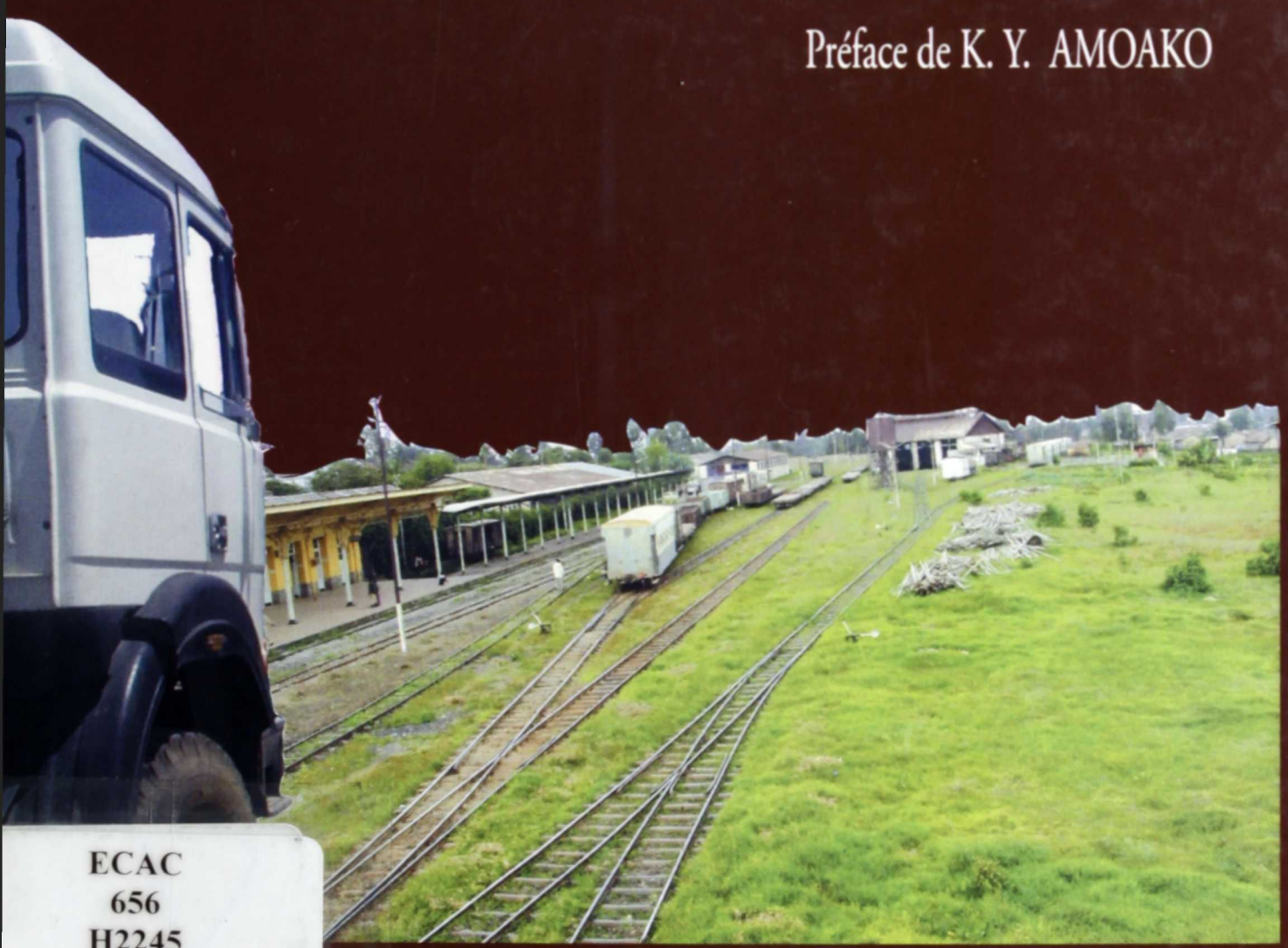
Les transports et l'intégration régionale en Afrique

