta-Gao	380	Très mauvais	6 m	71	55	1984	Études de réhabilitation financées par l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Financement nécessaire pour entretien périodique et réhabilitation
<b>Total routes revêtues</b>	<b>1 223</b>						
<b>Sections non revêtues (pistes)</b>							
Gao - Bourem	93	Route de terre	5 m	21	30		Début des travaux en octobre 2011 puis arrêt
Bourem - Kidal	318	Route de terre	5 m	10	20		Études financées par l'UE
Kidal-Timiaouine (border Algeria)	294	Route de terre	5 m	3	47		Financement nécessaire
<b>Total non revêtu</b>	<b>705</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>1 928</b>						

Source : CLRT (2019) ; à compter de 2019 (les données peuvent dater d'années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Sections tunisiennes du corridor RTS (actualisé en 2019)							
Sections revêtues	Long. Km	État du revêtement	Largeur du revêtement (mètre)	Trafic (TMJ)	% poids lourds (TMJ)	Date de construction	Commentaires
<b>HAZOUA (frontière Algérie) - GABÈS</b>							
Hazoua - Nafta	38	Bon	>7 m	955	5	Années 1970	
Nafta - Gafsa	115	Bon	>7 m	4 426	17	Années 1970	
Gafsa - Gabès	147	Bon	>7 m	4 537	12	Années 1970	
		Bon	>7 m	28 326	10		
<b>Total 1</b>	<b>300</b>						
<b>GAFSA - TUNIS - Passe par les routes RN3-RN12 et A1</b>							
Gafsa - Kairouan	200	Bon	>7 m	10 510	23	Avant 1970	
(via Sidi Bouzid)		Bon	>7 m	9 593	8		
Kairouan - Sousse	54	Bon	>7 m	14 875	23	Avant et après 1970	
Sousse - Tunis	145	Bon	2 x 2 voies	22 048	12		Section Tunis-Hammamet 2 x 3 voies
		Bon	2 x 2 voies	9 401	16		
		Bon	2 x 2 voies	29 696	19		
		Bon	>10,5 m	16 121	4		
		Bon	2 x 2 voies	12 960	4		
<b>Total 2</b>	<b>399</b>						
<b>TOTAL 1+2</b>	<b>699</b>						

Source : CLRT (2019) ; à compter de 2019 (les données peuvent dater d'années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays).

### 3 - Trafic sur la RTS, sécurité routière, politiques routières des États membres

#### Trafic sur les routes du corridor RTS

Comme le montrent les tableaux ci-avant, la circulation sur l'axe principal nord-sud est importante sur les sections algériennes et nigérianes, où le trafic atteint en moyenne 125 000 véhicules/jour (sur la route Alger-Blida) et 70 000 véhicules/jour (sur la partie Lagos-Ibadan) respectivement (2019). La part des poids lourds dans la circulation s'élève à 15 % en Algérie et 35 % au Nigeria. Au Niger, sur l'axe principal de la RTS, le trafic est faible et le chiffre le plus élevé qui ait été enregistré est de 633 véhicules/jour, avec moins de 1 % de poids lourds, sur la section entre Zinder et la frontière avec le Nigeria.

Sur les sections de raccordement, le trafic de 2019 est faible excepté en Tunisie, où la circulation entre Gabès et la frontière avec l'Algérie puis Ghardaïa (en Algérie sur l'axe principale de la RTS) est supérieure à 3 000 véhicules/jour, dont 15 % à 40 % de poids lourds. Au Mali, le volume de trafic est inférieur à

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)

10 véhicules/jour entre Kidal et la frontière avec l'Algérie. Au Tchad, le volume de trafic est d'environ 745 véhicules/jour, dont 35 % de poids lourds, entre N'Djaména et la frontière avec le Nigeria, mais le volume est inférieur à 20 véhicules/jour (dont 25 % de poids lourds) sur la route qui mène à la frontière avec le Niger. Le tableau ci-dessous résume le trafic journalier (tous véhicules/jour et poids lourds/jour) par pays et le total sur les routes qui constituent le corridor RTS. Le trafic total sur les routes du corridor RTS s'élève à environ 613 716 véhicules/jour, dont 104 179 sont des camions. Certaines sections routières sont en construction, ou visées par des projets de modernisation ou de revêtement, ce qui pourrait augmenter le trafic.

Trafic sur les routes du corridor RTS : nombre de véhicules et nombre de camions (actualisé en 2019)

Pays	Longueur totale des routes du corridor RTS (km)	Trafic (TJM) : nombre total de véhicule/jour	Trafic poids lourds (TJM)	Commentaires
Algérie	3 310	265 368	37 652	Certains tronçons de routes du corridor RTS sont en construction ou concernés par un projet de réhabilitation (ou de revêtement), ce qui peut augmenter la circulation
Tchad	570	3 036	488	
Mali	2 180	10 184	3 499	
Niger	1 985	2 907	1 265	
Nigeria	1 131	168 773	42 269	
Tunisie	699	163 448	19 006	
<b>Total</b>	<b>9 875</b>	<b>613 716</b>	<b>104 179</b>	

Source : basé sur la 70<sup>ème</sup> réunion du CLRT, 2019 ; les données peuvent dater d'années précédentes, selon leur disponibilité dans chaque pays.

Les données et informations disponibles sur l'industrie des poids lourds et du fret routier dans les pays de la RTS et sur le coût du transport (transport poids lourds officiel ou informel, état de la flotte, nombre de camions et volumes d'échanges le long de certaines routes de la RTS) sont données au chapitre IV, avec une synthèse des détails en annexe 1 du présent rapport.

## Réseaux routiers, politiques et questions de sécurité routière

### Algérie

Le réseau routier algérien<sup>7</sup>, sous la responsabilité du ministère des Travaux Publics, est l'un des plus denses du continent africain. Il compte plus de 96 000 km de routes goudronnées, dont 1 394 km d'autoroutes et 29 000 km de routes non goudronnées pour un réseau routier total d'environ 127 000 km. La densité du réseau algérien est de 4 km/1 000 habitants. Un second axe transversal est-ouest de 1 100 km est actuellement en construction plus au sud, sous forme d'autoroute de montagne. Le port d'Alger est desservi par une voie rapide. La qualité du réseau routier s'est progressivement améliorée.

<sup>7</sup> Ministère des Travaux Publics, Algérie, <http://www.mtp.gov.dz/> et <http://www.mtp.gov.dz/?p=786>.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Plus de 80 % des routes sont goudronnées, 69 % du réseau est en bon état, et 11 % en mauvais état. L'entretien des routes fait l'objet d'un budget gouvernemental qui couvre 84 % des besoins de maintenance du réseau (données de 2016). Plusieurs actions sont entreprises pour traiter le problème de la surcharge des poids lourds, qui accélère la détérioration des voies, et 18 wilayas (collectivités territoriales algériennes) font état d'un taux d'infraction de 34 % en matière de charge autorisée par essieu.

L'Algérie connaît d'importants problèmes de sécurité routière<sup>8</sup>, parmi lesquels un manque de signalisation, une insuffisance d'entretien des véhicules, des pièces de rechange défectueuses et piratées, fatigue des conducteurs, et conducteurs inexpérimentés et imprudents. Le manque de contrôles reste également un problème majeur. Il s'agit là des principaux facteurs qui contribuent à l'augmentation du taux d'accidents de la route et des blessures qui en résultent.

elon un rapport de l'OMS (2018, avec les données disponibles de 2015), plus de 9 300 accidents mortels de la route sont comptabilisés chaque année, soit 23,5 accidents mortels par an pour 100 000 habitants (contre 9,3 en moyenne en Europe et 26,6 en moyenne en Afrique).<sup>9</sup> La flotte automobile algérienne se montait en 2018 à 6 418 212 véhicules, soit 4,15 % de plus qu'en 2017. Le nombre de véhicules (camions inclus) est d'environ 140 pour 1 000 personnes. Le gouvernement algérien a adopté de nouvelles mesures de prévention routière en février 2020. Celles-ci s'articulent autour de quatre volets : juridique et administratif ; infrastructure routière ; inspection routière ; éducatif et informationnel.

### Mali

Comme le Niger et le Tchad, le Mali est un grand pays en développement totalement enclavé. La population malienne se concentre pour l'essentiel dans le sud du pays, le nord étant surtout peuplé de nomades. Le sud bénéficie d'un meilleur accès aux ressources, à l'agriculture et aux marchés. Le réseau routier du Mali<sup>10</sup> affiche l'une des plus faibles densités du continent. Même dans les zones du pays qui ne sont ni arides ni désertiques, la densité routière est inférieure aux moyennes observées à travers le continent, et l'accessibilité des zones rurales est mauvaise par rapport à celle observée dans des pays comparables affichant des niveaux de revenus similaires.

Le réseau routier (2020) s'étend sur un total d'environ 89 024 km, dont 6 605 km sont goudronnés, 2 667 km (40,38 %) seulement en bon état et 2 352 km (35,62 %) dans un état passable. Le principal lien économique du pays avec la côte est une route goudronnée entre Bamako et Abidjan, en Côte d'Ivoire. Une Autorité routière instaurée en 2011 a lancé un programme d'entretien pluriannuel. Le financement de l'entretien des routes reste toutefois insuffisant et représente un défi majeur pour le Mali. Le Fonds routier peine à couvrir les besoins de maintenance avec les recettes générées par les taxes sur le carburant.

Le ministère de l'Équipement et des Transports est en charge du réseau routier, par l'intermédiaire de l'Autorité routière, ainsi que des politiques de transport du Mali. Le pays compte un total de 203 000 véhicules, poids lourds inclus, soit environ 12 véhicules pour 1 000 personnes. Le Mali construit plusieurs ponts-bascules le long des principales routes nationales, dans le cadre de sa politique en matière de limitation de charge, le but étant de respecter la limitation de charge par essieu fixée par l'UEMOA (11,5 tonnes métriques). Cette politique prévoit des amendes en cas de surcharge, mais son application reste problématique. La densité routière, à 28 km/1 000 km<sup>2</sup>, est bien inférieure à la moyenne observée dans les pays à faibles revenus (88 km/1 000 km<sup>2</sup>). L'indice de connectivité rurale (% de la population rurale vivant dans un rayon de 2 km d'une route praticable en toutes saisons) est de 14 % contre une moyenne de 34 % pour les pays à faibles revenus. La circulation est faible : le trafic journalier moyen annuel est de 547 sur les routes goudronnées (contre 1 341 en moyenne pour les pays à faibles revenus) et de 21,5 sur les routes non goudronnées (contre 38,5 pour les pays à faibles revenus). Quelque 65 % des routes goudronnées sont en bon ou moyen état (contre 86 % en moyenne pour les pays à faibles revenus). Malgré

<sup>8</sup> Sécurité routière en Algérie : Nouvelles mesures de prévention, Atlas Magazine, <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-algerie-nouvelles-mesures-de-prevention>.

<sup>9</sup> OMS (2018).

<sup>10</sup> Agence Ecofin (2020), <https://www.agenceecofin.com/transports/0812-83296-mali-en-2020>.



les efforts déployés par les autorités, notamment par le biais de campagnes éducatives et médiatiques, pour stabiliser et réduire le nombre de décès sur les routes, la sécurité routière reste un défi majeur au Mali. Selon l'OMS (rapport de 2018)<sup>11</sup>, les accidents mortels de la route étaient estimés à environ 23 pour 100 000 habitants (données de 2016) dans le pays. La plupart des accidents sont dus à l'étroitesse des routes, au mauvais état des véhicules, au non-respect des mesures de sécurité par les cyclistes et motocyclistes. Le Mali a mis en place une politique de sécurité routière ainsi qu'un organisme dédié rattaché au ministère des Transports. Cet organisme est pleinement chargé des normes et réglementations en matière de sécurité routière.

## Niger

Le réseau routier du Niger<sup>12</sup>, grand pays enclavé (1 270 000 km<sup>2</sup>), relève du ministère de l'Équipement par l'intermédiaire de la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT). Le réseau s'étend sur environ 18 950 km, dont 21 % de routes goudronnées et classées comme routes primaires. La plupart des routes goudronnées se situent dans le sud entre Niamey et Nguigmi, via Diffa, et dans le triangle formé par Agadez, Zinder et Tahoua. Les voies secondaires représentent environ 13,5 % du réseau et sont constituées de routes de gravier. Les voies tertiaires représentent environ 7,5 % du réseau et ont généralement constituées de routes de terre. Les 58 % restants se composent de pistes et de sentiers ruraux.

Comme il n'existe au Niger aucune ligne ferroviaire ni service aérien intérieur, le pays dépend de son réseau routier pour relier ses principaux centres de population et soutenir son activité économique. Il existe un important besoin de réhabilitation et d'entretien des routes pour poursuivre et promouvoir le développement économique, en particulier pendant et après la saison des pluies, lorsque les pistes et les sentiers deviennent quasiment impraticables. L'amélioration de l'état du réseau routier, qu'il s'agisse des sections goudronnées ou non, constitue toujours un important défi, et le financement de l'entretien des réseaux routiers à faibles densité et circulation est particulièrement difficile. Le nombre de véhicules est très faible au Niger et ne ressort qu'à 8 véhicules/1 000 personnes, camions inclus, soit l'un des ratios les plus bas du monde.

À la suite d'une réforme relative à l'entretien des routes en 2019<sup>13</sup>, le Fonds d'entretien routier (FER, fonds de seconde génération) finance l'entretien courant et périodique en s'appuyant sur deux nouveaux organes : l'Agence de maîtrise d'ouvrages déléguée de l'entretien routier (AMODER) et la Cellule d'audit courant d'entretien routier (CACER). Le financement de l'entretien et de la réhabilitation s'appuie principalement sur des partenaires régionaux et internationaux comme la Banque mondiale, l'Union européenne (UE), la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) et le gouvernement chinois.

Les questions, politiques et réglementations relatives aux transports relèvent du ministère des Transports. Les limitations de charges sont en place depuis plusieurs années et le Niger a augmenté depuis 2009 le nombre et l'emplacement des ponts-basculés dans l'objectif de respecter les limitations imposées par l'UEMOA. A la suite d'une période de non-respect de ces limitations par les transporteurs, le ministère et les autorités ont entrepris en 2017 de renforcer les contrôles. La sécurité routière<sup>14</sup> est un profond sujet d'inquiétude et les accidents de la route sont considérés par le gouvernement nigérien comme un problème majeur de santé publique. Le taux de mortalité routière est estimé à 25,5 décès pour 100 000 habitants. Parmi les principales causes d'accidents figurent les excès de vitesse, l'insuffisance d'entretien des véhicules et le mauvais état des routes.

<sup>11</sup> OMS (2018).

<sup>12</sup> Logistics Capacity Assessments, 2020 (évaluation des capacités logistiques, LCA), <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/LCA+Homepage>.

<sup>13</sup> Rapport d'évaluation du projet d'aménagement des routes, BAD (2019), <https://www.afdb.org/fr/documents/niger-projet-damenagement-des-routes-tamaske-tahoua-et-tamaske-mararraba-rapport-devaluation>

<sup>14</sup> Taux de mortalité routière par pays, 2020, <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>.

### Nigeria

Le réseau routier nigérian<sup>15</sup>, le plus vaste d'Afrique de l'Ouest et le deuxième plus grand au sud du Sahara, mesure environ 195 000 km de long, dont quelque 33 000 km sont des routes fédérales (relevant du ministère fédéral des Transports), 50 000 km des routes d'État et 117 000 km des routes de collectivités locales et de raccordement. Sur la totalité du réseau, près de 60 000 km de routes sont goudronnées. Le réseau nigérian pâtit d'une conception médiocre, de systèmes de drainage inadéquats et d'une détérioration due au manque d'entretien. Malgré l'existence d'un Fonds routier, le sous-financement entraîne un important retard dans les travaux d'entretien des routes. La proportion de routes en bon état est estimée à moins de 30 %. Le secteur routier est soutenu par différents partenaires de développement internationaux.

Le ministère fédéral des Transports est chargé de la coordination des transports intermodaux et des politiques relatives au transport routier, ferroviaire, fluvial et aérien, ainsi que des questions concernant le transit ferroviaire et les transports collectifs, les voies de navigation intérieure et le transport maritime. S'agissant du secteur routier, le ministère a adopté le programme régional de la CEDEAO pour la facilitation du transit et du transport routier, dans l'objectif de réduire la multiplicité des points de contrôle officiels et informels, le harcèlement et l'extorsion des voyageurs et le chargement excessif des camions. Le contrôle du respect de la réglementation reste toutefois un problème majeur.

Des statistiques alarmantes sont publiées chaque année sur les accidents et décès dus à des problèmes de sécurité routière et à un manque de contrôle du respect des politiques en vigueur. Les excès de vitesse et les conduites dangereuses figurent parmi les principales causes d'accidents de la route. Le Bureau national des Statistiques<sup>16</sup> fait état pour le Nigeria d'environ 12 décès par jour dus à des accidents de la route (2019). Le taux de mortalité routière a été estimé à 20,7 pour 100 000 habitants (selon les données de l'OMS pour 2018). Le nombre de véhicules au Nigeria est estimé à 11,8 millions (2018), poids lourds inclus (les utilitaires constituent, selon les estimations, 58 % du total). Cela représente environ 60 véhicules pour 1 000 personnes, un ratio qui est faible par rapport à celui d'autres pays en développement (il est d'environ 140 en Algérie, 174 en Afrique du Sud et 129 en Tunisie). La sécurité routière au Nigeria fait l'objet d'une politique et d'un plan d'action nationaux visant à réduire les accidents mortels. Il existe également une délégation placée sous la responsabilité du président et chargée des normes et réglementations en matière de sécurité routière.

### Tchad

Vaste pays du Sahel, le Tchad est totalement enclavé et partage les frontières de six pays (Libye, Soudan, Nigeria, Niger et République centrafricaine). Le réseau routier du Tchad est sous la responsabilité du ministère des Infrastructures et du Transport. D'une longueur totale de 44 000 km, le réseau comprend 25 000 km de routes nationales et régionales, et 15 000 km de routes rurales.<sup>17</sup> Environ 21 % de ces routes sont goudronnées et classées comme routes primaires. La plupart des routes goudronnées se trouvent sur la portion qui relie Niamey et Nguime, via Diffa, et dans le triangle formé par Agadez, Zinder et Tahoua (quelque 260 km de routes urbaines sont goudronnées). Le secteur routier est soutenu par différentes agences de financement et partenaires de développement internationaux.

Le trafic n'est supérieur à 1 000 véhicules par jour que sur 4 % des routes nationales,<sup>18</sup> tandis qu'il se monte à environ 50 véhicules par jour sur 65 % des routes nationales et régionales. Environ 27 % du réseau est signalé comme étant en mauvais état, 55 % dans un état moyen et 18 % en bon état (principalement les routes goudronnées). Le Tchad dispose d'un Fonds d'entretien routier (Road Maintenance

---

<sup>15</sup> Logistics Capacity Assessments, 2020 (évaluation des capacités logistiques, LCA), <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/LCA+Homepage>.

<sup>16</sup> Bureau national des Statistiques, Nigeria, données sur le transport routier (2018), <https://nigerianstat.gov.ng/pdfuploads/Road>.

<sup>17</sup> Logistics Capacity Assessments, 2020 (évaluation des capacités logistiques, LCA), <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/LCA+Homepage>.

<sup>18</sup> CLRT Année 2019.

Fund) conçu pour promouvoir l'entretien des routes et financé par des taxes sur les carburants, mais son fonctionnement n'est pas encore tout à fait optimal. Le pays a également expérimenté l'une des premières initiatives de contrats basés sur les performances proposés par le secteur privé pour l'entretien des routes, en fonction du niveau de services. Les résultats sont mitigés et pas entièrement satisfaisants.

Le ministère des Infrastructures et du Transport est également responsable des questions et politiques de transport. Le pays compte 7 véhicules pour 1.000 personnes, poids lourds compris, soit l'un des ratios les plus faibles du monde. Le contrôle des charges faisait partie intégrante des réformes promues par différents partenaires de développement en faveur du secteur routier au Tchad, mais la surcharge des véhicules demeure l'une des plus grandes menaces pour la pérennité de l'amélioration des infrastructures routières. De nombreux ponts-basculés ont été installés sur les routes principales. Sur ces routes, beaucoup d'autres ponts-basculés mobiles équipés de pèse-essieux modernes sont également utilisés. La charge maximale autorisée pour un camion est de 32 Mt (tonne métrique) pour un essieu tridem, 21 Mt pour un essieu tandem et 13 Mt pour un essieu simple.

À l'échelle nationale, la sécurité routière<sup>19</sup> constitue toujours un grave sujet de préoccupation. Près de 75 % des accidents sont dus à des excès de vitesse, à une surcharge de vieux poids lourds et à un mauvais état de la route. La plupart des accidents de voitures surviennent sur des routes goudronnées et sur les routes de terre accidentées de l'est du pays. Selon l'OMS (rapport de 2018)<sup>20</sup>, la mortalité routière au Tchad était estimée en 2016 à environ 28 pour 100 000 habitants. Le Tchad a mis en place une politique de sécurité routière ainsi qu'un organisme dédié rattaché au ministère des Transports. Cet organisme n'a aucun pouvoir juridique en matière de normes et réglementations. Le pays ne dispose d'aucun plan d'action visant des objectifs réalisables.

### Tunisie

Le réseau routier tunisien<sup>21</sup>, administré par la Direction générale des routes et des ponts du ministère de l'Équipement, est composé d'environ 32 332 km dont environ 12 264 km de routes goudronnées et 640 km de voies rapides s'étendant sur tout le pays. Le pays compte également environ 12 600 km de routes rurales (dont 1 460 km sont revêtus). La densité du réseau routier en Tunisie est d'environ 12 km pour 100 km<sup>2</sup>, et de 2 km pour 1 000 habitants alors que la moyenne africaine est de 0,5 km pour 1 000 habitants. L'état des routes est généralement bon à moyen, mais il peut se dégrader en raison de la faiblesse des moyens accordés à l'entretien (seulement 7 % du budget total alloué au secteur routier en 2019) ces dernières années. Le gouvernement prévoit de porter à 25 % la part du budget dédié à l'entretien.

Le ministère des Transports est responsable des politiques et des programmes de transport routier, maritime et aérien, ainsi que de la logistique. Le pays compte un total de 1 450 000 véhicules, en incluant les poids lourds, soit environ 129 véhicules pour 1 000 habitants. Le tonnage maximum d'un poids lourd avec cargaison est limité à 32 tonnes pour les véhicules à trois essieux.

Selon un rapport de l'OMS publié en 2018<sup>22</sup>, le taux de mortalité routière était d'environ 22,8 pour 100 000 habitants en 2016 (selon des estimations, le coût des accidents de la route en Tunisie s'élevait à environ 1 % du PIB en 2011). Le pays dispose d'une politique de sécurité routière et d'un organisme chargé de cette question, mais la sécurité routière n'est pas inscrite dans un plan d'action national fixant des objectifs mesurables. La sécurité routière et le respect de la législation restent un défi.

---

<sup>19</sup> Accidents de la route : taux de mortalité par pays, rapport 2020, <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>.

<sup>20</sup> OMS (2018).

<sup>21</sup> Logistics Capacity Assessments (2020), <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Tunisia+Road+Network>.

<sup>22</sup> OMS (2018).

## 4 - Les portes d'entrée du corridor RTS : les ports d'Alger, Lagos et Gabès

Les ports maritimes jouent un rôle important dans le développement du commerce car ils servent de passerelles et de plateformes de transit par lesquelles les importations et les exportations entrent dans un pays et en sortent. Les ports maritimes constituent donc des rouages essentiels des chaînes logistiques mondiales, particulièrement pour les corridors de commerce et de transport. Le commerce mondial favorise le développement économique, et de nombreux pays en ont tiré profit en réduisant ou en éliminant les obstacles qui freinent la circulation des marchandises dans leurs ports maritimes. La lenteur de la circulation des marchandises aboutit souvent à des délais d'attente élevés qui réduisent l'efficacité des ports maritimes et nuisent aux échanges, aux délais de livraison et à la compétitivité d'un pays.

### Le port d'Alger<sup>23</sup>

Avec un trafic total de 16 Mt en 2016, le port d'Alger<sup>24</sup> est le premier port multimodal d'Algérie. Il traite 33 % du commerce maritime du pays, hors hydrocarbures, malgré une superficie limitée. Le tirant d'eau des quais est compris entre 6,30 m et 10 m, ce qui ne permet pas d'accueillir des porte-conteneurs de plus de 2 000 EVP. Le port, dédié à l'origine uniquement aux exportations, possède plusieurs quais et terminaux (dont un poste d'expédition, un terminal à conteneurs et des quais pour recevoir du pétrole et des hydrocarbures, des céréales et des marchandises diverses). Le port compte seulement 232 000 mètres carrés d'espaces d'entreposage. Il est relié au réseau ferroviaire, mais la voie ferrée traverse une voie rapide, ce qui ralentit la circulation des trains.

Le port a été ouvert au trafic en 1998 et a accueilli 2 200 navires et 444 621 EVP<sup>25</sup> en 2019. Le principal trafic est celui du vrac liquide, suivi du vrac solide puis des marchandises générales. Pour les marchandises générales, le port a traité 898 000 EVP en 2016 (en hausse de 5 % par rapport à 2015), soit 47 % du total des ports algériens. Ces données font apparaître des fluctuations importantes d'activité au fil des années. Le port d'Alger dispose d'une zone d'entreposage de 282 000 m<sup>2</sup>, soit 24 % de son emprise totale au sol. Elle est répartie uniformément entre les trois zones du port et peut accueillir des marchandises dans 12 magasins d'une superficie de 50 000 m<sup>2</sup> au total. Cette capacité permet d'entreposer 120 000 tonnes de marchandises, alors que le volume mensuel moyen débarqué est actuellement de 800 000 tonnes. Les principaux armateurs présents dans le port sont CMA-CGM (35 % du trafic), MSC (33 %), Maersk et plusieurs compagnies turques (17 %). COSCO dessert Alger depuis 2018 au départ de Gênes (Italie).

Le port d'Alger a mis en place des mesures de soutien à l'exportation. Il accorde une réduction de 50 % sur les tarifs des prestations fournies aux marchandises algériennes destinées à l'exportation : relevage, pesée et branchements électriques des conteneurs réfrigérés (REEFER), manutention des produits en conteneurs et des produits agricoles. Il accorde également une franchise de dix jours pour les marchandises algériennes destinées à l'exportation.

La gestion du terminal à conteneurs a été confiée à Djazair Port World (DPW), une coentreprise entre le groupe Dubai Port World (DP World) et l'Entreprise portuaire d'Alger (EPAL),<sup>26</sup> officiellement créée en 2009. DPW dispose d'une concession de 30 ans pour le terminal à conteneurs. DPW gère le terminal et forme le personnel. Initialement, le terminal devait fonctionner avec des portiques, mais l'EPAL doit d'abord aménager l'infrastructure actuelle avant qu'un remplacement des quatre grues mobiles existantes soit possible. Il a toutefois été rapporté que les performances du port s'étaient améliorées ces dernières années. Ainsi, la durée d'attente moyenne globale des navires en rade a fortement diminué

<sup>23</sup> Banque mondiale (2018a).

<sup>24</sup> Global Agency (2019), <https://tntglobal.com.vn/news/maritime-law/5-major-ports-of-algeria>.

<sup>25</sup> Rétrospectives du trafic portuaire Port d'Alger (portalger.com.dz).

<sup>26</sup> Banque mondiale (2018a).

depuis les années 2000, pour s'établir à 0,6 jour en 2017 (contre 1,50 jour en 2016), et la durée moyenne globale des séjours à quai était de 3,32 jours cette même année. La baisse du trafic y a certainement contribué. La durée de séjour dans le port est de 6 à 7 jours et il n'y a pas d'attente. La durée des opérations à quai est de 52 heures, mais des retards sont constatés pour l'accès aux équipements.

Malgré les améliorations, le port d'Alger reste congestionné et des surtaxes liées aux retards sont régulièrement appliquées par les compagnies maritimes. Les retards sont fréquents. Bien que l'implication du secteur privé soit importante, les rapports sur les contraintes matérielles soulignent qu'il est peu probable que cette implication résolve tous les problèmes. Le temps de dédouanement est long pour les camions transportant des marchandises importées. Par conséquent, le terminal à conteneurs ne peut pas organiser le retour le jour même des camions qui arrivent chargés. En outre, il y a davantage de mouvements de conteneurs en raison de l'obligation de renvoyer les conteneurs vides dans leur port d'origine. La principale raison semble être l'absence de suivi automatisé des conteneurs déchargés dans le port.

## Le port de Lagos (Port d'Apapa)

Le port de Lagos est le premier port maritime du Nigeria. Il est situé dans la zone d'Apapa à Lagos et s'étend sur une superficie de 200 ha. Le port comprend 19 postes d'amarrage pour les marchandises générales, 2 postes d'amarrage pour le vrac, 6 postes d'amarrage pour la manutention des conteneurs et 1 poste d'amarrage pour les rouliers (Ro-Ro). Le port compte 4 opérateurs privés de terminaux et un silo à grains pour le blé en vrac d'une capacité de stockage de 76 600 tonnes. Principale porte d'entrée économique du Nigeria, le port possède également 2 plateformes logistiques exploitées par des opérateurs privés ainsi que 8 jetées. Le port gère la majeure partie des échanges maritimes du pays, ainsi que les marchandises en transit vers les pays sans accès à la mer (tels que le Tchad et le Niger). Quelque 5 750 000 tonnes de marchandises y sont traitées chaque année.<sup>27</sup>

Plusieurs facteurs importants aggravent l'inefficacité du port de Lagos. Parmi les difficultés identifiées figurent le manque d'infrastructures de transport, des services publics insuffisants et des services déficients de la part des opérateurs privés dans le port. Ces problèmes sont exacerbés par d'autres facteurs, notamment un manque de confiance et de culture de la chaîne logistique parmi les différents acteurs du port. Un changement de fonctionnement du port, compte tenu de la contribution limitée des principaux intervenants, est difficile à prévoir, en particulier en raison du faible niveau d'automatisation et de numérisation du traitement des documents. Des copies du même document doivent en conséquence être présentées à plusieurs reprises aux différentes étapes de la chaîne logistique.

Les retards au port de Lagos<sup>28</sup>, notamment les longues files de navires qui attendent pour accoster pendant que d'autres sont en cours de déchargement dans les terminaux du port, sont exacerbés par les grèves sporadiques des camionneurs et des opérateurs de transport, notamment des conducteurs de camions-citernes.

Les infrastructures de transport déficientes sont à la fois terrestres (routes, accès adéquats, chemin de fer, voies navigables) et maritimes (chenal d'approche, bassin portuaire). Ces insuffisances constituent un obstacle à une circulation fluide des marchandises. L'absence d'alternatives au transport routier, les insuffisances du réseau routier et son faible niveau d'entretien entraînent une congestion du trafic et des retards. Seuls des investissements importants, ainsi que d'autres mesures institutionnelles et non contraignantes sur une longue période, permettront de combler le déficit en matière d'infrastructures et de services de transport.

<sup>27</sup> Shipnext (2021), <https://shipnext.com/port/lagos-nglos-nga>.

<sup>28</sup> La congestion des ports nigériens et la réaction des transporteurs maritimes, <https://www.morethanshipping.com/Nigerian-port-congestion-and-the-reaction-from-ocean-carriers/>.

### The port of Gabès

Avec un bassin de 12 mètres de profondeur, le port de Gabès, le plus profond des ports tunisiens<sup>29</sup>, peut accueillir des navires de toutes tailles. Il dispose également de 8 quais d'une longueur de 2 km, et de deux jetées de protection d'une longueur de 4,5 km. Le port est relié aux réseaux ferroviaire et autoroutier, ce qui lui permet d'assurer le transport et la manutention des conteneurs. Le port dispose d'une aire d'entreposage aménagée de 25 000 mètres carrés, de 4 000 mètres carrés de magasins et de hangars couverts et de près de 100 000 mètres carrés de terre-pleins nus.

Ce port commercial, dont l'activité est principalement industrielle, sert essentiellement au transit de produits chimiques pour les usines situées dans la zone industrielle de Gabès. En matière de vrac, il importe principalement du soufre et de l'ammoniac, et exporte de l'acide phosphorique et des engrais phosphatés.

Une ligne de transport maritime par conteneurs, initialement à destination de la Russie, a été ouverte au départ du port de Gabès en 2018. L'objectif était de faciliter le transport et de réduire son coût pour les entreprises exportatrices de la région, qui étaient contraintes d'expédier leurs marchandises depuis d'autres ports.

L'infrastructure du port de Gabès rend possible la construction d'un terminal à conteneurs et d'assurer les opérations de chargement/déchargement et de transport/manutention d'une ligne maritime régulière, d'autant plus que le port a une capacité de 100 000 à 150 000 conteneurs par an.

## 5 - Les postes-frontières et les ports secs

### Les postes-frontières

Outre les questions de sécurité bien connues dans la région du Sahel, les problèmes signalés aux différents postes-frontières résultent d'une interprétation excessivement stricte des règlements, qui engendre des difficultés et des retards. Le fait que l'Algérie ne fasse pas partie de la convention TIR (l'Algérie a suspendu l'application de la convention depuis 1991) n'arrange pas les choses.

Sur le principal corridor nord-sud, le seul poste-frontière officiel entre l'Algérie et le Niger sur la RTS se situe entre les villes d'In Guezzam (Algérie) et d'Assamaka (Niger). Cette zone est généralement considérée comme dangereuse pour les déplacements. Il existe de nombreux postes-frontières officiels entre le Niger et le Nigeria, les principaux étant Gaya-Kamba, Birni-N'Konni-Ilela, Dan-Issa-Katsina et Magaria-Mutum.

Sur les branches secondaires du corridor RTS, il existe des postes-frontières routiers reliant N'Guigmi au Niger aux villes tchadiennes de Nokou et Rig. Il a été rapporté que la route dépourvue de revêtement est en mauvais état et qu'elle n'est pas sûre en raison du banditisme. Il existe un passage routier à l'extrême ouest de la frontière entre le Mali (à Ansongo) et le Niger (à Ayourou), et plus à l'est se trouve le poste-frontière d'Andéramboukane (Mali). Il est également dangereux de se rendre dans la région frontalière en raison de l'instabilité qui y règne. Le Tchad partage une frontière de 87 km avec le Nigeria au nord-est. Cependant, le trafic de N'Djamena vers le Nigeria passe par Zinder au Niger avant de croiser la route nord-sud (RTS) vers Lagos. Le poste-frontière entre l'Algérie et la Tunisie sur la RTS se trouve à Hazoua, sur la route reliant Ghardaïa (Algérie) au port de Gabès (Tunisie).

Les données et les rapports disponibles (BAD, Banque mondiale, Trade Intelligence, statistiques publiques, etc.) sur le commerce et les échanges entre les pays de la RTS mettent en évidence les problèmes d'infrastructures matérielles et immatérielles des principaux postes-frontières du pays. Les

---

<sup>29</sup> Ministère du Transport et de la Logistique (2021), Tunisie, <http://www.ommp.nat.tn/gabes-en>.

postes-frontières manquent d'aires de repos et d'attente, de parkings, d'aménagements pour les conducteurs de camions et le personnel, de bâtiments pour la future gestion commune des postes-frontières, de mesures et de procédures de facilitation des échanges, de TIC pour l'échange d'informations et les questions douanières, de systèmes de communication, de scanners, de systèmes de gestion des risques, etc. L'impact sur les prix et la durée du transport des problèmes liés au franchissement des frontières est présenté au chapitre IV ci-dessous et à l'annexe 1 sur le transport routier de marchandises, ainsi qu'à l'annexe 3, qui traite du commerce informel et des problèmes connexes liés au franchissement des frontières.

## Les ports secs et l'entreposage de conteneurs à terre

L'Algérie dispose de plusieurs ports secs, notamment sur son tronçon du corridor RTS. Le programme de ports secs en Algérie a été lancé lorsque les plateformes de stockage dans les ports ont été saturées. Selon la définition donnée par la CNUCED, un port sec est « un terminal à l'intérieur des terres dans lequel les compagnies maritimes délivrent leurs propres connaissements pour les cargaisons d'importation en assumant l'entière responsabilité des coûts et des conditions et à partir duquel les compagnies maritimes fournissent leurs propres connaissements pour les cargaisons d'exportation »<sup>30</sup>. Un port sec fonctionne comme un port traditionnel, recevant un grand nombre de conteneurs nécessitant un dédouanement sur place.

Il n'y a pas d'opérations logistiques (entreposage, groupage, dégroupage) sur le port sec lui-même. Le port sec peut ainsi répondre à deux objectifs opérationnels ou commerciaux : (i) décongestionner le port traditionnel, comme c'est le cas de la quasi-totalité des ports secs en Algérie ; (ii) rapprocher la douane des importateurs lorsqu'elle n'est pas directement installée dans la zone portuaire. Le port sec est particulièrement utile pour les exportations. Les ports secs sont généralement éloignés du port maritime.

Le Nigeria a lancé un programme de ports secs en 2006 dans le cadre d'un partenariat public-privé avec des concessionnaires et, dix ans plus tard, a créé un centrage de groupage de conteneurs. Ces initiatives répondaient à la congestion excessive du trafic dans le port de Lagos (l'absence de modernisation des procédures douanières a entraîné des temps d'attente importants) et à l'augmentation des échanges commerciaux transfrontaliers entre le nord du Nigeria et les pays enclavés voisins.

Plusieurs centres de groupage de conteneurs sont sous gestion privée au Tchad, au Niger et au Mali. Les opérateurs privés ont également investi dans la construction et le développement d'entrepôts fermés et sécurisés, ainsi que dans des entrepôts sous douane.

## Développement durable

Les questions liées au **développement durable** ne reçoivent pas l'attention qu'elles méritent. Les politiques visant à promouvoir la croissance économique devraient tenir compte du caractère limité des ressources non renouvelables, ainsi que de l'impact de l'activité économique sur l'environnement, le changement climatique, et de la nécessité de protéger la biodiversité et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Des politiques de développement durable sont essentielles pour une croissance économiquement pérenne et pour réduire les externalités telles que la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre et les facteurs contribuant au changement climatique. L'accroissement des activités de transport et de commerce oblige à réduire les externalités et renforce la nécessité d'adopter des modèles durables. L'intégration de critères environnementaux dans le développement et l'exploitation des infrastructures du corridor favoriserait un développement efficace, durable et inclusif à long terme. L'accélération récente des innovations technologiques laisse penser qu'elles pourront contribuer aux efforts en matière de développement durable.

---

<sup>30</sup> CNUCED, *Handbook on the Management and Operation of Dry Ports (CNUCED/RDP/LDC/7)*, 1991.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE



# PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DES PAYS DU CORRIDOR RTS, ÉCHANGES COMMERCIAUX ET PERFORMANCES LOGISTIQUES



La crise de COVID-19 a affecté l'ensemble de l'économie mondiale, ainsi que celle de l'Afrique. La BAD estime que l'économie du continent s'est contractée de 2,1 % en 2020.<sup>31</sup> La croissance économique devrait reprendre à un rythme modéré de 3,4 % en 2021 avant d'accélérer à 4,6 % en 2022, soutenue par le rebond des prix des matières premières, la reprise du tourisme, le recul des restrictions sanitaires, la généralisation de la vaccination contre la COVID-19 et l'absence de nouvelle vague épidémique. Toutefois, la croissance moyenne en Afrique masque des différences au niveau régional. Parmi les sous-régions d'Afrique, la plus touchée en termes de croissance économique est l'Afrique australe, dont le produit intérieur brut aurait chuté de 7,0 % en 2020. Elle est suivie par l'Afrique centrale (-2,7 %), l'Afrique de l'Ouest (-1,5 %) et l'Afrique du Nord (-1,1 %). L'Afrique de l'Est, qui est la moins dépendante des ressources naturelles, a connu une croissance estimée à 0,7 % en 2020. Parmi les pays exportateurs de pétrole, la Libye a été la plus affectée avec une contraction brutale de 60,3 % de son PIB en 2020, suivie de la Guinée équatoriale (-6,1 %), de l'Algérie (-4,7 %), de l'Angola (-4,5 %) et du Nigeria (-4,5 %).

Le présent chapitre passe en revue les perspectives économiques des pays membres du corridor RTS, sur la base des données disponibles (avant 2020, année de la pandémie de COVID-19 et de ses répercussions sur les différentes économies) issues de différentes organisations internationales et des organismes spécialisés (notamment les « Perspectives économiques » de la BAD), sans analyser ni prévoir les effets en profondeur de la pandémie de COVID-19. L'examen met en évidence les spécificités de chacun des pays et leurs similitudes éventuelles. Les données sont étayées par une analyse documentaire de l'impact sur le commerce extérieur réalisée pour chacun des pays du corridor RTS. Le chapitre traite également du commerce extérieur des six pays et de leurs échanges mutuels, ainsi que de leurs performances logistiques et des perspectives d'amélioration. Les données économiques ont également été étayées par certains documents économiques de la BID, notamment le Rapport sur l'efficacité du développement 2019, le Programme spécial pour le développement de l'Afrique (PSDA) et d'autres documents de Stratégie de partenariat avec les pays membres (SPP).

Les statistiques prises en compte sont celles de la période avant 2020, année où la pandémie de COVID-19 a éclaté et a freiné les économies à l'échelle nationale et mondiale. Les données antérieures à 2020 sont également considérées comme plus pertinentes pour mesurer les échanges commerciaux des pays de la RTS et leurs performances en matière logistique.

## 1 - Perspectives économiques des pays de la RTS<sup>32</sup>

### Prévisions économiques pour l'Algérie

Selon la BAD (2021), le léger rebond des prix des hydrocarbures a permis à la croissance du PIB réel d'atteindre 2,3 % en 2019, contre 1,4 % en 2018. L'inflation, de 4,3 % en 2018, a été maîtrisée et a décéléré à 2 % en 2019. Le taux de pauvreté a baissé depuis les années 1990 grâce aux aides directes, aux prestations sociales et aux mesures en faveur de l'inclusion sociale, pour un montant représentant 12,3 % du PIB. Des données de 2011 estiment le taux de pauvreté à 5,5 %, avec un taux d'extrême pauvreté de seulement 0,5 %. Le taux de chômage, estimé à 12,6 % pour 2019, devait passer à 13,7 % en 2020. Une dégradation importante est à prévoir en raison de la pandémie.

<sup>31</sup> BAD (2021)..

<sup>32</sup> <https://www.afdb.org/en/countries>.

Le produit intérieur brut s'est contracté de 4,7 % en 2020 après avoir connu une faible croissance de 0,8 % en 2019. La hausse devrait atteindre 1,8 % en 2021. Ce redressement pourrait être compromis par l'impact de la COVID-19. La faible dette extérieure du pays et ses importantes réserves de change devraient lui permettre de résister aux chocs. La dette extérieure reste négligeable (moins de 2 % du PIB), mais la dette intérieure (hors garanties) est passée de 7,2 % du PIB en 2015 à plus de 26 % en 2018. Le pétrole et le gaz ont représenté 96 % des recettes d'exportation en 2017. La hausse des cours du pétrole depuis 2018 (à environ 70 dollars) n'a pas permis à l'Algérie d'équilibrer son budget. Selon le FMI, le pays aurait besoin d'un cours du baril à 90 dollars.

Le PIB (2019) était estimé à 171,16 milliards de dollars (en recul de 2,43 % par rapport à 2018). En 2020, il serait tombé à 145,16 milliards de dollars, soit une baisse de 15,19 % par rapport à l'année précédente. En 2019, le secteur des hydrocarbures a été le premier contributeur au PIB algérien, avec une part de 19 %, suivi par les dépenses sociales à hauteur de 15 %. Les secteurs du commerce, de l'agriculture et de la construction représentaient chacun 12 % du PIB. Les produits agricoles comprennent le blé, l'orge, l'avoine, le raisin, les olives, les agrumes, les fruits, les ovins et les bovins. L'industrie comprend le pétrole, le gaz naturel, les industries légères, l'exploitation minière, l'électricité, la pétrochimie, l'agroalimentaire, l'énergie et la chimie.

L'Algérie comptait une population de 43,05 millions d'habitants (2019) et une population active de 12,3 millions de personnes (estimation de 2019) répartie à 9,6 % dans l'agriculture, 30,42 % dans l'industrie et à 59,99 % dans les services. Le taux de chômage (2019) était de 11,81 % (et a augmenté à 12,83 % en 2020).

## Perspectives économiques du Mali

L'économie du Mali a fait preuve de résilience malgré la crise sécuritaire, selon la BAD. En 2019, le pays a enregistré une croissance de son PIB réel de 5 % (soutenue par une bonne production d'or et de coton), un déficit budgétaire représentant 3,1 % du PIB et une inflation de 0,4 %. La dette publique atteignait 35,5 % du PIB à la fin de 2018.

L'économie reste sous-industrialisée et l'industrie manufacturière peine à se développer, ce qui se traduit par la nécessité d'importer et aboutit à un déficit de la balance des paiements courants (5,4 % du PIB en 2019). Du côté de la demande, l'investissement est particulièrement faible, à 9,5 % du PIB pour le secteur privé et 8,7 % pour le secteur public.

Les recettes fiscales sont faibles (14,3 % du PIB) et inférieures à la norme de 20 % de la CEDEAO. L'analyse de la viabilité de la dette publique en mai 2018 indiquait que le risque de surendettement du Mali était modéré. La maturité de la dette intérieure, dont 59 % arrivent à échéance sur la période 2019-21, était très préoccupante.

Selon le rapport « Perspectives économiques en Afrique 2021 » de la BAD, la pandémie de COVID-19 s'est ajoutée à d'autres problèmes et a fait passer l'économie d'une forte croissance de 5,1 % du PIB réel en 2019 à une contraction de 2 % en 2020, soit une perte de 7,1 points de pourcentage. La création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et le projet de monnaie unique (eco) de la CEDEAO devraient renforcer l'intégration du Mali dans la région.

Pour soutenir le secteur privé, le gouvernement a lancé un programme d'investissement dans les infrastructures afin de construire des routes et des ponts. Mais l'économie dépend fortement de l'or et du coton (86 % des exportations) et les chaînes de valeur sont peu développées (3 % du coton est transformé). Peu diversifiée, l'économie est dépendante des cours mondiaux des matières premières. L'accumulation d'arriérés de paiement sur la dette intérieure crée un risque de blocage de l'activité économique et du secteur privé.

