



NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

F

Distr. LIMITEE
ECA/TRID/EXP/24/03/Inf 6
février 2003
Original: Français

Réunion Ad Hoc du groupe d'experts sur le développement
du transport multimodal en Afrique

27 – 29 octobre 2003
Addis Abeba, Ethiopie

**Le développement des ressources humaines et
institutionnelles et la formation dans le transport
multimodal**



NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE



Distr. LIMITEE
ECA/TRID/EXP/24/03/Inf 6
février 2003
Original: Français

Réunion Ad Hoc du groupe d'experts sur le développement
du transport multimodal en Afrique

27 – 29 octobre 2003
Addis Abeba, Ethiopie

**Le développement des ressources humaines et
institutionnelles et la formation dans le transport
multimodal**

Le développement des ressources humaines et institutionnelles et la formation dans le transport multimodal

I Genèse

Pendant l'exécution du programme de la Deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique UNTACDA II et de celui de la politique des transports en Afrique SubSaharienne, la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) en collaboration avec les institutions spécialisées des Nations Unies oeuvrant dans le domaine des transports en Afrique ont formé une coalition pour examiner les problèmes des ressources humaines et du développement institutionnel. Des études de cas ont été préparées par différentes agences des Nations Unies et couvrant tous les modes de transport y compris le transport multimodal. Les résultats de ces études de cas ont montré les différents problèmes dont souffre le secteur des transports. Le présent document préparé sur la base d'informations recueillies auprès de l'Association Internationale des transitaires et de celle du magasinage du Kenya (KIRFA) ainsi que de celle des transitaires de l'Afrique du Sud, donne la situation des transitaires.

II Etat et nature du transport multimodal/Transitaire

L'activité de transit constitue un maillon essentiel dans la chaîne de transport multimodal ; bien structurée et organisée, elle apporte une grande contribution dans la promotion du commerce du pays par la facilitation des procédures, la rationalisation des documents et la réduction des délais d'acheminement en un mot, à la réduction des coûts de transport. Elle peut contribuer à l'amélioration de la balance des paiements en faisant travailler davantage les assureurs et les transporteurs locaux. Pour ces raisons, il est important que les pays africains disposent de services de transit efficaces et dynamiques à même d'accompagner leur développement économique ; cependant, le sous secteur est confronté à de

nombreuses difficultés. Outre le manque de personnel qualifié, cette activité est handicapée par les faiblesses suivantes :

- Cadre réglementaire inapproprié
- Faiblesse des associations nationales et sous régionales
- Grande disparité entre les entreprises évoluant dans le secteur.
- Manque de programme de formation approprié et insuffisance de structures de formations

1) Cadre légal inapproprié :

La grande partie des transitaires évoluant dans la plupart des pays africains est basée dans les pays développés et opère leurs activités quasiment dans un vide juridique. Quant aux entreprises locales, elles sont de petite taille, mal équipées, elles ne peuvent pas être compétitives face aux entreprises étrangères.

On rencontre généralement deux types de situation ; le cas des pays où il y a des lois et des décrets qui définissent les droits et les devoirs des entreprises de transit en matière civile et commerciale. Le cas des autres pays où il n'y a pas de textes spécifiques réglementant la profession mais simplement des lois générales sur les entreprises s'appliquant au secteur du transport.

Cependant dans les deux cas, il existe des conditions financières pour avoir la licence d'exercer la profession ; mais celles-ci ne sont pas assez strictes ou ne sont pas appliquées du tout. Cela donne la possibilité d'exister à des sociétés marginales qui ne peuvent offrir les garanties et les services adéquats aux côtés des sociétés structurées et légalement constituées.

Par conséquent, la mise en place d'un cadre légal qui définirait de manière claire les conditions d'exercice de la profession de transitaire sera un atout pour le secteur.