Préface de K. Y. AMOAKO



ECAC
656
H2245
c.7

Commission Économique pour l'Afrique

MAISONNEUVE & LAROSE

67206
Extra 3-1752

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Préface de K. Y. Amoako

Les transports et l'intégration régionale en Afrique

Cet ouvrage a été préparé sous la direction de Hakim Ben Hammouda, Directeur de la Division du Commerce et de l'Intégration Régionale de la Commission Économique des Nations unies pour l'Afrique, et de Hachim Koumaré, Directeur par intérim du Bureau pour l'Afrique Centrale de la Commission Économique des Nations unies pour l'Afrique. Les travaux ont été effectués par une équipe composée de Marie-Thérèse Guiébo, Daniel Tanoe, Mahamat Abdoulahi, Robert Lisinge, Conde Bashir, Nassim Oulmane, Pierre Antoine, Alwis Yuri, Oumar Seidou, Remi Lang, Mustapha Sadni-Jallab, Andrew Allimadi, Berhanu H/Michael.

Ce livre a bénéficié des informations fournies par :

Monurweyi Dhliwayo, Gordon Anyango, Were Paul, Mahamar Oumar Maiga, John. Wanza, Paul Kossivi Ayikoe, Raj Johnson, Channie Tamiru, Nguessan Nguessan, Jemal Mohammed, Aberra Makonnen, Tehetena Alemu.

La frappe et la mise en page ont été réalisées par Ferdos Issa.

Photos de couverture : Wondimu Haile.

Table des matières

Préface **9**

Chapitre I : L'état de l'intégration et les transports en Afrique **13**

I. Introduction 13
II. Des progrès institutionnels 16
III. Libéralisation du commerce, convergence de politiques et mouvements migratoires 27
IV. Les efforts d'intégration sectorielle 37

Chapitre II : L'état actuel des transports et des communications **49**

I. Le secteur des transports 49
II. Le secteur des communications 73

Chapitre III : Le transport multimodal international et le transport des marchandises dangereuses **79**

3.1 Le Transport Multimodal International (TMI) 79
3.2 Marchandises dangereuses 89
3.3 Conditions de mise en œuvre des conventions TMI et Transport de marchandises dangereuses 90
3.4 Transport Multimodal International. Quelles réalités en Afrique ? 117
3.5 Mise en œuvre de la convention TMI, quels préalables ? 171
3.6 Proposition d'amélioration de la mise en œuvre du TMI 169

Chapitre IV : L'impact des barrières non physiques sur l'intégration et l'amélioration des infrastructures et des services de transport **177**

I. Introduction 177
II. Brève présentation des couloirs de transport en transit 180
III. Formalités, procédures et documents du transport en transit et les obstacles 183
4.4 Autres facteurs constituant des entraves à la performance des transports 203
4.5 Conclusions et recommandations 206

Conclusion : La voie à suivre **209**

5.1 Évolution récente et tendances dans le secteur des transports et des communications en Afrique 211
5.2 Les défis et les moyens de renforcer les infrastructures en Afrique ... 216
5.3 Les priorités du secteur des transports en Afrique dans la période 2003-2007 220

Liste des tableaux

Chapitre I

N°	Liste des Tableaux	Page
Tableau 1	Principales étapes du Traité d'Abuja	14
Tableau 2	Chevauchement des CER	19
Tableau 3	Estimation des recettes qui proviendront des contributions des États membres et des besoins financiers de la CEMAC, du COMESA, et la SADC, 2000-2004 en dollars E.U.	21
Tableau 4	Commerce total de l'Afrique en pourcentage du PIB entre 1994 et 2000	29
Tableau 5	Objectifs macroéconomiques pour des communautés économiques régionales sélectionnées en Afrique	32
Tableau 6	Inflation dans certaines communautés économiques régionales en Afrique : 1994-2000 (en pourcentage)	33
Tableau 7	Dette extérieure de certaines communautés économiques régionales en Afrique, 1994-2000 (pourcentage du PIB)	34
Tableau 8	Déficits budgétaires dans certaines CER (pourcentage du PIB)	34
Tableau 9	Performance des CER en matière d'inflation, de déficit budgétaire et de dette extérieure (% du PIB) 1994-2000 (moyenne simple)	35
Tableau 10	Principaux tronçons du réseau routier transafricain	38
Tableau 11	Principaux corridors de transport en transit en Afrique	38