Majoritairement jeune (67 %), la population augmente au rythme de 3,1 % par an. Le nombre d'emplois créés chaque année (44 520 emplois) ne peut satisfaire les recherches d'emplois (300 000). A la faible

qualification de la main-d'œuvre s'ajoute un décalage entre les formations disponibles et les exigences du marché de l'emploi. Le pays est confronté à un déficit d'infrastructures important : seulement 3 % du réseau routier rapide est en bon état et revêtu. Le déficit en électricité est de 140 MW et 53 % de la population n'a pas accès à l'électricité. Le PIB (en 2019) était estimé à 17,28 milliards de dollars. En 2017, l'agriculture représentait 41,8 % du PIB, l'industrie, 18,1 %, et les services, 40,5 %. Les produits agricoles comprennent le coton, le millet, le riz, le maïs, les légumes, les arachides, les bovins, les ovins, les caprins. L'industrie regroupe l'agroalimentaire, la construction, les phosphates et l'exploitation aurifère. Le Mali comptait une population de 19,7 millions d'habitants (2019) et une population active de 7,35 millions de personnes (estimation 2019) répartie à 80 % dans l'agriculture et à 20 % dans l'industrie et les services. Le taux de chômage était estimé à 7,24 %.

### Perspectives économiques du Niger

Selon la BAD, la croissance du PIB réel, qui s'est établie en moyenne à 5,6 % sur la période 2016-18, a atteint 6,4 % en 2019 grâce aux bonnes performances des secteurs primaire et tertiaire. Cette croissance est due aux investissements dans les infrastructures, les industries d'extraction et les services, ainsi qu'aux réformes structurelles, notamment les initiatives visant à développer le secteur privé et à renforcer la résilience de l'agriculture. Les tensions inflationnistes sont restées contenues, le taux d'inflation ayant été estimé à 1,5 % pour 2019. Le déficit budgétaire, estimé à 3,2 % du PIB en 2019, était supérieur à l'objectif de 3 % de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Le déficit de la balance des paiements courants, estimé à 14,6 % du PIB en 2019, découle principalement des importations liées aux investissements, de la faiblesse persistante des cours mondiaux des matières premières (en particulier l'uranium) et de l'étranglement de la base d'exportation. Les donateurs et les investissements directs étrangers ont financé l'essentiel de ce déficit. En juin 2019, le risque de surendettement a été jugé modéré, avec un ratio dette publique/PIB estimé à 54 %.

Malgré des progrès en matière d'éducation et de santé, ainsi qu'une réduction du taux de pauvreté (passé de 48 % en 2011 à 40 % en 2016), les principaux indicateurs de développement humain restent bas. Le taux de chômage, plus élevé chez les jeunes, est passé de 13 % en 2011 à 17 % en 2017. Le rapport « Perspectives économiques en Afrique 2021 » de la BAD indique que le PIB réel a augmenté de 1,2 % après avoir progressé de 5,9 % en 2019 et de 7 % en 2018. Cette croissance est le fruit en grande partie de l'apport des donateurs et de l'accélération des investissements directs étrangers, notamment dans des secteurs aussi stratégiques que le pétrole. Mais les prévisions restent plus incertaines pour 2021 et 2022 en raison de l'impact négatif de la COVID-19 dans le monde et d'autres problèmes.

Plusieurs risques menacent la croissance économique. La persistance de l'insécurité dans la région exerce une pression importante sur les finances publiques, entraînant une réduction des budgets affectés aux secteurs prioritaires tels que l'éducation et la santé. Le secteur agricole, qui représente plus de 40 % du PIB et emploie près de 80 % de la main-d'œuvre, reste vulnérable face au changement climatique. La forte dépendance à l'égard des financements extérieurs et la faible capacité à réaliser de grands projets pourraient entraîner des dérapages sur le plan macroéconomique. Les recettes des exportations sont très vulnérables face à la volatilité des prix des matières premières. Et les mesures prises récemment par le Nigeria - suppression des réexportations depuis le Niger et le Bénin et dévaluation du naira - pourraient être renforcées.

Le PIB (2019) était estimé à 12,9 milliards de dollars. L'agriculture représentait 37,81 % de ce total, l'industrie, 20,24 %, et les services, 36,09 %. Les produits agricoles comprennent le niébé, le coton, les arachides, le millet, le sorgho, le manioc (manioc, tapioca), le riz, les bovins, les ovins, les caprins, les chameaux, les ânes, les chevaux, la volaille. L'industrie comprend l'extraction d'uranium, le pétrole, le ciment, la brique, le savon, le textile, la transformation alimentaire, les produits chimiques, les abattoirs. Le Niger comptait 22 millions d'habitants (2019) et une population active de 6,5 millions de personnes réparties à 79,2 % dans l'agriculture, 3,3 % dans l'industrie et 17,5 % dans les services. Le taux de chômage est de 7,9 % (2019).

## Perspectives économiques du Nigeria

Selon la BAD (2021) la croissance du PIB réel s'est inscrite à 2,3 % en 2019, soit une légère accélération par rapport à la progression de 1,9 % enregistrée en 2018. La croissance a été principalement alimentée par les transports, le secteur pétrolier et les technologies de l'information et de la communication. L'agriculture a souffert des inondations et des conflits entre éleveurs et agriculteurs. Le secteur manufacturier continue d'être pénalisé par un manque de financement. La consommation des ménages a constitué le principal moteur de la croissance en 2019, avec une contribution de 1,1 point de pourcentage à la croissance du PIB réel en 2018. Les efforts déployés pour ramener l'inflation dans une fourchette de 6 % à 9 % se sont heurtés à des contraintes structurelles et macroéconomiques, notamment la hausse des prix des denrées alimentaires et les arriérés de paiement, conduisant à un taux d'inflation de 11,3 % en 2019.

Avec des recettes fiscales inférieures à 7 % du PIB, l'augmentation des dépenses publiques a creusé le déficit, qui est financé principalement par l'emprunt. En juin 2019, la dette publique totale atteignait 83,9 milliards de dollars - en hausse de 14,6 % par rapport à l'année précédente. Cette dette représentait 20,1 % du PIB, contre 17,5 % en 2018. La dette publique intérieure s'élevait à 56,7 milliards de dollars, et la dette publique extérieure à 27,2 milliards de dollars. L'excédent de la balance des paiements courants a fortement diminué en raison de l'augmentation des importations, de la baisse des recettes pétrolières et d'une amélioration des flux de capitaux moins importante que prévu.

La pauvreté reste très répandue. Le taux de pauvreté dans plus de la moitié des 36 États du Nigeria est supérieur à la moyenne nationale de 69 %. Ce niveau élevé de pauvreté est la conséquence de la hausse du chômage, estimé à 23,1 % en 2018, contre 14,2 % en 2016. La faiblesse des compétences limite les possibilités de trouver un emploi.

Les risques susceptibles d'affecter les perspectives de croissance ont augmenté après l'effondrement des cours du pétrole, et restent élevés après l'échec, en mars 2020, des négociations de l'OPEP+ visant à réduire la production. En outre, étant donné que la demande de pétrole devrait rester faible compte tenu de la pandémie, la situation budgétaire et extérieure du pays devrait continuer de se dégrader.

Le PIB (en 2019) a augmenté de 2,7 % par rapport à 2018 lorsqu'il avait été estimé à 397,3 milliards de dollars. En 2019, l'agriculture a contribué à hauteur de 21,91 % au PIB, l'industrie, à 27,38 %, et les services, à 49,73 %. Les produits agricoles comprennent le cacao, les arachides, le coton, l'huile de palme, le maïs, le riz, le sorgho, le millet, le manioc (manioc, tapioca), les ignames, le caoutchouc, les bovins, les ovins, les caprins, les porcins, le bois et le poisson. L'industrie comprend le pétrole brut, le charbon, l'étain, la colombite, les produits en caoutchouc, le bois, les cuirs et peaux, le textile, le ciment et autres matériaux de construction, les produits alimentaires, la chaussure, les produits chimiques, les engrais, l'imprimerie, la céramique et l'acier.

Selon le rapport « Perspectives économiques en Afrique 2021 » de la BAD, le PIB réel du pays aurait reculé de 3 % en 2020, même si les mesures d'atténuation du plan de relance (NESP, Nigeria Economic Sustainability Plan) ont permis d'éviter que la contraction liée à la pandémie de COVID-19 ne soit beaucoup plus importante. Le Nigeria avait une population de 201 millions d'habitants (2019) et une population active de 62,45 millions (estimation 2019) répartie à 70 % dans l'agriculture, 10 % dans l'industrie et 20 % dans les services. Le taux de chômage est de 8,53 % (2019).

## Perspectives économiques du Tchad

Selon la BAD<sup>33</sup>, après deux années de récession (2016 et 2017) à la suite de la chute des cours du pétrole, qui a entraîné une crise de la dette, le PIB réel du Tchad a renoué avec la croissance au cours des deux années suivantes. La progression du PIB a atteint 2,4 % en 2018 et en 2019, grâce aux bonnes

33 <https://www.afdb.org/en/countries>.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

performances des céréales (+1,2 % en 2019), du coton (+142 %) et de la production pétrolière (+14 %, soit 146 000 barils par jour). L'inflation s'est établie en moyenne à 3,0 % en 2019, dans le respect du critère de 3 % de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). La consolidation budgétaire dans le cadre d'un programme du FMI, y compris le rééchelonnement de la dette en 2018, a contribué à assainir les dépenses publiques.

Le solde budgétaire est devenu positif en 2018 (1,9 % du PIB) et en 2019 (0,2 %), mais les arriérés de paiement restent élevés (10 % du PIB en 2018). Le déficit de la balance des paiements courants s'est établi à 6,7 % du PIB en 2019, contre 3,4 % en 2018. Avec un taux de pauvreté de 46,7 %, le taux de chômage est de 5,8 %, dont un taux de chômage élevé chez les jeunes, qui est passé de 42 % en 2015 à 60 % en 2017, en raison de la récession économique.

Selon le rapport « Perspectives économiques en Afrique 2021 » de la BAD, bien que le Tchad ait connu relativement peu de cas de contaminations à la COVID-19, son économie a souffert des répercussions mondiales de la pandémie. En 2020, le PIB réel s'est contracté de 0,6 %, contre une croissance de 3 % en 2019 et de 2,4 % en 2018. Cette récession a été principalement provoquée par des interruptions temporaires de la production de pétrole, principal moteur de l'économie, et par le ralentissement des échanges commerciaux à la suite de la fermeture des frontières pour contenir la pandémie.

En tant que membre de la CEMAC, le Tchad suit le plan stratégique mis en œuvre en 2017 pour corriger les déséquilibres budgétaires et extérieurs de tous les pays de la région. Les objectifs n'ont pas été atteints, notamment en 2020, en raison de l'impact de la COVID-19.

Avec un potentiel important de terres arables et de bétail, l'agriculture représente près de 35 % du PIB et emploie 75 à 80 % de la population (BAD, 2021).<sup>34</sup> En 2018, le gouvernement a adopté un projet de loi sur l'agriculture pour soutenir le développement de la chaîne de valeur, cherchant à attirer des investisseurs pour revitaliser le secteur du coton et à mettre en œuvre des mesures afin de promouvoir les exportations de bétail et de viande.

Le PIB (en 2019) était estimé à 11,27 milliards de dollars. Par secteur, l'agriculture a représenté 52,3 % du PIB, l'industrie, 14,7 %, et les services, 33,1 %. Les produits agricoles comprennent le coton, le sorgho, le millet, les arachides, le sésame, le maïs, le riz, les pommes de terre, les oignons, le manioc, les bovins, les ovins, les caprins, les chameaux. L'industrie comprend le pétrole, le coton, la brasserie, le natron (carbonate de sodium), le savon, les cigarettes et les matériaux de construction.

Le Tchad comptait une population de 15,95 millions d'habitants (2019) et une population active de 6,04 millions d'habitants (estimation 2019) répartie à 80 % dans l'agriculture et 20 % dans l'industrie et les services. Le taux de chômage était estimé à 2,26 %.

GDP (current 2019) was estimated at \$11.27 mds. Its composition by sector of origin in was 52.3% for agriculture, 14.7% for industry and 33.1% for services. Agriculture products include cotton, sorghum, millet, peanuts, sesame, corn, rice, potatoes, onions, cassava (manioc, tapioca), cattle, sheep, goats, camels. Industries are composed of oil, cotton textiles, brewing, natron (sodium carbonate), soap, cigarettes, and construction materials.

Chad had a population of 15.95 million (2019) and a labor force of 6.04 million (2019 estimate) distributed at 80% for agriculture and 20% for industry and services. Unemployment rate was reported at 2.26%.

### Perspectives économiques de la Tunisie

Selon les chiffres de la BAD<sup>35</sup>, la croissance du PIB réel a ralenti à 1,5 % en 2019 après deux années de forte expansion. La croissance dans les secteurs de l'agriculture et de la pêche a chuté à 1,7 % en 2019, après avoir atteint 9,8 % en 2018. La croissance a été stimulée principalement par le tourisme et les services financiers et, du côté de la demande, par la consommation des ménages.

<sup>34</sup> <https://www.afdb.org/en/countries>.

<sup>35</sup> AfDB (2021), <https://www.afdb.org/en/countries>.

Le déficit budgétaire s'est légèrement amélioré pour atteindre 3,9 % du PIB en 2019, contre 4,6 % en 2018. Le déficit de la balance des paiements courants a grimpé à 10 % du PIB en 2019 et devrait rester élevé, à 9,9 % en 2020 et 8,4 % en 2021. Malgré la politique de relèvement des taux d'intérêt de la banque centrale depuis 2017, l'inflation s'est maintenue à 7,1 % en 2019. Elle s'est atténuée à 5,63 % en 2020, mais pourrait s'inscrire à 6,1 % en 2021.

La BAD prévoyait une reprise de la croissance du PIB réel, à 2,1 % en 2020 et 2,6 % en 2021, stimulée du côté de l'offre par les secteurs de l'agriculture, des phosphates et du tourisme. Ces prévisions n'ont pas été atteintes en raison de l'impact négatif de la COVID-19 sur l'économie mondiale. Le PIB s'est contracté de 8,8 % en 2020 après avoir augmenté de 1 % l'année précédente.<sup>36</sup>

La Tunisie possède de nombreux atouts, notamment sa proximité avec l'Europe, une main-d'œuvre qualifiée, des industries diversifiées (aéronautique, chimie, textile), un fort potentiel agricole et halieutique, et des gisements importants de phosphates, de pétrole et de gaz. L'industrie touristique a constitué jusqu'en 2011 une source importante de croissance et d'emploi. À moyen terme, elle bénéficiera de la croissance régulière de 5 % de la demande mondiale pour les services touristiques, une fois que la pandémie de COVID-19 sera terminée.

Le PIB (2019) était estimé à 39,20 milliards de dollars. L'agriculture a représenté 10,1 % du PIB, l'industrie, 26,2 %, et les services, 63,8 %. Les produits agricoles comprennent les olives, l'huile d'olive, les céréales, les tomates, les agrumes, les betteraves à sucre, les dattes, les amandes, le bœuf, les produits laitiers. L'industrie regroupe le pétrole, l'exploitation minière (en particulier le phosphate et le minerai de fer), le tourisme, le textile, la chaussure, l'agroalimentaire et les boissons. La Tunisie comptait une population de 11,7 millions d'habitants (2019) et une population active de 4,1 millions de personnes (estimation 2019) répartie à 14,8 % dans l'agriculture, 33,2 % dans l'industrie et 51,7 % dans les services. Le taux de chômage était estimé à 15,5 % (2017).

## 2 - Examen de la balance commerciale des pays membres de la RTS<sup>37</sup>

Ce qui suit est un bref examen du commerce des six États membres du corridor RTS et de leurs échanges commerciaux entre eux. Il ne s'agit pas d'une analyse du développement potentiel et des perspectives d'accroissement du commerce de ces pays. Cet examen fournit un aperçu des différences et des similitudes entre les pays en matière commerciale.

Un travail supplémentaire a été effectué dans le cadre du présent rapport afin d'aborder de manière plus détaillée les aspects commerciaux (y compris les problèmes du secteur du transport routier, le commerce formel et informel, les barrières commerciales non-douanières, etc.) des relations entre les pays de la RTS et les perspectives de développement. L'annexe 1 fournit un bref aperçu des caractéristiques et des problèmes de l'industrie du transport routier dans les pays de la RTS. Le travail d'analyse sur le commerce est reflété ci-dessous dans ce chapitre et dans l'annexe 2 du présent rapport. L'annexe 3 brosse un tableau du commerce informel et évalue son poids dans l'économie, en mettant l'accent sur le cas du commerce informel entre l'Algérie et le Mali, ainsi que sur les problèmes aux postes-frontières.

### Commerce extérieur de l'Algérie

L'Algérie dispose d'une économie ouverte, dans laquelle le commerce extérieur représente 58 %<sup>38</sup> du PIB. Le gaz naturel et les produits pétroliers constituent la quasi-totalité des exportations algériennes.

<sup>36</sup> BAD (2021).

<sup>37</sup> Les informations fournies sont basées sur les données et les statistiques de différentes sources et organisations (Banque mondiale, Commission européenne, CNUCED, BAD, OMC, etc.).

<sup>38</sup> Banque Mondiale (2018).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

L'Algérie importe principalement du blé, des voitures, des produits pétroliers, des produits laitiers et des médicaments. Les hydrocarbures représentent 93 % du volume total des exportations.

L'Algérie a conclu un accord de libre-échange avec l'Union Européenne (UE), qui accorde déjà un traitement préférentiel à ses exportations vers l'UE. Par conséquent, conformément au règlement européen du système de préférences généralisées (SPG), l'Algérie a cessé de bénéficier d'un traitement SPG depuis janvier 2014, date à laquelle l'accord de libre-échange est entré en vigueur.<sup>39</sup>

En 2019<sup>40</sup>, la balance des paiements courants de l'Algérie accusait un déficit de 15,94 milliards de dollars. Les exportations du pays s'élevaient à 38,32 milliards de dollars, ses principaux partenaires à l'export étant l'Italie (13 %), la France (13 %), l'Espagne (12 %), les États-Unis (7 %), le Royaume-Uni (7 %), l'Inde (5 %) et la Corée du Sud (5 %). Les exportations algériennes sont principalement constituées de pétrole, de gaz naturel et de produits pétroliers.

L'Algérie a importé pour 49,9 milliards de dollars de biens en 2019. Ses principaux partenaires à l'importation étaient la Chine (18 %), la France (14 %), l'Italie (8 %), l'Espagne (8 %), l'Allemagne (5 %) et la Turquie (5 %). Les importations concernaient des biens d'équipement et de consommation ainsi que des denrées alimentaires.

Au total, l'UE est le premier partenaire commercial de l'Algérie et absorbe une grande partie de son commerce extérieur. Les hydrocarbures et les produits miniers représentaient 95,7 % des importations de l'UE en provenance d'Algérie en 2019. L'UE exporte principalement vers l'Algérie des machines (22,2 %), des équipements de transport (13,4 %), des produits agricoles (12,8 %), des produits chimiques (12,8 %), du fer et de l'acier (10,2 %).

### Commerce extérieur du Mali

Le niveau des exportations maliennes dépend des performances des secteurs minier et cotonnier et des prix de marché de ces produits. Les exportations sont dominées par les matières premières, notamment l'or, suivies de loin par le coton. L'augmentation des exportations d'or reflète la hausse des niveaux de production dans plusieurs mines existantes et la mise en service de nouveaux sites d'extraction. Les importations maliennes sont nettement plus diversifiées et se composent principalement de produits alimentaires (riz et sucre notamment), de combustibles, de produits manufacturés, de machines et de matériel de transport, ainsi que de produits chimiques. Le Mali importe la plupart de ses produits alimentaires et de ses biens d'équipement.

L'Afrique du Sud, destinataire de la majeure partie de l'or malien, est le premier marché du pays à l'export, devant l'UE et la Suisse. Les autres destinations sont le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. L'UE, et en particulier la France, reste la première source des importations, suivies du Sénégal, de la Chine et de la Côte d'Ivoire. En 2019<sup>41</sup>, la balance des paiements courants du Mali accusait un déficit de 620,5 millions de dollars. Les exportations du pays s'élevaient à 4,32 milliards de dollars, ses principaux partenaires à l'export étant les Émirats Arabes Unis (66 %) et la Suisse (26 %). Les exportations du Mali étaient constituées de coton, d'or, de bétail, de viande et de produits laitiers.

Le montant des importations au Mali a atteint 6,23 milliards de dollars en 2019. Les principaux partenaires à l'importation du pays étaient le Sénégal (23 %), la Côte d'Ivoire (15 %), la Chine (11 %) et la France (9 %). Le Mali importe principalement du pétrole, des machines et équipements, des matériaux de construction, des denrées alimentaires et des textiles.

Pays sans littoral, le Mali est relié par sept corridors routiers aux ports de Nouakchott (1 390 km d'une liaison difficile en raison de routes désertiques recouvertes de limon), Dakar (1 250 km. Une ligne ferroviaire de 1 230 km est également prévue), Abidjan (1 200 km de route revêtues. Une autre liaison combinant 570 km de route et 610 km de voie ferrée est également prévue), Tema (1 490 km de routes revê-

<sup>39</sup> <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/algeria>.

<sup>40</sup> World Fact Book, CIA, Algérie - The World Factbook ([cia.gov](https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/algeria/)), <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/algeria/>.

<sup>41</sup> World Fact Book, CIA, Mali - The World Factbook ([cia.gov](https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/mali/)).



tues), Lomé (1 970 km de routes revêtues), Cotonou (2 000 km de routes revêtues) et Conakry (980 km, le corridor le plus court pour atteindre les ports du golfe de Guinée).

## Commerce extérieur du Niger

Le Niger est l'un des plus importants exportateurs de minerai d'uranium au monde. L'industrie minière est à l'origine de 80 % des exportations. Le pays est dépendant de l'importation de biens de consommation et d'équipement en raison d'une industrie quasi inexistante. Les principaux partenaires commerciaux du Niger sont la France, la Chine et les pays voisins d'Afrique occidentale.

En 2019<sup>42</sup>, le Niger affichait une balance des paiements courants déficitaire de 1,57 milliard de dollars. Les exportations du pays s'élevaient à 1,12 milliard de dollars, ses principaux partenaires à l'export étant les Émirats arabes unis (EAU) (54 %), la Chine (25 %), la France (7 %) et le Pakistan (5 %). Les exportations du Niger comprenaient le minerai d'uranium, le bétail, le niébé et les oignons.

Le Niger a importé 1,55 milliard de dollars de biens en 2019. Ses principaux partenaires d'importation étaient la Chine (19 %), la France (9 %), les Émirats Arabes Unis (7 %), la Côte d'Ivoire (6 %), l'Inde (6 %), le Nigeria (5 %), le Togo (5 %) et la Turquie (5 %). Le Niger importe principalement des denrées alimentaires, des machines, des véhicules et des pièces détachées, du pétrole et des céréales.

Pays sans littoral, le Niger est relié par cinq corridors routiers aux ports de Cotonou (1 060 km de route ou 622 km de route et 438 km de rail), Lomé (1 240 km de routes revêtues), Abidjan (1 660 km, le plus long corridor pour atteindre les ports du Golfe de Guinée), Lagos (1 420 km de routes revêtues, ce corridor comprend également une route de 250 km et une voie de chemin de fer de 1 150 km) et Tema (1 490 km de route avec une section de plus de 100 km sans revêtement).

## Commerce extérieur du Nigeria

Le principal objectif de la politique commerciale du Nigeria est d'augmenter de manière substantielle la contribution de son commerce extérieur à son produit intérieur brut (PIB), de participer davantage au commerce mondial et de contribuer à la promotion du commerce intra-africain, ce qui aura pour effet d'augmenter sa croissance économique et de soutenir son développement de manière durable.

Le Nigeria exporte principalement du pétrole et d'autres matières premières comme le cacao, le caoutchouc, les cœurs de palmier, les huiles naturelles et les graisses. Il importe des produits secondaires tels que des produits chimiques, des machines, des équipements de transport, des produits manufacturés, des aliments et des animaux.

En 2019<sup>43</sup>, le Nigeria présentait une balance des paiements courants excédentaire de 17 milliards de dollars. Les exportations du pays s'élevaient à 95,5 milliards de dollars, ses principaux partenaires à l'export étant l'Inde (16 %), l'Espagne (10 %), les États-Unis (7 %), la France (7 %) et les Pays-Bas (6 %). Les exportations du Nigeria comprenaient le pétrole et les produits pétroliers (85 %), le cacao, le caoutchouc.

Le Nigeria a importé 47,3 milliards de dollars de biens en 2019. Ses principaux partenaires d'importation étaient la Chine (30 %), les Pays-Bas (11 %), les États-Unis (6 %) et la Belgique (5 %). Les produits d'importation du Nigeria comprenaient les machines, les produits chimiques, les équipements de transport, les produits manufacturés, les denrées alimentaires et les animaux vivants.

## Commerce extérieur du Tchad

Selon une étude de l'OMC sur les politiques commerciales, le Tchad ne dispose pas d'un cadre juridique pour les normes et les règlements techniques et n'est pas non plus membre de l'Organisation

---

<sup>42</sup> World Fact Book, CIA, Niger - The World Factbook (cia.gov).

<sup>43</sup> Ibid.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

internationale de normalisation (ISO). Le Tchad est membre des principales communautés économiques régionales : CEMAC, Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD). Le degré de libéralisation des échanges au sein de ces communautés économiques régionales est variable, ce qui freine l'harmonisation.

En 2019<sup>44</sup>, le Tchad affichait un déficit de 918 millions de dollars de sa balance des paiements courants. Les exportations du pays s'élevaient à 1,19 milliard de dollars, ses principaux partenaires d'exportation étant la Chine (32 %), les Émirats Arabes Unis (21 %), l'Inde (19 %), les États-Unis (10 %), la France (6 %) et l'Allemagne (5 %). Les exportations du Tchad comprenaient le pétrole, le bétail, le coton, le sésame, la gomme arabique et le beurre de karité. Les importations du Tchad ont été évaluées à 4,28 milliards de dollars en 2019. Les principaux partenaires d'importation étaient la Chine (28,7 %), la France (22,4 %), l'Allemagne (19 %), Taïwan (15,3 %), l'Inde (7,9 %) et la Turquie (4,8 %). Les importations comprenaient des machines et des équipements de transport, des produits industriels, des denrées alimentaires et des textiles. Le pays ne disposant pas d'accès à la mer, le port le plus proche du Tchad est Douala au Cameroun, situé à plus de 1 700 km de la capitale N'Djamena. D'autres ports sont encore plus éloignés : Cotonou se trouve à 2 000 km, Lomé à 2 100 km, Lagos à 2 100 km et Port Soudan à 3 350 km.

### Commerce extérieur de la Tunisie

L'économie de la Tunisie repose sur la stimulation des exportations, des investissements étrangers et du tourisme. Sa principale ressource naturelle, le phosphate, reste vitale pour son économie. La Tunisie a réformé son régime commercial par une libéralisation unilatérale des droits de douane, une réforme des procédures d'importation et la suppression de nombreux quotas d'importation.

Conformément à ses obligations inscrites dans l'accord d'association avec l'Union européenne (UE), qui représente près de deux tiers de son commerce extérieur, la Tunisie a démantelé tous les droits de douane sur les importations de produits industriels en provenance de l'UE (les produits agricoles sont considérés comme un cas particulier), mais aussi des pays arabes, dans le cadre du grand accord de libre-échange arabe (GAFTA). La Tunisie est membre de l'OMC depuis 1995 et entretient de solides relations internationales avec l'Europe, le monde arabe au sens large et l'Afrique subsaharienne. En 2019<sup>45</sup>, la Tunisie accusait un déficit de 3,27 milliards de dollars de sa balance des paiements courants. Les exportations du pays se sont élevées à 16,6 milliards de dollars, ses principaux partenaires à l'export étant la France (29 %), l'Italie (17 %) et l'Allemagne (13 %). Les exportations de la Tunisie comprenaient des vêtements, des produits semi-finis et des textiles, des produits agricoles, des produits mécaniques, des phosphates et des produits chimiques, des hydrocarbures, des équipements électriques.

La Tunisie a importé pour 23,75 milliards de dollars de biens en 2019. Ses principaux partenaires à l'importation étaient la France (17 %), l'Italie (16 %), la Chine (8 %), l'Allemagne (8 %) et l'Algérie (7 %). Les importations vers la Tunisie comprennent les textiles, les machines et équipements, les hydrocarbures, les produits chimiques et les denrées alimentaires.

### Commerce entre les pays du corridor RTS

Les données sur le commerce des États membres du corridor RTS pour l'année 2019 présentées dans le tableau sont représentatives de la nature des échanges et des partenaires commerciaux de ces pays au fil des années. Les données (résumées dans le tableau ci-après) montrent que le commerce entre les États de la RTS est faible ou inexistant, avec quelques chiffres sur les échanges entre le Niger et le Nigeria, le Niger et le Mali et la Tunisie et l'Algérie (données de 2017). Les graphiques des exportations et des importations entre les pays de la RTS présentent des données jusqu'en 2017 (2018 lorsque disponible). Le tableau expose également les principales différences et certaines similitudes dans la nature des échanges (hydrocarbures, matières premières, mines, industrie diversifiée, etc.) pour les exportations et les importations des pays de la RTS (des précisions supplémentaires sont données dans l'annexe 2).

<sup>44</sup> World Fact Book, CIA, Tchad - The World Factbook ([cia.gov](https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/chad/)). <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/chad/>.

<sup>45</sup> World Fact Book, CIA, Tunisie - The World Factbook ([cia.gov](https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/tunisia/)).

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DES PAYS DU CORRIDOR RTS,  
ÉCHANGES COMMERCIAUX ET PERFORMANCES LOGISTIQUES

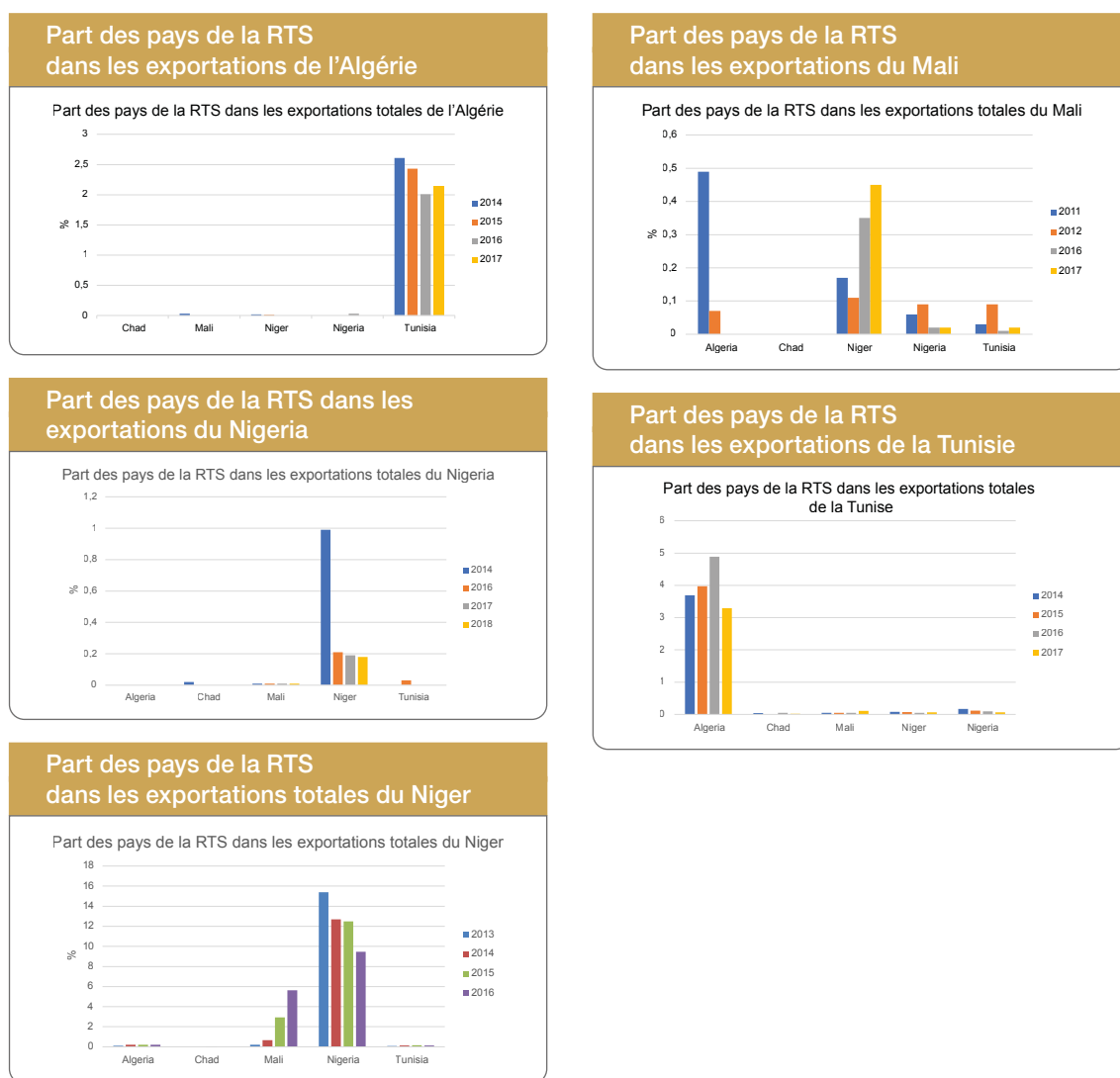
Commerce extérieur des pays de la RTS et leurs partenaires commerciaux

États membres de la RTS	Export			Import		
	Principaux partenaires et % des exportations	Produits	Valeur totale des exportations (\$)	Principaux partenaires et % des importations	Produits	Valeur totale des exportations (\$)
Algérie	Italie (13)	Pétrole, gaz naturel, produits pétroliers	39,01 mds	Chine (18)	Biens d'équipement, produits alimentaires, biens de consommation	49,90 mds
	France (13)			France (14)		
	Espagne (12)			Italie (8)		
	États-Unis (7)			Espagne (8)		
	Royaume-Uni (7)			Allemagne (5)		
	Inde (7)			Turquie (5)		
Nigeria	Inde (16)	Pétrole, produits pétroliers, cacao, caoutchouc	95,5 mds	Chine (30)	Machines, produits chimiques, matériel de transport, produits manufacturés, denrées alimentaires et animaux vivants.	43,3 mds
	Espagne (10)			Pays-Bas (11)		
	États-Unis (7)			États-Unis (6)		
	France (7)			Belgique (5)		
	Pays-Bas (6)					
Niger	Émirats Arabes Unis (54)	Minerai d'uranium, bétail, niébé, oignons	1,12 mds	Chine (19)	Produits alimentaires, machines, véhicules et pièces détachées, pétrole, céréales	1,55 mds
	Chine (25)			France (9)		
	Malaisie (9,9)			Émirats Arabes Unis (7)		
	France (7)			Cote d'Ivoire (6)		
	Pakistan (5)			Inde (6)		
				Turquie (5)		
Tchad	China (32)	Huile, bétail, coton, sésame, gomme arabique, beurre de karité.	1,19 mds	Chine (29)	Machines et matériel de transport, biens industriels, produits alimentaires, textiles	4,28 mds
	Émirats Arabes Unis (21)			France (22)		
	Inde (19)			Allemagne (19)		
	USA (10)			Taiwan (15)		
	France (6)			Inde (3,9)		
	Allemagne (5)			Turquie (4,8)		
Mali	Émirats Arabes Unis (66)	Coton, Or, Bétail	4,32 mds	Sénégal (23)	Pétrole, machines et équipements, matériaux de construction, produits alimentaires, textiles	6,23 mds
				Côte d'Ivoire (15)		
	Suisse (26)			Chine (11)		
				France (9)		
Tunisie	France (29)	Vêtements, produits semi-finis et textiles, produits agricoles, produits mécaniques, phosphates et produits chimiques, hydrocarbures, équipements électriques	16,60 mds	France (17)	Textiles, machines et équipements, hydrocarbures, produits chimiques, produits alimentaires	23,75 mds
	Italie (17)			Italie (16)		
				China (8)		
	Allemagne (13)			Allemagne (8)		
				Algérie (7)		

Source : élaboré à partir de données de la BAD, de la Banque Mondiale, la CIA et d'autres sources (données 2017/2018 lorsque disponibles).

## Exportations des pays de la RTS

Les graphiques suivants résument la part des exportations (en %) d'un pays de la RTS vers chacun des autres pays membres. Ce calcul a été effectué sur la base des données disponibles pour les années 2014 (2013 lorsqu'elles sont disponibles) à 2017 (2018 lorsqu'elles sont disponibles) pour cinq pays de la RTS.<sup>46</sup> Ces années sont significatives et fournissent un bon aperçu. Comme vu précédemment, aucun échange entre les pays de la RTS n'est mentionné en 2019, à l'exception de ceux entre l'Algérie et la Tunisie, ce qui était déjà le cas lors des années précédentes. En ce qui concerne le Tchad, les informations ne sont pas disponibles, il n'y a pas d'exportations vers les États de la RTS. Quelques détails supplémentaires sont donnés dans l'annexe 2 de ce rapport.



Les graphiques ci-dessus montrent que seul le Niger réalisait une part importante de ses exportations (5 % à 15 %) vers certains pays de la RTS (notamment le Nigeria et le Mali). De même, la Tunisie dirigeait une part relativement importante (3,5 % à 5 %) de ses exportations vers l'Algérie. La part des exportations du reste du groupe vers les autres pays de la RTS reste inférieure à 1 %, comme l'a souligné une étude du CLRT réalisée en 2009.<sup>47</sup>

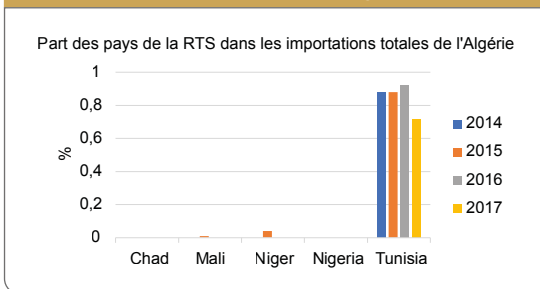
<sup>46</sup> <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/DZA/Year/2014/TradeFlow/EXPIMP#>  
<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/MLI/Year/2011/TradeFlow/EXPIMP#>  
<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/NER/Year/2013/TradeFlow/EXPIMP#>  
<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/NGA/Year/2014/TradeFlow/EXPIMP#>  
<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/TUN/Year/2014/TradeFlow/EXPIMP#>

<sup>47</sup> CLRT (2009).

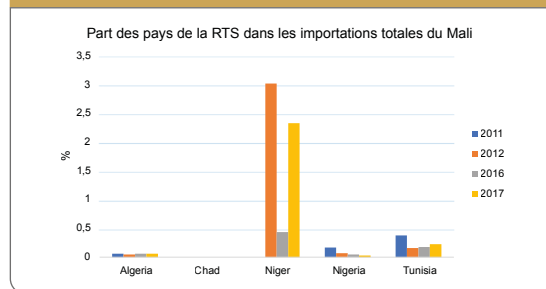
## Importations des pays de la RTS

Les graphiques suivants résument la part (en %) des importations d'un pays de la RTS provenant de chacun des autres pays de la RTS. Cette analyse a été réalisée sur la base des données disponibles pour les années 2014 (2013 lorsqu'elles sont disponibles) à 2017 (2018 lorsqu'elles sont disponibles) pour cinq pays de la RTS. Ces années sont significatives et fournissent un bon aperçu. Comme observé précédemment, l'année 2019 ne montre aucun échange commercial entre les pays de la RTS à l'exception de ceux entre l'Algérie et la Tunisie, ce qui était déjà le cas au cours des années précédentes. En ce qui concerne le Tchad, en plus du manque d'informations, il n'y a pas d'importations à partir des pays de la RTS.

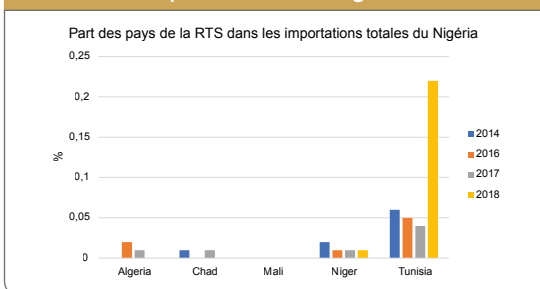
Part des pays de la RTS dans les importations de l'Algérie



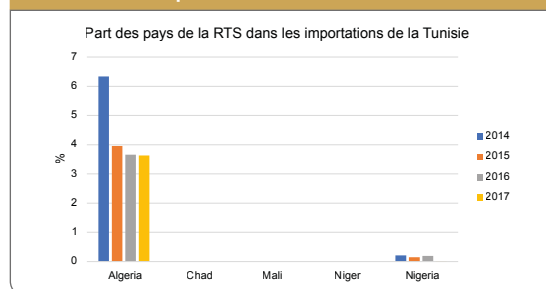
Part des pays de la RTS dans les importations du Mali



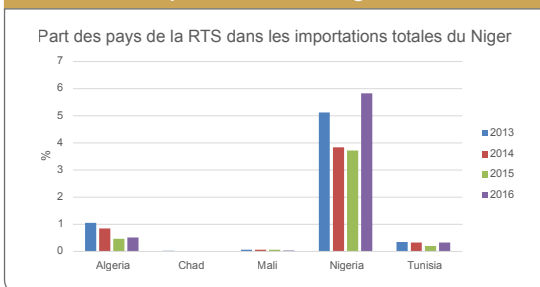
Part des pays de la RTS dans les importations du Nigeria



Part des pays de la RTS dans les importations de la Tunisie



Part des pays de la RTS dans les importations du Niger



Les graphiques ci-dessus montrent que seul le Niger faisait venir une part notable (2,5 % à 6 %) de ses importations de certains pays de la RTS (notamment le Nigeria et le Mali) et qu'une part relativement importante des importations de la Tunisie (3,5 à 6,5 %) provenait d'Algérie. La part des importations des autres pays (Algérie, Tchad, Mali, Nigeria) en provenance de pays de la RTS reste inférieure à 1 % sur le long terme. C'était déjà le cas dans l'étude du CLRT réalisée en 2009<sup>48</sup>

### 3 - Performance logistique des pays membres de la RTS, échanges commerciaux et perspectives

#### Performance logistique des pays du corridor RTS

La Banque mondiale a mis au point un outil interactif d'évaluation comparative, l'indice de performance logistique (IPL), pour aider les pays à identifier les défis et les opportunités en matière de logistique commerciale et ce qu'ils peuvent envisager pour améliorer leur performance.

L'IPL correspond à la moyenne pondérée des notes obtenues par les pays pour les six critères suivants :

- Efficacité du processus de dédouanement (rapidité, simplicité et prévisibilité des formalités) par les services de contrôle aux frontières, notamment les douanes.
- Qualité des infrastructures de commerce et de transport (ports, chemins de fer, routes, technologies de l'information, etc.).
- Facilité à organiser des expéditions à des prix compétitifs.
- Expertise et qualité des services logistiques (par exemple, opérateurs de transport, courtiers en douane, etc.).
- Capacité de suivi et traçabilité des envois.
- Rapidité avec laquelle les envois arrivent à destination et respect des délais.

L'IPL témoigne de la facilité et de l'efficacité relatives avec lesquelles les produits peuvent être acheminés à l'intérieur et à l'extérieur d'un pays. Les tableaux de bord présentent les performances comparées de tous les pays (monde) et régions classés par niveau de revenus. Le score le plus élevé pour chaque critère essentiel est 5. Les performances logistiques sont notées sur une échelle de 5, 1 étant la note la plus basse et 5 la plus élevée.

Cet indice est calculé à partir de sources d'information nationales, par exemple sur la rapidité, le coût ou l'efficacité des processus et des services. En moyenne, un point d'IPL en moins sur cette échelle équivaut à un délai de six jours en plus pour importer et de trois jours en plus pour exporter.

L'IPL est publié par la Banque mondiale tous les deux ans. Il est réalisé à partir d'une enquête mondiale menée auprès des différents intervenants sur le terrain, qui donnent leur avis sur l'organisation logistique dans les pays où ils opèrent et dans ceux avec lesquels ils commercent. L'indice se base sur leur connaissance approfondie des pays dans lesquels ils opèrent, leurs évaluations qualitatives de ceux avec lesquels ils commercent et leur expertise de l'environnement logistique mondial.

Les performances et les IPL agrégés (pour 2012, 2014, 2016 et 2018) des six pays du corridor RTS sont résumés dans le tableau 3.2 et dans les graphiques des figures 3.11 et 3.12 ci-dessous. Sur 167, le Nigeria se classe au premier rang des pays de la RTS (103<sup>e</sup>), la Tunisie se classe 104<sup>e</sup>, l'Algérie 107<sup>e</sup>, le Mali 109<sup>e</sup>, le Tchad 140<sup>e</sup> et le Niger 148<sup>e</sup>. L'IPL agrégé regroupe les deux éditions les plus récentes de l'IPL. Les scores des six critères des enquêtes 2012, 2014, 2016 et 2018 de l'IPL permettent d'obtenir une vue d'ensemble pour mieux mettre en lumière les performances logistiques des pays. Globalement, les performances sont faibles pour l'ensemble des six pays et montrent la nécessité de progresser à tous les niveaux clés. Les scores les plus faibles sont ceux des douanes, où les États RTS obtiennent entre 2,14 (Niger) et 2,28 (Algérie). Les notes les plus élevées sont obtenues pour la ponctualité, avec des scores s'échelonnant entre 2,58 (Tchad) et 3,20 (Tunisie), tandis que le Nigeria obtient un score de 3,10.

<sup>48</sup> CLRT (2009).

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DES PAYS DU CORRIDOR RTS,  
ÉCHANGES COMMERCIAUX ET PERFORMANCES LOGISTIQUES

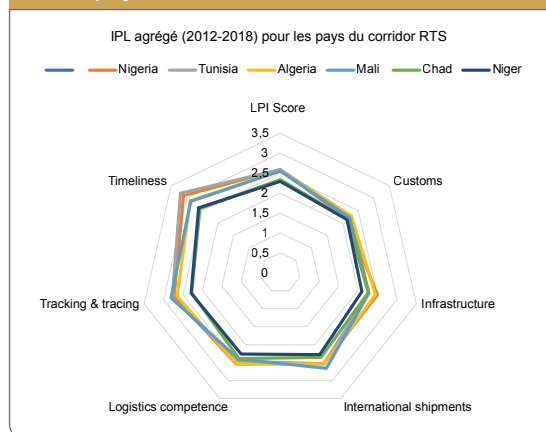
L'IPL mesure les performances tout au long de la chaîne logistique d'un pays et offre deux perspectives différentes, internationale et nationale. Il fournit donc aux pays un puissant indicateur sur les domaines qui nécessitent le plus d'efforts pour améliorer la performance globale.

