

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 (Résumé)

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

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

V. NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU CORRIDOR RTS	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
VI. SYSTÈMES DE GESTION DES CORRIDORS : PRATIQUES INTERNATIONALES	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
VII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	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
ANNEXES	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
RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE	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.

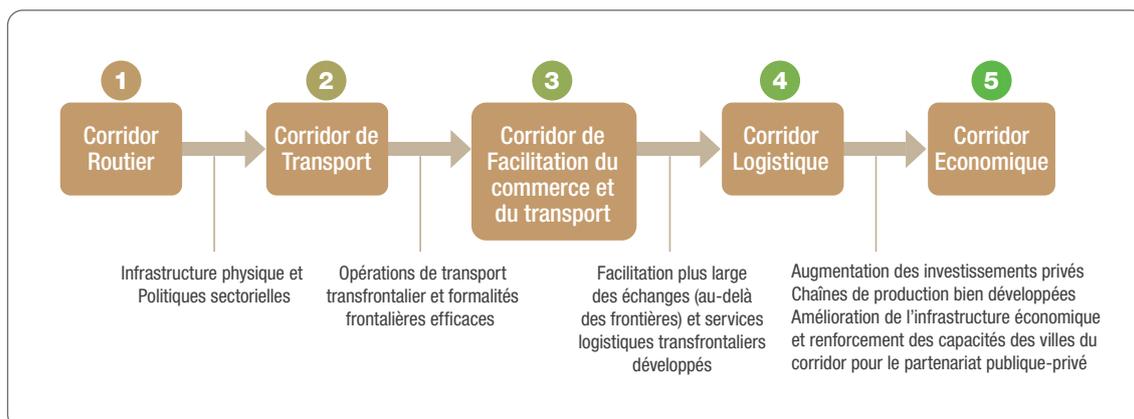
2 - Étude

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 %.¹ 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.² 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'Ouest³. 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.

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

² 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..

³ 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 étude⁴. 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

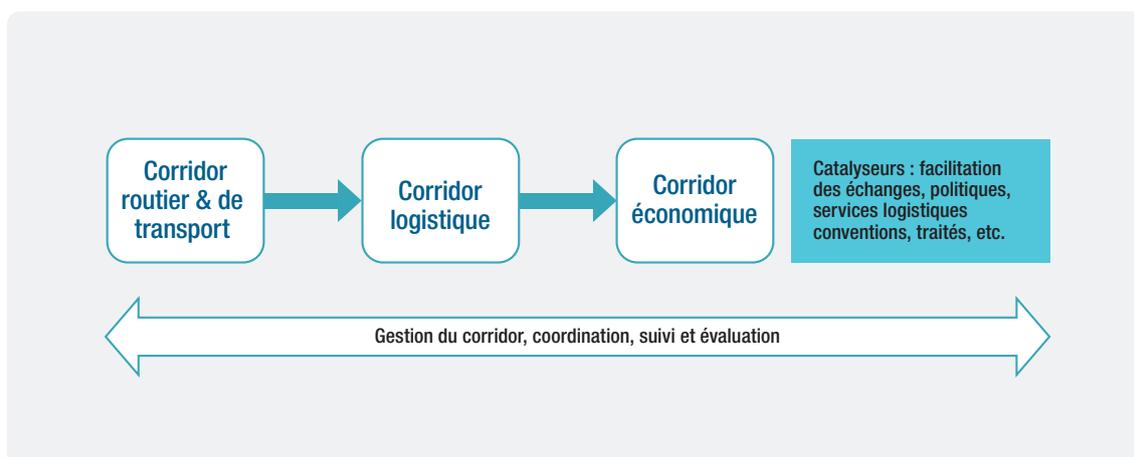
Les gouvernements du corridor RTS ont pour objectif l'intégration économique sous-régionale et régionale. Cet objectif est en adéquation avec ceux de l'UA et les stratégies de soutien des partenaires de développement internationaux, des agences onusiennes (comme la CNUCED) et des institutions financières 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 (trçons 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-

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.