Chapitre II

N°	Liste des Tableaux	Page
Tableau 1	Réseau routier africain	52
Tableau 2	État du réseau routier	52
Tableau 3	Tendance du trafic aérien de 1991-1999	57
Tableau 4	Part de l'Afrique dans le trafic mondial en 1999	57
Tableau 5	Distribution des âges de la flotte marchande	62
Tableau 6	Tonnage mondial par type de navire des pays en développement et de l'Afrique	63
Tableau 7	Échanges mondiaux	65
Tableau 8	Trafic de conteneurs pour quelques pays africains	67
Tableau 9	État des réseaux et services en 2000	74
Tableau 10	Développement des réseaux et services	75

Chapitre III

N°	Liste des Tableaux	Page
Tableau 1 (a, b, c)	Les principales conventions relatives au TMI, au transport terminal et aux documents	83,84,85
Tableau 2	Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises	87
Tableau 3	Catégories des marchandises dangereuses par classe de risque	90
Tableau 4	Code des incoterms	91
Tableau 5	Actions à mener par les vendeurs et les acheteurs dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte	94
Tableau 6	Cadre logique du projet Carte brune CEDEAO	103
Tableau 7	Les instruments de paiement	105
Tableau 8	Les techniques de paiement	106
Tableau 9	Caractéristiques d'un crédit documentaire	107

Tableau 10	Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte	112
Tableau 11	Liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré	119
Tableau 12	Situation du transport en transit et multimodal dans les régions d'Afrique	121
Tableau 13	Situation des ratifications, adhésions, signatures définitives, acceptations, approbations du TMI en Afrique	122
Tableau 14	Présentation des principaux protocoles	123
Tableau 15	Accord de transit du corridor nord	130
Tableau 16	Comparaisons des principales dispositions de l'accord de transit du Corridor Nord du 19 février 1985. Protocole N°4 : document et procédures avec celles de la convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises	131
Tableau 17	Comparaison des distances des corridors nord et centre pour les centres de trafic en transit (km) Port – Kigali	133
Tableau 18	Récapitulatif des coûts (%), des délais (nombre de jours) moyens des opérations et procédures de transit, selon la réglementation usagers en vigueur dans l'espace UEMOA/CEDEAO	140
Tableau 19	Comparaison des principales dispositions de la loi N°98-21 du 11 mars 1998 relative au Transport Multimodal International de marchandises avec celles de la convention des Nations unies sur le Transport Multimodal International de marchandises	145
Tableau 20	Tunisie Trade Net	151
Tableau 21	Comparaison des principales dispositions de la convention Inter-États de Transport Multimodal de marchandises en UDEAC et autres textes législatifs de l'Afrique Centrale avec celles de la convention des Nations unies sur le Transport Multimodal International de marchandises	157
Tableau 22	Les actions devant être menées par les législateurs (gouvernements)	165
Tableau 23	Les effets du développement du Transport Multimodal	167
Tableau 24	Les interactions entre partenaires	168
Tableau 25	Innovations pratiques pour améliorer le choix de la chaîne de DPI	172

Chapitre IV

N°	Liste des Tableaux	Page
Tableau 1	État d'adhésion des pays africains aux conventions internationales sur les transports	186
Tableau 2	Délais aux postes frontaliers en Afrique australe	196
Tableau 3	Points de contrôles routiers le long des routes ouest africaines Décembre 2000	198
Tableau 4	Comparaison des coûts de transport entre quelques pays africains	204

Liste des encadrés

Chapitre III

N°	Liste des Encadrés	Page
Encadré 1	Les règles d'or des incoterms	95
Encadré 2	Le code des assurances des États membres de la CIMA	101
Encadré 3	Guide pour l'établissement correct des documents d'exportation	110
Encadré 4	Transport multimodal, modèle de la Tunisie : le cas OTI	148