Classement IPL (2012-2018) des pays du corridor RTS

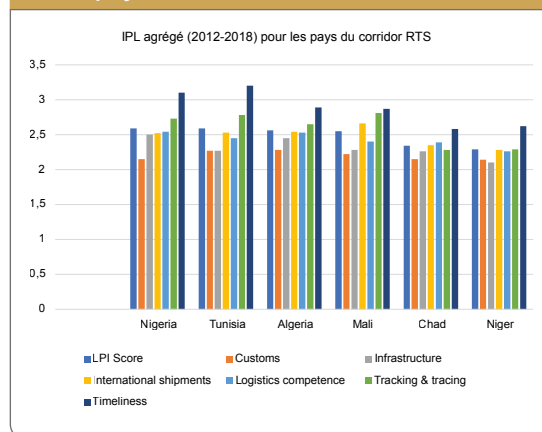
Pays	Classement IPL	Score IPL	Douanes	Infrastructure	Expéditions internationales	Compétences logistiques	Localisation et suivi	Respect des délais
Nigeria	103	2,59	2,15	2,50	2,52	2,54	2,73	3,10
Tunisie	104	2,59	2,27	2,27	2,53	2,45	2,78	3,20
Algérie	107	2,56	2,28	2,45	2,54	2,53	2,65	2,89
Mali	109	2,55	2,22	2,28	2,66	2,40	2,81	2,87
Tchad	140	2,34	2,15	2,26	2,35	2,39	2,28	2,58
Niger	148	2,29	2,14	2,10	2,28	2,26	2,29	2,62

Source : Banque mondiale, Classement IPL 2012-2018, <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>.

Classement IPL (2012-2018) des pays du corridor RTS



Classement IPL (2012-2018) des pays du corridor RTS



Les pays auraient eu intérêt à réaliser un audit de la facilitation du commerce et du transport (AFCT). L'AFCT est un outil pratique permettant d'identifier les obstacles à la fluidité des chaînes logistiques. Pour mesurer les services apportés aux opérateurs, l'évaluation AFCT se fonde sur des faits et des données recueillis lors d'une série de réunions et d'entretiens avec les principaux acteurs publics et privés des chaînes logistiques mondiales. Il s'agit notamment des douanes et d'autres organismes frontaliers, des autorités de régulation du transport, des transitaires, des opérateurs de transport et des ports. Cet examen permet d'élaborer des plans d'action pour améliorer les performances logistiques dans trois domaines : les infrastructures, les services et les procédures.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Cette approche transversale de la facilitation des échanges a été élaborée par la Banque mondiale pour éliminer les goulots d'étranglement et rendre plus efficaces les chaînes logistiques des pays émergents. Les principaux domaines d'intervention sont les suivants : investissements dans les infrastructures, modernisation des douanes, modernisation des postes-frontières, harmonisation de la documentation et du flux d'information, efficacité des ports et des services de logistique et de transport, réglementation et compétitivité, transit et transport multimodal, sécurité des transports.

Un AFCT a été réalisé pour le Tchad en 2004<sup>49</sup>. Cet examen a permis de conclure que le Tchad présentait les difficultés habituelles des pays sans littoral d'Afrique subsaharienne en matière de facilitation du commerce et des transports. Douala et Lagos, les ports les plus proches de N'Djamena, la capitale et principale ville du pays, sont distants d'environ 1 700 km. Le Tchad dépend principalement du corridor qui part de Douala, au Cameroun. Ce corridor est intermodal, à la faveur d'une liaison ferroviaire entre Douala et Ngaoundéré, dans le nord-est du Cameroun. Le deuxième corridor au Nigeria, partant de Lagos, est également fréquemment utilisé par le Tchad.

Les coûts et les délais de transport de marchandises sont trop élevés, même en comparaison avec d'autres pays africains enclavés. Seule la République centrafricaine se trouve dans une situation similaire avec quatre à six semaines de transit et un prix d'environ 4 500 euros par conteneur de 20 pieds depuis le port d'entrée (Douala ou Lagos). Les coûts logistiques à l'intérieur du pays sont également trop élevés, allant d'un minimum de 60 francs CFA par tonne-kilomètre sur le réseau routier revêtu à 180 francs CFA dans les zones reculées. Le coût du transport pour les routes goudronnées est au moins le double du prix observé dans les pays développés et certains pays d'Afrique australe, tandis que le coût pour les zones les moins connectées est dix fois plus élevé.

En dehors de l'évaluation AFCT réalisée dans le cadre de la présente étude et de l'AFCT réalisé en 2004 pour le Tchad, il n'y a pas eu d'AFCT en tant que tel pour les autres pays de la RTS, mais les conclusions pour les pays de transit et sans littoral restent les mêmes. Les causes des surcoûts et des retards logistiques sont nombreuses et s'observent malheureusement tout au long de la chaîne logistique. Les pays de transit sont à l'origine de la majeure partie des coûts et des retards. Cela n'exonère pas pour autant les acteurs des pays sans accès à la mer de leurs responsabilités. Ces responsabilités sont imputables tant au secteur public qu'au secteur privé. Le cas du Tchad a mis en évidence trois problèmes principaux, qui sont fondamentalement les mêmes pour tous les pays de la RTS : (i) les coûts et les retards subis au port de Douala ou de Lagos ; (ii) l'impact sur le transit de la gestion réglementée du fret routier, qui se traduit par une faible productivité et un transport routier de mauvaise qualité ; (iii) l'administration des douanes.

### Classement « Doing Business » et scores des pays membres du corridor RTS

Un autre outil utilisé est l'évaluation « Doing Business » développée par la Banque mondiale, notamment l'édition 2020 qui s'appuie sur des données collectées jusqu'en 2019. Il s'agit d'une étude annuelle qui passe en revue les réglementations favorisant l'activité des entreprises et celles qui la limitent. « Doing Business » présente des indicateurs quantitatifs sur la réglementation des affaires et la protection des droits de propriété pour 190 économies afin de les comparer au fil du temps.

Les réglementations concernant 12 aspects de la vie d'une entreprise sont étudiées : création d'une entreprise, permis de construire, accès à l'électricité, enregistrement des biens, obtention de crédits, protection des investisseurs minoritaires, paiement des impôts, commerce transfrontalier, exécution des contrats, résolution des problèmes d'insolvabilité, emploi de travailleurs et contrats avec le gouvernement. Les indicateurs sont utilisés pour analyser les résultats économiques et identifier quelles réformes de la réglementation ont fonctionné, où et pourquoi.

---

<sup>49</sup> Banque mondiale (2004).



La qualité de l'environnement des affaires est notée sur la base de la performance réalisée dans 10 domaines. Cette approche aide à comparer les réglementations des différents pays. Le score mesurant la facilité à faire des affaires sert de référence pour classer les économies. Il indique où se situe une économie par rapport à la meilleure performance en matière de réglementation, tandis que le classement permet de comparer les économies entre elles. Cet outil a été principalement utilisé pour formuler des recommandations en vue d'améliorer l'environnement des affaires, ce qui faciliterait le développement du commerce et attirerait les investissements dans les pays et dans le futur corridor économique.

## Échanges commerciaux entre les pays du corridor RTS et perspectives

Les données existantes et les chiffres des tableaux et graphiques ci-dessus montrent que le commerce entre les pays de la RTS est d'un niveau relativement faible. On estime qu'environ 1 % seulement du commerce extérieur de l'Algérie s'effectue avec l'Afrique hors Maghreb. Le commerce entre le Niger et le Maghreb serait d'environ 10 poids lourds par jour (annexe 2). Ce chiffre sous-estime toutefois le commerce total car il existe un commerce informel qui n'est pas pris en compte par les statistiques.

Pour illustrer les activités informelles transfrontalières, les données recueillies (voir annexe 3) montrent que le commerce informel entre l'Algérie et le Mali est important pour l'approvisionnement du nord du Mali et permet à ces régions de bénéficier de prix plus bas que si l'approvisionnement provenait du sud du pays. Cette situation pourrait en partie expliquer la raison pour laquelle le niveau de pauvreté est relativement plus faible dans le nord du Mali (notamment à Kidal). Le commerce informel est également l'un des principaux pourvoyeurs d'emplois, en particulier dans le nord du Mali.

Sur le plan économique, sans même tenir compte des subventions algériennes pour les transports et les marchandises, il est compréhensible que Kidal, et même Gao, soient attirés par l'Algérie<sup>50</sup>, car la durée du transit est de sept à huit jours jusqu'au port d'Alger contre au moins 17 jours jusqu'à Dakar (Sénégal) ou via la route du sud jusqu'à Abidjan (Côte d'Ivoire) ou Tema (Ghana). En outre, le coût du transport maritime est beaucoup moins élevé dans les ports d'Afrique du Nord que dans ceux d'Afrique de l'Ouest.<sup>51</sup>

Tout projet visant à transformer le corridor routier de la RTS en un corridor économique et à moderniser les postes-frontières, en particulier lorsqu'il est soutenu par des partenaires internationaux du développement, devrait tenir compte du commerce informel et du besoin d'intégrer la population bénéficiant de ces activités connexes au sein de l'économie régionale.

Le plus important n'est pas nécessairement le volume des échanges commerciaux entre les pays, car il se développera au fil du temps lorsque les pays de la RTS répondront aux besoins des uns et des autres et bénéficieront de leur propre développement économique national le long du corridor. Le plus important à ce stade est plutôt la logistique commerciale, ainsi que le volume des marchandises qui transitent entre les pays de la RTS (ou certains d'entre eux), que ces marchandises soient destinées à l'un d'entre eux ou qu'elles en soient originaires. Le point central est l'efficacité du transport et du transit et celle de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique, notamment en termes de temps et de coût.

Des mesures en faveur du transport et de la chaîne logistique et une adhésion à la ZLECAf permettront de développer le commerce entre les pays du corridor RTS et le reste de l'Afrique. Une meilleure performance du corridor RTS favorisera le commerce intercontinental et en fera un lien majeur entre le nord, le centre et l'ouest de l'Afrique. La ZLECAf renforcera certainement l'engagement des pays de la RTS à s'orienter vers un corridor commercial et économique efficace et, en fin de compte, vers une intégration économique régionale efficace.

Les perspectives et les principaux produits potentiellement commercialisables entre les pays du corridor RTS (et vers le reste de l'Afrique) ont fait l'objet d'une analyse et de discussions dans une étude du

<sup>50</sup> CLRT (2009).

<sup>51</sup> Algeria-Mali Trade: The Normality of Informality, Sami Bensassi, Anne Brockmeyer, Mathieu Pellerin, Gaël Raballand, Democracy and Economic Development, Economic Research Forum, 2015

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

CLRT de 2009<sup>52</sup>. Ces travaux ont été examinés et mis à jour dans le présent document. La présente étude s'est également penchée sur les barrières non-tarifaires (barrières sanitaires et phytosanitaires, obstacles techniques au commerce, inspection avant expédition, mesures contingentes de protection du commerce, contrôle des quantités, contrôle des prix, mesures liées à l'exportation etc.) et leurs effets, compte tenu notamment du manque d'harmonisation et d'échange d'informations, d'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de gestion des risques. Les principaux produits susceptibles d'être commercialisés avantageusement par les pays de la RTS sont ceux qu'ils se sont mutuellement échangés en quantités significatives sur plusieurs années.

L'analyse de la présente étude montre qu'une fois que les barrières non-tarifaires identifiées auront été correctement traitées par les mesures recommandées de facilitation du commerce et du transport, le commerce entre les pays de la RTS augmentera de façon spectaculaire. Comme le souligne également l'étude du CLRT, les opportunités de développement se situent dans deux grands domaines : (i) pour les pays subsahariens : l'exportation de produits miniers, agricoles et alimentaires, et l'importation de produits manufacturés : mécaniques, électriques, chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire ; (ii) pour l'Algérie et la Tunisie : l'exportation de produits manufacturés : mécaniques, électriques, chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire, l'importation de produits miniers, agricoles et alimentaires, et l'investissement direct dans les ressources en eau, l'énergie, l'exploitation minière, la logistique du transport.

Comme le montrent les chapitres suivants, l'implication des partenaires internationaux du développement aiderait à développer la chaîne de valeur régionale (en traitant notamment la question du commerce informel) et à tirer les leçons de la crise de la COVID-19 et de l'évolution du commerce mondial, dans un contexte de restructuration attendue des chaînes de valeur mondiales.

---

<sup>52</sup> CLRT (2009).

# FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT DANS LE CORRIDOR RTS, DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION DES PERFORMANCES DU RTS



Les chapitres précédents ont présenté les informations et les statistiques disponibles sur le corridor RTS et ses Etats membres. Ces données, ajoutées au contenu du présent chapitre sur les aspects non techniques, constituent la base de l'évaluation de la performance du corridor RTS.

### 1 - Questions liées à la facilitation du commerce, du transit et du transport dans le corridor RTS

Depuis les années 1970, les efforts concernant le corridor ont principalement porté sur l'infrastructure routière. Malgré des réalisations remarquables au niveau autoroutier, il reste encore beaucoup de travail à accomplir en ce qui concerne les tronçons routiers manquants, l'entretien des routes, l'obtention de financements durables, la sécurité routière, les limitations de vitesse, les accès portuaires, les ports secs, les entrepôts douaniers et les postes-frontières. En ce qui concerne le transport, le transit et la facilitation des échanges, les chapitres précédents et les éléments disponibles dans différents documents (dont certains sont énumérés dans les références et la bibliographie à la fin du présent rapport), ainsi que le diagnostic qu'ils fournissent, ont montré qu'il reste encore beaucoup à faire pour résoudre les points détaillés ci-dessous.

#### Formalités douanières, échange d'informations, gestion des risques

Le Mali, le Niger et la Tunisie utilisent le système informatique douanier SYDONIA World. Le Tchad et le Nigeria utilisent la plateforme SYDONIA++. L'Algérie utilise son propre système d'information personnalisé (SIGAD). Dans tous les pays de la RTS, les douaniers sont responsables de la lutte contre la fraude, qui comprend le contrôle de la valeur et des droits de douane. De ce fait, le taux d'inspection physique est élevé avec des taux de détection relativement faibles (de l'ordre de 1 %). Aucune harmonisation des procédures et aucune utilisation des TIC ni d'échange d'informations n'existent au sein du groupe des pays de la RTS. Les douaniers sont également encouragés à se montrer plus circonspects sur certains pays d'origine ou certains types de produits. Une gestion moderne du risque permettrait un traitement plus rapide tout en éliminant les inconvénients liés à une trop grande confiance dans le jugement individuel du douanier.

#### Promotion et facilitation du commerce

Il ne semble pas y avoir de promotion commerciale systématique pour le corridor RTS, bien qu'il y ait une volonté politique croissante d'avancer vers une future intégration économique. Les pays ont beaucoup investi (et continuent d'investir) dans les infrastructures routières, mais il leur manque une stratégie de promotion commerciale aux niveaux national et régional, qui permettrait également de promouvoir un dialogue politique inclusif entre tous les acteurs concernés.

Les pays sans littoral, Tchad, Mali et Niger, ont accès à plusieurs ports régionaux. Par conséquent, l'Algérie, le Nigeria et la Tunisie doivent améliorer la qualité, la vitesse, la fiabilité et la compétitivité tarifaire de leur réseau et de leurs services de transport, ports compris, afin de faire progresser leur partenariat stratégique avec les trois pays enclavés. Les trois pays côtiers disposent d'avantages comparatifs dans la région, qu'ils peuvent exploiter pour se développer en tant que passerelles de commerce et de transport dans la région.

## Services logistiques et renforcement des capacités

Le chapitre précédent a mis en évidence les contraintes liées aux infrastructures et aux services logistiques. Le manque de capacités et de compétences dans le domaine de la logistique et les carences en matière de formation professionnelle pour le transport routier international sont également un problème pour le corridor RTS. Les organisations internationales ont recommandé à l'Algérie d'adopter un cadre qui donnerait la priorité à la création d'un statut des professionnels de la logistique. Cela permettrait d'améliorer les services logistiques et aiderait éventuellement d'autres pays, notamment ceux du corridor RTS, à bénéficier du renforcement des capacités.

## Industrie du transport routier et services de transport

L'industrie du transport routier n'est pas réglementée et, lorsque sa gestion n'est pas assurée par un grand nombre de camionneurs individuels, elle est contrôlée par des cartels. Dans la plupart des cas, les flottes de camions sont vieillissantes et ne sont pas soumises à un contrôle technique. Le secteur est également fortement syndiqué (l'annexe 1 fournit quelques détails sur les coûts de transport pour le fret routier).

Actuellement, 80 % de l'ensemble du trafic à destination du Mali s'effectue par la route à travers le corridor. Comme l'industrie du transport routier au Sénégal est dominée par un grand nombre d'opérateurs de très petites tailles, qui possèdent et exploitent une flotte de camions obsolète, la majeure partie du transport des marchandises (≈90 %) vers le Mali est assurée par des camions maliens. Le Mali aurait modernisé sa flotte de camions et dispose d'importantes capacités pour assurer le long trajet de Dakar à Bamako.

L'UEMOA estime que les services de transport, et en particulier le transport routier, qui représente environ 90 % du commerce intérieur, ne sont pas performants en Afrique de l'Ouest en raison du non-respect des règles et de la faible efficacité des sociétés de transport de marchandises. Parmi les défis spécifiques, figurent le délabrement de la flotte, de nombreuses barrières non tarifaires aux flux de trafic routier, portuaire et frontalier, la discontinuité du réseau routier tertiaire et des difficultés à mettre en œuvre les réglementations nationales pour la facilitation et la protection des actifs routiers (Règlement 14 de la CEDEAO sur la charge à l'essieu).

Les surcharges à l'essieu entravent le développement du transport routier à moyen terme et freinent le commerce et l'intégration régionale, dans la mesure où 80 % du trafic de passagers et de marchandises dans l'espace UEMOA s'effectue par la route. Avec un taux de surcharge moyen de plus de 70 % pour les camions, la durée de vie moyenne des routes est réduite de 15-20 ans à 5-7 ans, ce qui représente un surcoût annuel estimé entre 30 et 45 milliards de francs CFA sur les investissements.

L'annexe 1 détaille certains aspects du fret routier, sa structure et les problèmes du transport par camion dans les pays de la RTS (transport routier formel et informel, état de la flotte, nombre de camions et volumes d'échanges dans le corridor et aux postes-frontières de la RTS).

En Algérie, 86 % du transport terrestre de marchandises passe par la route. Il s'agit du deuxième mode de transport le plus utilisé pour les importations et les exportations, après le transport maritime. Le fret ferroviaire est de moindre ampleur.<sup>53</sup> En 2019, l'Algérie comptait plus de 3 500 entreprises de transport routier de tailles diverses, de la petite à la grande entreprise dont le chiffre d'affaires peut atteindre quelque 200 millions de dollars par an. L'Algérie compte également un grand nombre de transporteurs individuels opérant dans différentes régions du pays. La plupart de ces camionneurs sont des opérateurs informels agissant dans le cadre de l'économie informelle. Peu d'informations sont disponibles sur l'état et l'âge des camions. Il semble toutefois qu'il n'y ait pas de mesures incitatives ni de programmes spécifiques pour renouveler les flottes de camions.

---

**53** Banque mondiale (2016).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

En 2016, les entreprises de transport routier constituaient près de la moitié du secteur du transport et de la logistique en Tunisie. Le nombre total d'entreprises dans le transport routier de marchandises est passé de 42 979 en 2008 à 51 546 en 2016. Le secteur du transport et de la logistique représentait environ 14,6 % du total des entreprises du secteur privé, contre 15,1 % en 2008.

Au Tchad, le secteur du transport routier de marchandises se caractérise par : (i) de très petites entreprises exploitant en moyenne 3,5 camions ; (ii) des équipements obsolètes (au moins 10 ans) ; (iii) des ressources insuffisantes pour la maintenance ; (iv) un faible taux d'utilisation en raison d'une importante surcapacité ; (v) des camions qui ne parcourent pas plus de 2 300 km par mois en moyenne, alors qu'en Europe, la distance parcourue se situe entre 10 000 km et 20 000 km en fonction de l'activité.

Le Niger a tenté à plusieurs reprises d'abolir le système d'attribution des droits de circulation, qui est, par définition, non concurrentiel. Un projet de décret de 2007 prévoyait le maintien de la règle des 2/3-1/3 (qui répartit le transport routier entre les entreprises locales et celles des pays de transit), tout en ouvrant à la concurrence les activités du quota nigérien (2/3). Mais les associations de transporteurs se sont opposées au décret, qui est resté lettre morte.<sup>54</sup>

Le transport routier de marchandises est relativement bien organisé au Nigeria. Créée en 1988, la Nigerian Association of Road Transport Owners (NARTO) est l'association qui syndique les propriétaires de véhicules utilitaires destinés au transport de marchandises et de passagers pour défendre leurs intérêts. Elle compte plus de 3 000 membres (entreprises de transport routier et chauffeurs) et représente plus de 156 000 camions/véhicules utilitaires en service. Près de 90 % des semi-remorques circulant sur les routes du Nigeria sont d'occasion mais considérés comme fonctionnels. Il n'existe pas de plans de soutien pour favoriser le renouvellement de la flotte.

### Coût et durée du transport et du transit dans la chaîne d'approvisionnement, et congestion des ports

Le délai moyen de dédouanement d'un conteneur dans le port d'Alger et dans les ports secs est évalué à trois semaines, ce qui est trop élevé par rapport aux normes internationales. La majorité des retards (plus de 60 %) ont lieu en amont de l'échange de documents entre le transitaire et l'importateur. Ces retards sont liés au contrôle documentaire par la banque d'origine, à la longueur du dédouanement lui-même, en particulier en l'absence d'un système de gestion des risques douaniers, et à la faible utilisation de systèmes informatisés.

Des retards similaires sont également signalés dans le port de Lagos. Depuis longtemps, le trafic autour de la zone portuaire est fortement congestionné et les temps d'attente pour les navires à l'extérieur du port sont élevés. L'absence de modernisation des formalités douanières a notamment entraîné des temps d'attente importants. La congestion portuaire et les retards ont entraîné des coûts supplémentaires pour les importateurs et les exportateurs, ainsi que pour les transitaires et les compagnies maritimes.

Le coût du transport routier de marchandises est trop élevé par rapport aux normes internationales. Les frais portuaires, d'environ 1 000 dollars pour un conteneur de 20 pieds selon les informations communiquées, sont extrêmement élevés. Le coût total, comprenant les frais portuaires, le transport routier et d'autres formalités, est supérieur de 50 % à celui constaté en Afrique de l'Est.

Une étude de la Banque mondiale de 2009<sup>55</sup> a constaté que les prix pour un semi-remorque sont supérieurs à 2 dollars par km pour les marchés les plus compétitifs (comme en Afrique de l'Est et en Afrique australe), et bien supérieurs à 3 dollars par km pour les marchés les moins fonctionnels (comme en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale). En conséquence, le transport routier représente la part la

<sup>54</sup> Transport prices and costs: the need to revisit donor's policies in transport in Africa, P. Macchi, Gael Raballand, 2009, <https://www.semanticscholar.org/paper/Transport-Prices-and-Costs>.

<sup>55</sup> Banque mondiale (2009).

plus importante dans le coût total du transport entre les marchés étrangers et les centres économiques des pays sans littoral. La promotion d'une industrie compétitive et efficace est donc essentielle à la croissance et au développement. La Banque mondiale, qui envisage actuellement de financer la route Zinder-Agadez au Niger dans le cadre du corridor RTS, a souligné que les coûts de transport étaient inutilement élevés au Niger car les routes ne sont pas entretenues, les barrages routiers sont fréquents et la concurrence dans le secteur est limitée. Le commerce transfrontalier est coûteux et inefficace en raison de la difficulté d'obtenir des licences d'importation et d'exportation.

Le prix du transport routier de marchandises en Tunisie est relativement élevé, malgré une infrastructure routière en assez bon état. Selon une enquête de la Banque mondiale (2016), le coût du transport routier de marchandises était de 0,22 dollar par tonne-kilomètre en Tunisie. Ce montant est supérieur aux moyennes constatées en Afrique centrale, orientale ou occidentale. La fragmentation du secteur, son caractère trop informel, la prédominance de petits transporteurs informels et le manque d'optimisation tout au long de la chaîne de transport de marchandises, avec une forte proportion de retours à vide, expliquent en partie ces coûts élevés.

## Guichet unique national

L'objectif d'un guichet unique est de fournir une plate-forme et des processus pour des échanges sans papier (électroniques) d'informations commerciales entre les acteurs des échanges commerciaux, en grande partie par le biais d'un outil électronique unique.

Un guichet unique informatisé repose sur les efforts de collaboration de toutes les parties impliquées dans les activités commerciales internationales d'un pays. Il utilise les dernières avancées en matière de technologies de l'information et de la communication (TIC), applique les normes internationales sur les données et les messageries et recourt à des systèmes simplifiés, harmonisés et remodelés pour l'échange de données afin de remplacer les documents traditionnels sur papier. Il propose également des règles et des procédures sophistiquées pour le financement, la gouvernance, les modèles commerciaux et de marketing, la planification et la gestion de projet, ainsi que pour une collaboration efficace entre toutes les parties impliquées dans le guichet unique, à chacune de ses étapes.

Un guichet unique pour les formalités du commerce extérieur rassemblerait, sur une plateforme centrale ou par d'autres mécanismes, tous les acteurs des formalités de pré-dédouanement, de dédouanement et de post-dédouanement, en vue de faciliter les procédures liées à l'enlèvement des marchandises. Les acteurs de la logistique peuvent être intégrés dans ce type de guichet unique.

Du côté gouvernemental, outre les douanes, les parties prenantes incluent généralement toutes les autorités exerçant des responsabilités en matière de conformité commerciale, d'octroi de licences et de délivrance de permis, notamment le ministère du Commerce (et de l'Économie), les autorités sanitaires, le ministère de la Santé, le ministère des Transports, les agences de quarantaine, le ministère des Finances/le Trésor/les Impôts/la Banque centrale, les organismes de sécurité et de défense.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) jouent un rôle central pour faciliter les échanges. L'objectif des TIC dans ce contexte serait d'automatiser les processus commerciaux pour remplacer les documents papier, les signatures manuscrites, les paiements en espèces et les réunions en face à face nécessaires pour obtenir les autorisations d'importation et d'exportation des agences gouvernementales, ainsi que les processus douaniers (formalités et/ou exigences réglementaires).

L'Algérie n'a pas encore de guichet unique<sup>56</sup>. Un récent rapport de la Banque mondiale<sup>57</sup> sur la logistique en Algérie a recommandé la mise en place d'un guichet unique informatisé dans le but d'harmoniser et de simplifier l'échange d'informations entre le gouvernement et les opérateurs commerciaux. L'étude

---

<sup>56</sup> En décembre 2021, un accord de coopération a été signé entre la Direction générale des douanes algériennes et l'Agence coréenne de coopération internationale, pour la mise en œuvre d'un projet de guichet unique pour les douanes.

<sup>57</sup> Banque mondiale (2018a).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

a montré que l'Algérie aura probablement des temps de transit plus élevés que les pays comparables tant qu'elle n'aura pas mis en place les deux grandes mesures qui ont le plus d'impact sur la logistique portuaire : (i) la modernisation des douanes, notamment sur le plan informatique et celui de la gestion des risques ; (ii) le guichet unique informatisé.

Le Nigeria dispose d'un Guichet unique national pour le commerce<sup>58</sup> (National Single Window, NSW). Il s'agit d'un portail web intergouvernemental qui permet aux acteurs du commerce, tant nigériens qu'internationaux, d'accéder à une gamme complète de ressources et de services standardisés provenant de différentes agences gouvernementales nigériennes. Toutes les fonctions du portail ne sont pas encore déployées et ne sont pas pleinement opérationnelles. Le portail NSW propose aux utilisateurs de :

- Consulter les informations commerciales en ligne (recherche de tarifs, navires arrivés, directives réglementaires)
- Soumettre des documents commerciaux et suivre l'état des transactions commerciales en ligne.
- Payer en ligne en facilitant le paiement électronique par carte de crédit (cette fonction sera déployée dans une phase ultérieure)
- Accéder au service d'assistance, aux tickets d'incident et à d'autres services d'assistance en ligne (pour les utilisateurs enregistrés).
- Référencer rapidement les informations importantes auprès des différents organismes gouvernementaux concernées par les questions commerciales, ainsi que les liens vers leurs sites web grâce à un hub pratique.

Le Niger ne dispose pas d'un guichet unique pour les échanges internationaux. Il a toutefois centralisé les démarches auprès du Centre de formalités des entreprises (CFE) de la Chambre de commerce, d'industrie et d'artisanat du Niger.<sup>59</sup>

La Tunisie a intégré sa plate-forme automatisée SINDA 2000<sup>60</sup> à son nouveau système "Liasse Unique" reliant le ministère du Commerce, le ministère du Transport, et la Banque centrale pour permettre l'échange de données informatisées. Le Guichet unique de Tunisie pour le commerce réunit le ministère du transport, le Centre de promotion des exportations (CEPEC), la Banque centrale, la Direction générale des douanes, la Compagnie d'assurance du commerce extérieur tunisien (COTUNACE) et la Chambre de commerce et d'industrie de Tunis. Le Guichet unique commercial assure : (i) la diffusion d'informations (sur le commerce international, les marchés internationaux, les accords bilatéraux et multilatéraux, les procédures et modalités du commerce extérieur, les formalités et procédures de transport international, les procédures et réglementations douanières, les réglementations bancaires et de change, les modalités pratiques de règlement des opérations d'exportation) ; (ii) la délivrance des certificats d'origine ; (iii) les formalités d'assurance du commerce extérieur et de couverture du risque de change ; (iv) la délivrance des certificats de déclaration de constitution de sociétés de commerce international.

Le Mali a mis en place en 2018 une plateforme informatisée pour le commerce extérieur et les transports internationaux (Guichet électronique du commerce extérieur et des transports, GUECET)<sup>61</sup>. Cette nouvelle structure a été mise en place par la Cellule technique des réformes du climat des affaires (CTRCA) dans le cadre de la mise en œuvre du Plan stratégique et opérationnel 2016-2018 pour l'amélioration du climat des affaires au Mali. L'objectif du guichet unique était de moderniser et de dynamiser le commerce. Il vise à mettre en relation tous les acteurs (publics et privés) en vue d'alléger et de simplifier les procédures administratives en matière de commerce extérieur et de transport et d'harmoniser les procédures au profit des opérateurs et des services publics concernés.

Le Tchad ne dispose pas de son propre système de guichet unique pour le commerce international. Il s'appuie cependant, sur le corridor Tchad-Cameroun et sur le guichet unique mis en place par le

<sup>58</sup> Federal Government of Nigeria, Single Window for Trade, Single Window Trade Portal, <https://trade.gov.ng/en/>.

<sup>59</sup> <https://niger.eregulations.org/>.

<sup>60</sup> Sinda – Portail web officiel de la Douane Tunisienne, <https://www.douane.gov.tn/sinda/>.

<sup>61</sup> <https://mali-web.org/economie/mali-numerique-2020-le-guecet>.



Cameroun en 2012 (Guichet unique des opérations du commerce extérieur, GUCE)<sup>62</sup>. Le Tchad a cependant mis en place un guichet unique en 2010 sous l'égide du ministère du Commerce et de l'Industrie pour toutes les formalités administratives liées à la création d'entreprises et aux investissements étrangers au Tchad.

## 2 - Contexte institutionnel, juridique et réglementaire à l'appui de la performance des corridors

### Aspects réglementaires et juridiques

Le transport international est une activité complexe, qui englobe des aspects techniques, politiques, juridiques, stratégiques, sociaux, économiques et environnementaux. Il est donc extrêmement difficile de traiter de manière exhaustive toutes les composantes de la facilitation des transports dans un seul instrument juridique. C'est la raison pour laquelle, en principe, chaque composante (infrastructure, opération de transport, équipage, moyen de transport, cargaison, passagers, règles de circulation) est couverte par au moins un instrument juridique. La facilitation des échanges est un terme générique appliqué de diverses manières à la législation, aux réglementations, aux procédures et aux systèmes informatiques qui relient les chaînes logistiques nationales aux chaînes logistiques mondiales.

Dans une étude sur les instruments juridiques visant à faciliter les transports et le commerce en Afrique subsaharienne, Grosdidier de Matons<sup>63</sup> donne les caractéristiques suivantes pour les instruments juridiques pertinents : (i) il s'agit d'accords internationaux ou rédigés par deux ou plusieurs entités de droit public souveraines ou indépendantes, telles que des États ou des organisations internationales, destinés à créer des droits et des obligations entre les parties ; (ii) ils sont régis par le droit international ; (iii) ils sont désignés comme des traités, des conventions, des accords, des protocoles, des pactes, des protocoles d'accord, des procès-verbaux agréés, des lettres, etc. ; (iv) ils peuvent être bilatéraux ou multilatéraux. Les traités bilatéraux sont des contrats dans lesquels deux parties s'accordent sur une question spécifique. Les traités multilatéraux fixent des règles de droit qui doivent être observées par toutes les parties au traité, dans leur intérêt commun ou individuel ; (v) un traité est un contrat et doit être interprété comme tel. L'application de ses termes et conditions par un organisme gouvernemental l'emporte sur les dispositions du droit national.

### Aspects institutionnels

Les commissions économiques de l'ONU, de l'UA et d'autres organismes régionaux recommandent aux gouvernements de créer des organismes nationaux de facilitation du commerce, avec une participation équilibrée des secteurs privé et public, afin d'identifier les problèmes affectant le coût et l'efficacité du commerce international ; d'élaborer des mesures pour réduire le coût et améliorer l'efficacité du commerce international ; d'aider à la mise en œuvre de ces mesures ; de collecter et de diffuser des informations sur les meilleures pratiques en matière de facilitation du commerce international ; et de participer aux efforts internationaux visant à renforcer la facilitation et l'efficacité du commerce. Toute proposition de dispositions institutionnelles visant à renforcer la facilitation du transport et du commerce à travers des corridors de transit devrait mettre particulièrement l'accent sur les responsabilités des acteurs concernés (organismes publics ou secteur privé) et les instruments juridiques utilisés. L'accent devrait être mis sur l'évaluation, à l'aide d'instruments juridiques adéquats, de l'efficacité de la structure destinée à lever les principaux obstacles pour fluidifier la circulation des marchandises et des passagers dans les corridors de transit. Il s'agit notamment d'évaluer les mécanismes de financement des institutions du corridor en mettant l'accent sur la viabilité et les contributions des principales parties prenantes.

---

<sup>62</sup> <https://www.guichetunique.org/>.

<sup>63</sup> SSATP (2014).

### Soutien à la performance des corridors

Un corridor est un système à plusieurs composantes, notamment des infrastructures (routes, chemins de fer, ports, etc.), des services de transport et de logistique et des réglementations (généralement influencées par les choix politiques et le financement du secteur public). Il est important que les décideurs prennent en compte les liens entre ces composantes, d'autant plus que la performance globale d'un corridor est déterminée par sa composante la plus faible. Des corridors de commerce et de transport performants peuvent avoir un impact considérable, en réduisant les coûts commerciaux et en améliorant la compétitivité des villes, des collectivités locales, des régions et des pays, en particulier lorsqu'ils sont privés d'un accès à la mer. L'expérience internationale en matière de corridors de commerce et de transport fournit des principes directeurs à tous ceux qui travaillent au développement des corridors, et leur permet de mieux apprécier à la fois l'importance d'une conception holistique des corridors et les difficultés pour améliorer les performances et réduire les coûts commerciaux.

### 3 - Questions transfrontalières, statut des conventions, groupements sous-régionaux

#### Questions transfrontalières concernant les charges à l'essieu et l'assurance véhicule

Les aspects transfrontaliers, en particulier la charge à l'essieu, les dimensions des véhicules, le certificat d'inspection et l'assurance, restent des questions majeures que les pays du corridor RTS doivent traiter collectivement et bilatéralement. Ces problèmes sont également exacerbés par le fait que les pays appartiennent à différents groupements sous-régionaux distincts qui n'adoptent pas toujours les mêmes règles.

#### Application des conventions internationales

Il existe des accords, des conventions et des protocoles dont les pays du corridor RTS sont signataires par le biais de groupements sous-régionaux ou dans le cadre d'accords bilatéraux. La mise en œuvre de ces accords est cependant limitée et les pays ont tendance à en utiliser d'autres, même s'ils ne sont pas toujours en conformité avec leurs règles internes. Plusieurs accords bilatéraux signés entre les pays de la RTS couvrent le transport international et le transit de marchandises et de passagers, les droits de douane, la création de commissions douanières bilatérales, etc. Bien qu'ils ambitionnent tous d'abolir les barrières non tarifaires et de créer une zone économique de libre-échange, leur mise en œuvre et leur portée ont été inégales.

Dans le cas des conventions, des traités et des accords, il est important d'aborder cinq aspects connexes importants : (i) les conditions d'application d'un traité ou de tout autre instrument international sur le territoire et au sein du régime juridique de l'État concerné ; (ii) la hiérarchie des normes juridiques (traités et droit national) et la désignation de celle qui prévaut en cas d'interprétations contradictoires ; (iii) déterminer si les traités, accords et autres instruments internationaux sont effectivement appliqués ; (iv) déterminer si les traités et autres accords abordent les questions de droit public (facilitation douanière, police de la circulation, sécurité, etc. ) ou s'ils visent à moderniser et à rationaliser le droit privé, les pratiques commerciales et les procédures (contrats de transport, assurances, etc.) ; et (v) (en conséquence) s'ils s'adressent aux administrations publiques ou à la communauté des affaires et des transporteurs pour favoriser un développement viable et pérenne du système de transport.

Aux frontières, les problèmes signalés sont dus à la non-application de la convention TIR (par certains pays membres) et/ou à une interprétation excessivement sévère des règlements, ce qui entraîne des obstacles et des retards au passage des frontières (voir également les annexes 1 à 3 et l'annexe 6).

Le système TIR (Transports internationaux routiers) a vu le jour en Europe dans les années 1950. Il s'agit d'un système fiable basé sur un document unique (carnet TIR) et une chaîne de garanties, qui a supprimé la duplication des procédures et accéléré le passage aux frontières. Ce système, devenu la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975), est aujourd'hui l'une des conventions de transport international les plus réussies et constitue à ce jour le seul système de transit douanier universel existant.

En ce qui concerne les barrières non physiques, la sous-région est soumise à un nombre excessif de contrôles et de points de contrôle, tant légaux (pour des raisons de sécurité nationale) qu'illégaux, qui ralentissent le trafic et, dans certains cas, consistent à soutirer de l'argent aux transporteurs. Cette situation est exacerbée par l'absence ou la faiblesse de l'offre en matière de services de télécommunication, de fourniture de carburants, de réparation de véhicules, de logement, de nourriture, d'eau potable, etc. le long des routes, ce qui augmente les risques et entraîne des coûts de transport et des délais de livraison des marchandises excessifs.

## Collecte et traitement des données, informations et statistiques, partage des connaissances

Il n'existe pas de base de données compilant systématiquement toutes les informations et statistiques relatives au transport, au transit et au commerce dans le corridor RTS. Les États membres n'ont pas mis en place de partage des connaissances concernant les meilleures pratiques en matière de développement économique régional. Leur appartenance à différentes communautés politiques, économiques et monétaires peut expliquer cette situation, qui est également liée au manque d'harmonisation et à l'utilisation limitée des technologies de l'information et de la communication (TCI).

## Status of relevant international conventions

Le tableau suivant résume le statut de certaines des conventions internationales pertinentes pour les pays du corridor RTS. Ces conventions et traités concernent principalement le transport routier, les douanes, le passage aux frontières et la sécurité routière :<sup>64</sup>

- La convention TIR (Transport international routier) est le système le plus utilisé pour le transport routier international ; elle permet la circulation des marchandises en transit douanier à travers plusieurs pays (1975).<sup>65</sup>
- La convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) qui règle les contrats de transport routiers internationaux de marchandises. Cette convention de l'ONU signée à Genève en 1956 porte sur diverses questions juridiques concernant le transport routier de marchandises.<sup>66</sup>
- La convention ATP (ou Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports), qui régit le transport international de denrées périssables et de véhicules spécialisés (traité de l'ONU de 1970).<sup>67</sup>
- L'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) est un traité de l'ONU de 1957 qui régit le transport international de matières dangereuses. À partir du 1er janvier 2021, le traité a été rebaptisé Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses.
- La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, ou convention de Kyoto (révisée en 1999).

<sup>64</sup> Pour obtenir davantage d'informations sur les conventions : [https://www.sum4all.org/data/files/1\\_a\\_review\\_of\\_international\\_agreements\\_and\\_other\\_instruments\\_to\\_achieve\\_sustainable\\_mobility.pdf](https://www.sum4all.org/data/files/1_a_review_of_international_agreements_and_other_instruments_to_achieve_sustainable_mobility.pdf).

<sup>65</sup> <https://unece.org/legal-instruments-field-transport-28>

<sup>66</sup> [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_11.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf).

<sup>67</sup> [https://unece.org/DAM/trans/main/wp11/ATP\\_publication/ATP-2016e\\_-def-web.pdf](https://unece.org/DAM/trans/main/wp11/ATP_publication/ATP-2016e_-def-web.pdf)

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

- La convention de Genève sur l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières (1982).
- La convention sur la circulation routière (1968).
- La convention sur la signalisation du trafic (1968).

### Signataires des conventions internationales pour les pays du corridor RTS

Convention/ Traité	Pays du Corridor RTS					
	Algérie	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Tunisie
TIR	Oui (adhésion suspendue)					Oui
Kyoto	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
CMR						Oui
ATP						Oui
Circulation routière				Oui		Oui
ADR matières dangereuses					Oui	Oui
Harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières						Oui

Seule la Tunisie adhère à l'ensemble des conventions et traités considérés, et seule la convention de Kyoto révisée (Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers) est ratifiée par tous les pays du corridor RTS.

### Adhésion à l'OMC et à l'OMD

Comme le montre le tableau ci-dessous, les pays du corridor RTS sont tous membres de l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Dans le cas de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), à l'exception de l'Algérie qui a le statut d'observateur et qui est en passe d'accéder au statut de membre, tous les autres pays du corridor RTS sont des membres à part entière.

### Adhésion des pays de la RTS à l'OMC et l'OMD

Organisation, groupement ou convention	Détail	TSR Corridor Countries					
		Algérie	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Tunisie
OMC	Organisation mondiale du commerce	Observateur	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
OMD	Organisation mondiale des douanes	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

## Groupements sous-régionaux

En dehors du CLRT, dont les six pays sont membres, et de la CEN-SAD, dont cinq pays de la RTS (à l'exception de l'Algérie) sont membres, les pays du corridor RTS sont membres, dans la plupart des cas séparément, de quelque cinq groupements sous-régionaux différents, comme le montre le tableau ci-dessous.

Adhésion des pays du corridor RTS aux organisations régionales							
Organisation ou groupement	Type	Pays du corridor RTS					
		Algérie	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Tunisie
<b>UEMOA</b> (Union économique et monétaire ouest-africaine)	Mission : Intégration économique Création : 1994 Siège social : Ouagadougou Membres : 8			X	X		
<b>CEDEAO</b> (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest)	Mission : Intégration économique Maintien de la paix Création : 1975 Siège social : Abuja Membres : 15			X	X	X	
<b>CEMAC</b> (Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale)	Missions : Intégration économique Création : 1994 Siège social : Bangui Membres : 6		X				
<b>CEN-SAD</b> (Communauté des États sahélo-sahariens)	Missions : Union économique globale Création : 1998 Siège social : Tripoli Membres : 28		X	X	X	X	X
<b>UMA</b> (Union du Maghreb arabe)	Missions : Intégration économique et politique Création : 1989 Siège social : Rabat Membres : 5	X					X
<b>CLRT</b> (Comité de liaison des routes transsahariennes)	Missions : Étudier et réaliser les liaisons routières des pays de la RTS Création : 1966 Siège social : Alger Membres : 6	X	X	X	X	X	X

L'appartenance à des institutions sous-régionales distinctes complique l'harmonisation des législations douanières, fiscales et administratives pour les pays du corridor RTS. Les pays enclavés faisant partie de l'UEMOA (Mali et Niger) et de la CEMAC (Tchad) sont soumis à des règles commerciales, douanières et fiscales qui les empêchent de conclure de nouveaux accords commerciaux bilatéraux en dehors de leur zone d'appartenance sans l'approbation préalable des institutions régionales. Il en résulte également des systèmes bancaires et des procédures de transfert inadéquats entre les différents groupements sous-régionaux, ainsi qu'une limitation des échanges d'informations pertinentes sur le commerce et le transport.

Certains des pays du corridor RTS ont également conclu des accords bilatéraux avec des pays tiers. L'Algérie et la Tunisie ont conclu des accords de libre-échange avec l'UE et font également partie du partenariat euro-méditerranéen (Euromed).

## Le comité CLRT

Les pays du corridor RTS sont regroupés au sein du CLRT (Comité de liaison de la route transsaharienne). Le CLRT a été créé en 1966 à la suite de la résolution (n° 61 de 1964) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) dans le but d'étudier les améliorations possibles du

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

commerce à travers le Sahara, sur le plan économique, technique et financier. Avec plus de 50 ans d'existence, le CLRT est aujourd'hui l'un des plus anciens comités du continent africain. Le CLRT, composé à l'origine de l'Algérie, du Mali, du Niger et de la Tunisie, a été rejoint par la suite par le Nigeria et le Tchad. Son objectif est d'étudier et de réaliser la liaison routière transsaharienne entre les territoires des États membres en vue de :

- Mettre en œuvre les directives des États membres
- Aider à la recherche de financements auprès des institutions financières nationales, régionales et internationales.
- Coordonner et assurer la cohérence des tracés routiers de la RTS entre les États membres.
- Partager des expériences en matière de développement et d'entretien des infrastructures routières
- Collecter et partager des informations techniques, économiques et scientifiques avec les pays et les institutions intéressés par le projet transsaharien.