2) Faiblesse des associations professionnelles nationales et sous régionales

Les associations professionnelles de transitaires peuvent jouer un rôle très important dans l'organisation, la formation, la planification et les échanges d'information au sein de la profession. Dans la plupart des pays africains, il y a très peu d'associations professionnelles reconnues ; même là où elles existent, elles ne sont pas très représentatives de la profession. Dans la plupart des cas, ces associations regroupent généralement des sections bien particulières telles que les transitaires spécialisées dans le transport de marchandises, le transport sur l'océan, l'association des commissionnaires en douane etc.

Cette situation dénote un manque d'identité entre les transitaires et renforce leur besoin de se cloisonner autour d'un mode de transport donné ou d'une fonction donnée.

En pareilles circonstances, les associations professionnelles ne sont pas assez solides et manquent de crédibilité aux yeux des autorités gouvernementales et des groupes commerciaux. De ce fait, elles ne sont pas consultées lors des prises de décisions relatives à la profession et leur pouvoir de négociation est très limité.

En outre, ces associations sont dirigées par des opérateurs qui ne leur consacrent qu'une partie de leur temps de travail, car ils doivent s'occuper de leurs propres affaires. La bonne marche de ces associations dépend donc de la volonté de certains de leurs membres uniquement, or pour une bonne marche de la profession, il est nécessaire d'avoir des associations crédibles.

3) Variété dans la structure des entreprises évoluant dans le secteur

La profession de transitaire est caractérisée par la très grande disparité dans la taille et l'organisation des entreprises.

On rencontre quatre grands types :

Groupe 1 : Dans ce groupe on peut y ranger les plus importantes entreprises en termes de capital, d'organisation, du nombre d'employés et des facilités et des équipements dont elles disposent. Ce sont généralement les succursales locales des grandes entreprises étrangères de transit. Elles sont caractérisées par leur solide organisation avec une définition claire des fonctions, une utilisation des moyens modernes de gestion. Dans la plupart des cas, elles sont dirigées et contrôlées par des managers expatriés et sont très reliées à un réseau international de transport.

Groupe 2 : Ce groupe comprend les entreprises qui sont dirigées par des groupes de gens d'origine étrangère à l'Afrique dont nombreux sont nés dans les pays ou en ont pris la nationalité ; tel le cas des libanais en Afrique de l'Ouest ou les asiatiques en Afrique de l'Est.

Ces entreprises sont de taille moyenne, elles ne sont pas aussi bien structurées que celles du groupe 1, leur organisation et leurs services sont de type intermédiaire.. Cependant elles bénéficient du soutien des membres de leur communauté qui sont souvent de grands entrepreneurs.

Groupe 3 : Ce groupe est formé par des entreprises à capitaux nationaux ou locaux. Ces entreprises sont de formation beaucoup plus récente, elles n'ont pas une base financière solide et rencontrent des problèmes d'organisation et de gestion. Ces entreprises ne sont pas connectées à des réseaux internationaux et leurs contacts internationaux sont très limités. Cependant, elles supportent beaucoup l'économie nationale d'import et export. Elles restent très sensibles aux aléas économiques en période de faible croissance économique.

Groupe 4 : Ce groupe est constitué d'opérateurs informels qui n'ont pas une structure appropriée et n'ont pas d'existence légale ; cependant ils sont de plus en plus nombreux. Généralement, ils ne paient ni les licences, ni les taxes et visent les

marchés constitués par les colis (envois) individuels pour lesquels ils offrent des services à moindres coûts ; leurs activités sont principalement limitées aux déclarations en douanes où ils utilisent leurs contacts personnels. Ces opérateurs ne doivent pas être appelés des transitaires mais elles ont un effet significatif sur l'organisation de la profession.

A ces 4 groupes, on peut ajouter les sociétés qui ont des services de transit en leur sein.

Malgré l'existence des problèmes organisationnels dans certains de ces groupes, les entreprises offrent les avantages suivants :

- Capacité à répondre rapidement à la demande de leur clientèle
- Pré-dominance de l'entreprise privée.
- Pas d'héritage de la bureaucratie des services publics et pas de tendance au monopole, seule la compétitivité est de règle.