Acronymes et sigles

AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
AGCS	Accord Général sur le Commerce des Services
B/L	Bill of Lading (connaissement)
BAD	Banque Africaine de Développement
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CCI	Chambre de Commerce International
CEDEAO	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CEN-SAD	Communauté des États Sahélo-Sahariens
CER	Communauté Économique Régionale
CMR	Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
COMESA	Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe
CTM	
DPI	Distribution Physique Internationale
DTM	Document de Transport Multimodal
CEEAC	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
EDI	Échange des Données Informatisées
FCL	Full Container Load
IGAD	Intergovernmental Authority on Development
INCOTERMS	International Commercial Terms
ISO	Organisation Internationale de Normalisation
LTA	Lettre de Transport Aérien
LV	Lettre de Voiture
NEPAD	New Partnership for Africa's Development'
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
OMI	Organisation Maritime Internationale
OUA	Organisation de l'Union Africaine
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
RDC	République démocratique du Congo
RO/RO	Roll on/Roll off
SACU	Union Douanière de l'Afrique Australe
SADC	Communauté de développement de l'Afrique centrale
SSATP	Sub-Saharan African Transport Policy Programme
TIE	Transport Routier Inter-États
TIF	Transport International par Fer
TTN	Tunisie Trade Net
TIR	Transport International Routier
TMI	Transport Multimodal International
TPL	Tonne de port en lourd
TRIE	Transit Routier Inter-Etats
UA	Union Africaine
UDEAC	Union Douanière des États de l'Afrique Centrale
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
UIT	Union Internationale des Télécommunications
UMA	Union du Maghreb Arabe

Préface

K. Y. Amoako,
Secrétaire Exécutif Commission Économique
des Nations unies pour l'Afrique

L'Histoire a légué à l'Afrique des systèmes de transport et de communication totalement extravertis, orientés de l'intérieur du continent vers la côte pour servir les intérêts spécifiques des puissances coloniales.

Cet héritage qui a eu pour corollaire un faible développement des infrastructures intra-africaines, a fait naître très tôt chez les dirigeants des jeunes États africains une conscience aiguë de la nécessité de s'attaquer collectivement aux problèmes de transport et de communication en vue de baliser la voie pour l'intégration économique du continent. L'article II de la Charte de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) adoptée lors de la première réunion au sommet de cette instance à Addis Abeba en mai 1963, en est un excellent témoignage : il stipule que les États membres doivent coordonner et harmoniser leurs politiques en matière de coopération économique, y compris en matière de transport et de communication, afin d'offrir aux gouvernements africains une plate-forme commune pour traiter ces problèmes au niveau régional.

Depuis lors, les dirigeants africains n'ont pas varié dans leur approche qui reste axée autour de l'idée que la question des infrastructures en Afrique doit être pensée dans une perspective d'intégration régionale. Le Plan d'action de Lagos pour le développement de l'Afrique 1980-2000 et l'Acte final de Lagos, adoptés par les chefs d'État et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine en 1980, ainsi que les divers programmes de restructuration et de développement qui ont été entrepris par la suite durant les années 1980, consacrent unanimement les secteurs de transport et de communication comme le soubassement de tout processus d'intégration. L'expérience a d'ailleurs montré que l'intégration régionale ne peut donner de résultat probant si les infrastructures de soutien aux structures de production et aux marchés régionaux ne sont pas intégrées de façon adéquate ou comportent des déficiences structurelles.

Forte de ce constat et à la demande des États africains, la Commission économique pour l'Afrique s'est employée à mobiliser le système des Nations unies en obtenant à deux reprises la proclamation d'une « Décennie des Nations unies pour les transports et les communications en

Afrique ». L'assemblée générale a en effet proclamé 1978-1988 (UNTACDA I) puis 1991-2000 (UNTACDA II) « Décennies pour les transports et les communications en Afrique », dans le souci de polariser l'attention de la communauté internationale sur les besoins particuliers de l'Afrique dans ce domaine vital.

Les évaluations successives ont malheureusement révélé qu'en dépit des efforts déployés par les gouvernements africains et les pays donateurs, les systèmes de transport et de communication existants en Afrique sont encore loin de permettre la réalisation du développement économique de l'Afrique ; ils continueraient même à constituer des entraves majeures au processus d'intégration économique et au développement de la région.

Le présent ouvrage a le mérite essentiel de donner un écho particulier à ce constat unanime : les infrastructures et les services de transport ne répondent pas pour l'instant aux besoins du commerce intra-africain et du commerce international.