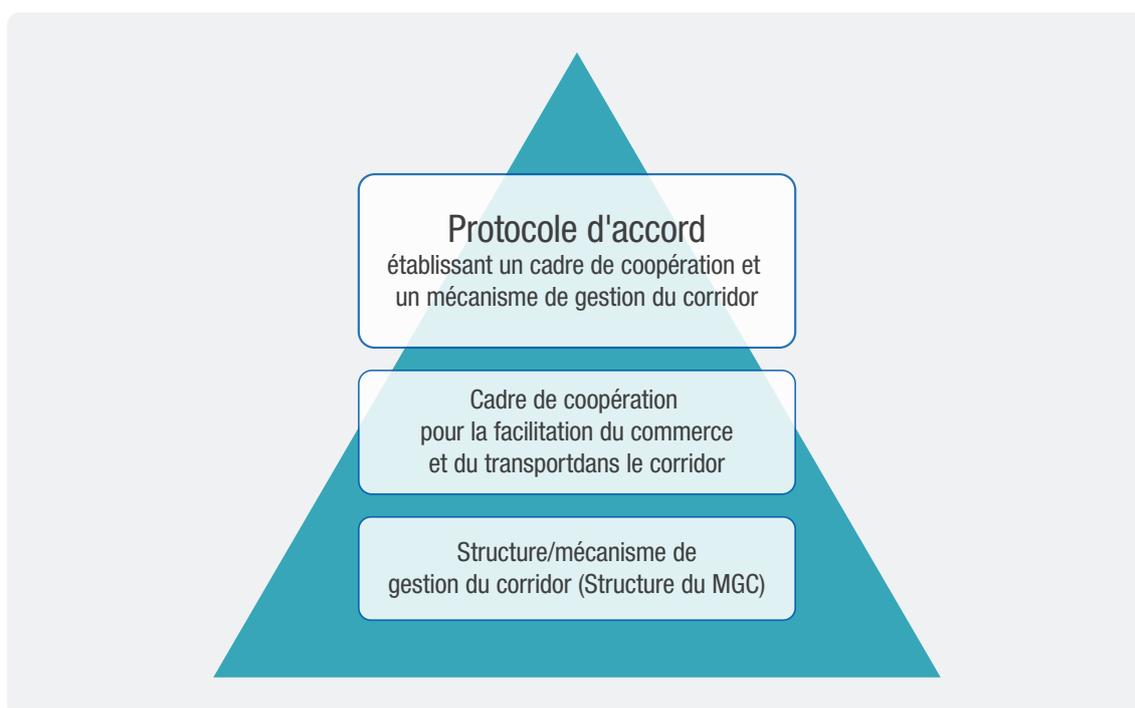
8 - Recommandation pour un mécanisme de gestion du corridor et son fonctionnement

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

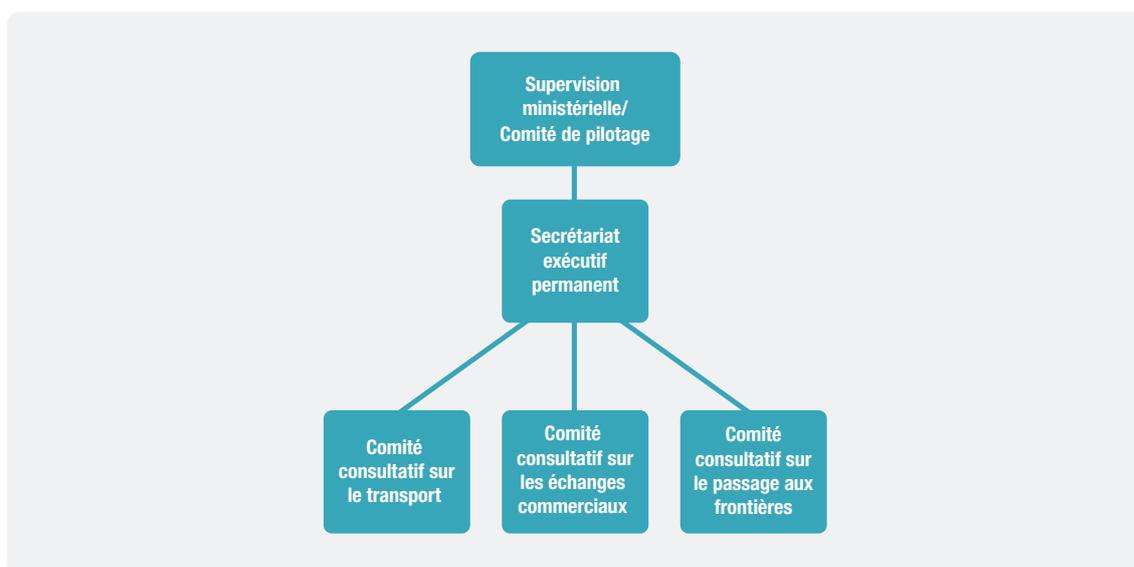
RÉSUMÉ

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 CLRT⁵ 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.