Le Comité est composé d'un représentant et d'un suppléant de chacun des États membres. Les représentants et les suppléants sont les responsables techniques de leurs administrations routières respectives. Dirigé par un Secrétaire général, il se réunit tous les six mois, alternativement à son siège à Alger, puis dans un pays membre du CLRT. Les statuts du CLRT n'ont pas été ratifiés par les pays concernés. Ils ont simplement été approuvés par le représentant de chacun des pays membres au sein du Comité. Dans les statuts, le budget et le financement du Comité sont organisés de la façon suivante :

- Les ressources du Comité proviennent : des cotisations annuelles des États membres et des subventions bilatérales et multilatérales.
- Le budget du Comité est préparé et mis en œuvre par le Secrétaire général.
- Le budget du Comité est approuvé par les États membres et aucune modification ne peut être apportée en cours d'exercice sans l'accord du Comité.

Le secrétariat du CLRT est dirigé par un Secrétaire général sans personnel d'appoint et sans véritable budget. Les pays ne paieraient pas leurs cotisations. Cette situation financière n'est pas viable. Le CLRT s'est révélé au fil des ans un mécanisme important pour l'initiation et la mise en œuvre d'une coopération efficace entre les pays membres.

## 4 - Spécificités et besoins des pays sans littoral et de transit

### Pays sans littoral et de transit

Les pays enclavés doivent transiter par les pays voisins pour accéder aux marchés internationaux. Les coûts de transport élevés et la longueur des processus entravent le développement économique et social de ces pays. Réduire la distance jusqu'à la mer et assurer la connectivité des transports est d'une importance fondamentale. Les coûts du transport de marchandises sont trop élevés dans la sous-région par rapport aux normes internationales. Toutefois, les prix du transport ne suffisent pas à expliquer à eux seuls le montant de la facture. Il est important de prendre en compte d'autres aspects importants dans la performance de la chaîne logistique, tels que les délais, la fiabilité ou la qualité du service, qui dépendent tous de ce qui constituera le système de transit.

Le "système de transit" désigne l'infrastructure, le cadre juridique, les institutions et les procédures au service des transporteurs. Les performances des différentes composantes de ce système expliquent en grande partie les résultats obtenus en matière de commerce et de connectivité de la chaîne logistique.

## Particularités et besoins de facilitation pour un système de transit efficace

Les pays sans littoral ont besoin de politiques adaptées pour améliorer la connectivité des transports, y compris à l'intérieur de leurs frontières. Ces politiques renforceront l'intégration économique régionale et les liens avec l'économie mondiale, stimuleront la croissance des échanges et attireront les investissements directs étrangers. Ces progrès conforteront la stabilité politique, la prospérité et le bien-être de la population, tout en contribuant à un développement durable. En pratique, un système de transit nécessite :

- Une infrastructure physique de passage des frontières
- Un cadre propice aux opérations transfrontalières : des accords spécifiques (bilatéraux ou régionaux), généralement un traité de transport pour la circulation des marchandises et des camions. Cet accord peut inclure la reconnaissance mutuelle des assurances
- Des procédures de transit adéquates pour appliquer les accords
- Des autorités nationales capables de faire fonctionner le système
- Des prestataires de services compétents.

En dehors des questions liées à la situation sécuritaire dans la région, il est possible d'améliorer le corridor RTS pour faciliter le commerce et le transport dans les pays sans littoral et de transit. La pierre angulaire d'un système de transit est le régime douanier des pays de transit et des pays de destination. Le transit est un régime de dédouanement, qui est développé pour faciliter le commerce terrestre sur de longues distances et potentiellement sur plusieurs territoires. Et dans de nombreux cas, le dédouanement à la frontière n'est pas la meilleure solution.

## 5 - Coordination et gestion globale des corridors économiques, suivi et évaluation

### Complexité de la coordination des corridors économiques

La facilitation des échanges et du transport passe par des interventions dans trois grands domaines : les infrastructures commerciales (qui sont de plus en plus souvent financées et gérées par le secteur privé), les services commerciaux et logistiques (qui sont principalement assurés par le secteur privé), et les procédures et questions institutionnelles (principalement des règles établies par le secteur public, pour encadrer les processus publics ou privés). La plupart des interventions nécessaires pour améliorer la compétitivité des échanges sont adaptées à un contexte géographique spécifique, sur la base d'un cadre international de facilitation des échanges. La prise en compte des spécificités géographiques et l'inclusion de toutes les parties prenantes impliquées dans le commerce et la logistique expliquent le succès des corridors en tant que moyen efficace et ciblé de relever le défi de la facilitation des transports, tant pour le commerce intrarégional que pour le commerce international (transit compris).

### Suivi et évaluation

Les activités de gestion du corridor ont pour but la création des institutions du corridor et la promotion d'un dialogue inclusif entre l'ensemble des parties prenantes. Une bonne gestion nécessite également des mécanismes de suivi et d'évaluation, qui permettent de comparer les résultats obtenus aux objectifs fixés et de proposer des mesures et de nouvelles orientations pour réinitialiser des objectifs réalistes ou pour procéder à des ajustements et atteindre les objectifs visés.

Les gouvernements des pays du corridor RTS n'ont pas créé d'organismes nationaux de facilitation du commerce. À l'aide d'une participation équilibrée des secteurs privé et public, ces organismes permet-

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

traient de traiter et de coordonner les questions liées au transport, au transit et à la facilitation du commerce dans le corridor. Ils collecteraient et analyseraient toutes les données, informations et statistiques pertinentes afin d'évaluer l'efficacité du corridor et de ses composantes. Le CLRT, d'après ses statuts actuels, ne remplit pas ces tâches, en dehors de l'infrastructure routière physique.

### Indicateurs de performance du corridor

Les indicateurs de performance sont importants pour planifier les différents processus et, dans un second temps, assurer une évaluation et un suivi réguliers. Les indicateurs peuvent guider et justifier les décisions prises par les groupes de travail du corridor, dans un contexte où la transparence est un facteur clé du succès. Ils pourront être utiles pour communiquer aux utilisateurs et aux responsables politiques le plan d'action qui améliorera la circulation des biens et des personnes et donc la performance globale du corridor économique.

Les indicateurs retenus doivent être quantifiables, pertinents, aisément prévisibles et faciles à comprendre.<sup>68</sup> Les meilleures pratiques internationales consistent à évaluer trois aspects de la performance des corridors : l'infrastructure, la qualité de service et le transport de marchandises. A l'exception de la distance parcourue et du tracé des routes selon les normes des pays membres, le corridor RTS ne dispose d'aucun indicateur de performance pour apprécier ses nombreuses caractéristiques matérielles et immatérielles et pour le comparer aux expériences similaires et aux meilleures pratiques internationales.

---

<sup>68</sup> Banque mondiale (2006)



# NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU CORRIDOR RTS

Le chapitre précédent a mis en évidence les questions relatives au transport, au transit et à la facilitation du commerce dans le corridor RTS, ainsi que les freins à sa performance. La volonté politique des gouvernements du corridor RTS s'est traduite jusqu'à présent par des investissements massifs dans l'infrastructure routière et par leur volonté de mettre en œuvre les actions nécessaires pour réaliser l'intégration économique de la région. Le présent chapitre suggère certaines améliorations à réaliser par étapes.

### 1 - Du corridor routier au corridor économique, avant l'intégration économique régionale

Les gouvernements du corridor RTS souhaitent réaliser une intégration économique sous-régionale. Ceci est conforme aux objectifs de l'UA et aux stratégies d'accompagnement des partenaires internationaux du développement, des agences de l'ONU et des institutions financières internationales (IFI). La BAD a fait de l'intégration économique régionale l'une de ses priorités « High 5 » dans le cadre de sa Stratégie décennale (SD) pour la période 2013-2022, axée sur la croissance inclusive et la transition vers une croissance durable.

L'UA a déclaré dans son rapport 2019 sur l'état de l'intégration régionale en Afrique<sup>69</sup> : « Au fil des décennies, l'intégration régionale s'est donc imposée comme le principal objectif poursuivi par les chefs d'État et de gouvernement africains dans la perspective de construire une Afrique unie et prospère, parlant d'une seule et unique voix et représentant une force dynamique dans le concert des nations ». La Banque asiatique de développement (BAsD), qui a également fait de l'intégration économique régionale l'un des piliers de sa stratégie de soutien au développement, a souligné que « de meilleures infrastructures, par le biais de corridors économiques, encourageraient les réseaux de production en Asie du Sud, renforceraient le commerce régional et mondial et contribueraient à une intégration économique plus rapide de la région ». La BID a également soutenu un certain nombre d'opérations d'intégration régionale pour ses pays membres. La BID a notamment financé plusieurs tronçons routiers dans certains pays du corridor RTS.

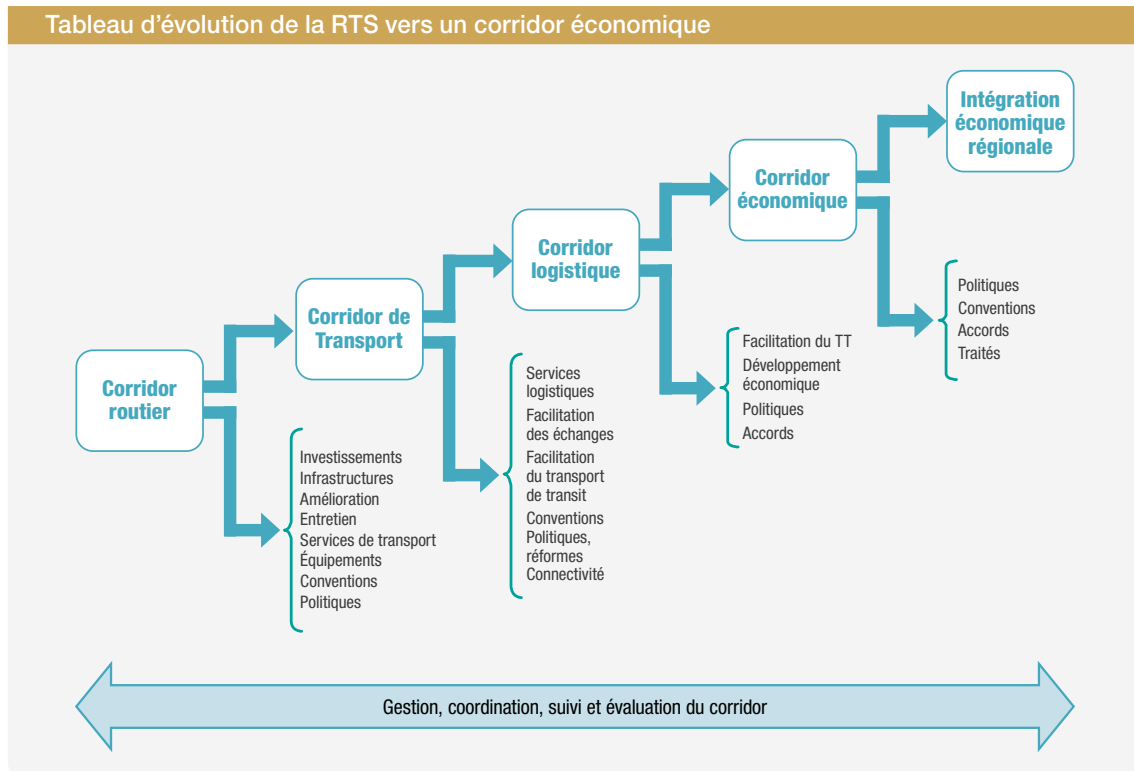
Le niveau plus élevé d'intégration régionale visé par l'UA comprend l'intégration sociale (dans des domaines tels que la santé, l'égalité des sexes, les migrations et l'éducation), la libre circulation des personnes, l'intégration productive (renforcement des capacités humaines et institutionnelles pour ajouter de la valeur aux biens et aux services tout en augmentant les revenus de la population locale), l'intégration commerciale, l'intégration des infrastructures (développement d'infrastructures transfrontalières fluides et peu coûteuses), l'intégration financière (comme les services bancaires transfrontaliers), l'intégration monétaire (création d'une union monétaire, qui nécessitera la mise en place des institutions nécessaires, notamment une banque centrale) et l'intégration environnementale (gestion de l'environnement en vue d'un développement durable afin de renforcer la protection de l'environnement, de promouvoir l'utilisation équitable et durable des ressources naturelles et culturelles et de promouvoir la gestion partagée de l'environnement et des ressources naturelles transfrontalières). Les améliorations matérielles et immatérielles nécessaires sont complexes, multisectorielles, multidimensionnelles et multi pays (aux niveaux national et régional). Pour une bonne mise en œuvre, ces réformes doivent être planifiées, séquencées et classées par ordre de priorité pour que le corridor soit performant. Elles concernent plusieurs échelons de l'administration et des organismes gouvernementaux, ainsi que le secteur privé. Une coordination adéquate est nécessaire, ainsi qu'un suivi rigoureux et un partage des connaissances et des meilleures pratiques. Cette démarche nécessite un organisme de gestion et de coordination, qui réunira les dif-

---

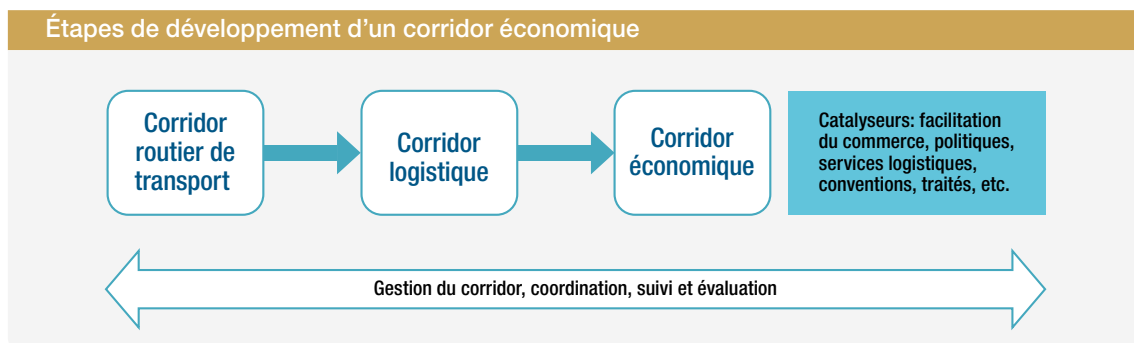
69 Banque mondiale (2006)

## NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU CORRIDOR RTS

férentes dimensions au sein d'une vision holistique. Une planification adéquate et la coordination des nombreux acteurs, disciplines, secteurs, et dimensions transversales sont également recommandées, ainsi que le recours à des mécanismes de suivi et d'évaluation. La figure ci-dessous résume les étapes et les séquences qui mèneront du corridor à une intégration régionale complète.



Comme indiqué ci-dessus, passer d'une séquence à l'autre prend du temps et nécessite des compétences humaines, des ressources financières, des stratégies et une planification minutieuse, des investissements dans les infrastructures et les équipements, des politiques, des réformes et des stratégies sectorielles, la mise en œuvre de conventions internationales, l'application d'accords et de traités bilatéraux et multilatéraux, etc. Chaque séquence s'appuiera sur les actions menées au cours de la précédente et aura besoin de mesures complémentaires et stimulantes pour atteindre un niveau plus élevé de développement du corridor. Dans ce qui suit, des suggestions d'amélioration et des recommandations sont formulées pour le corridor RTS, y compris un mécanisme de gestion du corridor, dans l'idée de passer d'un simple corridor routier à un corridor économique de transport et de logistique, comme le montre la figure ci-dessous.



## 2 - Améliorations du corridor RTS en termes d'évolution, de performance et de compétitivité

### Améliorations nécessaires de l'infrastructure, des politiques d'accompagnement et des réglementations souvent complexes

Parmi les diverses infrastructures de mise en relation, les transports jouent un rôle important dans la réduction de la pauvreté, la croissance inclusive, le commerce et l'intégration économique. La connectivité implique des infrastructures physiques et des TIC (par exemple, des lignes de fibre optique), ainsi qu'un cadre de facilitation comprenant des politiques efficaces, des stratégies, des réglementations, un mode de gouvernance, différentes institutions, des procédures et des connaissances.

Pour la plupart des pays sans littoral et de transit, l'absence ou l'inadéquation des mécanismes de mise en œuvre des infrastructures matérielles et immatérielles compromet le développement des systèmes de transit. Bien que les infrastructures immatérielles nécessitent des financements moins élevés que les infrastructures matérielles, elles n'en sont pas moins complexes et demandent plus de temps pour être développées, ainsi que des efforts régionaux et nationaux massifs de planification, de coordination et de gestion. Pour être performant et compétitif, le corridor RTS aura besoin d'infrastructures matérielles (tronçons manquants, entretien, amélioration et modernisation des postes-frontières, ports secs, parcs logistiques, équipements portuaires, etc.) et immatérielles (réglementations, politiques, instruments technologiques, TIC, harmonisation et simplification des échanges d'informations, conventions, renforcement des institutions et des capacités, etc.). Il nécessitera également la mise en place de systèmes de transit régionaux efficaces, dont dépendent les pays enclavés.

À partir des diagnostics de performance des chapitres précédents et des données, informations et statistiques collectées, les besoins d'amélioration à traiter individuellement et conjointement par les pays membres pour assurer une performance adéquate du corridor RTS sont les suivants :

- Amélioration de l'infrastructure : achèvement des tronçons manquants, normes, gestion des actifs et politiques d'entretien durable.
- Mesures de sécurité routière : assurer la sécurité des voyageurs le long du corridor (y compris les aires de repos et de service, les services de secours, etc.) et traiter les problèmes de sécurité, plus particulièrement dans la région du Sahel.
- Ratification des conventions et adhésions
- Cadre juridique, réglementaire et institutionnel adéquat pour la facilitation du transport et du transit dans le corridor
- Amélioration et modernisation des postes-frontières, de leur gestion et de leurs performances : limiter les barrières physiques et non physiques qui entravent la fluidité des échanges
- Amélioration de la performance du transit douanier, harmonisation, utilisation des TIC, gestion des risques, échange d'informations, guichet unique national, etc.
- Amélioration du transport routier de marchandises et des services des sociétés de transport : adopter et faire respecter une législation commune pour le contrôle de la charge à l'essieu
- Améliorer les services et réseaux logistiques, les centres/plateformes logistiques, les ports secs
- Améliorer l'efficacité et les opérations des ports (points d'entrée) et les services de transport maritime
- Améliorer l'accès terrestre aux ports pour assurer une connectivité sans obstacle avec l'arrière-pays
- Renforcement des capacités, notamment dans le domaine de la logistique
- Un plan de gestion des corridors approprié, financièrement viable, avec le soutien nécessaire de toutes les parties prenantes et l'engagement durable des gouvernements concernés
- Des mécanismes de suivi et d'évaluation des performances et de l'impact du corridor

## Cadre juridique et réglementaire

Pour faciliter les flux commerciaux entre les pays d'une même sous-région, il faut non seulement une infrastructure de transport adéquate, mais aussi des services compétitifs et fiables. Ces deux exigences ne peuvent être satisfaites efficacement que dans la mesure où le cadre juridique en vigueur le permet.

L'intégration économique régionale passe non seulement par l'harmonisation des politiques nationales, mais aussi par la préparation, la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques multilatéraux. Ces instruments fournissent le cadre nécessaire à un développement durable des flux commerciaux, qui soutiennent la croissance économique et la création d'emplois. L'existence le long du corridor RTS de trois pays sans accès à la mer renforce encore la nécessité de codifier les règles régissant les échanges entre les États côtiers et les autres, afin que ces derniers puissent bénéficier d'un accès aux marchés extérieurs.

## Régime de transit

Les meilleures pratiques enseignent que le régime de transit repose essentiellement sur un partenariat privé-public. L'opérateur de transit dispose de la liberté de transit sur le territoire douanier s'il est qualifié et fournit une garantie financière à la douane. La mise en œuvre nécessite des instruments et des principes plutôt simples et universels, tels que :

- Des navires sécurisés (scellés).
- Une garantie financière face au risque fiscal de la douane du pays de transit.<sup>70</sup>
- Les documents exigés et une traçabilité des envois entrants et sortants dans le pays de transit.
- L'homologation des opérateurs de transit

Les régimes de transit sont mis en œuvre, en premier lieu, par les institutions nationales et les opérateurs privés. Mais l'harmonisation d'un régime de transit au sein d'un système régional présente des avantages importants, par exemple un document unique et une garantie unique reconnus au-delà des frontières.

## Guichet unique national

Cette recommandation répond à la nécessité d'harmoniser et de simplifier l'échange d'informations entre les gouvernements et les acteurs économiques. Elle encourage les gouvernements et les acteurs du commerce, du transport et du transit à mettre en place un guichet unique pour le dépôt d'informations et de documents normalisés, afin de répondre à toutes les exigences réglementaires liées à l'importation, à l'exportation et au transit. Un tel dispositif peut simplifier et accélérer les flux d'informations avec le gouvernement et peut conduire à une meilleure harmonisation des données entre les administrations, ce qui profite à toutes les parties impliquées dans le commerce transfrontalier. Les autorités impliquées dans un guichet unique peuvent coordonner leurs inspections et leurs contrôles et fournir des facilités pour le paiement des droits, taxes et redevances applicables, et donc accroître l'efficacité et réduire les frais administratifs associés au commerce international. Il existe également des possibilités d'amélioration à court terme grâce à l'échange d'informations entre le port et la douane pour le calendrier des visites. La réduction du temps de traitement en amont est également utile.

## Renforcement des capacités et formation

Outre le renforcement des capacités nationales et les formations aux dimensions transversales, aux aspects juridiques, aux TIC et aux aspects internationaux, ainsi que leur mise en œuvre et leur application effectives, il est également recommandé de renforcer les capacités en matière de services logistiques modernes.

---

<sup>70</sup> [https://unctad.org/system/files/official-document/TN17\\_BondedTransportRegimes.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/TN17_BondedTransportRegimes.pdf) Régimes de transport de douanes (unctad.org).

### Coordination et gestion des corridors, dialogue public-privé

Les améliorations nécessaires sont complexes, multisectorielles, multidimensionnelles et concernent plusieurs pays. Elles doivent être planifiées, séquencées et classées par ordre de priorité pour une mise en œuvre adéquate et efficace. Elles impliquent différents organismes publics, ainsi que le secteur privé. Une coordination et une gestion adéquates sont nécessaires, ainsi qu'un suivi et une évaluation rigoureux et un partage des connaissances et des meilleures pratiques.

La logistique comporte plusieurs aspects : les stratégies et politiques publiques, la réglementation, les infrastructures et les services. De multiples acteurs interviennent dans les chaînes d'approvisionnement, de l'expédition des marchandises à la livraison au client final de la commande dégroupée pour les importations. Les mêmes acteurs interviennent, mais en sens inverse, pour les exportations. Du producteur à l'acheteur, le transport connaît des étapes de regroupement, de stockage et de dégroupage pour les flux internes.

Un dialogue public-privé efficace et soutenu est nécessaire. Il permettrait de réduire les principales causes de retard, qui sont dues : (i) au contrôle documentaire ; (ii) à la durée du dédouanement lui-même, notamment en l'absence d'un système de gestion des risques douaniers ; et (iii) au manque général de productivité et au faible niveau d'utilisation des ordinateurs pour le traitement et le partage des informations, ou à une connaissance insuffisante des pratiques modernes du commerce international et de la logistique chez les expéditeurs.

## 3 - Avantages potentiels d'une meilleure connectivité du transport et de la facilitation du transit et du commerce

### Chaînes d'approvisionnement transfrontalières et facilitation des échanges

La facilitation des échanges consiste à accélérer le traitement des exportations, des importations ou du transit, tout en tenant compte de la dimension sociale de ces processus : recettes fiscales, santé, protection des consommateurs, sécurité routière, etc. La gestion des douanes et des frontières reste un sujet important dans les pays du corridor RTS. La plupart des pays doivent encore mettre en place des systèmes douaniers modernes capables de concilier efficacement les trois objectifs que sont l'augmentation des recettes fiscales, la facilitation du commerce et la protection du consommateur et de l'environnement.

L'adhésion de tous les pays membres du corridor RTS à l'OMC est également un élément essentiel. Malgré les améliorations apportées à l'état des routes, des défis majeurs subsistent, comme la dépendance des pays sans littoral à l'égard du transit international et national. Compte tenu de leur emplacement géographique, de leur situation d'enclavement et de leur taille, ces pays dépendent non seulement du transit à travers des pays tiers, mais aussi des importations qui sont dédouanées sur leur territoire. L'optimisation du régime de transit est essentielle pour réduire les coûts logistiques et faciliter le transit

### Inclusion, équité et durabilité

Le processus d'intégration - tout comme les changements induits par le progrès technologique - procure un avantage net à la société dans son ensemble. Mais pour être durable, le développement du commerce devra étendre les avantages de l'intégration au plus grand nombre possible de régions et de personnes, au lieu de les concentrer uniquement dans les grandes villes et parmi les classes privilégiées de la population. Une plus grande intégration économique des pays du corridor RTS au niveau régional et dans l'économie mondiale devra s'accompagner de politiques sociales complémentaires pour amé-

liorer l'efficacité économique, promouvoir autant que possible l'égalité des chances et proposer des mesures de protection sociale. La simple suppression des obstacles économiques entre les pays ne produit pas nécessairement des résultats économiquement souhaitables, soit parce que des imperfections du marché empêchent d'obtenir les résultats escomptés, soit parce que ces résultats ont des conséquences en termes de distribution (entre et au sein des pays) qui peuvent les rendre irréalisables.

### **Soutenir le commerce et la compétitivité en réduisant les coûts et la durée du transport**

L'expérience internationale montre qu'une modernisation des transports et de la connectivité permet de faire le lien entre des services de bonne qualité et des institutions performantes d'une part et la réalisation et l'utilisation des actifs de l'autre. L'amélioration de la connectivité (au niveau national, régional et mondial) tend à avoir un effet positif sur la compétitivité et, en définitive, sur la création d'emplois et la croissance des revenus.

La baisse du coût des transports favorisera les échanges et la circulation des personnes. Cela générera probablement des emplois et diminuera les prix des biens importés et consommés, ce qui permettra d'investir davantage dans l'accumulation de richesses. La réduction des coûts et des délais de livraison augmente la compétitivité des opérateurs commerciaux qui empruntent les corridors pour livrer leurs produits aux intermédiaires ou aux utilisateurs finaux.

L'interaction entre les centres économiques situés le long des corridors crée de nouvelles opportunités pour le commerce et l'investissement. Il en résulte un élargissement des marchés et une situation dans laquelle de la valeur peut être ajoutée grâce aux interactions qui ont lieu dans le corridor. Les activités du secteur privé sont centrées sur la participation aux chaînes de valeur, tandis que l'action des gouvernements, des organisations professionnelles et des institutions multilatérales visent à améliorer l'infrastructure de production ou d'exportation afin de garantir que les produits provenant de différents emplacements du corridor répondent aux normes exigées par les marchés nationaux ou étrangers.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE



CHAPITRE VI

# SYSTÈMES DE GESTION DES CORRIDORS : PRATIQUES INTERNATIONALES

Les chapitres précédents de l'étude ont présenté la situation du corridor RTS et analysé les perspectives économiques de chacun des pays du corridor. Ils ont souligné la nécessité d'apporter des améliorations afin de passer d'un corridor routier à un corridor logistique, commercial et économique, et ont mis en évidence l'ampleur et la portée des avantages que peuvent procurer une amélioration de la connectivité des transports et du transit et la facilitation du commerce.

Nous avons également souligné que les améliorations nécessaires sont complexes, multisectorielles, multidimensionnelles et multi pays. Ces réformes doivent être planifiées, séquencées et classées par ordre de priorité. Comme elles font entrer en jeu plusieurs niveaux de l'administration et différentes agences de supervision, une coordination adéquate et des plans de gestion sont nécessaires, ainsi qu'un suivi, une évaluation et un partage des connaissances et des meilleures pratiques.

Sur la base de l'expérience internationale et des meilleures pratiques en matière de gestion des corridors de commerce et de transport, et en utilisant des critères de sélection objectifs, ce chapitre montre quel modèle de coordination et de gestion pourrait être adopté pour le corridor RTS.

## 1 - Expérience internationale en matière de gestion des corridors de transport, de transit et de commerce

### Importance d'une gestion performante des corridors de transport et de commerce

Plusieurs études sur le commerce et le transport ont établi qu'un accès difficile aux marchés mondiaux reste un obstacle majeur au développement de nombreux pays parmi les plus pauvres, en particulier ceux qui sont privés de littoral. Le potentiel commercial est entravé par les mauvaises performances des systèmes de transit terrestre.<sup>71</sup> Les problèmes concernent les services de transport, les pratiques commerciales, les procédures de transport ou les douanes, la gouvernance et les infrastructures. Mais l'expérience montre que les réformes sont délicates à élaborer et à mettre en œuvre et qu'elles ne sont pas toujours couronnées de succès. La facilitation du transit nécessite un large éventail de mesures cohérentes dans différents secteurs et dans plusieurs pays.

L'expérience montre que l'une des approches les plus efficaces consiste à se concentrer sur les corridors commerciaux. L'un des traits saillants du commerce terrestre depuis la plus haute antiquité est son organisation le long de corridors linéaires. Le corridor commercial permet d'identifier les problèmes, de réunir les décideurs et les parties prenantes et de s'accorder sur des mesures concrètes de facilitation et des investissements. Les corridors offrent également la possibilité de faire converger les réformes nationales et les politiques régionales. Compte tenu de ces principes généraux, l'efficacité des corridors s'avère importante pour la compétitivité de la plupart des économies africaines, en particulier celles qui ne disposent pas d'un accès à la mer.<sup>72</sup>

Plusieurs organisations internationales mettent l'accent sur la facilitation des échanges internationaux le long des corridors africains. Elles s'attachent particulièrement à identifier les freins à la circulation des marchandises et cherchent à promouvoir des stratégies appropriées pour les réduire. Cet objectif est également compatible avec le développement durable, avec le Programme d'action d'Almaty (2003) et

---

<sup>71</sup> Banque mondiale (2006).

<sup>72</sup> SSATP (2007).

avec le Programme d'action de Vienne (VPoA) en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

Les problèmes rencontrés dans les corridors peuvent s'expliquer en partie par l'absence d'institutions appropriées capables de coordonner, de manière proactive, les interventions visant à éliminer les obstacles aux déplacements. Les corridors dotés d'institutions de gestion ont parfois connu des améliorations significatives de leurs activités. Ces institutions ont contribué à faciliter le dialogue entre les parties prenantes et à harmoniser les procédures et les documents requis dans les opérations de transport et de transit le long du corridor, ce qui a permis de réduire la durée et le coût du transit

## Expérience internationale en matière d'accords, de traités et de gestion des corridors

L'analyse des différents modèles de gestion montre qu'il n'est pas possible de contrôler dans son intégralité le développement des corridors, mais qu'il est important de disposer d'une organisation unique dont le but est de promouvoir et de coordonner ce développement. Là où les corridors ont réussi, leur développement a bénéficié d'un fort soutien public et privé. La structure mise en place constitue un point de convergence des efforts des parties prenantes et un forum permettant d'identifier les principales contraintes qui pèsent sur la performance du corridor. Elle constitue également un point de destination des prêts des organisations multinationales, qui financent généralement les ministères de tutelle de chaque pays. L'analyse des corridors de commerce international a pu évoluer, mais seul un nombre limité de modèles ont été appliqués.

Les sections suivantes présentent quelques cas concrets et meilleures pratiques internationales en matière de gestion des corridors de transport et de commerce. Les exemples cités concernent différentes régions et sous-régions, différents modèles de gestion des corridors et différents types d'accompagnement. L'exposé présente plusieurs corridors en Afrique, leurs modèles de gestion, les contraintes rencontrées et les leçons tirées de l'expérience.

La gestion des corridors a souvent produit des résultats mitigés. Les vastes regroupements régionaux se sont généralement avérés difficiles malgré les succès initiaux du réseau transeuropéen de transport (réseau RTE-T). L'objectif du RTE-T est d'assurer un système de transport efficace et fiable en créant un réseau normalisé et multimodal pour les infrastructures, les véhicules et la gestion du trafic. Le réseau comprend les transports routier, ferroviaire, maritime et aérien. Sa réussite a nécessité plus de dix ans et le réseau a été établi à la suite des efforts déployés pendant plus de 40 ans pour développer une politique régionale des transports.

Les progrès réalisés par les blocs commerciaux régionaux tels que la Sous-région du Grand Mékong (« Greater Mekong Sub-Region », GMS), l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) et le Conseil de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (« Central Asian Regional Economic Cooperation », CAREC) ont été limités en raison du temps nécessaire pour faire adopter des positions communes à tous les participants. La recherche du consensus peut également produire des procédures plus lourdes, comme ce fut le cas avec l'introduction du tarif harmonisé de l'ASEAN, dont la structure est bien plus complexe que celle en vigueur dans n'importe lequel des États membres. À cet égard, les accords bilatéraux se sont avérés plus efficaces, car il est plus aisé d'adopter une législation commune et d'harmoniser les normes physiques, les procédures et les réglementations entre un nombre limité de participants. Par exemple, les États membres de l'ASEAN ont déjà mis au point des accords bilatéraux qui permettent une circulation relativement libre entre Singapour, la Malaisie et la Thaïlande.

Différentes instances peuvent jouer un rôle moteur dans la création d'un corridor. Aucune organisation dédiée n'était chargée du développement du réseau RTE-T. Il a été mis au point par le biais des directives de la Commission européenne, la mise en œuvre étant confiée aux administrations respectives des États membres. Dans la plupart des autres corridors, les pays n'ont pas modifié leur législation, mais ont promu des organismes autonomes chargés de mettre en place le corridor. À cet égard, les comités de

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

travail de haut niveau sont un mécanisme apprécié, mais leur efficacité dépend du personnel qui leur est affecté. Le fonctionnement de ces entités est très variable et dépend des objectifs et de la portée des accords qu'ils sont chargés d'appliquer.

En ce qui concerne les aspects liés au transit, la Suisse, qui ne fait pas partie de l'UE, est un cas intéressant. La Suisse possède une économie manufacturière très diversifiée et complexe. Sans posséder d'accès à la mer, elle est tout de même reliée au port de Rotterdam par route, rail et barge grâce à la vallée du Rhin. Le rôle du pays en matière de transit est remarquable, car la Suisse sert à relier les centres manufacturiers d'Europe du Nord et les économies industrielles d'Italie, de France et d'Espagne. Les négociations officielles se sont déroulées sur une base bilatérale, sans qu'aucune agence européenne ne soit impliquée.

Un accord sur les transports terrestres conclu en 2002 entre la Suisse et l'UE a introduit la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le traité principal s'appuie sur six autres traités UE-Suisse. Un ensemble de traités avec l'UE permet à la Suisse d'utiliser la procédure de transit commune de l'UE, qui propose une procédure unique du point de départ au point d'arrivée. Le transit est assuré par un système automatisé d'importation et d'exportation, des systèmes d'enregistrement et d'identification des acteurs économiques, un point d'accès électronique unique, un cadre de gestion des risques et un environnement tarifaire intégré. Ces systèmes sont payants et permettent d'éviter la congestion, tout en dégageant des ressources pour les infrastructures qui répartissent le trafic entre le rail et la route de manière écologique.

### Quelques exemples d'organismes de gestion des corridors

Le corridor de transport Europe-Caucase-Asie (« Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia », TRACECA) a pris la forme d'une commission ministérielle intergouvernementale, créée pour mettre en œuvre l'accord initial signé à Bakou en 1998. Cette instance reçoit des fonds de la Commission européenne et des États membres, qui lui permettent de : (i) concevoir et financer des petits projets pour réduire les goulets d'étranglement dans le réseau, (ii) réaliser des études techniques pour améliorer le passage aux frontières, (iii) collecter des statistiques de performance et (iv) organiser des conférences pour traiter des questions liées au corridor. Le TRACECA s'appuie sur un petit secrétariat, qui joue un rôle consultatif et dont le personnel est principalement composé de consultants. Comme le TRACECA fonctionne par consensus, il n'est pas en mesure de répondre rapidement aux problèmes liés à l'intégration des corridors. La plupart des améliorations ont été réalisées grâce aux initiatives des gouvernements nationaux ou des collectivités locales.

La création des corridors Can-Mex (Canada-Mexique) a été favorisée par la législation américaine sur les transports, qui encourageait les efforts bilatéraux et multilatéraux en matière de corridors. Plusieurs groupes de pression régionaux ont été créés pour promouvoir le développement de routes spécifiques et obtenir des fonds fédéraux afin d'améliorer les routes qui composent ces corridors. Il ne semble pas y avoir de méthode pour coordonner ces propositions en dehors du processus d'adoption du budget.

Le Marché commun d'Amérique centrale (MCAC) est composé de sept pays : Belize, Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica et Panama. Le Secrétariat pour l'intégration économique centraméricaine (SIECA) est un organe technique régional. Il s'agit d'une entité juridique dont la principale responsabilité est de fournir un soutien technique et administratif au Système d'intégration centraméricain (SICA). Son siège se trouve au Guatemala. Le Secrétariat a concentré ses efforts sur le progrès de l'union douanière et l'insertion de la région dans les échanges mondiaux, en vue d'améliorer l'intégration économique de l'Amérique centrale. Le SIECA joue un rôle dans la définition et la mise en œuvre des instruments juridiques d'intégration économique. Il réalise les analyses techniques et les études demandées par les différents forums économiques. Il contribue à la mise en œuvre de ces mesures avec les organisations impliquées dans le processus d'intégration régionale, comme la Banque interaméricaine de développement et la Banque mondiale. Le Secrétariat est également actif dans le domaine du renforcement des capacités et de la formation.

## Les organismes de gestion des corridors en Afrique

La situation est différente en Afrique de l'Ouest, où il n'existe pas d'organisation officielle. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a pris la tête des efforts visant à faciliter les mouvements transfrontaliers, mais elle n'a pas réussi à amener les pays participants à conclure des accords régionaux. Quelques accords bilatéraux ont été privilégiés. La principale initiative a été de faire en sorte que les Chambres de commerce adoptent un système de circulation sous douane pour le trafic de transit, tel que le carnet TIR (Transit international routier). Ce système, combiné aux accords bilatéraux, a permis le développement de certaines routes de transit, mais le trafic reste faible en raison de l'insuffisance des infrastructures.

En Afrique de l'Est, le corridor nord dispose d'une organisation permanente, l'Autorité de coordination du transport de transit du corridor nord (ACTT-CN), qui existe depuis de nombreuses années. L'ACTT-CN compte trois organes principaux, qui travaillent en étroite collaboration pour atteindre les objectifs de l'accord de transit du corridor nord. Il s'agit de l'Autorité, de son organe exécutif et du secrétariat. Elle a été créée pour surveiller la mise en œuvre de l'accord entre le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie, le Burundi et le Rwanda, et s'est développée de manière à devenir une agence aux responsabilités relativement étendues. Elle promeut des procédures pour une circulation transfrontalière plus efficace des marchandises et a contribué à l'adoption d'un document administratif unique. Elle a également coopéré avec les douanes kenyanes pour mettre au point des indicateurs d'efficacité. Ces efforts ont été soutenus par des partenaires de développement internationaux tels que la CNUCED, la CEA, l'USAID et TradeMark (Trade and Markets) East Africa.

En Afrique australe, le corridor de Maputo est assez différent en termes d'organisation et d'efficacité. Ce corridor a été établi par un accord bilatéral entre les gouvernements d'Afrique du Sud et du Mozambique pour faciliter les mouvements transfrontaliers. Des concessions ont été accordées au secteur privé pour réhabiliter et améliorer la route, la liaison ferroviaire et le port de Maputo et les exploiter efficacement. Depuis, le trafic a connu une croissance rapide.

Une autre approche a été retenue pour le corridor Trans-Kalahari, puisque les infrastructures routières et portuaires étaient déjà en bon état et qu'il existait une union douanière, l'Union douanière d'Afrique australe (UDAA ou « Southern African Customs Union », SACU). Le trafic était également en forte croissance, après avoir triplé entre 1998 et 2003. L'objectif principal était de promouvoir l'utilisation du port de Walvis Bay, en Namibie, comme porte d'entrée internationale. À cette fin, le Walvis Bay Corridor Group, un partenariat public-privé, a été créé pour coordonner et intégrer les divers efforts des secteurs public et privé visant à soutenir le développement le long du corridor de Walvis Bay. Le groupe, dans lequel le secteur privé était fortement impliqué, a facilité l'accord entre la Namibie, l'Afrique du Sud et le Botswana pour obtenir un document administratif unique et simplifier les procédures de passage aux frontières. L'accord a été formalisé à la fin de 2003.

Le corridor de Dar es Salam relie le port de Dar es Salam en Tanzanie à Lusaka en Zambie et Lilongwe au Malawi. Les infrastructures clés du corridor comprennent le port, la ligne ferroviaire TAZARA et l'autoroute TANZAM. Un comité de coordination du corridor a été créé, le Dar es Salaam Corridor Coordinating Committee, qui compte deux groupes de travail, l'un pour les transports et l'autre pour les douanes. Les activités du corridor ont été financées par le Centre pour le commerce en Afrique australe de l'USAID, sans mécanisme de financement durable garanti.

Le corridor Lagos-Abidjan est le couloir de transport de passagers le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest. Il relie cinq pays - la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria - par les villes portuaires d'Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos. Le corridor est doté d'un organe de direction composé de représentants des cinq pays. Cette instance, responsable de la supervision, est épaulée par un secrétariat exécutif chargé de la coordination et de la gestion globales, de la préparation des rapports d'avancement trimestriels, du suivi et de l'évaluation. Ces dispositifs ont été financés par des subventions de la Banque mondiale sans engagement durable à long terme.

### Meilleures pratiques

Les programmes multilatéraux de développement de corridors les plus réussis ont été réalisés au sein d'unions douanières, car celles-ci simplifient les procédures de passages aux frontières. Dans le cas du réseau RTE-T de l'UE, les formalités de passage ont été traitées dans le cadre des annexes techniques du traité. Celles-ci ont été préparées par les ministères des Transports.

Pour Walvis Bay, l'union douanière entre l'Afrique du Sud et la Namibie avait déjà simplifié la circulation des camions entre les deux pays. Dans le cas du corridor Can-Mex, les procédures de passage des camions entre le Canada et les États-Unis étaient déjà en place avant l'accord de l'ALENA. En revanche, les procédures de franchissement de la frontière américano-mexicaine par les camions n'avaient pas été réglées en raison de la résistance des transporteurs routiers américains et des courtiers en douane mexicains.

La désignation officielle sous le nom de corridor d'un ensemble spécifique s'inscrit généralement dans le cadre d'une politique visant à améliorer la qualité des services de transport sur ces itinéraires. Le terme de « gestion » implique une certaine forme de contrôle, mais les besoins très divers de services de transport et de logistique, ainsi que le grand nombre de prestataires de services, limitent les possibilités d'exercer ce contrôle. Il est tout de même important de créer un point unique de coordination compte tenu de la diversité des parties prenantes et du grand nombre d'institutions qui supervisent les activités dans un corridor. Cette coordination nécessite un partenariat public-privé, capable de traiter un large éventail de problèmes, notamment l'investissement dans les infrastructures, la réglementation du transport et des échanges et la facilitation du transport et de la logistique du secteur privé.

## 2 - Leçons tirées du développement et de la gestion des corridors

Trois aspects doivent être examinés. Le premier concerne les caractéristiques d'un corridor international et les paramètres qui définissent sa performance. Le deuxième cible les mécanismes disponibles pour améliorer les performances du corridor, notamment au niveau du passage des frontières. Le troisième a trait aux techniques de gestion pour coordonner le développement des corridors.

Le développement de corridors fluides en Europe au cours des six dernières décennies laisse penser que la mise en œuvre des améliorations nécessaires dans les pays en développement prendra du temps : il n'existe pas de paradigmes alternatifs crédibles, de solutions miracles ni de raccourcis. Les différents défis doivent être au centre des préoccupations. Ils sont liés à la réorganisation des régimes de transit, aux services de transport routier, au transport multimodal, ainsi qu'à la gestion et à la surveillance des corridors.

Les expériences internationales en matière de développement des corridors de commerce et de transport offrent aux décideurs et aux administrateurs un large éventail d'enseignements, y compris ceux relatifs au traitement du transit, ainsi qu'une série de leçons pratiques qui aideront à identifier et à traiter les domaines prioritaires pour réviser les politiques et les programmes de facilitation du commerce et du transport.

Plusieurs leçons peuvent être tirées des mécanismes de gestion des corridors existants en Afrique<sup>73</sup>:

- Les groupes de travail des corridors peuvent résoudre les problèmes ; les procédures opérationnelles doivent encourager cet objectif et conserver la flexibilité nécessaire pour être réactif
- Des groupes de travail peuvent être formés sur une base ad hoc pour traiter des questions spécifiques et être dissous une fois l'objectif atteint
- Les problèmes liés aux corridors sont souvent résolus par des interactions entre de nombreuses entités publiques ; les processus participatifs doivent être encouragés.

---

73 SSATP (2007).

- L'appropriation et le partage du pouvoir doivent être encouragés par la structure organisationnelle et les procédures de fonctionnement
- L'organisation du groupe doit garantir l'interaction public-privé à tous les niveaux
- La plupart des dispositifs existants ont été mis en place grâce à des donateurs et leur viabilité financière reste un défi majeur.
- En dernière analyse, le mécanisme devra être adapté au contexte du corridor pour garantir l'appropriation.

### 3 - Critères de sélection d'un modèle de gestion pour le corridor RTS

Les recommandations formulées dans ce rapport pour améliorer le corridor RTS sont liées les unes aux autres, elles doivent être mises en œuvre dans l'ordre proposé pour avoir un impact maximal. En l'absence d'un dispositif institutionnel qui supervise leur mise en œuvre, une telle action coordonnée a peu de chances d'être menée.

L'expérience recueillie dans les différents corridors commerciaux montre qu'un dispositif ou une agence de gestion du corridor peuvent se révéler efficaces. Les mesures de facilitation des échanges mises en œuvre dans un pays seront ainsi suivies de mesures comparables dans les autres pays du corridor. Cette structure peut également veiller à ce que les actions menées dans un pays soient mises en œuvre dans un cadre holistique. La coordination qu'une telle agence/un tel programme peut apporter est particulièrement importante en ce qui concerne les infrastructures de transport, car les investissements d'un pays dépendent entièrement de la présence d'infrastructures comparables dans d'autres pays du corridor pour être productifs.