4) Manque de programme de formation approprié et insuffisance de structures de formation adéquates.

La politique de formation dans les entreprises dépend de leur importance ; les petites et moyennes entreprises (celles du groupe 3 et 4) ont beaucoup plus de difficultés que les autres à assurer la formation professionnelle de leur personnel, elles n'ont pas de mécanismes propres de formation mais peuvent assurer la formation de leur personnel par des institutions de formation extérieure alors que les entreprises du groupe 1 peuvent avoir leur programme interne de formation.

Les institutions identifiées comme pouvant facilement donner des formations en transport multimodal en Afrique sont :

- Bandari College à Mombassa (Kenya) pour les pays de l'Afrique de l'Est.
- Port net Academy base à Durban (Afrique du Sud) pour les pays de l'Afrique Australe.
- Académie Maritime d'Accra pour les pays anglophones de l'Afrique de l'Ouest.
- Académie Maritime d'Abidjan pour les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest..
- Ecole supérieure Africaine des cadres de chemin de fer (ESAG-GT) basée à Brazzaville (Congo) c'était à l'origine une école ferroviaire mais par la suite s'est ouverte aux modes de transports
- Deux institutions en Egypte : Inland Water Institute basée au Caire et Arab Maritime Academy (Académie Maritime Arabe) située à Alexandrie.

Il est nécessaire de souligner l'importance du rôle que doivent jouer les associations des transitaires dans l'établissement et le fonctionnement des institutions de formation afin que celles-ci soient reconnues au niveau national et sous régional. Ces associations doivent s'assurer que les formations dispensées correspondent effectivement aux besoins de l'activité et qu'en outre elles soient en conformité avec les normes édictées par la Fédération Internationale des Associations des transitaires (FIATA). La direction régionale de cette organisation basée à Zurich en Suisse est disposée à donner des conseils sur la formation dans le domaine du transport multimodal.

III Domaines prioritaires à prendre en compte pour la formation des transitaires en transport multimodal au niveau sous régional

Le contenu du programme de formation est un élément très important dans l'organisation, le renforcement et l'amélioration de la performance du secteur tant au

niveau national que sous régional ; il est souhaitable compte tenu de la nature des activités, d'avoir des programmes harmonisés.

Ces formations devraient couvrir outre les techniques modernes de gestion, les nouvelles technologies de l'information et de la communication, les domaines prioritaires couvrant la connaissance du cadre légal et réglementaire de la profession de transitaire, les conventions internationales et le transport des marchandises par les différents modes de transport.

Treize modules ont été sélectionnés comme étant les domaines prioritaires que doit comporter tout programme de formation de transitaire d'un niveau supérieur ; ils constituent des matières fondamentales qui entrent dans le travail quotidien de tout transitaire.

L'objectif est de pouvoir développer des matériaux de formation couvrant les différents modules au niveau régional comme l'a fait en 1990 pour la région d'Asie la Commission Economique pour l'Asie et le Pacifique. Ces outils devront être par la suite adaptés avec la collaboration des associations des transitaires en fonction des besoins des différentes sous régions. Ces modules sont :

Module 1 Définition et Envergure du service des transitaires

A l'origine, le transitaire est un commissionnaire agissant pour le compte du chargeur des tâches de routine telles que chargement, déchargement, des marchandises, recherche des moyens de transport, magasinage, assistance pour les formalités de dédouanement etc. Avec l'évolution du commerce international et des moyens de transport, il y a eu une extension du rôle du transitaire ; qui couvre pratiquement toute la chaîne de transport et la distribution.

Il n'y a pas une définition du transitaire internationalement reconnue, elle diffère selon les pays mais ce que tous les opérateurs en transit ont de commun, est qu'ils vendent leurs services. Ce module vise à définir les différentes activités exercées par le transitaire.

Module 2 Droits et responsabilités des institutions de transit

Ce module s'attache à définir les droits, devoirs et responsabilités du transitaire, de même que ses relations avec les autres acteurs dans l'exécution de ses services.