L'ouvrage va au-delà du simple constat et recense en détail et sans complaisance les faiblesses du secteur des transports et des communications en Afrique : réseau routier peu étendu, transport urbain défaillant dans la plupart des villes africaines, très faible pénétration du réseau ferroviaire, faible compétitivité des compagnies africaines dans les transports aérien et maritime, autant d'entraves de taille au processus d'intégration.

Néanmoins, le secteur des communications a connu une évolution importante avec le développement des nouvelles technologies de l'information, et le continent africain n'est pas resté en marge de ces changements. Avec beaucoup de justesse, les auteurs soulignent toutefois la nécessité d'une concertation sur les nombreuses réformes qui s'imposent et sur les efforts à fournir.

Le premier chapitre fait le point sur l'état d'avancement du processus d'intégration dans les transports et les autres secteurs économiques clés. Le second chapitre établit un bilan de l'état actuel des transports et des communications qui a fait l'objet de l'évaluation finale du programme de la décennie effectuée en 2002. Le chapitre III, qui porte sur le transport multimodal, montre comment ce mode de transport tente de s'adapter aux différentes mutations qui sont intervenues dans le monde ainsi que les enjeux et les défis à relever au niveau des pays africains pour pouvoir bénéficier de ses avantages.

La convention sur le transport multimodal élaborée par les Nations unies n'a pas pu entrer en vigueur, faute d'avoir reçu le nombre de ratifications nécessaires pour son application ; ce chapitre fournit à cet égard un éclairage sur les raisons possibles du faible nombre de ratifications en ce qui concerne les pays africains. Pour appréhender la réalité, des études

de cas sont données sur certains pays qui ont fait l'objet d'enquête sur le terrain.

Malgré les nombreux efforts déployés par les pays africains pour construire les infrastructures de transport, de nombreux freins continuent de handicaper leur bon fonctionnement ; ces freins découlent des réglementations, de la lourdeur des procédures et surtout du fait des hommes. Le chapitre IV de ce livre s'attelle à les décrire et à montrer leurs impacts sur l'économie des pays africains.

C'est dire toute la pertinence du présent ouvrage, qui arrive à point nommé dans un contexte marqué par le regain d'intérêt pour les problèmes d'infrastructures et des communications dans les pays africains, notamment avec la mise en place de l'Union africaine et surtout avec l'avènement du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) qui a identifié le manque d'infrastructures adéquates comme étant un handicap majeur dans la promotion de l'intégration africaine. Le NEPAD a fait du développement des infrastructures une de ses priorités pour les prochaines années, et un schéma directeur sur les projets à financer en priorité a déjà été établi. Parallèlement au leadership politique de l'Union africaine, la Banque africaine de développement, chef de file pour le volet infrastructures du NEPAD, avec l'appui des institutions financières internationales, est en train de finaliser les projets de financement de ce programme. La CEA entend pour sa part apporter comme par le passé sa pierre à la construction de l'édifice de l'intégration régionale par le renforcement des infrastructures de transports et de communications à travers un appui technique.

Je voudrais à cet égard, féliciter chaleureusement la Division du commerce et de l'intégration régionale de la CEA pour son initiative et souhaiter le meilleur succès à ce remarquable instrument de travail.

K. Y. AMOAKO

Chapitre I

L'état de l'intégration et les transports en Afrique

I. Introduction

L'intégration régionale est l'une des principales aspirations au développement des pays africains. Il en est ainsi en raison de la petite taille de leurs économies. La taille moyenne d'une économie africaine subsaharienne a été comparée à celle de la Belgique. La gestion d'une économie si petite, avec plus de 40 mécanismes gouvernementaux et autres arrangements institutionnels distincts, a été considérée comme étant moins efficace que celle de l'économie belge. L'intégration régionale est par conséquent considérée comme le moyen de surmonter la contrainte que constitue l'étroitesse des économies africaines, qui compromet leur capacité de s'industrialiser et comme un moyen réaliste de réduire les coûts de la fragmentation des marchés africains. Elle peut aider ainsi à attirer l'investissement étranger et la technologie, en particulier ceux motivés par les économies d'échelle. Elle peut être une condition préalable pour intégrer l'Afrique plus efficacement dans l'économie mondiale.