#### Critères de sélection du modèle d'organisation

##### Objectifs de la réalisation du corridor

En plus de l'objectif de facilitation des échanges, le corridor vise souvent des objectifs économiques plus larges. Certains corridors favorisent le commerce et la croissance économique, d'autres augmentent l'activité de la porte d'entrée internationale à l'extrémité du corridor. Un corridor peut également être mis en place pour offrir une porte d'entrée internationale à un ou plusieurs pays sans littoral. Si les échanges commerciaux entre les pays traversés par le corridor sont souvent importants, un corridor efficace peut aussi permettre de renforcer les échanges avec les pays tiers en dehors du corridor. D'autres corridors ont été développés pour renforcer ou élargir une union économique.

Accélérer l'intégration était le but des corridors de la Sous-région du Grand Mékong et du MERCOSUR (l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay ont signé en 1991 le traité d'Asuncion créant le Marché commun sud-américain, MERCOSUR). En Europe, l'extension du RTE-T visait à soutenir un élargissement de l'UE par le biais du corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA). Enfin, certains corridors ont évolué sans autre objectif que de faciliter le commerce bilatéral et multi-pays dans le cadre d'accords bilatéraux.

##### Rôle d'un système de gestion du corridor

Les activités d'un système de gestion du corridor pourraient comprendre la planification et le financement, la législation, la réglementation, l'exploitation, le suivi et la promotion du corridor. Alors que la structure dédiée sera responsable de la coordination et de la promotion, d'autres agences gouvernementales (ministères et administrations) seront probablement chargées d'appliquer les décisions. La nature des actions à mener déterminera quels sont les acteurs et la structure institutionnelle les plus appropriés.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

L'instance de direction est la plus importante dans la gestion des corridors. Pour être efficaces, les structures doivent bénéficier d'une autorité suffisante pour obtenir la coopération des organismes publics nationaux qui réalisent l'infrastructure et les installations, préparent la législation sur le commerce et le transit et édictent les normes et règlements affectant les services dans le corridor. Cela implique la participation de responsables de rang relativement élevé venus du gouvernement ou du parlement. Pour les corridors bilatéraux ou multilatéraux, la direction devrait être assurée par des responsables politiques de rang équivalents issus des pays participants.

Les dispositions relatives à la gestion des corridors devraient être conçues de manière à préconiser la modernisation des agences frontalières, en particulier des administrations douanières. L'accent pourrait être mis sur les aspects qui nuisent à l'efficacité du corridor, à travers des réformes institutionnelles et une simplification des procédures, tout en encourageant l'amélioration de la formation et les investissements dans les technologies de l'information et les postes-frontières.

En prenant en compte les plateformes portuaires et les services d'apport, des alternatives dans les ports ou les voies terrestres, et le choix du mode de transport, les accords de gestion des corridors peuvent être un moyen d'améliorer l'efficacité grâce à une analyse comparative et à une concurrence entre les corridors. Des indicateurs de performance appropriés pour les corridors doivent être mis en place. Il est également nécessaire que le système de gestion du corridor dispose d'un forum où les parties prenantes échangent des idées.

### Organisation d'un système de gestion du corridor

La forme de la structure retenue dépendra à la fois des questions qu'elle traitera et de sa durée de vie. Si la préoccupation première est l'organisation juridique des corridors, la structure prendra probablement la forme d'un comité permanent au sein du parlement ou d'un service spécial au sein des ministères des Transports ou de la planification. La durée de vie de la structure serait liée au temps nécessaire pour ratifier les traités et promulguer la législation requise pour permettre au corridor de fonctionner, mais il est peu probable qu'elle s'étende au-delà de 1 à 2 ans. Par conséquent, une structure souple s'appuyant sur des consultants ou du personnel détaché pour le soutien technique devrait être privilégiée.

Si le but recherché est la réalisation du projet, alors la mission s'étendra à la planification et à la construction des infrastructures et des installations. Si seule la planification est concernée, un groupe de travail ou un comité interministériel constitueront une structure appropriée, comme dans certains exemples de corridors en Asie du Sud (Pakistan et Inde).

Lorsque le rôle envisagé est opérationnel, une structure organisationnelle plus durable devient nécessaire. Elle devra également fonctionner de manière indépendante des gouvernements. Une association ou une commission peut être créée si les principales fonctions du système consistent à contrôler les performances et à promouvoir l'activité du corridor. Une autorité autonome peut s'avérer plus efficace pour coordonner les activités des organismes publics, par exemple pour moderniser des infrastructures et attribuer des contrats de construction ou de concession. Dans tous les cas, le système de gestion des corridors a intérêt à être de taille réduite, tourné vers les aspects techniques plutôt qu'administratifs et disposant d'une direction qui prend part au débat public.

Les interactions nécessaires avec un grand nombre d'acteurs publics et privés posent moins un problème de taille que de flexibilité. Il en va de même pour l'obligation d'agir au-delà des frontières provinciales et nationales. Dans ce dernier cas, des comités de travail pourront réunir des hauts fonctionnaires impliqués dans le commerce et le transport et se concentrer sur les questions juridiques. Mais les dimensions physiques et opérationnelles doivent être traitées au niveau national. L'amélioration des performances constitue une exception. Dans ce cas, des groupes de travail bilatéraux peuvent être établis.

Un système de gestion à trois niveaux est proposé pour les corridors de transport régionaux qui ne disposent d'aucune structure existante. La hiérarchie institutionnelle comprendrait un groupe de parties concernées, un groupe central et un secrétariat. Le groupe des parties concernées comprendrait



des représentants des douanes, de services de l'immigration, des opérateurs de transport et de logistique, des agences ferroviaires et routières, des autorités portuaires, des agences de réglementation des transports et de la sécurité routière, des ministères de la Santé de chaque État membres et des institutions régionales.

Le deuxième niveau prendrait la forme d'un organe de direction composé de membres nommés pour représenter des intérêts spécifiques. L'organe central peut également créer les groupes de travail nécessaires pour traiter des questions spécifiques. Le groupe des parties concernées et l'organe central seraient épaulés par un secrétariat (troisième niveau), qui sera le principal agent de coordination et de gestion technique. Une équipe de trois employés est proposée comme un minimum pour que le secrétariat soit opérationnel.

### **Financement de la structure de gestion du corridor**

Assurer un financement durable du système de gestion est un facteur important dans le choix de la structure à retenir. Les modalités de financement des corridors existants reposent sur les cotisations des membres, les contributions des gouvernements, les droits de passage basés sur le trafic ou sur le soutien des donateurs.

La viabilité des institutions des corridors est un défi. Les recettes basées sur le trafic semblent être les plus appropriées car elles incitent à accorder des avantages aux expéditeurs qui, en fin de compte, supportent le coût du transport. Dans un premier temps, les cotisations des membres ou les financements apportés par des donateurs s'avèrent toutefois généralement nécessaires pour mettre en place le système de gestion.

Le mécanisme de financement d'un corridor sera déterminé par sa structure juridique. Une fois établi, le groupe élaborera un plan d'action et obtiendra des résultats, ce qui rendra possible l'introduction d'un mécanisme de financement basé sur l'utilisation, tel qu'une redevance calculée en fonction du tonnage. Une redevance/un péage inciterait le groupe central et le secrétariat à fournir des avantages tangibles aux parties prenantes du corridor afin de justifier le prix demandé. S'il est adopté, le péage devrait être simple à administrer.

### **Volonté politique et implication des pays. Facilité d'emploi du système de gestion du corridor**

Une vision partagée par les pays concernés, leur engagement à atteindre l'objectif commun et leur volonté d'aller de l'avant avec une stratégie conjointe, ainsi qu'un plan d'action échelonné et séquencé, sont autant d'éléments essentiels à la mise en place de fondations solides pour les mesures de facilitation des échanges, du transport et du transit.

Compte tenu de la complexité du plan d'action à mettre en œuvre et des nombreuses parties prenantes, les pays pourront bénéficier d'un mécanisme de coordination et de gestion efficace du corridor. Les gouvernements opteront pour une structure adaptée et prête à l'emploi, celle qui présente le moins de difficultés pour être opérationnelle rapidement.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

CHAPITRE VII

# CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Après avoir passé en revue les expériences internationales et les meilleures pratiques en matière de systèmes de gestion des corridors de commerce, de transport et de transit, et en s'appuyant sur les résultats des analyses réalisées dans les parties précédentes du rapport, le présent chapitre propose un cadre de coopération régionale et un système de gestion pour le corridor RTS. Il présente sa structure, sa composition, ses missions et sa viabilité financière. La structure assurerait la coordination des mesures de facilitation du commerce, du transport et du transit et soutiendrait leur mise en œuvre effective et le bon fonctionnement général du corridor. Elle assurerait la gestion et la commercialisation du corridor, ainsi que le suivi des performances, la formation et le partage des connaissances.

Le travail d'analyse de la présente étude met en évidence les différences des économies des six pays de la RTS, dont trois sont privés d'accès à la mer. Malgré ces différences, les pays présentent certaines similitudes dans leurs classements IPL (indice de performance logistique) et en matière de facilité à faire des affaires. Les améliorations envisageables pourraient venir d'efforts conjoints pour promouvoir le commerce et la commercialisation du corridor RTS et de mesures structurées et ordonnées visant à faciliter le commerce, le transport et le transit dans le corridor.

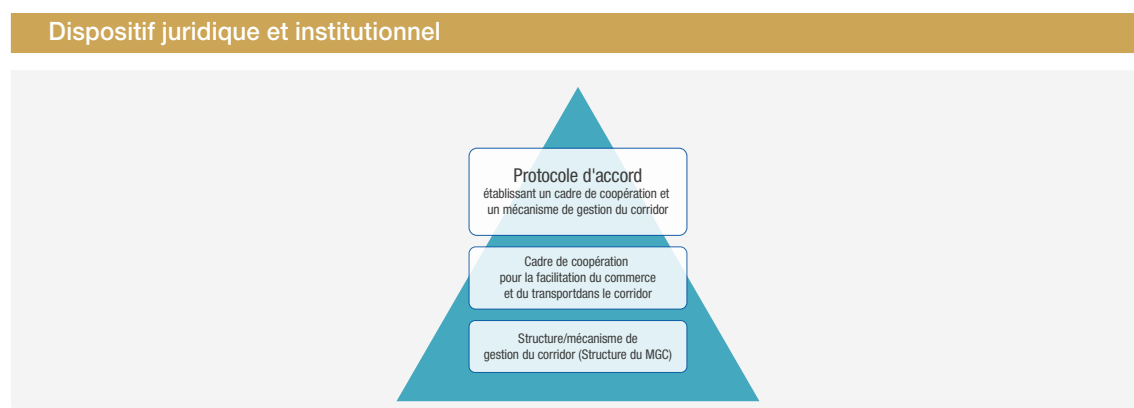
Une fois que les mesures de facilitation des échanges et du transport et d'amélioration de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement seront mises en œuvre, les échanges pourront se développer entre les pays du corridor RTS avec le reste de l'Afrique. La performance du corridor et sa compétitivité seront stimulées, ce qui alimentera le commerce intercontinental et fera du corridor RTS une liaison commerciale de premier plan entre l'Afrique du Nord, du Centre et de l'Ouest.

Ce chapitre identifie les principales conditions pour parvenir à un accord intergouvernemental établissant un mécanisme de collaboration entre les pays membres du corridor RTS. Ces éléments comprennent la structure et les dispositifs clés pour la facilitation du commerce et du transport international dans le corridor.

Enfin, le chapitre suggère un plan d'action sous la forme d'un programme de développement du corridor économique régional RTS, qui pourrait être soutenu par les pays concernés et par les partenaires internationaux du développement (BID, CNUCED, etc.). Cette proposition comprend les phases et le calendrier de mise en œuvre d'un tel programme, ainsi que ses objectifs, son contenu et ses modalités.

## 1 - Modèle proposé de dispositif de gestion pour le corridor RTS

Le dispositif juridique et institutionnel de gestion du corridor RTS est résumé dans la figure ci-dessous.



Le dispositif proposé comporte trois volets : (i) un protocole d'accord (PA) entre les pays du corridor RTS établissant un cadre de coopération et une structure/mécanisme de gestion du corridor ; (ii) un cadre de coopération (CC) pour faciliter le commerce, le transport et les autres sujets pertinents ; (iii) un mécanisme institutionnel officiel de gestion du corridor (MGC). Ces trois composantes, une fois adoptées et mises en place par les pays du corridor RTS, accompagneront la transition vers un corridor économique et jetteront les bases d'une véritable intégration régionale. La finalisation et l'adoption de ces dispositions par les pays de la RTS pourraient être soutenues par les partenaires internationaux du développement (tels que la BID et la CNUCED) par le biais d'un programme de développement des corridors économiques de commerce et de transport tel que décrit ci-dessous dans ce chapitre.

Les pays du corridor RTS ont conscience de l'importance d'une infrastructure et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour stimuler l'intégration régionale et un développement économique et social durable. Le rapport décrit le travail d'analyse qui a permis de dégager les modes de gouvernance et de gestion suggérés. Les domaines que doivent couvrir le PA, le CC et le MGC sont présentés ci-dessous (et figurent également dans les annexes 4, 5 et 6 du présent rapport).

Le PA proposé est sans préjudice de la compétence des ministères signataires en matière de planification et de financement de l'infrastructure et d'organisation des services de transport routier sur leur territoire. Dans un souci de flexibilité, toutes les activités de coopération prévues par le PA reposent sur l'engagement volontaire des parties et des autres parties prenantes impliquées. Le PA reste en vigueur tant qu'il n'est pas résilié par écrit par l'une des parties.

Le cadre de coopération (CC) définit les objectifs et la stratégie de long terme pour les pays membres et leurs partenaires de développement. Il vise à rendre plus efficaces les mesures de facilitation et les efforts de coordination pour éviter toute incohérence entre les différents accords ou mesures de facilitation existants. Ce cadre produirait un régime juridique effectif et fournirait des objectifs communs à long terme.

Le mécanisme de gestion du corridor (MGC) est la structure institutionnelle suggérée pour la gestion du corridor RTS, dans le but d'accompagner la transition vers un corridor économique et de promouvoir l'intégration économique régionale.

### Modèle de gouvernance proposé pour la gestion du corridor RTS

Les critères et principes directeurs définis ci-dessus ainsi que les leçons tirées des expériences internationales et des meilleures pratiques ont permis de proposer le dispositif institutionnel résumé dans le tableau ci-après.

Les critères et principes directeurs (objectifs de développement, activités, organisation, financement, volonté politique et engagement des pays) ont été complétés par certains des enseignements tirés de l'expérience des dispositifs existants :

- Les groupes de travail peuvent résoudre les problèmes ; les procédures opérationnelles doivent encourager cette approche et conserver la flexibilité nécessaire pour se montrer réactif
- Des groupes de travail peuvent être formés sur une base ad hoc pour traiter de questions spécifiques et être dissous une fois l'objectif atteint
- Les problèmes liés aux corridors sont souvent résolus par des interactions entre de nombreux organismes publics ; les processus participatifs doivent être encouragés
- L'appropriation et le partage des pouvoirs décisionnaires doivent être encouragés par la structure du projet et par les procédures opérationnelles
- Le dispositif retenu doit garantir une interaction public-privé à tous les niveaux, lorsqu'elle est nécessaire
- La plupart des dispositifs existants en Afrique ont été mis en place grâce au financement des donateurs et leur viabilité financière reste un défi majeur
- L'adaptation du dispositif de gestion au contexte du corridor est nécessaire pour que les parties prenantes s'approprient le projet

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Sélection d'un modèle pour la gestion du corridor RTS	
Objectifs du développement du corridor	Assurer la circulation des marchandises et favoriser les objectifs économiques plus larges que le corridor doit atteindre. Promouvoir le commerce et/ou la croissance économique. Poser les bases d'une future intégration économique régionale.
Missions du système de gestion du corridor	Direction. Planification et soutien dans la recherche de financement (auprès des partenaires de développement), législation, réglementation, exploitation, suivi et promotion du corridor. Alors que le dispositif est responsable de la coordination et de la promotion, la mise en œuvre d'actions spécifiques relève de la responsabilité des agences gouvernementales.
Organisation d'un système de gestion du corridor	Si la mission première est d'ordre opérationnel, une structure durable peut s'avérer nécessaire, tout en fonctionnant indépendamment des gouvernements concernés.
Financement du système de gestion du corridor	Financement probable par les cotisations des membres (principalement des gouvernements), les contributions des gouvernements, les recettes issues du trafic, et éventuellement le soutien des donateurs (dans un premier temps).
Volonté politique et engagement des pays, disponibilité du système de gestion du corridor	Les pays de la RTS ont une vision commune de la réalisation d'un corridor économique. Ils s'engagent à mettre en œuvre les mesures de facilitation nécessaires en matière de commerce, de transport et de transit. Ils s'engagent à atteindre l'objectif commun et démontrent leur volonté de s'orienter vers une future intégration économique régionale. Les pays opteront de préférence pour un système de gestion rapidement opérationnel. La disponibilité du système est de première importance.
<p>Type de <b>modèle de gouvernance suggéré pour la gestion du corridor RTS</b> : Secrétariat exécutif permanent (SEP) du corridor économique transsaharien, épaulé par un comité gouvernemental/conseil de surveillance (transport/travaux publics, douanes, commerce, ports, réglementation des transports et sécurité routière, secteur privé). Les pays peuvent également créer des comités nationaux de facilitation des échanges.</p>	

### Mode de gestion du corridor RTS : la structure de gestion du corridor

Le dispositif institutionnel proposé pour la gestion du corridor RTS (mécanisme de gestion du corridor, MGC) comporte deux niux comprenant un conseil de surveillance et un Secrétariat exécutif permanent. Le conseil de surveillance comprendrait des hauts représentants des ministères ou des agences nationales responsables des transports, des travaux publics, du commerce et des douanes. Des représentants des autorités portuaires, des autorités de réglementation des transports et de la sécurité routière, ainsi que du secteur privé (transporteurs routiers, opérateurs logistiques, transitaires) pourraient également y siéger si les gouvernements le souhaitent. Le rôle du conseil se concentrerait sur l'évaluation et le suivi. Il contribuerait également à la résolution des problèmes susceptibles d'entraver le commerce, la logistique, le transit et la facilitation des transports. Le conseil de surveillance peut élire un comité plus restreint pour agir en son nom. Le conseil peut également créer les groupes de travail nécessaires pour examiner des questions spécifiques. Le conseil de surveillance se réunirait une fois par an, à tour de rôle dans chacun des pays membres. Le Secrétariat exécutif du corridor organisera les réunions du conseil de surveillance.

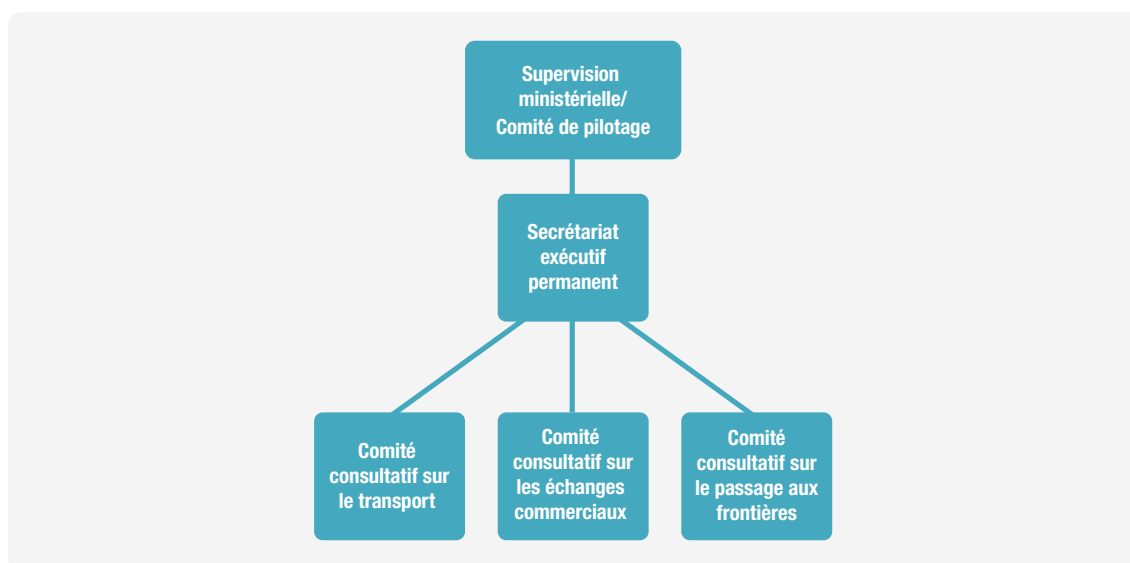
Le conseil de surveillance s'appuierait sur un Secrétariat exécutif permanent, principal organe de coordination, de gestion et d'assistance technique du système de gestion du corridor. Le Secrétariat comprendrait au minimum les postes suivants : (i) un secrétaire général ; (ii) un expert en transport et en facilitation

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

du commerce ; (iii) un assistant administratif. Le Secrétaire général peut, en consultation avec le conseil de surveillance, nommer les membres du Secrétariat, qui seront chargés de l'exécution de ses missions. Tout pays membre peut, pour soutenir le travail du Secrétariat, détacher une personne pour servir à temps plein ou à temps partiel au sein du Secrétariat, dans les conditions que le Secrétaire général aura déterminé en consultation avec le conseil de surveillance. Les États membres sont encouragés à contribuer à la mise en place initiale du Secrétariat (équipements, frais de déplacement).

Le mécanisme de gestion du corridor comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants : (i) le suivi de la performance des opérations de transport le long du corridor et des chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales concernées ; (ii) la communication des résultats du suivi par le biais de conférences, de publications et de déclarations dans les médias ; (iii) la sensibilisation des autorités des États membres du corridor ; (iv) le soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre de procédures et de réglementations communes/normalisées ; (v) le soutien aux initiatives de renforcement des capacités des institutions clés engagées dans les opérations de commerce et de transport (douanes, agents de dédouanement et transitaires, compagnies d'assurance, agences de gestion des infrastructures de transport, opérateurs de transport et de logistique, etc.) ; (vi) nouer des liens avec des partenaires internationaux, régionaux et locaux concernés par la gestion des corridors de commerce et de transport, et par le partage d'expériences. La structure de gestion du corridor proposée est résumée dans la figure ci-dessous.

### MÉCANISME DE GESTION DU CORRIDOR (MGC)\*



\*modifie les statuts actuels du CLRT<sup>74</sup> pour mettre en place le MGC



<sup>74</sup> Disponible à : <http://www.clrtafrique.com/index.php>.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

La principale fonction du système de gestion proposé pour le corridor RTS serait de participer à l'élaboration et à l'application de mesures visant à :

- Assurer un passage sans encombre des marchandises à travers le corridor.
- Réduire les coûts de transport dans le corridor
- Simplifier la documentation douanière
- Simplifier les procédures de dédouanement
- Harmoniser les politiques de transport et de transit
- Renforcer la coopération entre les États membres
- Faciliter les échanges entre États membres et entre les États membres et le reste du monde
- Contribuer au développement durable des États membres et à la réduction de la pauvreté
- Promouvoir l'amélioration des infrastructures de transport routier ; et
- Encourager les principaux fournisseurs de services de transport (y compris les ports, les transporteurs routiers, etc.) à maîtriser le coût de leurs services
- Contrôler la performance du corridor. Évaluer les mesures en faveur de la chaîne de valeur régionale, en tenant compte de la crise de la COVID-19, des mutations attendues du commerce mondial et de la restructuration des chaînes de valeur mondiales

### Indicateurs de performance du corridor

Conformément aux chapitres précédents du présent rapport, le Secrétariat exécutif suivrait plusieurs grands indicateurs de performance du corridor afin de les communiquer au conseil de surveillance :

- le volume et la valeur du trafic et des échanges
- le coût du transport
- le temps de rotation des camions et des wagons
- la durée d'immobilisation du fret dans les ports
- la durée du transit aux postes-frontières (et dans les ports secs)
- les écarts entre ces délais au sein du RTS

### Missions du Secrétariat exécutif du corridor

Les principales fonctions et responsabilités du Secrétariat exécutif du corridor comprendraient, outre la coordination générale des activités, les tâches suivantes :

- Organiser les réunions du conseil de surveillance et les groupes de travail des parties prenantes, rédiger les comptes-rendus des réunions. Fournir des conseils techniques aux groupes de travail.
- Participer à l'élaboration des politiques, des réglementations et des normes relatives à la gestion des risques, aux mécanismes d'harmonisation et au déploiement des TIC de facilitation du commerce et du transport dans le corridor.
- Mettre en place et gérer les activités de suivi et d'observation du corridor, ainsi que le mécanisme de suivi, d'évaluation et de partage des expériences internationales.
- Créer et gérer la base de données relative aux performances du corridor et diffuser les résultats du suivi.
- Répondre aux demandes du secteur privé, des ministères responsables des transports, du commerce et de l'industrie, des chambres de commerce et d'autres organisations impliquées dans le développement industriel et la promotion des investissements concernant les installations, les coûts, les délais de livraison, la sécurité et la fiabilité de l'itinéraire, afin de leur permettre de commercialiser efficacement le corridor et de stimuler le développement économique en se basant sur la qualité du système de transport.
- Aider les fournisseurs de services de transport et de logistique à proposer aux clients des offres



compétitives et une structure tarifaire intégrée. Communiquer les informations techniques et opérationnelles aux prestataires de services et harmoniser la qualité de service.

- Promouvoir et commercialiser le corridor par la diffusion d'informations, la publication d'un bulletin d'information et la réalisation d'un site web, la participation à des expositions et à des foires commerciales et par des visites de représentation.
- Mener ou commander des études de sa propre initiative ou sur demande du conseil de surveillance.
- Faire appel à des consultants, si nécessaire, pour réaliser des études spécialisées et faire le point sur les connaissances acquises.
- Préparer des recommandations concernant les cotisations annuelles des membres et toute autre source de financement. Aider à la collecte de fonds.
- Préparer les plans de travail, le budget annuel et les rapports d'activité et les soumettre au conseil de surveillance.
- Assumer les fonctions de gestion administrative et financière et les autres missions confiées par le conseil de surveillance.
- Établir des relations de travail productives avec d'autres corridors et institutions régionales, ainsi qu'avec des organisations internationales.

### Mise en place du système de gestion du corridor et du Secrétariat exécutif

Pour accélérer la création du mécanisme de gestion proposé et dans un souci d'efficacité opérationnelle, il est suggéré de s'appuyer sur l'actuel CLRT en lui confiant un rôle plus étendu couvrant un nombre de secteurs plus important. Les pays membres peuvent modifier les statuts du CLRT pour y inclure le conseil de surveillance et le Secrétariat exécutif, dont les prérogatives et la composition ont été décrits ci-dessus. Cette proposition est faite sur la base des critères de sélection décrits ci-dessus et des acquis de l'expérience internationale.

Il est suggéré de renommer le CLRT et de lui donner un nom qui se rapporte à l'approche englobante d'un corridor de facilitation du commerce, de la logistique, du transport de transit, ainsi qu'à la fonction de coordination et de gestion du corridor. Le nouveau nom proposé pour la structure pourrait être «Comité de liaison et de coordination du corridor économique transsaharien» (CLCCET). Les statuts juridiques actuels du CLRT pourraient être révisés et amendés. Comme le soulignent les statuts existants, ceux-ci n'ont pas été ratifiés par les pays concernés. Ils ont simplement été approuvés par le représentant de chacun des pays membres au sein du Comité. Si les gouvernements de la RTS y sont favorables, les statuts du CLRT pourraient être amendés et officiellement ratifiés par les pays membres du corridor. Ce serait également l'occasion d'aborder la question du financement (sur une base durable) du système de gestion du corridor. Le secrétariat actuel du CLRT (qui serait conservé, pour devenir le Secrétariat exécutif permanent) aurait également besoin de ressources plus importantes, notamment en termes de personnel, de compétences et d'équipement, ainsi que d'un soutien financier durable.

### Financement de la structure de gestion du corridor RTS

Le dispositif proposé pour le corridor a besoin de sources de revenus stables pour pouvoir financer ses fonctions de coordination, le suivi et les activités connexes. Ces activités seront probablement détaillées dans les plans d'action préparés par les gouvernements avec la contribution du système de gestion de la RTS. Les plans visent généralement à améliorer les performances de tous les acteurs de la chaîne logistique. La mise en œuvre des plans d'action incombe aux gouvernements ou aux acteurs économiques (producteurs, transporteurs, organismes de compensation, autorités portuaires, etc.) s'ils y trouvent un intérêt.

Deux aspects centraux doivent être correctement abordés : la durabilité globale du programme de gestion des corridors et sa durabilité financière, garante de sa pérennité. La gestion de corridor nécessite

des sources de financement stables pour atteindre ses objectifs. Les pays devraient spécifier leurs intentions par le moyen de l'instrument juridique créant le système de gestion du corridor.

Les principaux coûts associés à la mise en place d'une structure de gestion des corridors seraient les suivants : (i) les locaux du Secrétariat, les salaires et la couverture sociale du personnel ; (ii) le conseil de surveillance et les réunions de coordination des parties prenantes ; (iii) la diffusion de l'information ; (iv) le suivi de la performance du corridor ; et (v) les études et propositions techniques pour améliorer la performance du corridor.

Les moyens de financement pourraient initialement inclure les cotisations des membres (pays, autorités indépendantes, etc.), les contributions des gouvernements, les droits de passage basés sur le trafic (si cela est possible dès le départ), et le soutien des donateurs (par le biais de projets et/ou de programmes de facilitation du commerce et du transport). L'expérience montre que, dans un premier temps, les contributions des membres et/ou le financement des donateurs sont nécessaires pour mettre sur pied et accompagner une structure de gestion du corridor.

## 2 - Proposition d'accord intergouvernemental établissant un mécanisme de collaboration entre les pays du corridor RTS

### Cadre juridique stratégique pour la facilitation du commerce et du transport dans le corridor RTS

L'expérience accumulée et l'examen des institutions de gestion des corridors existantes ont montré que différents instruments juridiques peuvent être utilisés pour formaliser le mécanisme du corridor. Ce sont les instruments qui définissent les objectifs du projet, les autorités de mise en œuvre, les dispositions institutionnelles, les rôles et responsabilités des différentes parties et la viabilité financière du projet.

Dans le cas du corridor RTS, la révision des statuts du CLRT produira l'instrument juridique et l'accord intergouvernemental établissant la structure de gestion du corridor et assurant sa viabilité financière. Les statuts amendés fourniront le cadre de coordination des activités opérationnelles et définiront les responsabilités de toutes les parties. Les modalités de gouvernance présentées ci-dessus servent d'instrument pour mettre en place la structure de gestion du corridor et définir les modalités d'organisation et les pratiques opérationnelles.

L'expérience montre que les dispositions de gestion du corridor devraient être conçues de manière à promouvoir la modernisation des agences frontalières, en particulier des administrations douanières. L'accent pourrait être mis sur les aspects qui nuisent à l'efficacité et à la performance du corridor, au moyen de réformes institutionnelles et d'une simplification des procédures. Des efforts de formation et des investissements seront également nécessaires en matière informatique et pour améliorer les installations de passage des frontières.

### Avantages du cadre de coopération stratégique régionale

Le cadre de coopération (CC) décrira les objectifs et la stratégie à long terme des pays membres et de leurs partenaires de développement, en particulier pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation et la coordination de ces mesures, et pour éviter toute incohérence dans les efforts de facilitation et entre les différents accords existants. Le cadre de coopération donnerait naissance à un régime juridique effectif et fixerait des objectifs communs à long terme pour les questions essentielles à la facilitation du transit, en particulier

- Les permis de transport routier et les droits de circulation
- Les visas pour les conducteurs et le personnel

- L'importation temporaire de véhicules routiers
- La sécurité routière
- L'assurance des véhicules
- Le poids et les dimensions des véhicules
- Les certificats d'immatriculation et de contrôle des véhicules.

Afin de mettre l'accent sur les efforts de collaboration, la coopération et l'échange d'expériences, les pays membres du corridor RTS devraient envisager : (i) la mise en place d'un régime juridique efficace, notamment en vue d'adhérer à certaines conventions internationales de facilitation ; ii) la conclusion d'accords sous-régionaux et bilatéraux ; iii) une application plus large des nouvelles technologies (y compris les technologies vertes) ; iv) le développement de la formation professionnelle ; v) la mise en place/le renforcement des mécanismes nationaux de coordination et de facilitation ; vi) la promotion du contrôle conjoint aux postes-frontières ; vii) la promotion de zones économiques aux postes-frontières, de ports secs et de centres logistiques ; viii) une application renforcée des outils de facilitation ; ix) l'adoption de politiques de durabilité environnementale, notamment en matière de changement climatique et de résilience.

Les corridors de transport constituent un des premiers objectifs des stratégies de développement des infrastructures et de facilitation du commerce à mettre en œuvre en Afrique, tant au niveau continental que sous-régional. Les programmes de l'Union africaine et des communautés économiques régionales accordent tous la priorité à l'amélioration de l'interconnectivité et à la facilitation du commerce en se concentrant sur les corridors de transport comme facteurs d'intégration et d'aménagement du territoire sur l'ensemble du continent.

Le VPoA, qui porte notamment sur les besoins et les problèmes des pays en développement sans littoral et de transit, souligne également l'importance du manque d'accès direct à la mer, aggravé par l'éloignement des marchés mondiaux et les coûts et risques prohibitifs du transit. Ces goulets d'étranglement exigent que l'aide à l'amélioration des installations et des services de transit soit intégrée dans les stratégies globales de développement économique des pays en développement enclavés.<sup>75</sup>

La mise en place d'un système efficace de transport en transit par le biais de programmes de gestion des corridors transfrontaliers peut permettre de véritables partenariats entre les pays en développement sans littoral et de transit, sur la base des avantages mutuels découlant des actions spécifiques que les principales parties prenantes peuvent convenir d'entreprendre dans le cadre du VPoA.

### 3 - Dispositions clés devant faire partie de l'accord intergouvernemental

L'examen des instruments juridiques de facilitation du transport et du commerce en Afrique subsaharienne<sup>76</sup> a montré que le choix d'un instrument juridique est fondamental pour l'efficacité d'un système de gestion des corridors. Il est également utile pour déterminer le coût associé à la mise en place de dispositifs de gestion des corridors. Le choix de l'instrument juridique sera influencé par les partenaires clés et dépend du niveau souhaité d'interaction entre les parties prenantes des secteurs public et privé.

Les principaux éléments et dispositions clés proposés pour le cadre de coopération intergouvernementale entre les pays membres du corridor RTS sont basés sur différents exemples de protocoles d'accord et de statuts juridiques de corridors.<sup>77</sup> Les meilleures pratiques internationales plaident pour que les instruments juridiques soient harmonisés avec les régimes juridiques en vigueur dans les pays du corridor.

<sup>75</sup> L'objectif spécifique du VPoA est de réduire le temps de déplacement le long des corridors afin de permettre aux marchandises en transit de parcourir 300 à 400 km par jour.

<sup>76</sup> SSATP (2014).

<sup>77</sup> SSATP (2007).

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Il est indispensable de faire ratifier le document juridique par les autorités des pays membres du corridor. De même, pour les nouveaux dispositifs, le choix de l'instrument juridique devrait être précédé d'une consultation des parties prenantes, afin de déterminer le type d'instrument à retenir.

Comme mentionné ci-dessus, le système proposé pour la gestion du corridor RTS (MGC) et l'accord intergouvernemental (CC) s'appuient sur les dispositifs existants et proposent des amendements aux textes et statuts organiques existants. Le tableau 7.2 ci-dessous présente ce que pourrait être le contenu d'un instrument juridique pour le mécanisme de gestion du corridor économique RTS. Il pourrait être finalisé et mis en œuvre dans le cadre d'un programme de développement régional de la RTS tel que proposé et détaillé ci-dessous. L'amélioration de la coopération sur les cadres juridiques du transit aux niveaux bilatéral, régional et mondial renforce la manière dont les pays sans littoral et de transit du corridor coopèrent et se coordonnent au sujet des politiques, des lois et des règlements fondamentaux du transit.

L'accord encourage les pays sans littoral et de transit à adhérer aux conventions internationales pertinentes, en particulier la Convention TIR, la Convention sur l'harmonisation et la Convention de Kyoto révisée, compte tenu de leurs avantages potentiels, ainsi qu'aux accords visant à promouvoir l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des formalités et des documents de transport. Le cadre de coopération est une plate-forme pour un échange efficace d'informations, notamment au sujet des questions de protection de l'information et de la mise aux normes internationales des exigences en matière d'information.

Proposition de table des matières pour l'instrument juridique du mécanisme de gestion du corridor<sup>78</sup>

**Préambule**

Définit le contexte et les lignes directrices du cadre de coopération dans le corridor.

**Définitions**

Définition des termes clés utilisés dans le document

**Mise en place des organes politiques, exécutifs et opérationnels, définition de leurs compétences légales**

Création du comité de supervision (organe politique) et du Secrétariat exécutif permanent, définition de leurs attributions

**Champ d'application**

Domaines couverts par les instruments juridiques

**Objectifs**

Les objectifs de l'instrument

**Composition et attributions des membres**

Identification des autorités compétentes chargées de mettre en œuvre de l'instrument

**Activités et questions spécifiques**

Définition des questions clés et des instruments à utiliser pour la mise en œuvre de l'instrument juridique, tels que :

Les installations et procédures de transit

Les procédures douanières, les installations des postes-frontières, leur gestion et leurs horaires de fonctionnement

La réalisation et la maintenance de l'infrastructure routière

Les autres infrastructures de transport et leur entretien

La politique de transport routier

Le respect du code de la route, le contrôle de la charge à l'essieu, les dimensions des véhicules

Les certifications techniques, l'assurance

Le transport de matières dangereuses

La sécurité routière

Les opportunités de développement dans le corridor de transport, la promotion du commerce et la commercialisation

Les politiques de développement durable, les stratégies d'adaptation au changement climatique

Le suivi et l'évaluation

**Questions institutionnelles. Définition des éléments suivants :**

Parties prenantes

Relations

Attributions et responsabilités

Organes de gestion du corridor

Règles de procédure

Structure hiérarchique

**Mécanisme de financement : description du financement des institutions du corridor**

**Dispositions finales, définition de certaines dispositions fondamentales pour la mise en œuvre de l'instrument :**

Entrée en vigueur

Amendements

**Signatures**

78 SSATP (2007)

L'accord-cadre sera l'occasion de mettre en place des stratégies de coopération douanière et de partage d'expériences. Les administrations douanières moderniseront leurs régimes de transit sur la base des lignes directrices de l'OMD en matière de transit, afin de faciliter la circulation et de soutenir le développement économique des pays sans littoral. Elles renforceront la coopération avec d'autres organismes de réglementation des frontières afin de mettre en œuvre efficacement l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) et coopéreront entre elles pour assurer une circulation sans heurts des marchandises en transit, y compris l'échange de données sur les marchandises en transit, les garanties et les sceaux douaniers. Les six pays du corridor RTS ont signé l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), ce qui devrait accélérer l'harmonisation des accords de transit, des exigences réglementaires en matière de transport, des normes, des systèmes et des procédures douanières, conformément aux objectifs de la ZLECAf.

## 4 - Projets régionaux et soutien apporté par les pays de la RTS et leurs partenaires

### Développement du commerce et impact économique

L'environnement économique mondial évolue rapidement et entraîne une croissance étonnante des échanges mondiaux. Le commerce représente actuellement près de 50 % du PIB mondial. Une participation accrue au commerce international est une condition préalable à la croissance économique et au développement durable. Dans le contexte commercial actuel, les gouvernements devraient s'attacher à améliorer leur compétitivité commerciale, qui englobe le coût et la qualité des exportations, ainsi que la capacité à importer des intrants pour les industries locales. La promotion du commerce nécessite des efforts et des stratégies nationales et régionales concertées.

### Proposition de programmes régionaux et plan d'action

Cette section présente une proposition de programme régional (résumé dans le tableau 7.3) à mettre en œuvre par étapes avec l'assistance technique et financière des partenaires internationaux. Elle comprend également les dispositions relatives au suivi et à l'évaluation globale du programme, de ses résultats et de ses impacts, ainsi que des progrès réalisés en matière d'intégration économique régionale. L'expérience a montré, notamment en Afrique, que les projets régionaux impliquant plusieurs pays, différents secteurs et des politiques, des réglementations et des réformes complexes ont plus de chances d'aboutir lorsqu'ils bénéficient du soutien des organisations internationales de développement et des IFI. Il est donc suggéré que les projets proposés ci-dessous soient identifiés par les gouvernements concernés sur la base d'une analyse détaillée et mis en œuvre avec le soutien financier et technique des partenaires internationaux.

Les paragraphes qui suivent présentent les grandes lignes du projet qui, s'il est accepté par les gouvernements et les partenaires internationaux (CNUCED, BID, etc.), sera préparé comme une opération capable d'attirer des financements en respectant les étapes, les règles et les lignes directrices du projet.

Objectifs de développement du programme. L'objectif global du programme régional RTS proposé est de promouvoir le commerce au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde et de soutenir le développement économique au sein du corridor. Le programme serait mis en œuvre en deux ou trois phases.

L'objectif de la première phase pourrait être de jeter les bases d'un accroissement des échanges au sein de la sous-région et avec le reste du monde. Les deuxième et troisième phases prévoiraient une série d'investissements et de politiques. Les objectifs de ces phases seront atteints grâce à l'intégration des

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

systèmes douaniers et à l'harmonisation des réglementations douanières. Elles nécessiteront également l'amélioration et la modernisation des infrastructures frontalières, la remise en état des principales liaisons routières défectueuses, la création de ports secs et de parcs logistiques et des politiques de durabilité environnementale, ainsi qu'une participation du secteur privé.

Les bénéficiaires du projet sont les personnes et les entités qui profitent directement des infrastructures financées, ainsi que les acteurs privés et publics des activités commerciales. Parmi les acteurs privés, figurent les exportateurs et les importateurs, ainsi que les fournisseurs de services de transport et de logistique, notamment les transporteurs routiers, les courtiers en douane et les transitaires. Les acteurs du secteur public comprennent les administrations des douanes et les autres organismes chargés des contrôles aux frontières, des autoroutes et des ports. Les voyageurs et le tourisme en bénéficieront également. L'amélioration des installations et des procédures réduira le coût du transport, raccourcira leur temps d'attente et améliorera les conditions de voyage.

La première phase du programme pourrait être préparée (avec l'appui des partenaires de développement concernés tels que la BID et la CNUCED) relativement rapidement, puis mise en œuvre sur une courte période (deux ans). Elle comprendrait :

- La mise en place du mécanisme de gestion du corridor RTS et les dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre du programme (y compris le PA, le CC et le MGC)
- L'amélioration du cadre régional de facilitation du commerce et du transport
- La promotion du commerce et une stratégie de commercialisation du corridor, l'activation du commerce intercontinental et l'intégration dans les chaînes d'approvisionnement mondiales
- Un soutien à la ratification des conventions et des accords (TIR et autres conventions pertinentes) pour faire du corridor RTS un lien commercial entre l'Afrique du Nord, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest
- La préparation de la prochaine phase du programme
- La mise en œuvre et le suivi du programme, avec des indicateurs de performance clairs.

La deuxième phase de la préparation du programme pourrait commencer en même temps que la première, avec l'appui des partenaires du développement. Elle s'étalerait sur une période (plus longue) de cinq ans et comprendrait quatre composantes :

### — Suivi des dispositifs institutionnels et des améliorations du cadre commercial régional

- Soutien régulier au mécanisme de gestion du corridor RTS
- Modernisation et harmonisation des douanes et des services connexes, TIC
- Réglementation et compétitivité des services de logistique et de transport
- Consultations entre les gouvernements et les entreprises pour soutenir le développement du commerce entre les pays membres.

### — Amélioration des infrastructures matérielles

- Compléter les tronçons manquants, réhabiliter, entretenir les corridors routiers, améliorer la connectivité pour favoriser le développement économique et social le long du corridor RTS, développer les infrastructures nécessaires, y compris les centres/parcs logistiques et les ports secs, améliorer la connectivité, renforcer l'efficacité des ports.
- Relier les centres de production des pays de la RTS aux marchés et intégrer les centres de production locaux dans les chaînes d'approvisionnement africaines et mondiales, notamment par le développement des services commerciaux et logistiques nécessaires dans le corridor.
- Favoriser l'exportation des principaux produits qui ont été identifiés comme potentiellement commercialisables entre les pays RTS et vers le reste de l'Afrique.

- Mettre à niveau et moderniser les infrastructures et les installations frontalières
  - Promouvoir la connectivité des TIC et les technologies vertes
  - Adopter des politiques de durabilité environnementale, y compris des stratégies d'adaptation au changement climatique, soutenir l'échange d'informations sur les procédures d'importation, d'exportation et de transit.
- Préparation d'investissements ultérieurs et de projets de développement nationaux
- Études techniques, économiques et financières, évaluation de l'impact environnemental et social des principaux investissements proposés.
  - Développement du commerce entre les pays du corridor RTS et avec le reste de l'Afrique et du monde.
  - Projets nationaux de développement économique et social le long du corridor.
- Réalisation du programme, suivi et évaluation
- Activités de gestion associées à la mise en œuvre du programme
  - Établissement d'un système complet de suivi et d'évaluation muni d'indicateurs de performance clairs (tels que les volumes de trafic, le coût du transport, le temps de rotation des camions et des wagons, la durée d'immobilisation dans les ports, la durée du transit aux postes-frontières, la variation de ces durées).
  - Formation et renforcement des capacités des organismes gouvernementaux concernés.

#### Proposition de plan d'action pour le corridor commercial et économique RTS

Phase du programme / projet	Objectif	Contenu	Durée	Portée et nature	Rôles et missions
<b>Phase 1</b>	Poser les bases d'un commerce accru au sein de la sous-région et avec le reste du monde	Mise en place d'un système de gestion du corridor RTS et de dispositifs institutionnels. Amélioration du cadre stratégique régional de facilitation du commerce et du transport Ratification des conventions, des accords Promotion du commerce et commercialisation du corridor Préparation de la prochaine phase du programme	2 ans	Regional	Governments, CLRT with support from development partners such as IsDB, UNCTAD, etc. to prepare the project.
<b>Phase 2</b>	Promouvoir le commerce au sein de la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde. Soutenir le développement économique dans le corridor	Suivi des dispositions institutionnelles et des améliorations du cadre commercial régional Amélioration des infrastructures matérielles et des TIC Préparation d'investissements de suivi et de projets de développement nationaux. Mise en œuvre, suivi et évaluation des programmes/projets, renforcement des capacités	5 ans (pourrait commencer après la première année de la phase 1, ou lorsqu'elle est prête à être mise en œuvre)	Projets régionaux et nationaux	Gouvernement, CLRT avec le soutien des partenaires du développement tels que la BID, la CNUCED, etc.



LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# ANNEXES

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# ANNEXES

- Annexe 1 :** Structure du secteur du transport routier de marchandises dans les pays de la RTS
- Annexe 2 :** Échanges entre pays de la RTS et principaux produits échangés
- Annexe 3 :** Commerce informel dans la sous-région RTS, le cas du commerce informel entre l'Algérie et le nord du Mali. Problèmes rencontrés aux postes-frontières
- Annexe 4 :** Proposition de PA entre les pays du corridor routier RTS en vue de l'adoption d'un cadre de coopération et d'un mécanisme de gestion du corridor
- Annexe 5 :** Cadre de coopération proposé aux pays du corridor routier RTS pour faciliter le commerce et le transport et commercialiser le corridor
- Annexe 6 :** Mécanisme de gestion du corridor (MGC)

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# **ANNEXE 1**

**STRUCTURE DU TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES DANS LES PAYS DE LA RTS**

# ALGÉRIE

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES (PREMIER SEMESTRE 2019)

Immatriculations et réimmatriculations au premier semestre 2019 selon le type de véhicules		
TYPE DE VÉHICULES	Nombre	%
VÉHICULES DE TOURISME	634 611	69,81
CAMIONS	32 412	3,57
CAMIONNETTES / UTILITAIRES	144 321	15,88
BUS	8 546	0,94
TRACTEUR ROUTIER	8 682	0,96
TRACTEUR	8 930	0,98
VÉHICULES SPÉCIALISÉS	898	0,10
SEMI-REMORQUES	8 994	0,99
MOTOS	61 649	6,78
<b>TOTAL</b>	<b>909 043</b>	<b>100</b>

Source : CNIS - Douanes Algériennes ([https://www.ons.dz/IMG/pdf/immat\\_s1\\_2019.pdf](https://www.ons.dz/IMG/pdf/immat_s1_2019.pdf)).

Immatriculations et réimmatriculations au premier semestre 2019 par type et par wilaya

WILAYA	Véhicule de tourisme	Camion	Utilitaire	Bus	Tracteur routier	Tracteur	Véhicules spécialisés	Semi-remorque	Motos	TOTAL	%
Adrar	2 971	485	855	59	176	40	9	114	371	5 080	0,56
Chlef	7 575	422	1 816	113	111	214	6	126	1 289	11 672	1,28
Laghouat	8 386	461	2 234	166	79	146	26	100	264	11 862	1,30
OumElBouaghi	6 959	463	1 660	124	88	122	20	73	442	9 951	1,09
Batna	14 771	1 518	3 394	233	385	147	53	376	1 175	22 052	2,43
Bejaia	16 667	870	4 062	547	242	175	2	337	3 159	26 061	2,87
Biskra	5 476	457	2 151	107	93	53	10	107	1 913	10 367	1,14
Bechar	6 152	462	1 675	142	245	34	5	243	523	9 481	1,04
Blida	37 817	1 021	8 173	427	287	199	18	212	8 689	56 843	6,25
Bouira	16 853	789	4 161	254	188	315	36	243	1 060	23 899	2,63
Tamanrasset	3 949	717	1 612	39	185	10	6	167	108	6 793	0,75
Tebessa	8 723	552	1 720	80	107	161	13	88	400	11 844	1,30
Tlemcen	13 934	385	2 174	117	84	283	8	146	2 172	19 303	2,12
Tiaret	17 248	1 084	4 124	188	87	533	6	133	547	23 950	2,63
TiziOuzou	9 507	548	2 201	243	109	147	26	166	550	13 497	1,48
Alger	78 596	1 834	12 206	698	751	191	90	654	6 206	101 226	11,14
Djelfa	18 782	2 049	5 613	218	186	353	39	150	1 260	28 650	3,15
Jijel	10 659	698	2 520	260	123	54	8	128	1 493	15 943	1,75
Setif	16 325	1 222	4 975	268	350	228	25	333	2 939	26 665	2,93
Saida	12 375	611	2 333	96	81	301	10	141	640	16 588	1,82
Skikda	13 201	516	2 631	207	104	336	22	262	1 003	18 282	2,01
SidiBelAbbes	19 935	638	2 980	146	138	535	14	166	985	25 537	2,81
Annaba	16 284	268	1 825	172	141	114	7	152	1 069	20 032	2,20
Guelma	7 081	326	1 343	112	61	206	3	122	753	10 007	1,10
Constantine	27 583	571	4 334	290	110	198	30	159	853	34 128	3,75
Médéa	11 841	688	3 629	257	120	184	3	140	1 113	17 975	1,98
Mostaganem	11 330	687	2 856	63	98	297	7	125	765	16 228	1,79
M'sila	17 301	1 862	5 436	220	949	328	47	752	1 371	28 266	3,11
Mascara	11 985	876	2 867	136	88	264	9	121	528	16 874	1,86
Ouargla	13 031	1 187	5 272	331	644	190	171	549	820	22 195	2,44
Oran	24 803	743	3 432	324	264	113	12	234	2 278	32 203	3,54
ElBayadh	2 834	392	1 020	47	19	107	5	23	507	4 954	0,54
Illizi	702	123	226	23	24	21	5	22	11	1 157	0,13
BordjBouArreridj	14 784	644	4 481	188	414	192	21	377	1 661	22 762	2,50
Boumerdes	21 655	1 418	6 288	504	524	339	20	403	2 381	33 532	3,69
ElTarf	7 719	176	1 161	70	32	186	3	139	351	9 837	1,08
Tindouf	451	46	157	13	24	1	6	21	24	743	0,08
Tissemesilt	10 118	394	1 801	59	35	168	6	71	333	12 985	1,43
ElOued	6 416	679	3 757	95	197	42	15	184	566	11 951	1,31
Khenchela	7 689	319	1 896	66	59	140	28	69	280	10 546	1,16
SoukAhras	7 527	235	1 150	84	38	169	9	81	745	10 038	1,10
Tipaza	17 228	279	3 425	119	62	129	5	73	2 287	23 607	2,60
Mila	10 005	419	2 549	141	109	165	10	89	780	14 267	1,57
AinDefla	5 869	309	1 570	74	37	166	7	71	933	9 036	0,99
Naama	3 080	387	659	34	41	27	3	36	233	4 500	0,50
AinTemouchent	12 994	303	2 562	61	90	218	3	127	724	17 082	1,88
Ghardaia	6 358	643	2 568	208	187	32	7	205	1 856	12 064	1,33
Relizane	11 082	636	2 787	123	116	357	4	184	1 239	16 528	1,82
<b>TOTAL</b>	<b>634 611</b>	<b>32 412</b>	<b>144 321</b>	<b>8 546</b>	<b>8 682</b>	<b>8 930</b>	<b>898</b>	<b>8 994</b>	<b>61 649</b>	<b>909 043</b>	<b>100</b>

Répartition des immatriculations et réimmatriculations au premier semestre 2019  
selon le type et l'âge des véhicules.

Type	Moins de 5 ans		De 5 à 9 ans		De 10 à 14 ans		De 15 à 19 ans		20 ans et plus		Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Véhicule de tourisme	197 718	31,16	171 558	27,03	96 994	15,28	59 962	9,45	108 379	17,08	634 611
Camion	5 748	17,73	5 089	15,70	6 680	20,61	1 926	5,94	12 969	40,01	32 412
Utilitaire	33 899	23,49	46 063	31,92	20 421	14,15	9 076	6,29	34 862	24,16	144 321
Bus/autocar	1 469	17,19	2 337	27,35	2 266	26,52	1 271	14,87	1 203	14,08	8 546
Tracteur routier	1 655	19,06	1 856	21,38	1 749	20,15	509	5,86	2 913	33,55	8 682
Tracteur	3 064	34,31	1 302	14,58	369	4,13	292	3,27	3 903	43,71	8 930
Véhicule spécialisé	268	29,84	212	23,61	78	8,69	47	5,23	293	32,63	898
Semi-remorque	2 729	30,34	1 737	19,31	1 156	12,85	359	3,99	3 013	33,50	8 994
Moto	58 824	95,42	1 466	2,38	164	0,27	139	0,23	1 056	1,71	61 649
<b>TOTAL</b>	<b>305 374</b>	<b>33.59</b>	<b>231 620</b>	<b>25.48</b>	<b>129 877</b>	<b>14.29</b>	<b>73 581</b>	<b>8.09</b>	<b>168 591</b>	<b>18.55</b>	<b>909 043</b>

Répartition des immatriculations et réimmatriculations au premier semestre 2019  
par type de véhicules et année d'immatriculation

Année d'immatriculation	Véhicule de tourisme	Camion	Utilitaire	Bus	Tracteur routier	Tracteur	Véhicule spécialisé	Remorque	Moto	TOTAL	%
Avant 2009	242 524	19 350	59 201	4 141	4 642	4 437	381	4 131	1 306	340 113	37,41
2009	22 810	2 225	5 158	599	529	127	37	397	53	31 935	3,51
2010	21 919	1 307	5 682	606	460	154	24	446	102	30 700	3,38
2011	29 249	913	8 376	593	404	214	25	359	133	40 266	4,43
2012	44 136	859	11 617	413	348	283	26	304	302	58 288	6,41
2013	42 106	924	10 440	473	359	308	71	331	392	55 404	6,09
2014	34 148	1 086	9 948	252	285	343	66	297	537	46 962	5,17
2015	26 246	532	7 483	82	165	327	39	217	677	35 768	3,93
2016	16 300	301	2 497	104	161	280	41	251	2 385	22 320	2,46
2017	13 093	598	2 010	123	149	317	35	234	7 842	24 401	2,68
2018	34 254	1 249	5 384	494	422	1 006	104	831	19 509	63 253	6,96
2019	107 826	3 068	16 525	666	758	1 134	49	1 196	28 411	159 633	17,56
<b>TOTAL</b>	<b>634 611</b>	<b>32 412</b>	<b>144 321</b>	<b>8 546</b>	<b>8 682</b>	<b>8 930</b>	<b>898</b>	<b>8 994</b>	<b>61 649</b>	<b>909 043</b>	<b>100</b>



Répartition des immatriculations et des réimmatriculations au premier semestre 2019  
par type de véhicule et de tonnage

Charge (tonnes)	Camion	Utilitaire	Remorque	TOTAL	%
0 à 0,99	-	132 111	-	132 111	71,52
1 à 1,79	-	5 948	-	5 948	3,22
1,8 à 2,99	-	6 262	3 012	9 274	5,02
3, à 4,5	5 482	-	3 004	8 486	4,59
4,6 à 6,5	5 394	-	2 978	8 372	4,53
6,6 à 8,9	5 374	-	-	5 374	2,91
9 à 12,9	5 386	-	-	5 386	2,92
13 à 16,9	4 400	-	-	4 400	2,38
17 et plus	5 376	-	-	5 376	2,91
<b>TOTAL</b>	<b>31 412</b>	<b>144 321</b>	<b>8 994</b>	<b>184 727</b>	<b>100</b>

Répartition des immatriculations et des réimmatriculations au premier semestre 2019  
par classe de puissance et type de véhicule

Charge (tonnes)	Véhicule de tourisme	Camion	Utilitaire	Bus/car	Tracteur routier	Tracteur	Véhicule spécialisé	Moto	TOTAL	%
1 à 2	474 756	-	-	-	-	-	-	-	474 756	52,75
3 à 5	23 127	-	110 488	-	-	-	-	-	133 615	14,85
6 à 7	22 927	5 401	5 677	8 456	-	-	-	14 792	57 267	6,36
8 à 10	22 718	5 469	5 701	23	8 556	18	24	14 854	57 363	6,37
11 à 16	22 750	5 391	5 667	23	24	8 839	18	-	42 712	4,75
17 à 20	22 787	5 388	5 626	28	33	23	822	-	34 707	3,86
21 à 25	22 774	5 393	5 618	-	40	27	12	-	33 864	3,76
Plus de 25	22 772	5 370	5 544	16	29	23	8	32 003	65 765	7,31
<b>TOTAL</b>	<b>634 611</b>	<b>32 412</b>	<b>144 321</b>	<b>8 546</b>	<b>8 682</b>	<b>8 930</b>	<b>898</b>	<b>61 649</b>	<b>900 049</b>	<b>100</b>

## Résumé

Selon les informations disponibles (2019), l'Algérie compte plus de 3 500 entreprises de transport routier de différentes tailles. La taille des entreprises varie de la petite à la grande entreprise susceptible de dégager un chiffre d'affaires annuel d'environ 200 millions de dollars. L'Algérie compte également un grand nombre de camionneurs individuels opérant sur de nombreuses routes et dans différentes régions du pays. La plupart de ces camionneurs sont des opérateurs informels agissant dans le cadre de l'économie informelle. Peu d'informations sont disponibles sur l'état et l'âge des camions. Il ne semble pas exister de mesures incitatives, ni de programmes spécifiques, pour promouvoir le renouvellement des flottes de camions.

## MALI

Au Mali, le Conseil malien des transporteurs routiers (CMTR) a pour mission de regrouper les transporteurs et de servir d'interface avec les pouvoirs publics. La délivrance du certificat d'immatriculation a également été déléguée au CMTR, mais celui-ci a encore besoin de ressources pour gérer cet outil de suivi du trafic intérieur et international, faute de ressources humaines qualifiées. Le trafic intérieur ne bénéficie pas toujours d'un suivi, les volumes de marchandises intrarégionales ne sont pas connus avec précision et les échanges interrégionaux sont difficiles à prévoir. Le trafic international est également contrôlé par les entrepôts maliens dans les ports de transit voisins et par leurs bureaux frontaliers à terre.

Des réglementations encadrant l'accès à la profession existent dans une certaine mesure, mais elles ne sont pas appliquées. En outre, la législation actuelle est incomplète et ne définit pas clairement l'étendue et les catégories de transport concernées. Par exemple, au Mali, les lois et règlements existants ne font pas de distinction entre le transport par un tiers (transport commercial) et l'auto-transport. D'un point de vue strictement juridique, la profession n'existe pas en tant que telle.

D'autres pays de la région ont adopté des programmes de renouvellement du parc automobile. Le Mali a déjà mis en place depuis plusieurs années un mécanisme de défiscalisation pour l'acquisition de nouveaux véhicules pour le transport international (CNUCED, 2007).

## NIGER

L'étude de 2009 de Raballand et Macchi (Prix et coûts des transports en Afrique) a montré que la concurrence dans le secteur du transport routier est une condition préalable à la baisse des prix du transport. Cependant, les transporteurs routiers des pays sans accès à la mer, en particulier en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, ont bénéficié d'une forte protection formelle et informelle. Si l'allocation bilatérale de fret protège l'industrie du transport des pays sans littoral, elle crée de fait des cartels et ralentit l'intégration des marchés de la région. Les opérateurs ainsi protégés respectent rarement les exigences réglementaires, comme celle de disposer d'une capacité de transport suffisante. Par exemple, la flotte nigérienne n'est pas adaptée pour gérer les pics de fret et, pour diverses raisons, la flotte nigérienne est moins compétitive que celle des pays côtiers. Le Niger a tenté à plusieurs reprises d'abolir le système de répartition des droits de trafic, qui est, par définition, non concurrentiel. Un décret gouvernemental de 2007 stipule que la règle des 2/3-1/3, qui répartit le transport routier entre les entreprises de transport locales et les entreprises de transport des pays de transit, reste en vigueur, mais que toutes les opérations constituant le quota nigérien (2/3) sont entièrement ouvertes à la concurrence, par opposition au système du tour de rôle. Cependant, un atelier organisé par le gouvernement pour débattre de ce décret avec les différents acteurs du secteur a été boycotté par les associations de transport, et le décret reste à bien des égards lettre morte (Macchi et Raballand, 2009).

## NIGERIA

Le transport routier de marchandises est relativement bien organisé au Nigeria. Créée en 1988, l'Association nigérienne des propriétaires de véhicules routiers (NARTO) est l'organisme qui rassemble les propriétaires de véhicules commerciaux au Nigeria actifs dans le transport de marchandises, la logistique, le fret, le transport de passagers et toutes les formes de transport, dans le but de protéger leurs intérêts.

Ses objectifs sont de promouvoir et de protéger les intérêts des membres de la NARTO dans le secteur du transport routier de marchandises au Nigeria et, de manière générale, ceux des opérations de transport routier de marchandises et de transport commercial au Nigeria.

Elle compte plus de 3 000 membres inscrits (entreprises de transport routier et camionneurs) et couvre

plus de 156 000 camions et bus en service (NARTO – Nigerian Association of Road Transport Owners – Service Dedication to the Nation, <https://narto.org>).

Près de 90 % des semi-remorques circulant sur les routes nigérianes sont d'occasion mais sont toujours considérés comme étant en état de marche. Il n'existe aucun plan d'incitation au renouvellement du parc automobile.

## TCHAD

En Afrique centrale, il existe très peu d'entreprises structurées. À quelques exceptions près, les services de transport sont proposés par des entrepreneurs individuels ou par des entreprises ne disposant que de quelques camions. Par exemple, dans le corridor Tchad-Cameroun, du fait des accords de transit, les transporteurs tchadiens assurent la plupart des transports.

Un audit de la facilitation du commerce et des transports (AFCT) mené par la Banque mondiale (2004) a révélé que le Tchad ne tient pas de registres. Selon les estimations, il y avait 1 400 tracteurs et 2 000 remorques à la fin des années 1990 (Louis Berger, 2000). Une étude plus récente (SSATP, Banque mondiale, 2015) a évalué le nombre de semi-remorques tchadiens à 1 050. Ce secteur est caractérisé par :

- Des entreprises de très petites taille comptant 3,5 camions en moyenne.
- Des équipements obsolètes (de plus de 10 ans).
- Un manque de moyens pour la maintenance.
- Un faible taux d'utilisation en raison d'une importante capacité excédentaire (exacerbée par le pic de demande lié au champ pétrolier de Doba). Le temps d'attente à la gare routière de Ngaoundéré est d'environ une semaine. Il existe de nombreux entrepôts le long du trajet. Selon l'étude menée par Louis Berger, les véhicules ne parcourent pas plus de 2 300 km par mois en moyenne, alors que la distance moyenne en Europe se situe entre 10 000 km et 20 000 km selon l'activité.

Selon le ministère des Infrastructures et de l'Équipement, 368 transporteurs routiers publics de marchandises sont recensés, exploitant un total de 958 véhicules, dont 771 poids lourds de plus de 20 tonnes de charge utile. L'industrie du transport est réglementée par le Bureau national de fret tchadien (BNF) du côté du Tchad et par le Bureau de gestion du fret terrestre camerounais au Cameroun (réf. ministère des Infrastructures et de l'Équipement, Tchad).

Selon le ministère des Infrastructures et de l'Équipement, il existe trois syndicats de transporteurs tchadiens :

- L'UNATRANS, dont la plupart des transporteurs sont membres, et qui dispose du plus grand parc de camions ;
- Le SNTLT, Syndicat des transporteurs libres du Tchad, qui semble se concentrer davantage sur le transport international ;
- Le SNTRT, Syndicat national des transports routiers du Tchad.

Toutefois, pour les transactions commerciales internationales, l'organisation générale du transit est presque entièrement assurée par des partenaires commerciaux extérieurs ou par de grands transitaires internationaux, qui décident du choix des transporteurs, tout en respectant la réglementation sur les quotas de fret entre les transporteurs tchadiens et étrangers (comme indiqué par le ministère des Infrastructures et de l'Équipement du Tchad ; Réseaux des Transports en République du Tchad ; Chad. pdf (comcec.org).

# TUNISIE

## Composition de la flotte de transport de marchandise au 31/12/2019

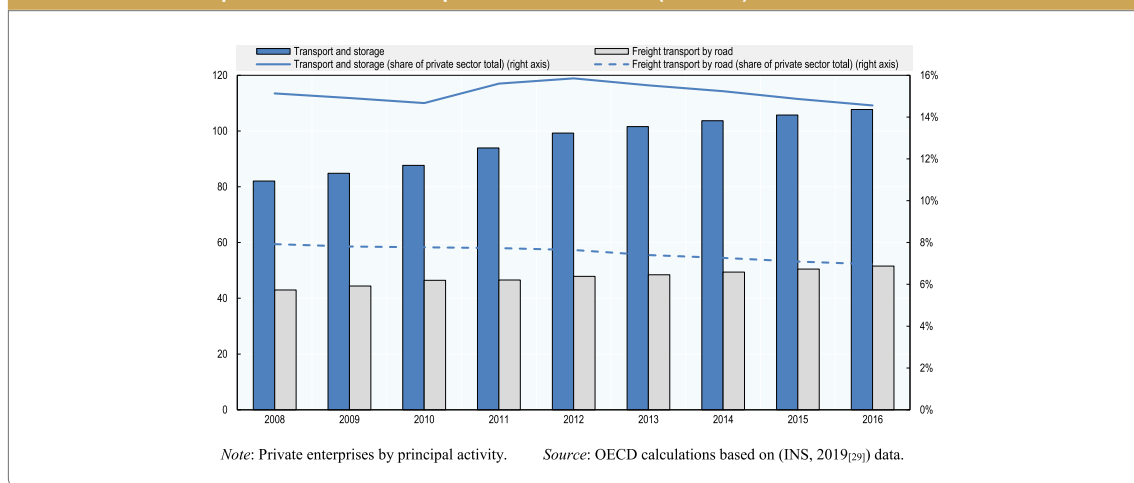
Catégorie de véhicules	Personnes morales		Personnes physiques		Total	
	Nombre	Charge (tonnes)	Nombre	Charge (tonnes)	Nombre	Charge (tonnes)
Tracteurs routiers	6 567	0	1 444	0	8 011	0
Camions	1 841	21 592	325	3 358	2 166	24 950
Remorques	106	2 986	7	89	113	3 075
Semi-remorques	7 364	189 494	1 421	32 325	8 785	221 819
<b>Total</b>	<b>15 878</b>	<b>214 072</b>	<b>3 197</b>	<b>35 772</b>	<b>19 075</b>	<b>249 844</b>

Source : [http://www.transport.tn/uploads/Statistique/Transport\\_routier\\_marchandises\\_fr.pdf](http://www.transport.tn/uploads/Statistique/Transport_routier_marchandises_fr.pdf).

Le transport routier de marchandises représente 86 % du transport terrestre total de marchandises et constitue le deuxième moyen de transport le plus utilisé pour les activités d'importation et d'exportation. Cependant, plus de 90 % du commerce extérieur se fait par voie maritime (selon BNP Paribas, 2019, Le transport de marchandises en Tunisie - TRADE Solutions BNPParibas). Le transport de marchandises par voie ferroviaire est nettement moins important.

Les données disponibles de l'Institut national de la statistique (INS) de Tunisie montrent qu'en 2016, le transport routier de marchandises rassemblait près de la moitié du nombre total d'entreprises dans les secteurs du transport et du stockage en Tunisie. Selon l'INS, le nombre total d'entreprises de transport routier de marchandises est passé de 42 979 en 2008 à 51 546 en 2016. Leur taux de croissance annuel de 2,3 % était inférieur à la croissance annuelle moyenne de 3,5 % du secteur du transport et de l'entreposage et à celle de 4 % du total des entreprises du secteur privé. En conséquence, la part du secteur du transport et de l'entreposage et du transport routier de marchandises dans le nombre total d'entreprises a diminué. En 2016, le secteur du transport et du stockage représentait environ 14,6 % du total des entreprises du secteur privé, contre 15,1 % en 2008.

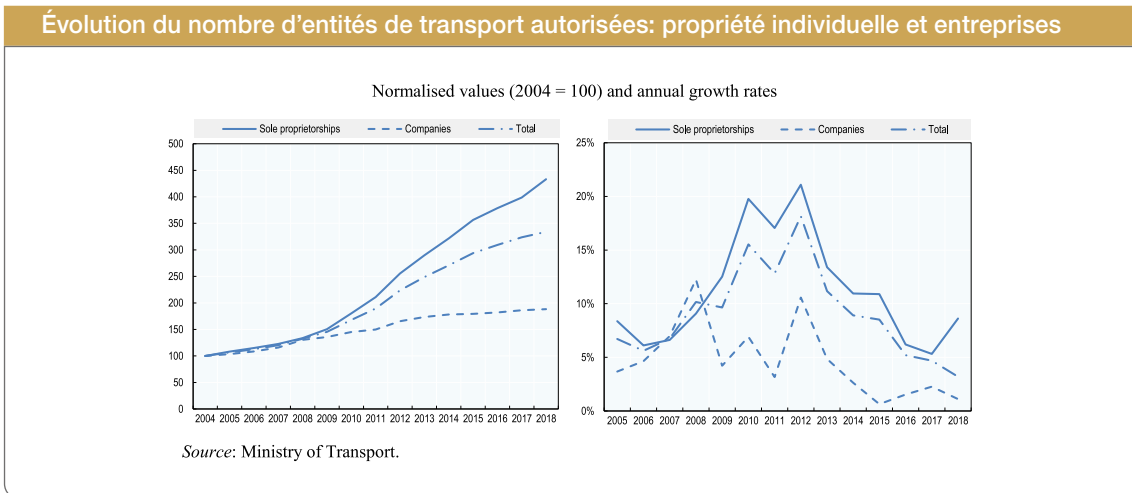
### Nombre d'entreprises dans le transport de fret routier (milliers)



Source : <https://www.oecd.org/daf/competition/ca-tunisia-review-2019-en.pdf>

Selon le rapport de l'OCDE, 2019 (ca-tunisia-review-2019-en.pdf (oecd.org)), outre les activités principales du transport routier de marchandises, la croissance sectorielle s'est accompagnée d'une augmentation du chiffre d'affaires et du nombre d'entreprises dans les activités connexes. Par exemple, le nombre d'entrepôts frigorifiques a doublé entre 2008 et 2017, tandis que le nombre d'entreprises offrant des services annexes au transport terrestre a quadruplé. En 2017, outre les entités de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte de tiers, le secteur comprenait 30 entrepôts non frigorifiques et 1 281 entrepôts frigorifiques, 475 entreprises offrant des services auxiliaires au transport terrestre et 330 entreprises exerçant d'autres activités de soutien au transport.

Selon le rapport de l'OCDE (2019), le nombre d'auto-entrepreneurs dans le transport routier de marchandises a augmenté à un rythme plus rapide que celui des sociétés du secteur. Selon le ministère des Transports, on comptait 800 entrepreneurs individuels et 436 sociétés en 2004. En 2018, le nombre de sociétés avait augmenté de 90 %, à comparer à une hausse de 300 % pour les entrepreneurs individuels. Par conséquent, alors que les sociétés représentaient 35 % du nombre total d'entités en 2004, leur part était tombée à 20 % en 2018. L'augmentation de la part des entrepreneurs individuels montre la poursuite de la fragmentation du marché. La figure ci-dessous montre que la plus forte augmentation de la proportion d'entrepreneurs individuels a eu lieu entre 2009 et 2012. Les taux de croissance annuels du nombre ont atteint des niveaux d'environ 20 % en 2010 et 2012, tandis que l'évolution des sociétés a été plus modérée. Le taux de croissance a constamment dépassé celui des sociétés depuis 2009, année de l'adoption de la nouvelle réglementation du ministère des Transports.



Source : <https://www.oecd.org/daf/competition/ca-tunisia-review-2019-en.pdf>.

**Composition de la flotte de poids lourd tunisienne avec un poids brut du véhicule dépassant 12 T (2018)**

	Entreprises	Propriétaire unique
Nombre d'entités	821	3 465
Entités avec véhicules	596	1 912
(En % de toutes les entités)	72,6%	55,2%
Nombre total de véhicules	15 680	3 268
Poids total chargé (tonnes)	249 516	36 796
Âge moyen des véhicules (années)	12,4	7,7

Note: Estimations du ministère des Transports, décembre 2018 Source Ministère des Transports

Source : <https://www.oecd.org/daf/competition/ca-tunisia-review-2019-en.pdf>.

### Exigences sur les véhicules pour chaque type d'activité dans le transport de fret routier

	Tonnage	Fleet size	Age of vehicles in initial fleet	Age limits of new vehicles added to fleet
Road haulage for own account	Not restricted	Not restricted	Not restricted	Not restricted
Hire-or-reward road haulage – sole proprietorship	Not restricted	1 vehicle only	Up to 5 years	Up to 5 years
Hire-or-reward road haulage – companies	Minimum of 300 t	Minimum 18 vehicles (6 of which motor vehicles)	Up to 2 years	Not restricted
Commercial truck rental for road-haulage operations	Minimum of 300 t	Minimum 18 vehicles	Up to 1 year	Up to 1 year

*Note:* Fleet size refers to the number of vehicles over 12 t GVW. Age of vehicle refers to its age on the date of application to the Ministry of Transport for an operating card.

*Source:* Tunisian legislation.<sup>26</sup>

**Source :** <https://www.oecd.org/daf/competition/ca-tunisia-review-2019-en.pdf>

# ANNEXE 2

## ÉCHANGES ENTRE PAYS DE LA RTS ET PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS <sup>79</sup>

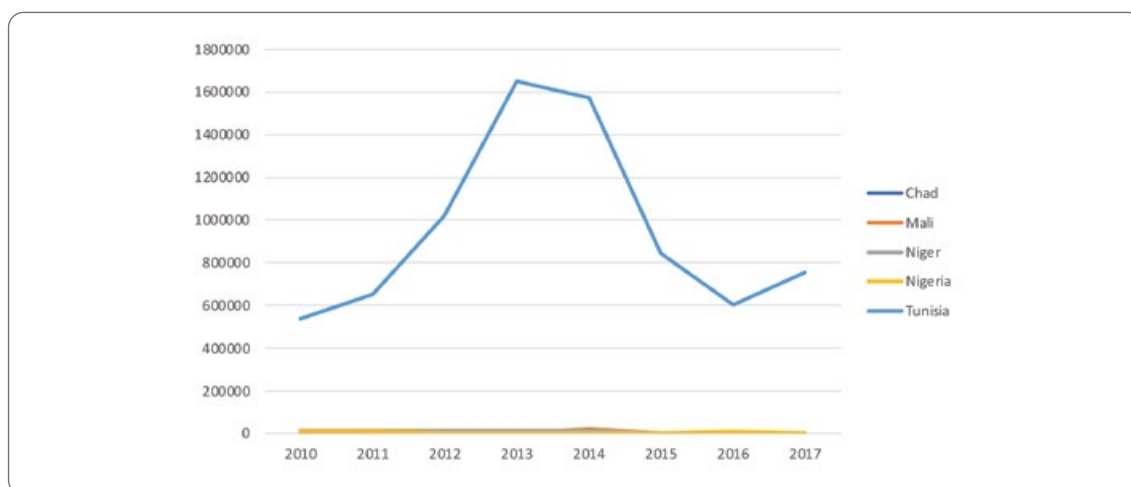
---

<sup>79</sup> Sur la base des données collectées auprès de différentes sources (BAD, OMC, OMS, rapports annuels des douanes des pays de la RTS, etc.).

# ALGÉRIE

## EXPORTATIONS

Exportations de l'Algérie (en milliers \$)						
Année	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Tunisie	Total
2010	28	278	13 553	10 177	536 252	560 287
2011	10	1 022	13 355	10 785	650 330	675 502
2012	51	581	13 950	734	1 018 687	1 034 003
2013	104	704	12 244	1 385	1 649 047	1 663 484
2014	190	20 567	11 882	685	1 574 586	1 607 910
2015	195	814	2 492	443	846 023	849 967
2016	16	999	311	8 021	603 483	612 830
2017		1 185	330	325	753 422	755 263
<b>Total</b>	<b>593</b>	<b>26 150</b>	<b>68 119</b>	<b>32 555</b>	<b>7 631 829</b>	<b>7 759 246</b>





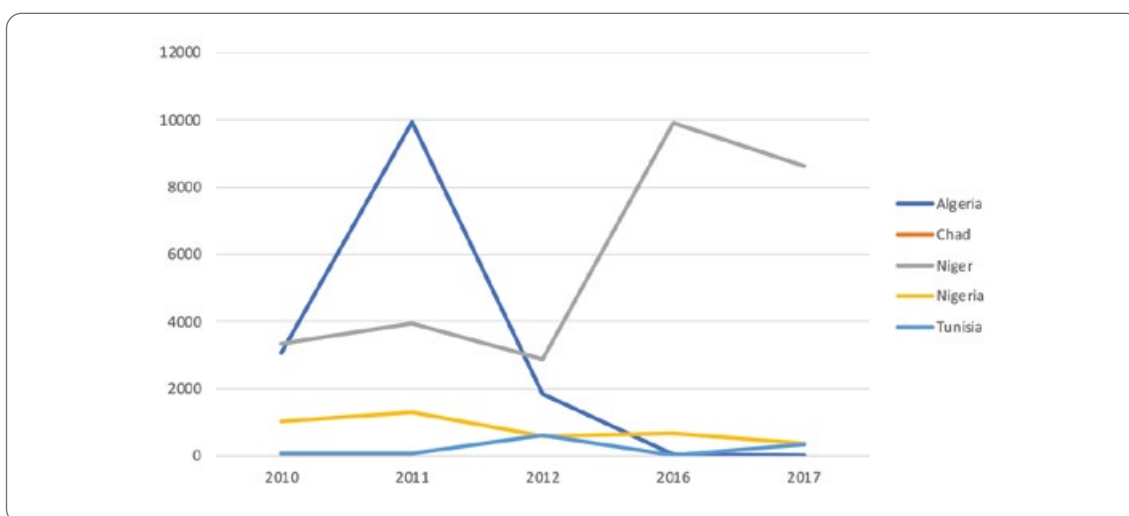
### 3 principaux postes d'importations de l'Algérie (en milliers \$)

Partenaires	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
<b>Tchad</b>		<b>158</b>	<b>3 018</b>	<b>70</b>	<b>229</b>			<b>29</b>	<b>3 504</b>
Coton			3 018						3 018
Graines et fruits oléagineux				70	229			29	327
Sel ; soufre; terres et pierres		158							158
<b>Mali</b>		<b>88</b>	<b>2 500</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5 249</b>	<b>58</b>	<b>197</b>	<b>8 095</b>
Coton			2 500			5 220		181	7 901
Machines et équipements électriques		3		0	3	29	58	16	109
Viandes et abats comestibles		85							85
<b>Niger</b>	<b>1</b>		<b>19</b>		<b>533</b>	<b>197,46</b>	<b>5</b>	<b>79</b>	<b>20 384</b>
Café, thé, malt et épices			19			149	5	79	252
Combustibles minéraux, huiles minérales						19 597			19 597
Sel ; soufre ; terres et pierres	1				533				534
<b>Nigeria</b>	<b>399</b>	<b>577</b>	<b>1 046</b>	<b>905</b>	<b>1 599</b>	<b>523</b>	<b>1 272</b>	<b>1 809</b>	<b>8 130</b>
Café, thé, malt et épices	8	34	0			35		125	202
Produits chimiques divers							708		708
Graines oléagineuses et fruits oléagineux	391	544	1 046	905	1 599	488	564	1 684	7 220
<b>Tunisie</b>	<b>149 910</b>	<b>142 777</b>	<b>130 592</b>	<b>151 247</b>	<b>226 758</b>	<b>232 733</b>	<b>187 285</b>	<b>98 539</b>	<b>1 319 842</b>
Articles en fer ou en acier	61 886	56 915	68 512	66 218	70 066	68 106	53 212	38 333	483 248
Produits chimiques inorganiques, organiques ou ioniques	35 267	39 510	39 166	43 644	60 686	43 869	47 156	31 948	341 245
Sel ; soufre ; terres et pierres	52 756	46 352	22 914	41 385	96 007	120 758	86 918	28 258	495 348
<b>Total</b>	<b>150 309</b>	<b>143 601</b>	<b>137 176</b>	<b>152 222</b>	<b>229 123</b>	<b>258 251</b>	<b>188 619</b>	<b>100 654</b>	<b>1 359 955</b>

# MALI

## EXPORTATIONS

Exportations totales du Mali (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Niger	Nigeria	Tunisie	Total
2010	3 057	14	3 328	1 013	69	7 480
2011	9 934	21	3 947	1 295	53	15 251
2012	1 852		2 880	581	609	5 923
2016	30	0	9 906	663	0	10 599
2017	2		8 620	358	346	9 327
<b>Total</b>	<b>14 875</b>	<b>35</b>	<b>28 681</b>	<b>3 911</b>	<b>1 077</b>	<b>48 580</b>



3 principaux postes d'exportations du Mali (en milliers \$)						
Partenaires	2010	2011	2012	2016	2017	Total
<b>Algérie</b>	<b>3 057</b>	<b>8 278</b>	<b>690</b>	<b>30</b>		<b>12 055</b>
Fruits comestibles et noix ; écorces d'agrumes	540	2 874	292	30		3 735
Animaux vivants ; produits d'origine animale	2 517	2 875	399			5 791
Optique, photographie, cinématographie		2 529				2 529
<b>Tchad</b>	<b>31</b>	<b>12</b>				<b>43</b>
Produits manufacturés		9				9
Optique, photographie, cinématographie	14	3				17
Matières premières non précisées	17					17
<b>Niger</b>	<b>2 560</b>	<b>3 396</b>	<b>2 074</b>	<b>9 385</b>	<b>7 734</b>	<b>25 150</b>
Boissons, alcool et vinaigre		1 262	151	577	681	2 672
Céréales	1 921	85	681			2 686
Animaux vivants, produits d'origine animale	639	2 049	1 243	8 808	7 053	19 792
<b>Nigeria</b>	<b>921</b>	<b>1 264</b>	<b>538</b>	<b>145</b>	<b>177</b>	<b>3 045</b>
Animaux vivants, produits d'origine animale	418	769			4	1 190
Ouvrages en paille, en alfa	443	399	382	19		1 243
Cuits et peaux brutes (autres que fourrures)	61	96	156	126	173	612
<b>Tunisie</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>345</b>	<b>930</b>
Coton	69		516			585
Meubles ; literie, matelas, nattes					152	152
Plastique et articles dérivés	0	0	0	0	193	193
<b>Total</b>	<b>6 637</b>	<b>12 950</b>	<b>3 819</b>	<b>9 561</b>	<b>8 256</b>	<b>41 222</b>

## IMPORTATIONS

Importations totales du Mali (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Niger	Nigeria	Tunisie	Total
2010	1 541	14	448	7 702	11 408	21 113
2011	1 897		45	5 812	12 857	20 612
2012	1 845	0	104 748	2 470	5 513	114 577
2016	2 316	2	16 883	1 810	7 021	28 032
2017	2 615	18	101 459	879	10 068	115 040
<b>Total</b>	<b>10 216</b>	<b>34</b>	<b>223 583</b>	<b>18 674</b>	<b>46 868</b>	<b>299 375</b>

3 principaux postes d'importations du Mali (en milliers \$)						
Partenaires	2010	2011	2012	2016	2017	Total
<b>Algérie</b>	<b>896</b>	<b>1 088</b>	<b>1 282</b>	<b>1 813</b>	<b>1 818</b>	<b>6 897</b>
Fruits comestibles et noix ; écorces d'agrumes	789	947	841	829	707	4 114
Optique, photographie, cinématographie	107	138	152	349	315	1 060
Produits céréaliers, farine		4	289	635	795	1 723
<b>Tchad</b>	<b>7</b>		<b>0</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>26</b>
Articles d'habillement et vêtements	2				0	2
Meubles ; literie, matelas, nattes	2				1	3
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines	4		0	2	16	21
<b>Niger</b>			<b>104 493</b>	<b>16 760</b>	<b>101 432</b>	<b>222 684</b>
Café, thé, malt et épices			291		5	296
Arbres vivants et autres plantes ; bulbes			2	233		235
Combustibles minéraux, huiles minérales			104 200	16 527	101 427	222 154
<b>Nigeria</b>	<b>2 307</b>	<b>5 055</b>	<b>1 514</b>	<b>549</b>	<b>286</b>	<b>9 711</b>
Produits chimiques divers	1 553	1 371	1 092	154		4 170
Préparations alimentaires diverses		3 238		30		3 267
Plastique et produits dérivés	754	446	422	365	286	2 273
<b>Tunisie</b>	<b>6 980</b>	<b>8 309</b>	<b>2 846</b>	<b>4 599</b>	<b>5 737</b>	<b>28 470</b>
Machines et équipements électriques	213	3 276	435	329	1 200	5 453
Plastiques et produits dérivés	2 012	2 611	1 852	3 069	3 296	12 840
Sel ; soufre ; terres et pierres	4 755	2 422	558	1 201	1 241	10 176
<b>Total</b>	<b>10 190</b>	<b>14 452</b>	<b>110 135</b>	<b>23 722</b>	<b>109 288</b>	<b>267 788</b>

# NIGER

## EXPORTATIONS

Exportations totales du Niger (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Nigeria	Tunisie	Total
2010	8 620	96	304	53 550	741	63 311
2011	518	380	77	52 876	1 030	54 882
2012	1 239	367	114 061	145 507	2 980	264 154
2013	1 329	40	2 749	205 623	1 052	210 793
2014	2 174	349	7 053	133 210	1 256	144 043
2015	1 640	45	23 052	98 680	1 191	124 608
2016	2 038	24	52 377	87 971	1 196	143 606
2017	1 380	39 041	103 369	751 762	19	895 571
2018	1 350	3 747	61 370	178 962	4 399	249 828
<b>Total</b>	<b>20 287</b>	<b>44 090</b>	<b>364 413</b>	<b>1 708 142</b>	<b>13 865</b>	<b>2 150 796</b>

3 principaux postes d'exportations du Niger (en milliers \$)										
Partenaires	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
<b>Algérie</b>	<b>6 796</b>	<b>226</b>	<b>1 026</b>	<b>1 301</b>	<b>1 929</b>	<b>1 166</b>	<b>1 045</b>	<b>234</b>	<b>988</b>	<b>14 711</b>
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines	2 553							3	1	2 556
Produits céréaliers, farine		226	1 026	1 301	1 929	1 166	1 045	58	977	7 728
Véhicules autres que trains ou tramways	4 244							173	10	4 427
<b>Tchad</b>					<b>18</b>			<b>28 998</b>	<b>52</b>	<b>29 068</b>
Graisses et huiles animales ou végétales								19 526		19 526
Sucres et sucreries					13			4 705	37	4 754
Véhicules autres que trains ou tramways					5			4 767	16	4 788
<b>Mali</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>113 462</b>	<b>2 711</b>	<b>6 598</b>	<b>22 868</b>	<b>51 855</b>	<b>102 795</b>	<b>60 991</b>	<b>361 285</b>
Combustibles minéraux, huiles minérales		0	113 457	2 709	6 598	22 868	51 678	99 517	60 575	357 402
Cuir et peaux bruts (autres que fourrures)	2		4	2			177	32	416	633
Véhicules autres que trains ou tramways	1		1					3 247		3 249
<b>Nigeria</b>	<b>46 755</b>	<b>42 445</b>	<b>133 465</b>	<b>198 523</b>	<b>124 949</b>	<b>91 899</b>	<b>81 791</b>	<b>455 725</b>	<b>158 614</b>	<b>1 334 166</b>
Graisses et huiles animales ou végétales			0		2		8	326 322	219	326 552
Animaux vivants ; produits d'origine animale	46 746	41 332	58 641	17 797	14 538	7 428	6 255	7 656	12 222	212 614
Combustibles minéraux, huiles minérales	9	1 113	74 823	180 726	110 408	84 471	75 529	121 747	146 173	795 000
<b>Tunisie</b>	<b>732</b>	<b>1 027</b>	<b>2 955</b>	<b>1 036</b>	<b>1 256</b>	<b>1 177</b>	<b>1 191</b>		<b>4 376</b>	<b>13 751</b>
Céréales							87			87
Autres articles textiles confectionnés	507	547	1 368	781	356	277	357		204	4 397
Produits céréaliers, farine	225	480	1 587	255	900	900	747		4 172	9 266
<b>Total</b>	<b>54 288</b>	<b>43 698</b>	<b>250 908</b>	<b>203 571</b>	<b>134 750</b>	<b>117 110</b>	<b>135 883</b>	<b>587 752</b>	<b>225 021</b>	<b>1 752 981</b>

## IMPORTATIONS

Importations totales du Niger (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Nigeria	Tunisie	Total
2010	11 427	3	3 644	61 621	7 699	84 395
2011	9 108		686	54 122	7 944	71 861
2012	16 510	87	3 191	71 869	7 728	99 385
2013	17 966	267	1 080	49 598	6 015	74 925
2014	18 352		1 321	50 364	7 088	77 125
2015	11 410	9	1 209	60 460	4 761	77 849
2016	9 570	20	584	76 877	6 238	93 289
2017	16 521	259	983	82 631	10 124	110 519
2018	29 015	330	840	127 021	11 838	169 045
<b>Total</b>	<b>139 878</b>	<b>977</b>	<b>13 538</b>	<b>634 563</b>	<b>69 436</b>	<b>858 392</b>