Module 3 Emballage, Etiquetage et marchandises spéciales

Cette partie est très importante pour le transitaire qui doit s'assurer que les marchandises arrivent à destination dans des bonnes conditions, il doit aussi procéder à l'étiquetage approprié des colis de sorte à isoler les marchandises dangereuses dont le traitement est spécifiquement réglementé.

Module 4 Transport par mer

Cette section vise à donner les connaissances sur le transport par mer, les procédures, les responsabilités afin que les agents formés puissent organiser de façon efficace le transport des marchandises par voie maritime de leurs clients.

Module 5 Transport des marchandises par voie aérienne

Ce module vise à donner aux étudiants une connaissance étendue des principes et des pratiques du transport des marchandises par air.

Module 6 Transport par route et par rail

Ces 2 modes de transport sont complémentaires ; pour cela il sera examiné les différents textes qui les réglementent sur le plan national ainsi que les conventions internationales y relatives, les documents utilisés, les taux de fret etc. Ce cours permet au transitaire de pouvoir organiser efficacement le transport par route ou par fer de leurs clients

Module 7 Les procédures douanières et portuaires

Ce module vise à familiariser les étudiants avec les différentes réglementations et procédures douanières et portuaires tant au niveau des ports maritimes qu'aéroportuaires.

Module 8 Groupage et transport combiné

Avec l'évolution du commerce international, le transport impliquant plusieurs modes de transport et de services se développe ; ce module permet aux étudiants de connaître l'étendue du rôle du transitaire dans ce type de transport, ses avantages, les documents requis, les questions de responsabilités et aussi comment l'organiser.

Module 9 Les documents de transit

Il n'y a pas une procédure documentaire reconnue et acceptée internationalement Cependant la Fédération des Associations des transitaires travaille à la promotion de documents de transit uniformisés dans le but d'harmoniser et de faciliter les

opérations de transit. Ces différents documents sont expliqués de même que leur mode d'utilisation.

Module 10 Les termes du commerce international (INCOTERMS)

Ce module s'attache à faire connaître les différents termes du commerce international, leurs implications au plan juridique et financier ; l'objectif visé est de permettre au transitaire de pouvoir conseiller les chargeurs sur les types de contrat qui répondent à leurs besoins.

Module 11 Le crédit documentaire

Cette matière porte sur l'examen du crédit documentaire, les conditions de son utilisation, les documents nécessaires pour son établissement. Elle donne au transitaire les bagages indispensables pour apporter son assistance technique aux clients.

Module 12 Assurance marchandise

L'examen de ce module porte sur l'importance de l'assurance, les différents types qui existent, la réglementation, l'étendue, la durée, les réclamations etc.

Module 13 Assurance responsabilité

Ce type d'assurance concerne les transitaires, il leur permet de s'assurer contre les risques de leur métier.

IV Conclusions et recommandations :

Les efforts déployés par la CEA, la CNUCED et la communauté internationale ainsi que la FIATA dans le domaine du développement du transport multimodal et du transit doivent encore être intensifiés car le manque de professionnalisme décrit plus haut persistera toujours tant que des mesures spéciales ne seront pas prises par les pays, les Communautés Economiques régionales et les associations des transitaires pour intensifier la formation dans le secteur.

En outre la mise en place d'un cadre réglementaire adéquat s'avère indispensable pour une bonne organisation de la profession.

Les institutions de formation déjà existantes ont besoin d'être étoffées et pour connaître les besoins réels de formation en vue d'adapter et d'élaborer des

programmes appropriés, il est nécessaire de mener des enquêtes régulières au niveau national et sous régional.

Il y a un besoin particulier pour les CER qui se sont engagées dans le développement du transport multimodal et du transit d'initier des consultations avec les institutions de formation en vue d'échanger les expériences et de faire connaître les bonnes pratiques ; pour cela l'organisation de réunions sous régionales et régionales s'avère indispensable.