Après l'indépendance, de nombreux pays africains ont essayé de former un front politique et économique commun. La création de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) et les arrangements de coopération économique régionale peuvent être considérés comme faisant partie de cette initiative. Conscients de leurs problèmes économiques, à savoir la petite taille de leurs économies, la médiocrité de leurs infrastructures, leur vulnérabilité aux chocs extérieurs et leur dépendance vis-à-vis de quelques produits de base pour les exportations, les pays africains ont cherché à transformer leurs économies par la coopération régionale. L'intégration a été considérée non seulement comme un outil permettant de se libérer de la dépendance coloniale et du recours excessif à l'assistance extérieure, mais également comme un cadre plus vaste pour un développement général, économique, social, culturel et politique. Tous ces efforts visaient à réaliser l'unité africaine et à créer une Union africaine.

Une nouvelle dynamique d'intégration régionale s'est manifestée en avril 1980 lorsque les chefs d'État et de gouvernement des pays membres de l'OUA ont adopté le Plan d'action de Lagos et l'Acte final de Lagos. Avec ces instruments, les dirigeants africains se sont engagés à « créer, au niveau national, sous-régional et régional, une économie africaine dynamique et interdépendante » (OUA, 1980). L'Acte final de Lagos a été à la base du Traité instituant la Communauté économique africaine (Traité d'Abuja), qui est entré en vigueur en mai 1994. Le Traité prévoyait la création par étapes de la Communauté. Les diverses étapes sont récapitulées dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Principales étapes du Traité d'Abuja

Étapes	Durée	Principales étapes
Première étape	1994-1999	• Renforcement des communautés économiques régionales (CER) existantes et création de CER dans les régions où il n'en existe pas
Deuxième étape	1999-2007	• Stabilisation des barrières tarifaires et non tarifaires, des droits de douane et des impôts internes dans chaque CER • Programmes de suppression de ces barrières • Harmonisation des droits de douane • Renforcement de l'intégration sectorielle • Coordination et harmonisation des activités des CER
Troisième étape	2007-2017	• Création d'une zone de libre-échange et d'une union douanière dans chaque CER
Quatrième étape	2017-2019	• Coordination et harmonisation des sytèmes tarifaires et non tarifaires dans les CER aboutissant à une union douanière continentale
Cinquième étape	2019-2023	• Politiques sectorielles communes. • Harmonisation des politiques monétaires, financières et fiscales • Libre circulation des personnes et droits de résidence et d'établissement • Ressources propres pour la Communauté
Sixième et dernière étape	2023-2028	• Marché commun africain • Union économique et monétaire panafricaine • Banque centrale africaine et monnaie unique • Parlement panafricain • Entreprises multinationales africaines

Source : ECA à partir des sources officielles.

Il est certes prématuré d'effectuer une évaluation du Traité d'Abuja. Cependant, il faut noter une progression lente vers les objectifs fixés. Cependant certaines Communautés Économiques Régionales (CER) sont encore éloignées de l'objectif de zone de libre échange tandis que d'autres sont déjà au stade des unions douanières.

Conscients de la nécessité d'une nouvelle dynamique d'intégration de l'Afrique, les gouvernements africains ont réaffirmé l'importance de l'intégration dans l'Acte constitutif de l'Union africaine promulgué en juillet 2000. Comme la Communauté économique africaine, l'Union africaine (UA) vise principalement à édifier un continent économiquement unifié. En renforçant l'engagement politique, l'UA est censée accélérer le processus d'intégration africaine. À court terme, la principale priorité est de mettre en place des institutions qui peuvent jouer le rôle de moteur de progrès : un parlement panafricain qui est déjà mis en place, une cour de justice, une banque centrale africaine et une banque d'investissement africaine. Le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) doit appuyer l'intégration de l'Afrique par le processus de l'Union africaine. La multiplication des activités menées dans le cadre de l'UA et du NEPAD conduit à conclure que les dirigeants africains veulent absolument accélérer l'intégration et le développement de l'Afrique. Toutefois, les sceptiques tirent du processus de l'Union africaine une impression de déjà vu et ils attendent de voir des actions concrètes pour commencer à croire aux promesses.