3 principaux postes d'importations du Niger (en milliers \$)										
Partners	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
<b>Algérie</b>	<b>2 305</b>	<b>4 724</b>	<b>11 993</b>	<b>16 226</b>	<b>16 067</b>	<b>9 749</b>	<b>8 233</b>	<b>14 014</b>	<b>24 391</b>	<b>107 701</b>
Fruits comestibles et noix ; écorces d'agrumes	1 201	2 031	1 892	2 253	1 904	1 529	1 118	1 671	2 659	16 257
Produits céréaliers, farine	598	1 279	3 723	4 656	4 302	3 604	3 138	3 304	5 649	30 253
Produits de la minoterie	506	1 414	6 377	9 317	9 861	4 617	3 977	9 039	16 083	61 190
<b>Tchad</b>	<b>3</b>		<b>86</b>	<b>267</b>			<b>1</b>	<b>216</b>	<b>245</b>	<b>818</b>
Machines et équipements électriques			86				1	141	10	239
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines	3							75		78
Optique, photographie, cinématographie				267					235	501
<b>Mali</b>	<b>3 079</b>	<b>94</b>	<b>2 040</b>	<b>641</b>	<b>556</b>	<b>255</b>	<b>366</b>	<b>522</b>	<b>423</b>	<b>7 975</b>
Céréales	2 940			90			35			3 066
Produits pharmaceutiques	38	31	102	67	75	21	258	195	381	1 169
Produits de la minoterie	102	62	1 938	484	480	234	72	326	42	3 741
<b>Nigeria</b>	<b>59 681</b>	<b>71 400</b>	<b>56 554</b>	<b>67 357</b>	<b>57 876</b>	<b>66 354</b>	<b>89 615</b>	<b>97 804</b>	<b>125 237</b>	<b>691 877</b>
Combustibles minéraux, huiles minérales	24 957	33 458	25 383	26 166	20 658	25 448	28 362	25 435	38 967	248 835
Sel ; soufre ; terres et pierres	7 959	3 187	1 396	3 033	5 062	10 120	29 539	40 212	49 738	150 246
Tabac et produits du tabac	26 765	34 754	29 775	38 159	32 156	30 786	31 714	32 156	36 532	292 796
<b>Tunisie</b>	<b>6 844</b>	<b>6 594</b>	<b>6 200</b>	<b>4 228</b>	<b>5 667</b>	<b>3 546</b>	<b>4 073</b>	<b>8 111</b>	<b>8 936</b>	<b>54 200</b>
Articles textiles confectionnés	2 248	1 092	1 614	1 233	380	336	807	800	342	8 851
Produits céréaliers, farine	4 009	4 726	3 957	2 168	4 087	2 238	2 221	5 880	7 535	36 821
Sel ; soufre ; terres et pierres	587	776	629	827	1 200	973	1 045	1 431	1 059	8 527
<b>Total</b>	<b>71 912</b>	<b>82 811</b>	<b>76 873</b>	<b>88 719</b>	<b>80 165</b>	<b>79 904</b>	<b>102 288</b>	<b>120 666</b>	<b>159 232</b>	<b>862 571</b>



# NIGERIA

## EXPORTATIONS

Exportations totales du Nigeria (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Niger	Tunisie	Total
2010	753 632	36 680	1 512		3	791 827
2011	4 528 467	37 748	15 012		2 306	4 583 532
2012	1 348 200	22 052	3 838	3 140	3 694	1 380 923
2013	2 759	65 540	14 109	117 959	1 022	201 389
2014	551	22 175	6 368	977 396	1 633	1 008 123
2015	1 082	8 952	1 940	26 856	48 296	87 126
2016	820	73	1 545	38 423	9 263	50 124
2017	591	82	2 473	56 944		60 091
2018		9	2 524	77 121	304	79 958
2019	1 056	3 024	1 545	62 732	1 166	69 522
<b>Total</b>	<b>6 637 158</b>	<b>196 334</b>	<b>50 866</b>	<b>1 360 572</b>	<b>67 685</b>	<b>8 312 616</b>

**3 principaux postes d'exportation du Nigeria (en milliers \$)**

<b>Partenaires</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Total</b>
<b>Algérie</b>	<b>708 868</b>	<b>4 416 543</b>	<b>1 286 420</b>								<b>6 411 831</b>
Cacao et préparations à base de cacao	22 965	12 910	32 664								68 540
Combustibles minéraux, huiles minérales	617 297	4 394 933	866 650								5 878 880
Navires, bateaux et structures flottantes	68 605	8 700	387 106								464 412
<b>Tchad</b>	<b>18 483</b>	<b>32 807</b>	<b>21 035</b>	<b>62 210</b>	<b>21 675</b>	<b>8 293</b>				<b>2 971</b>	<b>167 475</b>
Chaussures, guêtres et articles similaires	10 661	8 424	12 091	30 811	12 183	4 352					78 522
Combustibles minéraux, huiles minérales	4 681	17 817	1 449							2 971	26 917
Plastique et produits dérivés	3 142	6 566	7 496	31 399	9 492	3 942					62 035
<b>Mali</b>	<b>326</b>	<b>13 654</b>	<b>3 718</b>	<b>7 716</b>	<b>5 804</b>	<b>1 382</b>	<b>1 437</b>	<b>2 326</b>	<b>2 234</b>	<b>1 434</b>	<b>40 031</b>
Coton		704	3 012	6 001	4 526						14 243
Produits chimiques divers	326	1 393	706	1 716	1 278	1 328	1 427	2 326	2 218	1 404	14 122
Préparations alimentaires diverses		11 556				54	10		16	30	11 667
<b>Niger</b>			<b>1 234</b>	<b>68 827</b>	<b>1 002 814</b>	<b>55 045</b>	<b>67 559</b>	<b>84 322</b>	<b>105 647</b>	<b>77 568</b>	<b>1 463 016</b>
Combustibles minéraux, huiles minérales				175	956 967	465	24 967	27 627	31 895	30 363	1 072 458
Sel ; soufre ; terres et pierres				3 992	4 718	16 846	12 723	27 359	39 751	25 874	131 264
Tabac et produits du tabac			1 234	64 660	41 128	37 734	29 868	29 336	34 001	21 332	259 294
<b>Tunisie</b>		<b>2 062</b>	<b>3 468</b>	<b>562</b>	<b>1 411</b>	<b>47 349</b>	<b>9 263</b>			<b>612</b>	<b>64 727</b>
Plomb et ouvrages en plomb		330	626	163						535	1 653
Combustibles minéraux, huiles minérales		1 066				42 406	9 263				52 734
Graines et fruits oléagineux		667	2 843	399	1 411	4 943				77	10 340
<b>Total</b>	<b>727 677</b>	<b>4 465 066</b>	<b>1 315 876</b>	<b>139 316</b>	<b>1 031 704</b>	<b>112 069</b>	<b>78 259</b>	<b>86 648</b>	<b>107 881</b>	<b>82 585</b>	<b>8 147 080</b>

Importations totales du Nigeria (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Niger	Tunisie	Total
2010	799 397	285 054	50		23 692	1 108 194
2011	541 391	4 228	244		33 951	579 815
2012	202 994	694	38	3 631	34 264	241 622
2013	3 284	7 449	1 323	283 363	22 227	317 647
2014	606	4 467	34	7 288	29 683	42 079
2015	660	925	96	6 717	20 088	28 486
2016	5 993	970	98	4 612	19 195	30 868
2017	3 676	1 553	114	3 153	11 740	20 236
2018	652	1 996	0	6 373	94 684	103 706
2019	2 668	1 418	3	1 905	11 179	17 174
<b>Total</b>	<b>1 561 322</b>	<b>308 755</b>	<b>2 001</b>	<b>317 042</b>	<b>300 704</b>	<b>2 489 824</b>

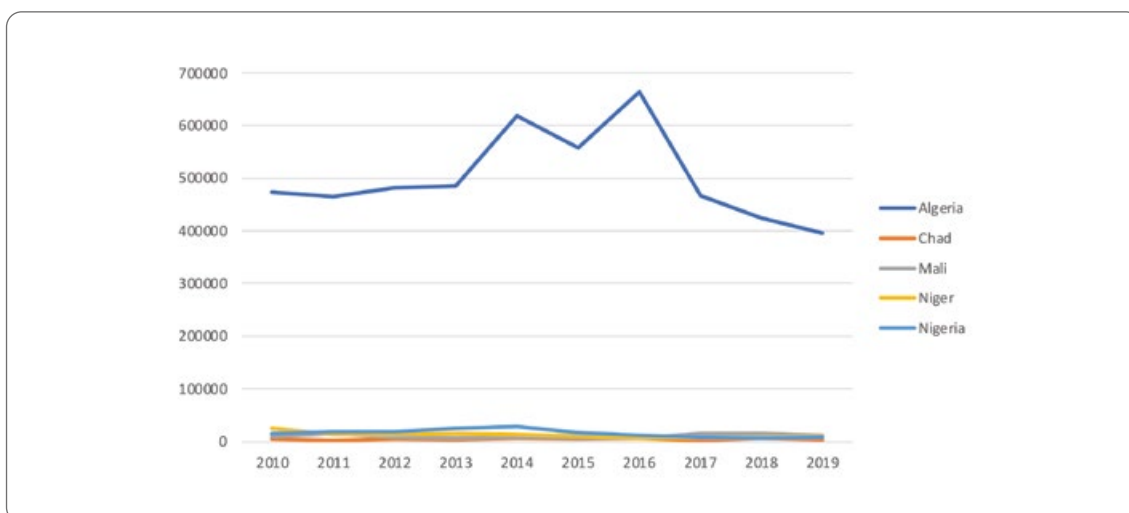
**3 principaux postes d'importations du Nigeria (en milliers \$)**

<b>Partners</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Total</b>
<b>Algérie</b>	<b>517 915</b>	<b>398 918</b>	<b>131 776</b>			<b>2</b>		<b>2 824</b>	<b>18</b>	<b>386</b>	<b>1 051 839</b>
Céréales	18 606	59 387	96 439								174 432
Combustibles minéraux, huiles minérales	6 745	308 888	315					2 815			318 763
Véhicules autres que trains ou tramways	492 564	30 642	35 023			2		9	18	386	558 644
<b>Tchad</b>	<b>223 241</b>										<b>223 241</b>
Produits céramiques	72 030										72 030
Produits chimiques organiques ou inorganiques	79 207										79 207
Fibres synthétiques et artificielles	72 004										72 004
<b>Mali</b>		<b>151</b>		<b>1 277</b>							<b>1 428</b>
Coton				1 073							1 073
Fruits comestibles et noix ; écorces d'agrumes				204							204
Produits chimiques divers		151									151
<b>Niger</b>			<b>3 305</b>	<b>1 601 824</b>	<b>97</b>	<b>46</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>1 605 310</b>
Combustibles minéraux, huiles minérales			3 305	258 773							262 078
Plastique et produits dérivés				18 912		46	7	2	10	18	18 995
Tabac et produits du tabac				1 324 140	97		1				1 324 237
<b>Tunisie</b>	<b>2 756</b>	<b>16 836</b>	<b>19 132</b>	<b>17 204</b>	<b>24 476</b>	<b>15 500</b>	<b>16 936</b>	<b>10 479</b>	<b>93 650</b>	<b>10 121</b>	<b>227 089</b>
Produits chimiques organiques ou inorganiques	1 478	12 348	13 139	14 013	18 489	9 048	5 434	1 021	907	864	76 739
Combustibles minéraux, huiles minérales							170		84 626		84 796
Sel ; soufre ; terres et pierres	1 277	4 488	5 993	3 191	5 987	6 453	11 332	9 458	8 117	9 257	65 554
<b>Total</b>	<b>743 912</b>	<b>415 905</b>	<b>154 213</b>	<b>1 620 304</b>	<b>24 573</b>	<b>15 548</b>	<b>16 944</b>	<b>13 305</b>	<b>93 678</b>	<b>10 525</b>	<b>3 108 907</b>

# TUNISIE

## EXPORTATIONS

Exportations totales de la Tunisie (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Total
2010	474 237	6 018	10 219	25 234	15 188	530 897
2011	465 876	1 466	14 949	13 850	18 583	514 725
2012	482 459	5 367	9 143	13 589	17 997	528 556
2013	485 924	3 638	6 960	15 960	25 711	538 194
2014	618 742	7 128	7 914	13 224	28 213	675 221
2015	557 909	5 342	6 404	10 314	16 438	596 408
2016	663 868	6 888	6 510	7 179	12 689	697 134
2017	466 016	2 543	14 967	8 276	8 531	500 332
2018	424 246	6 220	14 640	9 345	7 024	461 476
2019	396 162	4 084	11 223	10 691	8 815	430 975
<b>Total</b>	<b>5 035 440</b>	<b>48 695</b>	<b>102 930</b>	<b>127 663</b>	<b>159 188</b>	<b>5 473 917</b>

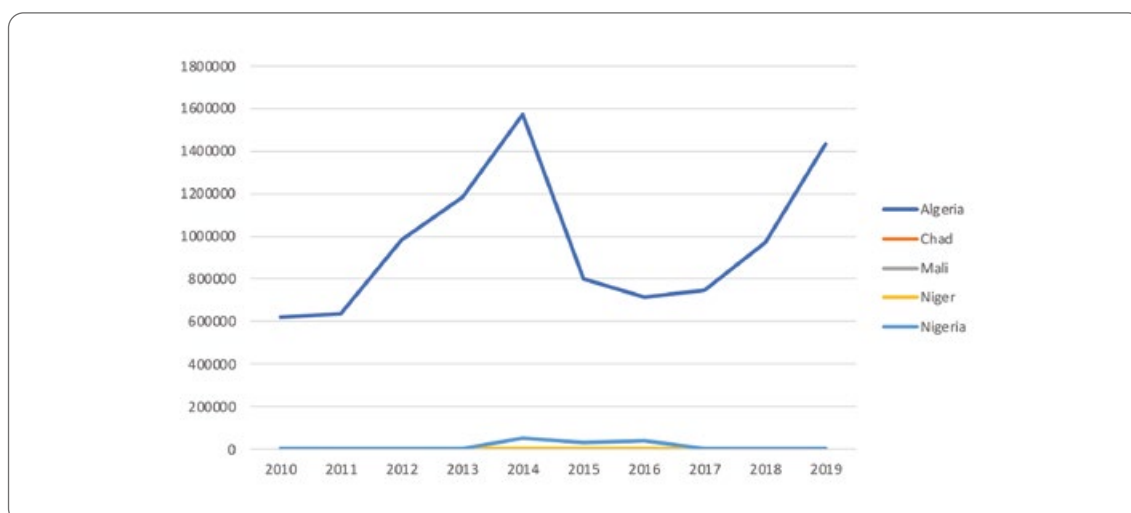


**3 principaux postes d'exportations de la Tunisie (en milliers \$)**

Partenaires	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
<b>Algérie</b>	<b>186 128</b>	<b>136 146</b>	<b>171 110</b>	<b>149 067</b>	<b>242 784</b>	<b>261 354</b>	<b>299 222</b>	<b>146 386</b>	<b>136 200</b>	<b>113 242</b>	<b>1 841 639</b>
Articles en fer ou en acier	58 824	61 646	71 801	66 308	77 416	67 725	80 364	47 020	64 350	46 002	641 457
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines	89 388	37 689	68 976	49 703	69 834	86 463	154 675	72 492	57 692	54 927	741 839
Sel ; soufre ; terres et pierres	37 916	36 811	30 333	33 056	95 534	107 166	64 184	26 874	14 157	12 313	458 344
<b>Tchad</b>	<b>3 124</b>	<b>630</b>	<b>2 830</b>	<b>2 035</b>	<b>3 300</b>	<b>2 271</b>	<b>3 476</b>	<b>1 607</b>	<b>3 383</b>	<b>1 799</b>	<b>24 455</b>
Machines et équipements électriques	2 156	435	440	922	1 475	703	810	673	709	772	9 094
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines	15	37	2 092	527	1 147	599	2 491	428	2 568	821	10 725
Préparations céréalières, farine	952	159	297	587	679	968	176	506	106	206	4 635
<b>Mali</b>	<b>3 087</b>	<b>4 395</b>	<b>2 197</b>	<b>2 516</b>	<b>4 003</b>	<b>3 181</b>	<b>3 261</b>	<b>6 923</b>	<b>4 203</b>	<b>3 754</b>	<b>37 521</b>
Machines et équipements électriques	1 175	2 464	611	574	354	900	499	1 559	607	898	9 640
Sel ; soufre ; terres et pierres ;	1 912	1 487	1 521	1 843	2 774	1 993	2 003	1 983	2 280	2 067	19 863
Véhicules hors trains et tramways		444	65	100	875	288	759	3 381	1 317	789	8 018
<b>Niger</b>	<b>22 007</b>	<b>12 185</b>	<b>11 490</b>	<b>11 894</b>	<b>10 150</b>	<b>7 319</b>	<b>3 766</b>	<b>5 922</b>	<b>5 202</b>	<b>5 085</b>	<b>95 020</b>
Autres articles textiles confectionnés	1 454	1 368	1 178	791	406	923	437	277	388	984	8 206
Préparations céréalières, farine	19 752	10 232	9 845	10 328	8 523	4 966	2 099	4 491	3 972	3 552	77 760
Sel ; soufre ; terres et pierres	801	585	467	775	1 220	1 430	1 230	1 154	842	549	9 054
<b>Nigeria</b>	<b>6 709</b>	<b>11 430</b>	<b>15 773</b>	<b>21 495</b>	<b>24 161</b>	<b>15 023</b>	<b>12 073</b>	<b>7 931</b>	<b>5 613</b>	<b>8 112</b>	<b>128 320</b>
Produits chimiques organiques ou inorganiques	4 635	6 267	11 917	15 497	15 926	5 187	3 922	1 420	742	467	65 980
Plastiques et produits dérivés	161	645	1 246	1 075	2 117	1 737	404	970	148	526	9 029
Sel ; soufre ; terres et pierres plastic	1 913	4 519	2 610	4 923	6 118	8 099	7 746	5 540	4 723	7 119	53 311
<b>Total</b>	<b>221 054</b>	<b>164 787</b>	<b>203 400</b>	<b>187 007</b>	<b>284 399</b>	<b>289 148</b>	<b>321 799</b>	<b>168 769</b>	<b>154 601</b>	<b>131 992</b>	<b>2 126 955</b>

## IMPORTATIONS

Importations en Tunisie (en milliers \$)						
Année	Algérie	Tchad	Mali	Niger	Nigeria	Total
2010	621 468	5	23	0	95	621 591
2011	637 254		37	1	194	637 486
2012	982 408		825	1	3 191	986 424
2013	1 185 238		943	0	1 889	1 188 070
2014	1 572 489	83	821	36	51 684	1 625 113
2015	801 324		157	218	29 465	831 164
2016	713 167	1	115	6	37 810	751 099
2017	748 258	36	9	0	1 812	750 115
2018	972 822	26	7		2 461	975 315
2019	1 432 404	8	358	0	1 094	1 433 864
<b>Total</b>	<b>9 666 830</b>	<b>158</b>	<b>3 294</b>	<b>262</b>	<b>129 695</b>	<b>9 800 240</b>



**3 premiers postes d'importations de la Tunisie (en milliers \$)**

Partenaires	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
<b>Algérie</b>	<b>576 734</b>	<b>595 783</b>	<b>956 409</b>	<b>1 160 514</b>	<b>1 548 809</b>	<b>783 035</b>	<b>692 636</b>	<b>719 005</b>	<b>917 953</b>	<b>1 381 589</b>	<b>9 332 467</b>
Verre et verrerie	6 983	5 210	7 586	9 020	7 812	8 081	6 505	8 818	8 802	7 830	76 647
Combustibles minéraux, huiles minérales et pro	558 974	561 857	948 279	1 151 426	1 493 937	751 814	685 071	706 370	876 726	1 322 893	9 057 347
Sucre et sucrerie	10 777	28 716	544	69	47 060	23 140	1 060	3 817	32 425	50 867	198 474
<b>Tchad</b>					<b>83</b>			<b>36</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>153</b>
Laque; gommes, résines et autres végétaux								10	26	8	44
Graines oléagineuses et fruits oléagineux ; mi								26			26
Cuir et peaux brutes (autres que fourrures)					83						83
<b>Mali</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>820</b>	<b>934</b>	<b>812</b>	<b>157</b>	<b>109</b>		<b>6</b>	<b>350</b>	<b>3 229</b>
Coton			577	934	812	157	108			350	2 938
Fibres synthétiques et artificielles			242						6		248
Véhicules hors trains et tramways	4	37					1				42
<b>Niger</b>					<b>36</b>	<b>216</b>	<b>6</b>				<b>257</b>
Coton					36	139					175
Livres imprimés, journaux, images						21					21
Cuir et peaux brutes (autres que fourrures)						56	6				62
<b>Nigeria</b>			<b>2 431</b>	<b>1 290</b>	<b>51 503</b>	<b>28 918</b>	<b>37 301</b>	<b>1 475</b>	<b>1 294</b>	<b>345</b>	<b>124 556</b>
Combustibles minéraux, huiles minérales et pro					48 378	27 411	35 731				111 520
Graines oléagineuses et fruits oléagineux ; mi			2 431	773	1 278	316	423		1	1	5 223
Cuir et peaux brutes (autres que fourrures)				517	1 847	1 191	1 147	1 475	1 293	344	7 814
<b>Total</b>	<b>576 738</b>	<b>595 820</b>	<b>959 659</b>	<b>1 162 739</b>	<b>1 601 243</b>	<b>812 326</b>	<b>730 051</b>	<b>720 516</b>	<b>919 278</b>	<b>1 382 292</b>	<b>9 460 662</b>



# ANNEXE 3

**COMMERCE INFORMEL  
DANS LA SOUS-RÉGION RTS,  
LE CAS DU COMMERCE INFORMEL  
ENTRE L'ALGÉRIE ET LE NORD DU MALI.  
PROBLÈMES RENCONTRÉS  
AUX POSTES-FRONTIÈRES<sup>80</sup>**

---

<sup>80</sup> Basé sur Commerce Algérie-Mali : la normalité de l'informalité, Sami Bensassi, Anne Brockmeyer, Matthieu Pellerin et Gaël Raballand, Démocratie et développement économique, 21e conférence annuelle du Forum de recherche économique, 20-22 mars 2015 | Gammarth, Tunisie 2015 - <https://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>.

Les statistiques officielles comportaient une énigme : selon les autorités algériennes, l'Algérie enregistrait un excédent commercial avec le Mali. Selon les autorités maliennes, le Mali dégagait un excédent commercial avec l'Algérie. En outre, il semblait qu'il n'y eût aucune corrélation entre le montant des exportations maliennes vers l'Algérie rapporté par les autorités maliennes et celui des importations en provenance du Mali rapportés par les autorités algériennes.

Le montant hebdomadaire du commerce extérieur malien en 2014 a été estimé à environ 0,74 million de dollars, et les importations maliennes peuvent donc être estimées de manière prudente à environ 30 millions de dollars par an. Ce montant est inférieur de près des deux tiers à celui de 2011, qui marque le pic des échanges entre le Mali et l'Algérie. En 2011, les importations étaient estimées à plus de 85 millions de dollars de l'Algérie vers le Mali, avec 120 camions traversant la frontière chaque semaine. Cependant, les Algériens ont officiellement déclaré 1,02 million de dollars d'exportations et les Maliens 1,89 million de dollars d'importations en 2011, soit respectivement 1,2 % et 2,2 % du volume estimé du commerce informel. En 2014, les marges sont d'environ 20 %, contre 30 % en 2011.

Le commerce informel est très important pour l'approvisionnement du nord du Mali et permet aux régions du nord de bénéficier de prix plus bas que si les marchandises provenaient du sud du pays. Cette situation pourrait contribuer à expliquer pourquoi le niveau de pauvreté est si bas dans le nord du Mali, notamment à Kidal. Le commerce informel est également l'une des principales activités en termes d'emploi dans l'extrême nord du pays.

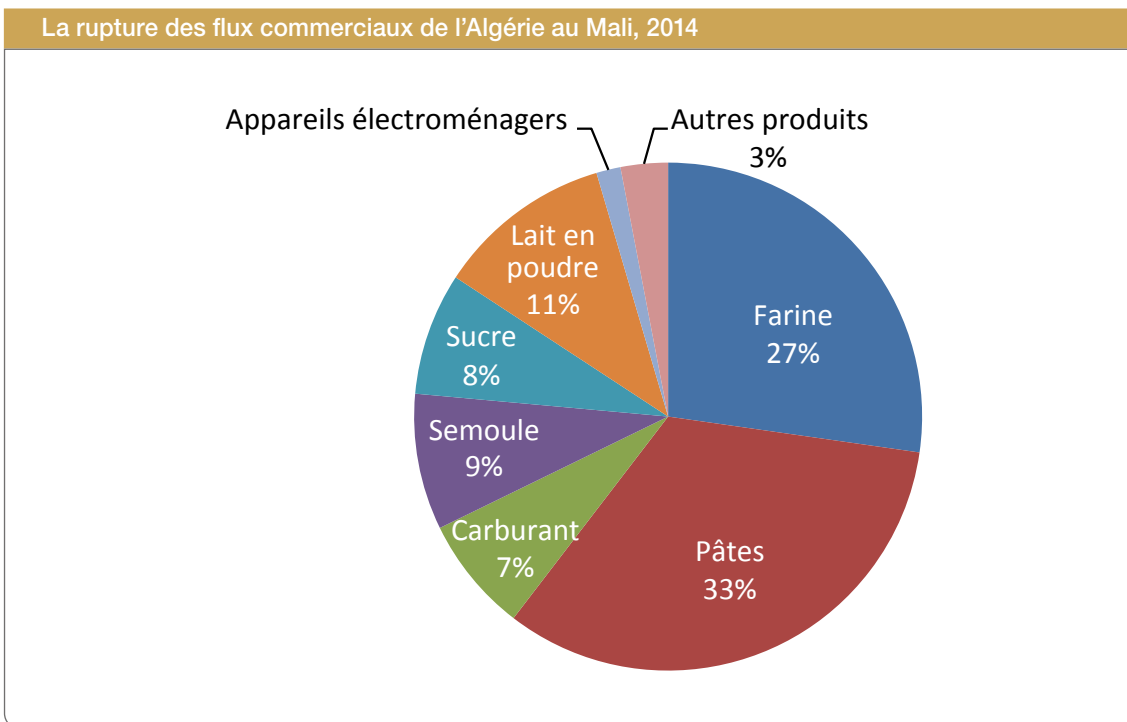
Économiquement, même sans tenir compte des subventions algériennes au transport de marchandises, il est compréhensible que Kidal, et même Gao, gravitent vers l'Algérie car les temps de transit sont de sept à huit jours vers Alger contre au moins 17 jours vers Dakar (Sénégal) ou via la route du sud vers Abidjan (Côte d'Ivoire) ou Tema (Ghana). En outre, le coût du transport maritime est beaucoup moins élevé dans les ports d'Afrique du Nord que dans ceux d'Afrique de l'Ouest.

#### Comparaison des distances et des temps de transit moyens de Kidal, Gao et Bamalo à Alger, Dakar, Abidjan et Tema

	Kidal	Gao	Bamako
<b>Distance (km)</b>			
<b>Alger</b> (Algérie)	<b>2 297</b>	2 597	4 193
<b>Dakar</b> (Sénégal)	2 950	2 650	<b>1 400</b>
<b>Abidjan</b> (Côte d'Ivoire)	2 400	<b>2 050</b>	<b>1 150</b>
<b>Tema</b> (Ghana)	<b>2 250</b>	<b>1 900</b>	2 000
<b>Temps de transit moyen (jours)</b>			
<b>Alger</b> (Algérie)	<b>7</b>	<b>8</b>	20
<b>Dakar</b> (Sénégal)	18	17	<b>13</b>
<b>Abidjan</b> (Côte d'Ivoire)	23	22	19
<b>Tema</b> (Ghana)	24	23	22

Source : Comité de liaison de la route Transsaharienne (Liaison Committee for the Trans-Saharan Road 2009)  
<http://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>

La quasi-totalité des produits vendus dans le nord du Mali sont ceux qui sont subventionnés en Algérie : pâtes alimentaires, farine, produits semouliers, mais aussi carburants. Malgré la fermeture officielle de la frontière algérienne en janvier 2013, les flux commerciaux informels restent importants.<sup>81</sup>



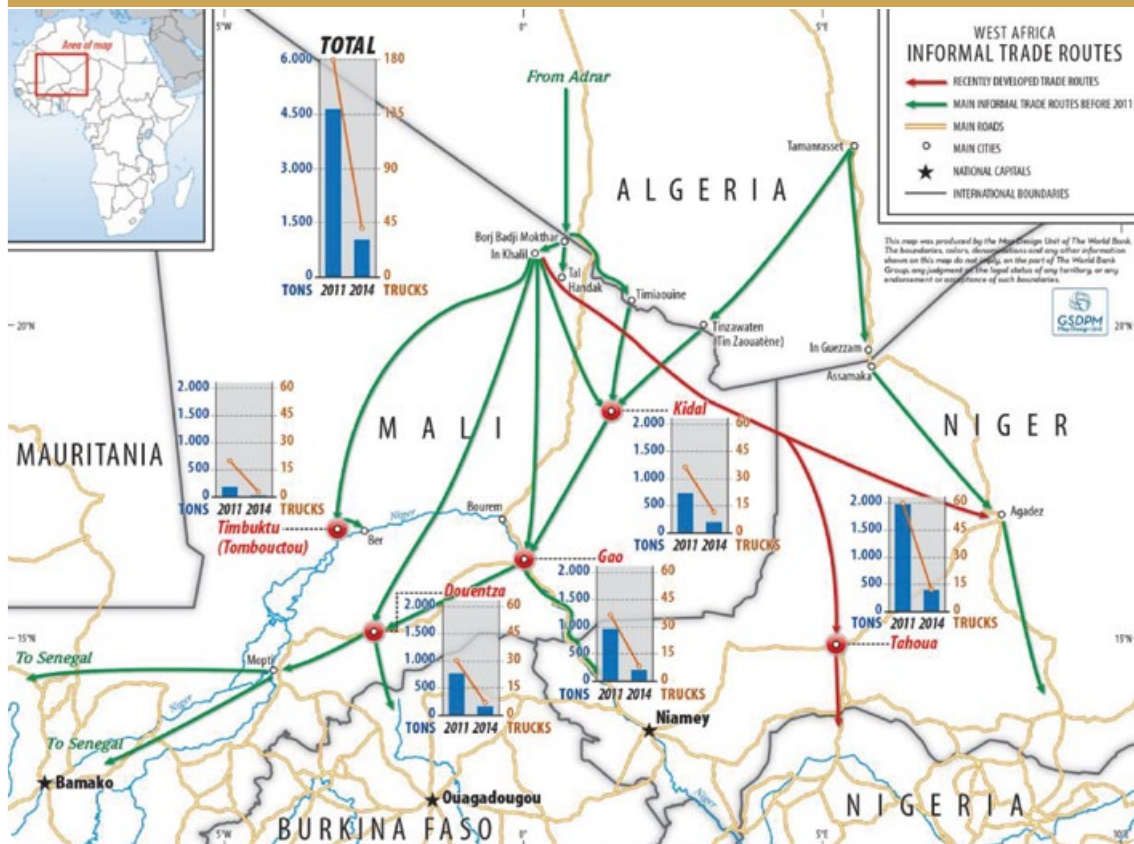
Source : <http://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>

Les trois principaux points de passage frontaliers entre l'Algérie et le Mali sont Bordj Badji Mokhtar au Mali, quelque peu supplanté depuis 2012 par Tinzawaten et Timiaouine en Algérie. À Bordj Badji Mokhtar, les marchandises sont stockées avant d'être envoyées sur des petits camions ou des 4x4 à In Khalil, où elles sont rechargées dans de nouveaux camions. Le carburant constitue un autre problème. La contrebande est assurée par un nombre limité d'opérateurs car les autorités algériennes sont assez fermes sur la contrebande de carburant.

Depuis 2011, les routes ont changé, et certaines sont temporairement plus utilisées que d'autres en raison de la situation sécuritaire. L'un des changements majeurs est le remplacement au Mali du hub d'In Khalil au profit de Tal Handak. Tal Handak est appelé «mini In Khalil» en raison de la situation sécuritaire extrêmement difficile qui prévaut à In Khalil depuis le début de 2013. La région de Gao est approvisionnée directement depuis Bordj Badji Mokhtar par In Khalil, sans passer par la ville de Kidal.

<sup>81</sup> Algeria–Mali Trade: The Normality of Informality, Sami Bensassi, Anne Brockmeyer, Mathieu Pellerin, Gaël Raballand, Democracy and Economic Development, Economic Research Forum, 2015, <http://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>.

Carte 1 : Routes de commerce informel entre le Mali et l'Algérie et trafic de camions pour les villes sélectionnées 2011 et 2014



Source : <http://documents1.worldbank.org/curated/en/839641468186541299/pdf/101137-WP-P148610-PUBLIC-Box393259B.pdf>

Le commerce informel a des impacts positifs aussi bien que négatifs sur le nord du Mali. Parallèlement à ses effets économiques et sociaux positifs, il renforce l'intégration économique entre le nord du Mali et l'Algérie et génère ainsi du ressentiment à l'égard du gouvernement du Mali à Bamako. En outre, en raison des effets corrupteurs du commerce informel sur des institutions comme les douanes ou l'armée, il sape l'efficacité de l'État malien dans le nord.

La dépendance économique du Mali vis-à-vis de l'Algérie crée une extrême vulnérabilité pour le nord du Mali. L'État malien se trouve donc dans une position délicate car il est économiquement logique que le nord soit largement ancré en Algérie, mais cette situation renforce la faiblesse de l'État malien. Une politique purement répressive n'est donc pas possible. Une politique de laisser-faire n'est pas non plus envisageable car les marges commerciales sont estimées à 10-15 millions de dollars au minimum, même en mettant de côté le trafic d'armes et de drogue. Mais laisser les contrebandiers opérer sape l'intégrité des institutions de l'État, qu'il s'agisse des douanes, de l'armée ou même des autorités politiques.

En raison de l'importance économique et politique de l'Algérie pour le nord du Mali et de l'instabilité actuelle, il est important que les autorités maliennes et algériennes aient des discussions sur le commerce informel entre les deux pays. En outre, il est important de distinguer les différents itinéraires de contrebande, et de laisser de côté le manque à gagner en termes de revenus et de mieux contrôler la contrebande de marchandises illicites.

## La régulation aux frontières en Algérie et la question des subventions dans le sud du pays

Les *wilayas* (provinces) du sud de l'Algérie, comme celle de Tamanrasset, ont un double système de subventions : un système de compensation des coûts de transport qui s'applique exclusivement à ces provinces et un système de subvention des prix des produits de grande consommation qui s'applique à l'ensemble du territoire algérien.

Le système de compensation des frais de transport consiste en un remboursement des frais découlant de l'approvisionnement et de la distribution des produits de grande consommation au niveau des wilayas des régions du Sud (Tamanrasset, Illizi, Adrar, Tindouf, Ouargla, Bechar, El Beïdh, El Oued, Ghardaïa et Naama). Ce programme est régi par le décret exécutif du 10 juillet 2007. Le remboursement couvre aussi bien le transport entre les wilayas qu'à l'intérieur de celles-ci. Ce programme est destiné à fournir des biens de consommation courante aux personnes vivant dans les zones reculées du Sud algérien.

Le système de remboursement est calculé sur la base suivante : montant de l'indemnisation par opération = distance (km) × poids (tonnes) × 3 DA (dinars algériens). Le gouvernement a décidé en juin 2019 d'élargir la liste des matières bénéficiant du fonds de compensation des frais de transport pour les États du Sud aux légumes de toutes sortes et aux fruits produits localement et même importés, en plus de la viande d'agneau et de bœuf, ainsi qu'à la viande de poulet et de dinde pour protéger le pouvoir d'achat des citoyens du Sud.<sup>82</sup>

Le fonds de compensation des coûts de transport vers les États du Sud favorise le transport de nombreux produits alimentaires et non alimentaires destinés aux citoyens du Grand Sud, tels que le blé, la farine, le lait en poudre, le lait, le café, le thé, le sucre, les tomates concentrées, les pâtes alimentaires, les huiles alimentaires, les fournitures scolaires, les aliments pour le bétail et les matériaux de construction (ciment, béton, bois), en plus du gaz et des médicaments.

Les collectivités locales concernées par cette décision sont Adrar (1 412 km de la capitale), Tamanrasset (1 917 km de la capitale), Bachar (1 025 km de la capitale), Illizi (1 822 km de la capitale), et Ouargla (784 km de la capitale), la vallée (641 km de la capitale), Ghardaïa (597 km de la capitale), al-Bayadh (800 km de la capitale) et Tindouf (1417 km de la capitale). Le budget du fonds s'est élevé à 5,2 milliards de dinars (500 millions de dollars) pour 2018, et à 23 milliards de dinars (2,1 milliards de dollars) entre 2010 et 2018.

Dans les localités frontalières, chaque opérateur identifié est limité dans les quantités de produits subventionnés qui peuvent être commercialisés. Mais ce dispositif ne limite pas le nombre de commerçants qui peuvent s'inscrire à cette activité et, donc, ne limite pas le seuil des allocations dans les zones frontalières.

La direction du Commerce fournit aux responsables des autorisations douanières le nom des commerçants, leur numéro fiscal et les quantités autorisées pour chaque produit. Ce processus facilite le contrôle des mouvements des produits subventionnés et permet de disposer de données sur les allocations annuelles dans ces régions. La semoule, la farine et les pâtes sont les produits de consommation les plus subventionnés, avec plus de 2 000 tonnes pour Tinzawaten et In Guezzam. Les deux localités reçoivent également 4 000 tonnes de ciment.

L'examen des listes d'opérateurs autorisés à approvisionner les localités frontalières révèle également que certaines tribus contrôlent les secteurs des produits alimentaires et des matériaux de construction. À Tinzawaten, un groupe tribal représente 7 des 42 opérateurs autorisés à approvisionner cette localité en matériaux de construction (16 % de cette activité) et compte 6 des 67 opérateurs autorisés à fournir des produits alimentaires (soit près de 8 % de cette activité). Certains membres de la famille pratiquent également le troc.

---

<sup>82</sup> L'Algérie cherche à éteindre le feu des prix élevés dans les États du sud (alaraby.co.uk).

## Contrôle frontalier du côté algérien

La frontière entre l'Algérie et le Mali est longue de 1 376 kilomètres. La surveillance de la frontière sud algérienne est difficile car la densité de population est très faible, notamment dans l'extrême sud. Le conflit qui prévaut dans le nord du Mali depuis janvier 2012 a bouleversé les équilibres commerciaux entre l'Algérie et le Mali.

La mise en œuvre des résolutions de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) a permis de conclure, sans difficulté majeure, l'accord sur la frontière de l'Algérie avec le Niger le 5 janvier 1983 et avec le Mali le 8 mai 1983. La commission mixte algéro-malienne de sécurité est une entité administrative créée par l'Algérie et le Mali pour superviser les différents aspects de la coopération en matière de sécurité dans les régions frontalières, mais elle ne se réunit qu'une fois tous les trois ans, ce qui la rend pratiquement inexistante.

Dans le cadre de son programme de modernisation, les douanes algériennes ont entrepris un important recrutement de douaniers depuis 2012 afin d'accroître la surveillance dans les régions du sud. Ce dispositif a été renforcé par l'ouverture de postes frontaliers terrestres pour le contrôle des personnes et des marchandises. En 2014, vingt-six postes de douane sont répartis le long des frontières (8 postes à la frontière de l'est, 14 au sud et 4 à l'ouest), et il existe des postes qui assurent exclusivement la surveillance des zones frontalières.

Ces mesures sont juridiquement fondées sur l'adoption d'une loi spécifique renforçant les sanctions contre toutes les formes de contrebande. Des sanctions sont prévues contre les formes graves de contrebande (armes, drogues, etc.), mais elles semblent disproportionnées pour les produits de consommation courante destinés à approvisionner des localités isolées du Sahara.

## La régulation par le troc et le contrôle des changes

Pour exercer une activité de troc, un commerçant doit, en vertu de l'arrêté de 1994, demander son inscription au registre du commerce algérien en tant que grossiste et posséder des infrastructures de stockage et un moyen de transport des marchandises, en propriété ou en location ; une formalité qui n'était pas exigée dans la réglementation de 1991. Cette mesure a créé un monopole des commerçants algériens dans le commerce transfrontalier de gros, obligeant ainsi les Maliens et les Nigériens à passer par ces intermédiaires algériens (Scheele 2011).

Plusieurs accords commerciaux ont été signés entre l'Algérie et le Mali :

- Ordonnance n° 75-71 du 12 novembre 1975 portant ratification de l'accord de transport routier de marchandises, entre la République algérienne démocratique et populaire et la République du Mali, signé à Bamako le 30 juin 1975 (JO n° 99 du 12 décembre 1975, p. 1056).
- Décret n° 83-341 du 21 mai 1983 portant ratification de l'accord commercial et tarifaire entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République du Mali, signé au Mali le 4 décembre 1981 (JO n° 21 du 24 mai 1983, p. 977).
- Décret présidentiel n° 01-80 du 29 mars 2001 portant ratification de l'accord commercial et tarifaire entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République du Mali, signé à Bamako le 11 juillet 1996 (JO n° 20 du 8 avril 2001, p. 3).

# **ANNEXE 4**

**(DOCUMENT PRÉPARATOIRE SOUMIS À L'APPROBATION  
DES PAYS DU CORRIDOR ROUTIER RTS)**

**PROPOSITION DE PROTOCOLE D'ACCORD (PA)  
ENTRE LES PAYS DU CORRIDOR TRANSSAHARIEN  
EN VUE DE L'ADOPTION D'UN CADRE  
DE COOPÉRATION ET D'UN MÉCANISME  
DE GESTION DU CORRIDOR**

**PROTOCOLE D'ACCORD (PA)**  
**entre les pays membres du corridor routier RTS**  
**(Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad, Tunisie) en vue de la création d'un cadre**  
**de coopération et d'un mécanisme de gestion du corridor**

## Préambule

*Reconnaissant* l'importance cruciale du transport routier dans le renforcement des réseaux de transport durables et l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) dans les pays respectifs

*Reconnaissant* le rôle vital du transport routier pour répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de transit tels que définis dans le Programme d'action d'Almaty (2003) et le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024

*Reconnaissant* l'importance d'améliorer les performances du corridor routier RTS (ci-après « le corridor RTS ») pour soutenir la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf)

*Notant* les opportunités d'augmentation de la croissance économique, du commerce et du transport ainsi que d'amélioration des services de transport entre les six pays, générées par les activités commerciales routières le long du corridor RTS et au-delà

*Réaffirmant* l'importance du renforcement des liens entre le Corridor RTS et les corridors voisins, de l'amélioration des liens intermodaux et de la nécessité de disposer d'une large plateforme de coordination des activités des parties prenantes pour attirer du fret dans le corridor RTS

*Soulignant* le besoin d'un accord formel pour approfondir la collaboration entre les parties prenantes, définir les priorités et assurer une continuité et un suivi régulier des opérations commerciales menées le long du corridor RTS

## S'engagent par le présent :

Les pays ci-dessous désignés comme « les Parties du protocole » ou « les Parties »

## Objectifs du PA

- Les Parties affirment leur engagement à travailler ensemble pour commercialiser le corridor RTS en renforçant sa compétitivité à travers des investissements et une modernisation de l'infrastructure, en éliminant les barrières matérielles et immatérielles et en améliorant l'interopérabilité technique, juridique et opérationnelle, notamment en harmonisant les réglementations opérationnelles comme celles des douanes, du contrôle aux frontières et des autres formalités.
- Les Parties s'engagent également à coopérer en vue d'attirer plus de marchandises dans le corridor RTS, notamment en resserrant les liens avec les corridors voisins et en explorant des opportunités de promotion du corridor dans d'autres sous-régions.
- Le PA envisage une coordination étroite entre les Parties pour établir les priorités, notamment en matière d'harmonisation, dans la mesure du possible, des normes techniques, du partage de l'information, des pratiques opérationnelles et des dispositions réglementaires et/ou administratives affectant le flux de marchandises le long du corridor RTS.

## Création d'un cadre de coopération

Pour consolider leur collaboration, les Parties s'accordent pour créer un cadre de coopération pour le corridor RTS, qui réunira les principales parties prenantes impliquées dans le commerce et la facilitation



du transport dans les pays du corridor RTS et visant à commercialiser le corridor.

- Il s'agit d'un cadre de coopération stratégique pour le commerce et la facilitation du transport et de la commercialisation du corridor RTS.
- Le cadre de coopération définira les objectifs communs et la stratégie de long terme des pays du corridor RTS pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation, éviter les divergences entre les efforts de facilitation et tout conflit entre les accords (ou mesures) de facilitation déjà en vigueur.
- Le cadre de coopération constituera un régime effectif et présentera les objectifs communs de long terme dans les domaines essentiels pour la facilitation du transport et du transit, particulièrement les permis de transport routier et les droits de circulation, les visas des chauffeurs routiers et du personnel, l'importation temporaire de véhicules, la sécurité routière, l'assurance des véhicules, les dimensions et le poids des véhicules, l'immatriculation des véhicules et les certificats de contrôle.
- Le cadre de coopération fera le point sur les efforts collaboratifs et le partage d'expériences entre les pays membres du corridor RTS, particulièrement en matière : (i) de mise en place d'un régime juridique, notamment pour l'accès à certaines conventions internationales de facilitation ; (ii) d'accords sous-régionaux et bilatéraux ; (iii) d'adoption plus poussée de nouvelles technologies (y compris de technologies vertes) ; (iv) de formation professionnelle ; (v) d'établissement et de renforcement de mécanismes de coordination des mesures nationales de facilitation ; (vi) de promotion d'un contrôle conjoint aux frontières ; (vii) de promotion de zones économiques aux frontières, de ports secs et de centres logistiques ; (viii) d'application étendue des outils de facilitation.
- Le cadre de coopération encourage les pays sans littoral et de transit à adhérer aux conventions internationales pertinentes, notamment la Convention TIR, la Convention sur l'harmonisation et la Convention de Kyoto révisée, compte tenu de leurs avantages potentiels, ainsi qu'aux accords visant à promouvoir l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des formalités et des documents relatifs au transport. Il s'agit d'une plateforme pour l'échange efficace d'informations, y compris les questions de protection de l'information. Il prévoit l'harmonisation des exigences en matière d'information conformément aux normes internationales.

## Mise en place d'un mécanisme de gestion du corridor

Afin d'atteindre les objectifs ci-dessus et ceux du protocole d'accord et du cadre de coopération, les parties conviennent de mettre en place un mécanisme de gestion du corridor RTS (ci-après dénommé le MGC-RTS).

- La structure institutionnelle du MGC-RTS comprendra deux niveaux : un conseil de surveillance (CS) et un Secrétariat exécutif permanent (SEP).
- Le CS comprendra des représentants des ministères ou des agences nationales responsables du transport, des travaux publics, du commerce et des douanes des pays membres du corridor RTS. Des représentants des autorités portuaires, des agences de réglementation des transports et de la sécurité routière, ainsi que du secteur privé (transporteurs routiers, opérateurs logistiques, transitaires) pourraient y siéger si les gouvernements en conviennent.
- Le CS pourrait être présidé par un ministre d'un pays membre du corridor RTS (par exemple, ministre des Transports ou ministre des Travaux publics) ou son représentant désigné, selon un système de rotation en commençant par un pays convenu mutuellement, ou selon ce qui peut être convenu par les pays du corridor RTS.
- En s'appuyant sur l'actuel CLRT, les statuts organiques du CLRT seront modifiés pour inclure le CS et le SEP avec leurs prérogatives, rôles, responsabilités et composition tels que décrits dans le présent document et détaillés dans les documents distincts du cadre de coopération et du mécanisme de gestion du corridor. Le CLRT donnera naissance au SEP (le Secrétariat permanent du corridor économique transsaharien). En outre, les pays peuvent créer des comités nationaux de facilitation des échanges.