Cependant, il faudra réfléchir aux conditions préalables à la réalisation des promesses de l'UA. Il faudra notamment mieux comprendre le passé pour évaluer les progrès accomplis jusqu'ici et les obstacles qui limitent le processus d'intégration. S'attaquer à ces obstacles pourrait contribuer au succès de l'UA. C'est pour mieux les comprendre et préparer l'avenir que la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a jugé nécessaire d'évaluer en profondeur l'état du programme d'intégration de l'Afrique, à partir de l'entrée en vigueur du Traité d'Abuja, c'est-à-dire en mai 1994, jusqu'à la création de l'Union africaine. L'évaluation fournit des informations détaillées et globales sur les progrès réalisés dans tous les secteurs et doit aider à réfléchir sur les résultats du programme d'intégration et à relancer les efforts déployés en vue de promouvoir le progrès. Dans cette évaluation, le faible développement du secteur des infrastructures et plus particulièrement du secteur des transports semble avoir joué un rôle majeur dans la faiblesse de l'intégration.

Ce chapitre présente une analyse de l'état de l'intégration en Afrique. Il met l'accent sur les principaux progrès accomplis et les moyens de les surmonter. Il comporte trois sections. La première passera en revue les aspects institutionnels relatifs à l'intégration. La seconde mettra l'accent sur la libéralisation et la convergence des politiques. La troisième section examinera enfin les aspects sectoriels.

Il ressort de notre analyse que l'intégration de l'Afrique est une initiative considérable qui couvre un vaste éventail d'objectifs et de secteurs. À maints égards, des efforts louables ont été déployés pour parvenir à des résultats positifs. Cela est particulièrement évident dans les domaines de la libéralisation du commerce, de la convergence des politiques et des infrastructures où des initiatives telles que la Décennie des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA) ont contribué à faire progresser le processus d'intégration physique de l'Afrique. Même si, dans l'ensemble, ces résultats sont plutôt encourageants, divers facteurs se sont conjugués pour rendre les progrès moins rapides que prévu.

II. Des Progrès institutionnels

2.1 Les CER en tant que piliers

Le Traité d'Abuja est un cadre régional pour l'intégration de l'Afrique, avec les CER (Communautés Économiques Régionales) comme piliers. La première étape du Traité (1994-1999) consiste par conséquent à renforcer les CER. Ces communautés avaient été considérées comme les acteurs moteurs du processus d'intégration et devaient par conséquent jouer un rôle dynamique.

Tous les pays africains sont membres d'au moins une CER et ces dernières fournissent un cadre pour leur action collective. On peut considérer qu'au total, l'Afrique compte 14 CER ayant des conceptions, des portées et des objectifs variés mais similaires dans la plupart des cas. Chargées principalement de mettre en œuvre le Traité d'Abuja, les CER sont appelées à évoluer en zones de libre-échange et en unions douanières, puis, à travers la coordination et l'harmonisation horizontale, à instaurer un marché commun englobant l'ensemble du continent.

Depuis leur création, les CER ont évolué et ont été restructurées ou réorganisées pour faire face aux tendances nouvelles de l'intégration de l'Afrique ou refléter une progression vers des formes d'intégration plus poussées souhaitées par les États membres. C'est dans ce contexte que l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) est devenue, en 1994, la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), afin de constituer une union monétaire à part entière. La Zone d'échanges préférentiels d'Afrique australe est devenue un marché commun, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). La Communauté économique des États de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) a révisé son Traité en 1993 dans le cadre de ses efforts de redynamisation. En 1996, à l'issue d'un processus de relance, l'Autorité intergouvernementale pour la lutte contre la sécheresse et pour le développement (IGADD)

est devenue l'Autorité internationale pour le développement (IGAD). De son côté, l'ancienne Conférence pour la coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC), est devenue, en 1994, la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), devenant ainsi une communauté d'intégration régionale à part entière. La Communauté économique de l'Afrique de l'ouest (CEAO) est devenue, en 1996, l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour passer à une étape supérieure avec la construction d'un espace monétaire. De nouvelles communautés économiques régionales sont également apparues depuis 1994, à savoir la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD), créée en 1998, et la Communauté d'Afrique de l'est, créée en 1999.

Ainsi donc, on a assisté au cours des dernières années à une redynamisation des efforts d'intégration régionale en Afrique. Ces efforts se sont concrétisés par un développement rapide des institutions en charge de l'intégration. Mais, ces efforts doivent se traduire par un approfondissement des efforts d'intégration dans les différentes sous-régions.