- Le SEP sera le principal organe de coordination, de gestion et de maintenance du MGC-RTS. Il appuiera l'action du CS. Le SEP comprendra au minimum les postes suivants, convenus par les pays RTS : (i) un Secrétaire général ; (ii) un expert en facilitation des échanges et des transports ; (iii) un assistant administratif. Le Secrétaire général peut, en consultation avec le CS, nommer les personnes qui, en tant que membres du Secrétariat, assureront la bonne exécution des fonctions du Secrétariat. Tout pays membre peut, pour soutenir le travail du Secrétariat, détacher une personne à temps plein ou à temps partiel dans le Secrétariat, sous réserve des conditions que le Secrétaire général peut fixer en consultation avec le CS. Les pays membres du corridor RTS sont encouragés à apporter des contributions en nature à la mise en place initiale du Secrétariat, telles que les équipements et les frais de déplacement.
- Le rôle du conseil de surveillance se limite à la supervision générale et à une assistance dans l'examen et la résolution des problèmes susceptibles d'entraver la facilitation du commerce et des transports, la logistique, et le transit. Le CS peut désigner des représentants pour agir en son nom. Le conseil peut également créer des groupes de travail ad-hoc habilités à traiter des questions spécifiques. Le conseil de surveillance se réunira une fois par an à tour de rôle dans chacun des pays membres, fixera les priorités pour le corridor et finalisera le plan d'action annuel délimitant les activités à entreprendre. Le SEP organisera les réunions du CS.
- Le CS peut inviter des représentants d'autres organisations/pays s'il le juge nécessaire pour atteindre les objectifs du corridor.
- Le CS et le SEP peuvent créer un ou plusieurs groupes consultatifs spécialisés, selon les besoins, pour mettre en œuvre le plan d'action annuel du corridor.
- Toutes les décisions de la MGC-RTS sont prises sur la base du consensus.
- Le financement du MGC-RTS comprendra les frais d'adhésion (pays, autorités indépendantes, etc.), les contributions des gouvernements, les recettes basées sur le trafic (si possible) et le soutien des donateurs (par le biais de projets et/ou de programmes de facilitation du commerce et du transport).

## Autres dispositions

- Les Parties considèrent que le présent protocole d'accord est sans préjudice de la compétence des ministères chargés des infrastructures routières pour ce qui est de la planification et du financement des infrastructures ou de l'organisation des services de transport routier sur leurs territoires respectifs.
- Toutes les activités de coopération dans le cadre du présent PA sont fondées sur l'engagement volontaire des Parties et des autres parties prenantes concernées.
- Le présent protocole d'accord reste en vigueur tant qu'il n'est pas dénoncé par écrit par l'une des parties.

Signé à [lieu] le [date] en [nombre] exemplaires originaux en [langue(s)], tous les textes faisant également foi :

Pour l'Algérie

.....[signature].....

Pour le Tchad

.....[signature].....

Pour le Mali

.....[signature].....

Pour le Niger

.....[signature].....

Pour le Nigeria

.....[signature].....

Pour la Tunisie

.....[signature].....

# **ANNEXE 5**

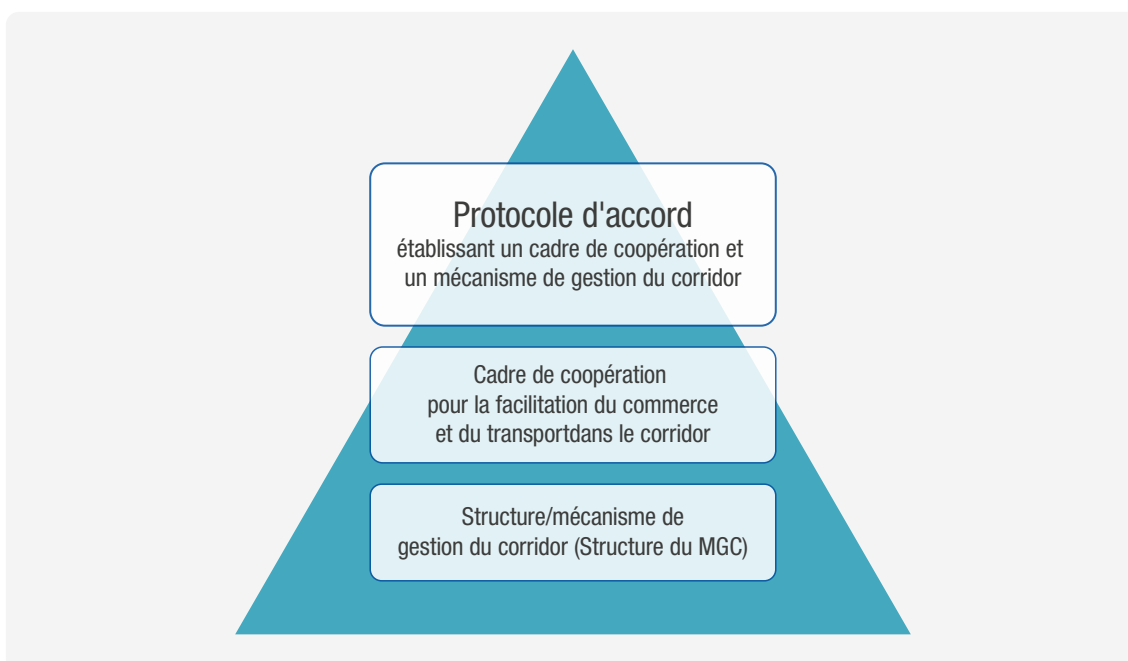
## **PROPOSITION**

**CADRE DE COOPÉRATION PROPOSÉ AUX PAYS DU CORRIDOR  
ROUTIER RTS POUR FACILITER LE COMMERCE ET LE  
TRANSPORT ET COMMERCIALISER LE CORRIDOR**

## INTRODUCTION

La proposition de structures juridiques et institutionnelles pour gérer le corridor RTS s'inscrit dans le cadre de l'étude sur la promotion et la commercialisation du corridor routier transsaharien (RTS) et sa transformation en corridor économique. Ces dispositions sont résumées dans la figure suivante.

### STRUCTURES JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELLES



Il est proposé de mettre en place un dispositif en trois volets : (i) un protocole d'accord entre les pays du corridor RTS établissant un cadre de coopération et un mécanisme de gestion du corridor ; (ii) un cadre de coopération entre les pays du corridor RTS pour faciliter le commerce et le transport ; (iii) un mécanisme institutionnel officiel de gestion du corridor. Ces trois éléments, une fois adoptés et appliqués par les pays du corridor RTS, contribueraient à la création d'un corridor économique et jetteraient les bases d'une intégration régionale. Les pays du corridor RTS reconnaissent l'importance cruciale d'une infrastructure et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable des pays.

La présente annexe résume le cadre de coopération pour la facilitation des échanges et des transports entre les pays du corridor RTS. Elle décrit brièvement les avantages d'un cadre de coopération stratégique régionale et donne les principales dispositions à inclure dans ce cadre de coopération intergouvernemental. Le cadre de coopération juridique complet, ou l'accord intergouvernemental, pourrait être développé et formalisé par les pays du corridor RTS dans le cadre d'un projet régional soutenu techniquement et financièrement par des partenaires internationaux tels que la BID et la CNUCED.

Les deux autres composantes (le protocole d'accord et le mécanisme de gestion du corridor) du dispositif juridique et institutionnel sont résumées dans les annexes 4 et 6, respectivement.

Le travail d'analyse détaillé et l'examen de l'expérience internationale sur le même sujet qui ont conduit au dispositif juridique et institutionnel proposé pour la gestion du corridor RTS sont présentés dans le rapport d'étude complet, qui détaille également d'autres mesures visant à transformer le corridor RTS en corridor économique.

## CADRE DE COOPERATION PROPOSÉ (ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL)

### Cadre juridique stratégique pour la facilitation du commerce et du transit dans le corridor RTS

Les expériences passées et les institutions des corridors en activité démontrent que différents instruments juridiques sont utilisés pour formaliser un projet de corridor. Ces instruments définiront les objectifs du projet, les autorités de mise en œuvre, les dispositions institutionnelles, les rôles et les responsabilités des différentes parties et les moyens d'assurer la viabilité financière du projet.

L'expérience montre également que les modalités de gestion du corridor doivent être conçues de manière à favoriser la modernisation des autorités frontalières, en particulier des administrations douanières. Outre les mesures de facilitation du transport, l'accent pourrait être mis sur la résolution des problèmes qui nuisent à l'efficacité et aux performances du corridor, comme les réformes institutionnelles et la simplification des procédures, tout en encourageant l'amélioration de la formation et les investissements pour moderniser les technologies de l'information et les installations de passage des frontières.

### Avantages et priorités du cadre stratégique régional

Le cadre de coopération stratégique décrirait les objectifs/stratégie à long terme pour les pays membres et leurs partenaires de développement, notamment pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation et la coordination entre ces mesures, et pour éviter toute incohérence dans les efforts de facilitation et tout conflit entre les différents accords (ou mesures) de facilitation existants.

Ce cadre constituerait un régime juridique efficient et donnerait des objectifs communs à long terme pour les questions centrales de facilitation du transit, notamment :

- Permis de transport routier et droits de circulation
- Visas des conducteurs professionnels et du personnel
- Importation temporaire de véhicules routiers
- Sécurité routière
- Assurance des véhicules
- Poids et dimensions des véhicules
- Certificats d'immatriculation et d'inspection des véhicules

Certaines des modalités clés sont suggérées pour mettre l'accent sur les efforts de collaboration, la coopération et le partage d'expériences entre les pays membres du corridor RTS : (i) la mise en place d'un régime juridique efficace, notamment en vue de l'adhésion à certaines conventions internationales de facilitation ; (ii) des accords sous-régionaux et bilatéraux ; (iii) un recours systématique aux nouvelles technologies (y compris les technologies vertes) ; (iv) le développement de la formation professionnelle ; (v) la création/le renforcement des mécanismes nationaux de coordination de la facilitation ; (vi) la promotion du contrôle conjoint aux postes frontières ; (vii) la promotion de zones économiques aux postes-frontières, de ports secs et de centres logistiques ; (viii) une application plus poussée des outils de facilitation.

Les corridors de commerce et de transport constituent un des premiers objectifs des stratégies de développement des infrastructures et de facilitation du commerce à mettre en œuvre en Afrique, tant au niveau continental que sous-régional. Les programmes de l'Union africaine et les communautés économiques régionales accordent tous la priorité à l'amélioration de l'interconnectivité et à la facilitation du commerce en se concentrant sur les corridors de transport comme facteurs d'intégration et d'amé-

nagement du territoire sur l'ensemble du continent. Le VPoA souligne l'importance des corridors pour promouvoir un accès efficace et rentable à la mer et depuis la mer. Il appelle au développement d'une infrastructure de transport améliorée, à une plus grande facilitation du commerce, et spécifiquement à la réduction du temps de trajet le long des corridors.

Dans le cas des pays du corridor RTS, la mise en place d'un système de transit efficace par le biais de dispositifs d'aménagement de corridors transfrontaliers peut permettre de véritables partenariats entre les pays sans littoral et les pays de transit sur la base d'avantages mutuels découlant des actions spécifiques que les principales parties prenantes peuvent convenir d'entreprendre dans le cadre du VPoA.

## DISPOSITIONS CLÉS À INCLURE DANS LE CADRE DE COOPÉRATION (ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL)

L'examen des instruments juridiques de facilitation du transport et du commerce en Afrique subsaharienne a montré que le choix d'un instrument juridique est fondamental pour l'efficacité d'un système de gestion des corridors. Il est également utile pour déterminer le coût associé à la mise en place de dispositifs de gestion des corridors. Le choix de l'instrument juridique sera influencé par les partenaires clés et dépend du niveau souhaité d'interaction entre les parties prenantes des secteurs public et privé.

Les principaux éléments et dispositions clés proposés pour le cadre de coopération intergouvernementale entre les pays membres du corridor RTS sont basés sur différents exemples de constitution de corridors. Les meilleures pratiques internationales plaident pour que les instruments juridiques soient harmonisés avec les régimes juridiques en vigueur dans les pays du corridor. Il est indispensable de faire ratifier le document juridique par les autorités des pays membres du corridor. De même, pour les nouveaux dispositifs, le choix de l'instrument juridique devrait être précédé d'une consultation des parties prenantes, afin de déterminer quel type d'instrument sera choisi.

Le tableau ci-dessous indique ce qui pourrait être couvert par le cadre de coopération pour le projet de corridor économique RTS. Celui-ci pourrait être finalisé et mis en œuvre dans le cadre d'un projet de développement du corridor économique régional RTS soutenu par la BID et la CNUCED. Une meilleure coopération sur le cadre juridique du transit aux niveaux bilatéral, régional et mondial renforcera la coopération des pays sans littoral et de transit du corridor en vue de coordonner les politiques, les lois et les réglementations fondamentales en matière de transit, afin de favoriser la liberté de transit.

Le cadre encourage les pays sans littoral et de transit à adhérer aux conventions internationales pertinentes, notamment la Convention TIR, la Convention sur l'harmonisation et la Convention de Kyoto révisée, compte tenu de leurs avantages potentiels, ainsi qu'aux accords visant à promouvoir l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des formalités et des documents de transport. Il s'agit d'une plateforme pour l'échange efficace d'informations, y compris les questions de protection de l'information. Elle prévoit l'harmonisation des exigences en matière d'information conformément aux normes internationales.

## PROPOSITION D'ÉLÉMENTS CLÉS À INCLURE DANS LE CADRE DE COOPÉRATION DU CORRIDOR RTS

### **Préambule**

Définit le contexte et les lignes directrices du cadre de coopération dans le corridor.

### **Définitions**

Définition des termes clés utilisés dans le document

### **Mise en place des organes politiques, exécutifs et opérationnels, définition de leurs compétences légales**

Accord sur le mécanisme de gestion du corridor avec le conseil de surveillance (organe politique) et le Secrétariat exécutif permanent

### **Champ d'application**

Domaines couverts par les instruments juridiques

### **Objectifs**

Les objectifs de l'instrument

### **Composition et attributions des membres**

Identification des autorités compétentes chargées de mettre en œuvre l'instrument

### **Activités et questions spécifiques**

Définition des questions clés et des instruments à utiliser pour la mise en œuvre de l'instrument juridique tels que :

Installations et procédures de transit

Procédures douanières, installations des postes-frontières, gestion et heures de fonctionnement

Réalisation et maintenance de l'infrastructure routière

Autres infrastructures de transport et entretien

Politique de transport routier

Respect du code de la route, contrôle de la charge à l'essieu, dimensions des véhicules

Certifications techniques, assurance

Transport de matières dangereuses

Sécurité routière

Opportunités de développement le long du corridor de transport, promotion du commerce, commercialisation

Politiques de développement durable, stratégies d'adaptation au changement climatique

Suivi et évaluation

### **Questions institutionnelles. Définition des éléments suivants :**

Parties prenantes

Relations

Attributions et responsabilités

Organes de gestion du corridor

Règles de procédure

Structure hiérarchique

### **Mécanisme de financement : description du financement des institutions du corridor**

### **Dispositions finales, définition de certaines dispositions fondamentales pour la mise en œuvre de l'instrument :**

Entrée en vigueur

Amendements

### **Signatures**

L'accord-cadre présente l'avantage notable d'encourager le partage des expériences et des stratégies en matière de coopération douanière. Les administrations douanières moderniseront leurs régimes de transit, sur la base des lignes directrices de l'OMD, afin de faciliter les mouvements de transit et de soutenir le développement économique des pays sans littoral. Elles renforceront la coopération avec d'autres organismes de réglementation des frontières afin de mettre en œuvre efficacement l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC et coopéreront entre elles pour assurer une circulation fluide des marchandises, sans oublier l'échange de données sur les marchandises en transit, les garanties et les sceaux douaniers. Les six pays du corridor RTS ont signé l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), ce qui devrait accélérer l'harmonisation des accords de transit, des exigences réglementaires en matière de transport, des normes, des systèmes et des procédures douaniers, conformément aux objectifs de la ZLECAf.



# **ANNEX 6**

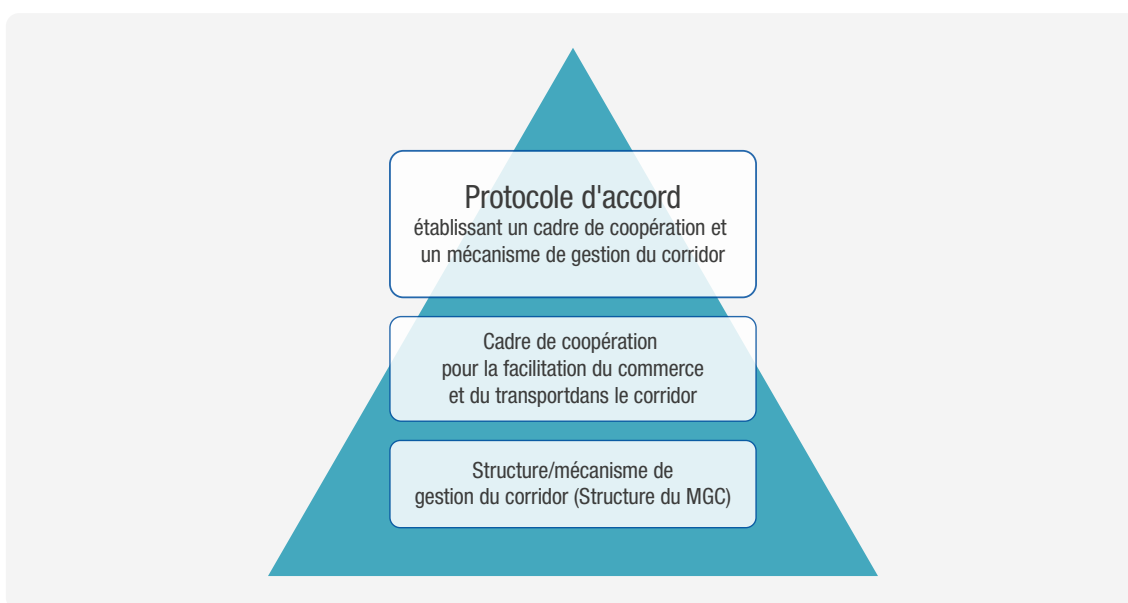
**PROPOSITION**

**MÉCANISME DE GESTION DU CORRIDOR (MGC)**

## INTRODUCTION

Le dispositif proposé pour la gestion du corridor RTS s'inscrit dans le cadre de l'étude pour la promotion et la commercialisation du corridor routier transsaharien (RTS) et sa transformation en corridor économique. Ce dispositif est résumé dans la figure suivante.

### STRUCTURES JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELLES



Un dispositif en trois volets est proposé : (i) un protocole d'accord entre les pays du corridor RTS établissant un cadre de coopération et un mécanisme de gestion du corridor ; (ii) un cadre de coopération entre les pays du corridor RTS pour la facilitation du commerce et du transport ; (iii) un mécanisme institutionnel de gestion du corridor. Ces trois volets, une fois validés et appliqués par les pays du corridor RTS, favoriseraient l'émergence d'un corridor économique et jetteraient les bases de l'objectif ultime d'intégration régionale. Les pays du corridor RTS reconnaissent l'importance fondamentale d'une infrastructure et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable des pays.

La présente annexe résume le **mécanisme de gestion du corridor (MGC)** qui doit être mis en place et officialisé par les pays du corridor RTS. Elle décrit brièvement le mode de gouvernance suggéré, le fonctionnement du mécanisme de gestion du corridor, les fonctions et responsabilités des différentes composantes, la viabilité financière de la structure de gestion du corridor et ses coûts, ainsi que les indicateurs de performance à suivre. La structure juridique complète de gestion du corridor, telle que convenue par les gouvernements, pourrait être élaborée et formalisée par les pays du corridor RTS dans le cadre d'un projet régional soutenu techniquement et financièrement par des partenaires internationaux, tels que la BID et la CNUCED.

Les deux autres volets (le protocole d'accord et le cadre de coopération) du dispositif sont résumés, respectivement, dans les annexes 4 et 5.

Le travail d'analyse détaillée et l'examen de l'expérience internationale sur le même sujet qui ont conduit au cadre juridique et institutionnel proposé pour la gestion du corridor RTS sont présentés dans le rapport d'étude complet, qui détaille également les autres étapes devant conduire à la création d'un véritable corridor économique.

# MÉCANISME DE GESTION PROPOSÉ POUR LE CORRIDOR RTS

## Mode de gouvernance proposé pour la gestion du corridor RTS

Des critères et principes directeurs ont été définis dans le corps de l'étude pour sélectionner un modèle de cadre institutionnel de gestion du corridor RTS. Le recours à différents exemples concrets et aux meilleures pratiques internationales a permis de suggérer le dispositif résumé dans le tableau ci-dessous.

Choix d'un modèle institutionnel pour la gestion du corridor RTS	
Objectif de développement du corridor	Assurer une circulation commerciale efficace en fixant les objectifs économiques plus larges que le corridor commercialisé doit atteindre. Promouvoir le commerce et la croissance économique. Jeter les bases d'une future intégration économique régionale.
Rôle du mécanisme de gestion du corridor	Direction, planification et contribution à la recherche de financements (auprès des partenaires du développement), législation, réglementation, exploitation, suivi et promotion du corridor. Alors que la structure fixe le cadre de la coordination et de la promotion, la mise en œuvre d'actions spécifiques sera de la responsabilité d'autres organismes gouvernementaux.
Organisation du mécanisme de gestion du corridor	La première préoccupation est d'ordre opérationnel. Une structure organisationnelle permanente serait nécessaire. Elle serait indépendante des gouvernements concernés.
Financement du mécanisme de gestion du corridor	Le financement proviendra probablement des cotisations des membres (principalement des États), des dotations des pays, des redevances liées au trafic et éventuellement du soutien initial des donateurs.
Volonté politique et engagement des pays, préparation d'une structure de gestion du corridor	Les pays de la RTS partagent la même vision de la réalisation d'un corridor économique. Ils s'engagent à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour faciliter le commerce, le transport et le transit. Ils s'engagent à atteindre l'objectif commun et démontrent leur volonté d'aller de l'avant avec une stratégie commune vers une future intégration économique régionale. Les pays sont susceptibles de préférer une structure de gestion prête à l'emploi. Sa préparation est essentielle. Il est crucial de disposer d'une structure capable d'entrer en action rapidement.
<p><b>Mode de gouvernance suggéré pour la gestion du corridor RTS :</b> Secrétariat exécutif permanent du corridor économique transsaharien (ou autorité/agence), accompagné d'un comité de suivi/conseil de surveillance gouvernemental (transport/travaux publics, douanes, commerce, ports, réglementation des transports et sécurité routière, secteur privé). Les pays peuvent également créer des comités nationaux de facilitation des échanges commerciaux.</p>	

Les critères et principes directeurs (objectifs de développement, activités, organisation, financement, volonté politique et engagement des pays, préparation) ont été complétés par les enseignements tirés des dispositifs existants. Ces leçons portent sur les éléments suivants :

- Des comités d'échange au sein du corridor peuvent résoudre les problèmes ; les procédures opérationnelles doivent favoriser cet objectif et conserver la flexibilité nécessaire pour être réactives.
- Des groupes de travail (comités consultatifs) peuvent être formés sur une base ad hoc pour traiter de questions spécifiques et être dissous une fois l'objectif atteint.
- Les problèmes liés aux corridors sont souvent résolus par des échanges entre organismes publics ; les processus participatifs doivent être encouragés.
- La conception et les procédures de fonctionnement du dispositif doivent encourager le partage du pouvoir.

- La plupart des dispositifs existants dans les régions africaines ont été créés avec le soutien de donateurs et la question de leur viabilité financière reste un défi majeur.
- L'adaptation du dispositif de gestion au contexte du corridor est nécessaire pour en garantir l'appropriation.

## Mode de fonctionnement de la gestion du corridor RTS

La structure institutionnelle proposée pour la gestion du corridor RTS repose sur une organisation à deux niveaux comprenant un conseil de surveillance (ou un comité de suivi) et un Secrétariat exécutif permanent. Le conseil de surveillance comprendrait des représentants des ministères ou des agences nationales en charge des transports, des travaux publics, du commerce et des douanes. Des représentants des autorités portuaires, des agences de réglementation des transports et de sécurité routière, ainsi que du secteur privé (transporteurs routiers, opérateurs logistiques, transitaires), pourraient être ajoutés si les gouvernements en conviennent. Le rôle du conseil de surveillance se limiterait à la supervision générale et à l'aide à la résolution de tout problème susceptible d'entraver le commerce, la logistique, le transit et la facilitation des transports. Le conseil de surveillance peut désigner un groupe plus restreint pour agir en son nom. Le conseil peut également convenir avec le Secrétariat permanent de créer des groupes de travail pour traiter de questions spécifiques. Le conseil de surveillance se réunirait une fois par an, dans les pays membres, selon un système de rotation. Le Secrétariat exécutif du corridor organiserait les réunions du comité.

Le conseil de surveillance serait appuyé par un Secrétariat exécutif permanent, principal organe de coordination, de gestion et de suivi technique du mécanisme de gestion du corridor. Le Secrétariat comprendrait au minimum les postes suivants : (i) un Secrétaire général ; (ii) un expert du transport et de la facilitation du commerce ; (iii) un assistant administratif. Le Secrétaire général pourrait, après consultation du conseil de surveillance, nommer comme membres du Secrétariat des personnes susceptibles d'être nécessaires à la bonne exécution des tâches du Secrétariat. Tout pays membre pourrait, pour contribuer au travail du Secrétariat, détacher une personne pour y servir à temps plein ou à temps partiel, aux conditions que le Secrétaire général peut fixer en coordination avec le conseil de surveillance. Les membres seraient invités à apporter des contributions en nature pour la mise en place du Secrétariat permanent, notamment les équipements et les frais de déplacement.

Le plan pour assurer les missions du mécanisme de gestion du corridor proposé comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants : (i) le suivi de la performance des activités de transport le long du corridor et des chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales concernées ; (ii) la communication des résultats du suivi par le biais de conférences, de publications et dans les médias ; (iii) la sensibilisation des autorités des États membres du corridor ; (iv) le soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre de procédures et de réglementations communes/normalisées ; (v) le soutien aux initiatives de renforcement des capacités des institutions clés impliquées dans les opérations de commerce et de transport (douanes et transitaires, compagnies d'assurance, gestionnaires des infrastructures de transport, opérateurs de transport et de logistique, etc.) ; (vi) la mise en réseau avec des partenaires internationaux, régionaux et locaux concernés par la gestion des corridors de commerce et de transport, et le partage d'expériences et de connaissances.

Le rôle principal du mécanisme de gestion du corridor RTS proposé serait d'élaborer et de soutenir la mise en œuvre de mesures visant à :

- Fluidifier et sécuriser le passage des marchandises le long du corridor
- Simplifier les procédures douanières du fret
- Harmoniser les politiques de transport et de transit
- Améliorer la coopération entre États membres

- Faciliter les échanges commerciaux entre États membres et entre les États membres et le reste du monde
- Contribuer au développement durable des États membres et à la réduction de la pauvreté
- Promouvoir l'amélioration des infrastructures de transport routier
- Encourager les principaux prestataires de services, comme les ports et les transporteurs routiers, à fournir des services compétitifs en termes de coûts
- Suivre les performances du corridor et évaluer le soutien apporté à la chaîne de valeur régionale, en particulier pendant la crise de la COVID-19, anticiper l'évolution du commerce mondial et la restructuration des chaînes de valeur mondiales.

## Indicateurs de performance du corridor

Les principaux indicateurs de performance du corridor de commerce, de transport et de transit RTS, que le Secrétariat exécutif permanent suivra et dont il rendra compte au conseil de surveillance, sont les suivants :

- Volumes et valeurs du trafic et des échanges
- Coût du transport
- Durée de rotation des camions et des wagons
- Temps passé dans les ports
- Durée du transit aux postes-frontières (et ports secs)
- Variation des éléments ci-dessus

## Responsabilités du Secrétariat exécutif permanent

Les principales fonctions et missions du Secrétariat exécutif du corridor RTS seraient les suivantes :

- Organiser les réunions du conseil de surveillance et les réunions de travail des parties prenantes, finaliser les comptes rendus des réunions et les rapports. Superviser et fournir des conseils techniques aux groupes consultatifs/de travail.
- Assurer la liaison et participer à l'élaboration des politiques, des règlements, des normes, de la sécurité, de la gestion des risques, des mécanismes d'harmonisation, du déploiement des TIC, du transport et de la facilitation du transit dans le corridor. Mettre en place et gérer le suivi du corridor et le mécanisme de suivi et d'évaluation, échanger sur les retours d'expérience au niveau international.
- Développer et gérer la base de données relative à la performance du corridor et diffuser les résultats du suivi.
- Répondre aux demandes du secteur privé, des ministères chargés des transports, du commerce et de l'industrie, des chambres de commerce et d'autres organisations impliquées dans le développement industriel et la promotion des investissements concernant les installations, le coût, les délais de livraison aux différents marchés, la sécurité et la fiabilité de l'itinéraire, afin de leur permettre de commercialiser efficacement le corridor et de stimuler le développement économique grâce à la qualité du système de transport.
- Aider les prestataires de services de transport et de logistique à développer des bouquets de services compétitifs en matière de prix et d'offre, ainsi qu'une grille tarifaire complète pour les clients. Partager les connaissances techniques et opérationnelles entre les prestataires de services et harmoniser la qualité des services.

- Promouvoir et commercialiser le corridor par la diffusion d'informations, la publication d'un bulletin d'information et d'un site web, la participation à des expositions et à des foires commerciales, et l'organisation de visites commerciales.
- Entreprendre ou faire entreprendre des recherches de sa propre initiative ou selon les directives du conseil de surveillance.
- Nommer et encadrer des consultants si nécessaire.
- Préparer des recommandations concernant les cotisations annuelles des membres et toute autre source de financement, et aider à la collecte de fonds.
- Préparer les plans de travail, le budget annuel et les rapports d'activité, et les soumettre au conseil de surveillance.
- Assurer des fonctions de gestion administrative et financière et d'autres activités, selon les instructions du conseil de surveillance.
- Établir des relations de travail fructueuses avec d'autres corridors et des organisations régionales et internationales.

## Mise en place de la structure de gestion du corridor

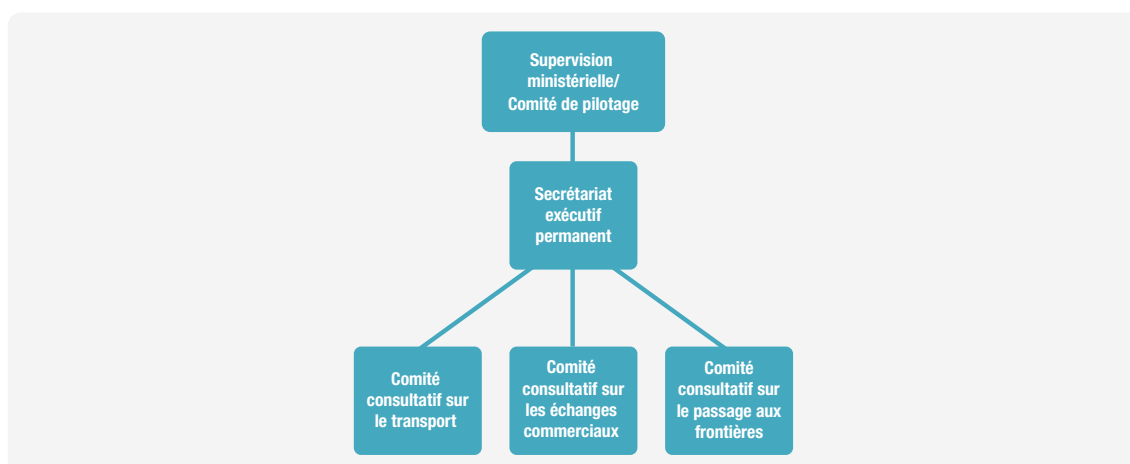
Pour accélérer la mise en place du mécanisme de gestion proposé pour le corridor de commerce, de transport et de transit RTS, et pour des raisons d'efficacité, il est conseillé de s'appuyer sur l'actuel CLRT. Le CLRT sera donc conservé mais renforcé en lui confiant davantage de rôles et de domaines d'activité. Les statuts du CLRT seront modifiés pour faire place au conseil de surveillance et au Secrétariat exécutif permanent avec leurs prérogatives, rôles, attributions et composition tels que décrits ci-dessus.

Il est conseillé de donner au CLRT un nouveau nom qui reflète la notion de corridor économique, une vision élargie du commerce, de la logistique, du transport et de la facilitation du transit, ainsi que ses fonctions de gestion et de coordination du corridor.

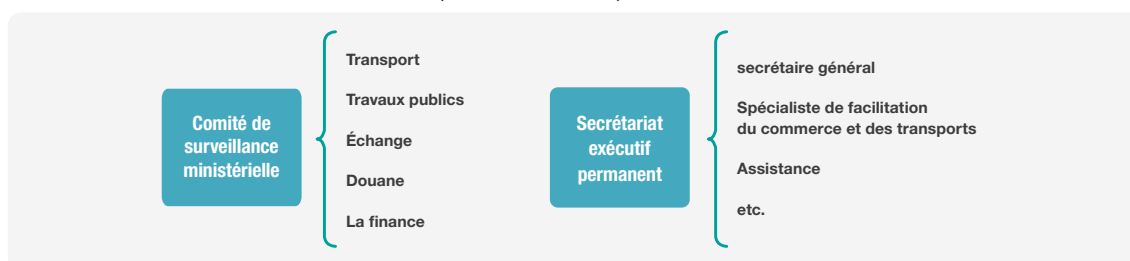
Le nouveau nom proposé pourrait être « Comité de liaison et de coordination du corridor économique transsaharien » (CLCCET). Les statuts juridiques actuels du CLRT pourraient être révisés ou amendés. Ceux-ci n'ont pas été ratifiés par les pays concernés ; ils ont simplement été approuvés par le représentant de chaque pays membre au sein du comité.

L'occasion serait donnée de réviser les statuts, de les amender, et de les faire ratifier officiellement par les pays membres du corridor RTS. Ce serait également l'occasion d'aborder la question du financement (sur une base durable) du système de gestion du corridor. Le Secrétariat du CLRT actuel, qui deviendrait le Secrétariat exécutif permanent, aurait également besoin d'être renforcé en matière de composition, de personnel, de compétences et d'équipement, et soutenu financièrement de manière pérenne. La structure proposée pour la gestion du corridor est résumée dans la figure ci-après.

## MÉCANISME DE GESTION DU CORRIDOR (MGC)\*



\*modifie les statuts actuels du CLRT <sup>83</sup> pour la mise en place du MGC



## Financement et coûts de la structure de gestion du corridor

La structure proposée pour la gestion du corridor (en particulier le Secrétariat permanent et ses activités) aura besoin de sources de revenus pérennes pour financer les fonctions de coordination, le suivi et les activités connexes décrites plus haut. Les activités seront probablement inscrites dans des plans d'action préparés par les gouvernements avec la contribution de la structure de gestion de la RTS. Ces plans visent généralement à améliorer les performances de tous les acteurs de la chaîne logistique. La mise en œuvre des plans d'action incombe aux gouvernements ou aux acteurs commerciaux (chargeurs, transporteurs, organismes de compensation, autorités portuaires, etc.) s'il est dans leur intérêt d'y participer. Deux aspects fondamentaux devraient être correctement traités : la pérennité d'ensemble du dispositif de gestion du corridor et sa viabilité financière, sans lesquels le dispositif serait compromis. La gestion d'un corridor nécessite des sources de financement stables pour atteindre ces objectifs. Ces aspects seraient traités dans l'instrument juridique définissant le cadre stratégique de coopération et les statuts régissant le mécanisme de gestion du corridor. Les principaux coûts associés à l'établissement d'une structure de gestion d'un corridor sont généralement les locaux du Secrétariat, les salaires et avantages sociaux du personnel du Secrétariat, les réunions du comité de supervision et de coordination des parties prenantes, la diffusion de l'information, le suivi de performance du corridor, et les propositions techniques et études visant à améliorer la performance du corridor. Le mode de financement pourrait initialement comprendre des cotisations d'adhésion des membres (pays, organismes autonomes, etc.), des contributions des États, des recettes liées au trafic des usagers (si cela est possible) et le soutien de donateurs (au travers de programmes et/ou projets de facilitation du transport et du commerce). L'expérience montre que, dans un premier temps, les contributions des membres et/ou le financement par des donateurs sont nécessaires pour mettre en place la structure de gestion du corridor.

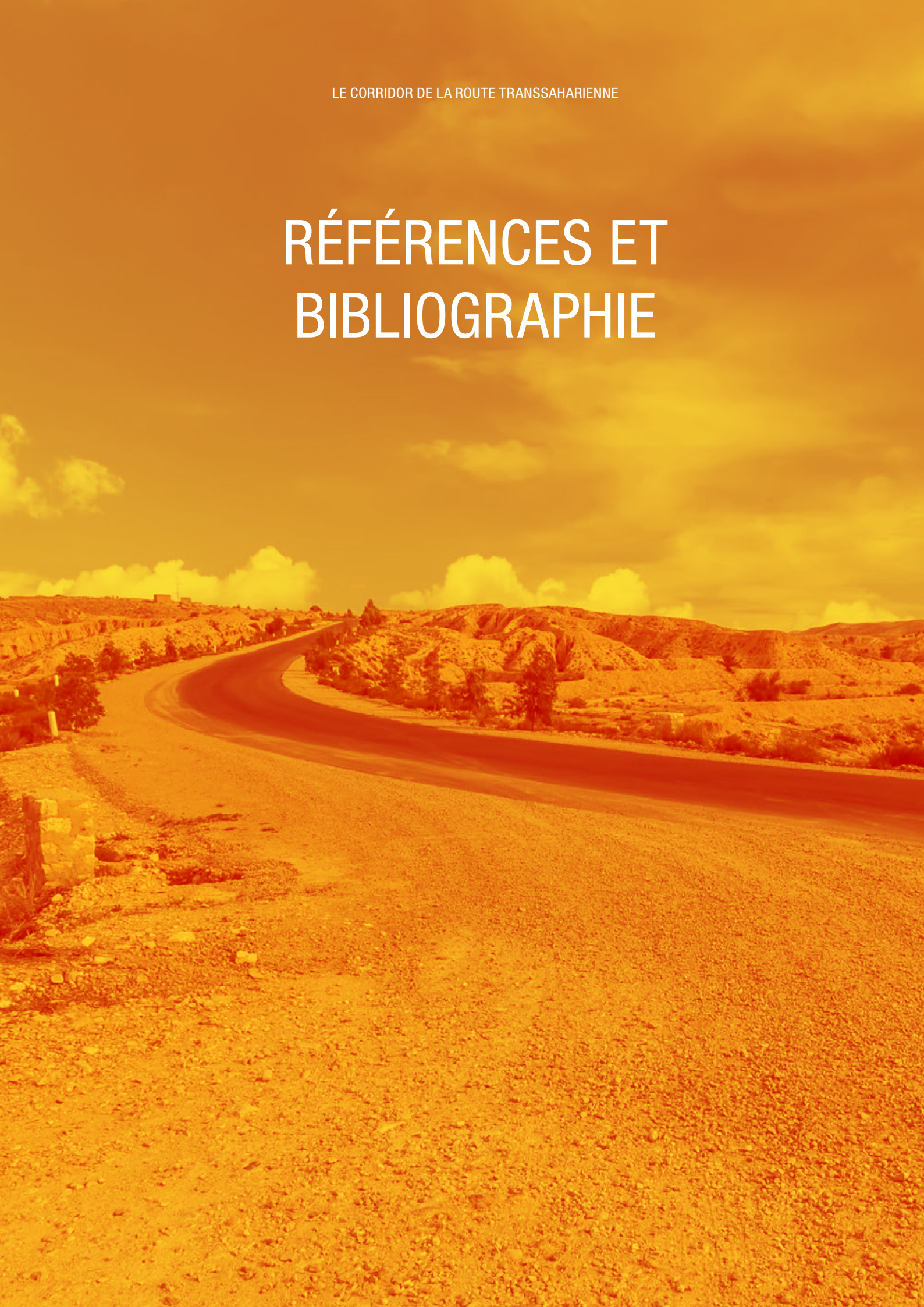
<sup>83</sup> Disponible à : <http://www.clrtafrique.com/index.php>.

## LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE



LE CORRIDOR DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

# RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE



BAD (2013a). Note d'information sur l'intégration régionale – Développement de corridors économiques en Afrique.

BAD (2013b). La sécurité routière en Afrique. Évaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière

BAD (2014). Developing economic corridors in South Asia, Mandaluyong, Philippines.

BAD (2016). Economic Corridor Development: The Greater Mekong Subregion Experience, G-20 Global Infrastructure Connectivity Forum, Singapour.

BAD (2021). Perspectives économiques en Afrique 2021.

BAD et CEA (2003). Étude de l'état d'avancement de la réalisation des routes transafricaines et des tronçons manquants, Vols. 1, 2, 3 et 4.

Banque mondiale (2010). Trade and Transport Facilitation Assessment Practical Toolkit for Country Implementation, Washington, DC.

Banque mondiale (2011a). Arvis, Jean-François; Carruthers, Robin; Smith, Graham; Willoughby, Christopher. Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century, Washington, DC.

Banque mondiale (2011b). Briceno-Garmendia, Cecilia M; Dominguez, Carolina; Pushak, Nataliya. Infrastructure : une perspective continentale, Washington, DC.

Banque mondiale (2011c). Ghzala, A., R. Carruthers et al. Regional Cross-Border Trade Facilitation and Infrastructure Study for Mashreq Countries, Washington, DC.

Banque mondiale (2012). Ghzala, A., J.F. Arvis et al. Étude régionale sur la facilitation du commerce et les infrastructures pour les pays du Maghreb, Washington, DC.

Banque mondiale (2014). Kunaka, Charles; Carruthers, Robin. Trade and Transport Corridor Management Toolkit, Washington, DC.

Banque mondiale (2018a). Proposition de stratégie logistique pour l'Algérie en soutien des exportations, Washington, DC.

Banque mondiale (2018b). Indice de performance logistique, World Bank, Washington, DC.

Banque mondiale (2020a). Africa's Pulse: Special sections: COVID-19 (Coronavirus), April, Washington, DC.

Banque mondiale (2020b). Doing Business 2020, Comparing Business Regulation in 190 Economies, Washington, DC.

Banque mondiale (2009). Teravaninthorn, Supee; Raballand, Gaël. Le prix et le coût du transport en Afrique : Étude des principaux corridors, Washington, DC.

Banque mondiale (2006). Arnold, John. Best Practices in Management of International Trade Corridors, World Bank Transport Paper 13, Washington, DC.

Banque mondiale (2004). Arvis, J.F. Chad: Trade and Transport Facilitation Audit, Washington, DC.

BID (2012/2013). Special Program for the Development of Africa: 2012 and 2013, Progress Reports.

BID (2016). Sortir de la pauvreté : développer le réseau de transport au Tchad.

- BID (2020). Revue annuelle sur l'efficacité du développement, avril 2019.
- CESAP (2018). Regional Frameworks and Transport facilitation tools to strengthen cross-border and transit transport connectivity, Bangkok, Thaïlande.
- CESAP (2019). Transport Facilitation and Logistics: Global and Regional Perspective, Bangkok, Thaïlande.
- CLRT (2009). Étude d'identification des potentialités d'échanges commerciaux entre les pays membres du Comité de liaison de la route transsaharienne.
- CLRT (2019). Minutes de la 70ème session de l'Assemblée générale du Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT) et six rapports d'avancement des pays membres, novembre, Abuja, Nigeria.
- CNUCED (1991). Handbook on the Management and Operation of Dry Ports (UNCTAD/RDP/LDC/7), Genève, Suisse.
- CNUCED (2015). Étude Diagnostique sur l'Intégration du Commerce au Mali, Genève, Suisse.
- Macchi et Raballand (2009). Transport Prices and Costs: The Need to Revisit Donors' Policies in Transport in Africa.
- Ministère des Infrastructures et Équipements du Tchad (2011). Réseaux des Transports en République du Tchad. <https://www.comcec.org/wp-content/uploads/2021/07/Chad.pdf>.
- Öberg Luleå, Maria (2013). How to Create a Transport Corridor Management: A Literature Review, European Commission, Bruxelles, Belgique.
- Ojadi, F.I. et Walters, J., (2015). Critical factors that impact on the efficiency of the Lagos seaports, Journal of Transport and Supply Chain Management 9(1), Art. #180.
- OMD (2015). Manuel sur le transit pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL.
- OMS (2018). Rapport de situation sur la sécurité routière. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.
- SSATP (2007). Adzibgey, Yao; Kunaka, Charles; Mitiku, Tesfamichael Nahusenay. Mécanismes institutionnels de gestion des corridors en Afrique subsaharienne, Banque mondiale, Washington, DC.
- SSATP (2008). Raballand, Gaël; Marteau, Jean-François; Kunaka, Charles; Kabanguka; Jean-Kizito; Hartmann, Olivier. Lessons of Corridor Performance Measurement, Banque mondiale, Washington, DC.
- SSATP (2014). De Matons, Jean Grosdidier. Les instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce en Afrique, Banque mondiale, Washington, DC.
- SSATP (2018). Abel Bove, Olivier Hartmann, Aiga Stokenberga, Vincent Vesin, Yaya Yedan. Le transport routier en Afrique de l'Ouest et Afrique centrale. Document de travail SSATP No. 108, Banque mondiale, Washington, DC.
- UA (2019). Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique. Troisième réunion du comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration, Yaoundé, Cameroun.
- UA et CDC Afrique (2020). Stratégie continentale commune de l'Union africaine sur la Covid-19, mars.
- USAID (2010). Booz, Allen Hamilton. Dakar-Bamako Corridor Cost of Transport Analysis. (Septembre).