Particulièrement, les pays membres doivent accélérer la mise en œuvre de leurs engagements en matière d'intégration. La plupart des protocoles, décisions et accords d'intégration économique doivent être mis en œuvre au niveau national. Par conséquent, des mécanismes nationaux sont nécessaires pour planifier, organiser, coordonner et suivre les engagements de chaque pays. Certains pays ont déjà mis en place un tel mécanisme, voire un ministère spécifique pour s'occuper des questions d'intégration. C'est le cas par exemple de la Côte d'Ivoire (Ministère de l'intégration africaine), du Nigéria (Ministère de l'intégration et de la coopération régionales), du Niger (Ministère des affaires étrangères et de l'intégration africaine), du Bénin (Ministère des affaires étrangères et de l'intégration africaine) et du Ghana (Ministère de la coopération régionale et de NEPAD).

La création d'un ministère de l'intégration africaine ne garantira pas nécessairement la mise en œuvre effective des programmes connexes au niveau national mais c'est un pas important en vue de la coordination, du suivi et de la mobilisation de l'appui aux processus d'intégration auxquels le pays est associé.

2.2 Coordination et harmonisation des CER

La coordination et l'harmonisation des activités des CER figurent parmi les principaux défis institutionnels de l'intégration de l'Afrique. Le Traité de la Communauté économique africaine consacre un chapitre entier à la nécessité pour les CER d'agir de concert. L'Acte constitutif de l'Union africaine, souligne à nouveau l'importance d'une approche harmonieuse de la réalisation de l'Union. Une telle unité d'intérêts et d'action suppose un

consensus politique ferme. La coordination et l'harmonisation sont essentielles en raison de la situation qui prévaut en Afrique et de la multiplicité des communautés ainsi que de l'appartenance des pays à différentes communautés. Cette multiplicité et la lourdeur des charges administratives et budgétaires qu'ils entraînent doivent nous amener à privilégier une meilleure coordination entre les communautés afin d'accroître leur efficacité.

Le protocole sur les relations entre la Communauté économique africaine et les CER essaie de résoudre cette question en plaçant le fonctionnement des CER sous la supervision de la Communauté économique africaine et en prévoyant une coordination et une harmonisation plus poussées de leurs activités. La coordination des politiques, des programmes et des activités des CER est assurée principalement par deux Comités : le Comité des responsables de secrétariat, qui est composé de hauts fonctionnaires et d'experts de l'intégration au sein de l'UA, des CER, de la CEA et de la Banque africaine de développement (BAD) ; et le Comité de coordination (composé du Président de la Commission de l'Union Africaine/Communauté économique africaine, des directeurs des CER, du Secrétaire exécutif de la CEA et du Président de la BAD, accompagnés d'experts et de conseillers). D'autres comités techniques ou groupes de travail pourraient être mis en place pour les assister dans leur travail. Entre 1998 et 2003, le Comité des responsables de secrétariat et celui de la coordination se sont réunis cinq fois et trois fois, respectivement.

Au niveau des CER, les exemples suivants illustrent les efforts déployés par les CER pour coordonner leurs activités :

• Le COMESA et la SADC ont mis en place un groupe de travail conjoint pour harmoniser leurs programmes ;

• La Commission de l'Océan Indien et le COMESA ont signé en 1999 un Mémorandum d'accord pour coopérer dans les domaines de la promotion de l'investissement, des transports et des communications, du développement de la pêche, de l'énergie et de l'environnement. Actuellement, la Commission de l'Océan Indien applique le régime commercial du COMESA ;

• La Communauté d'Afrique de l'est et le COMESA ont signé un Mémorandum d'accord en 1997 en vue de coordonner leurs politiques commerciales, d'élaborer des positions communes pour les négociations commerciales multilatérales, d'harmoniser leurs politiques d'investissements, de mettre en œuvre des programmes conjoints de transports et communications, d'échanger des informations et des documents au sein d'un réseau de recherche sur l'intégration régionale et d'assurer le maintien de la paix et de la sécurité dans la région. La Communauté d'Afrique de l'est applique également le régime commercial du COMESA ;

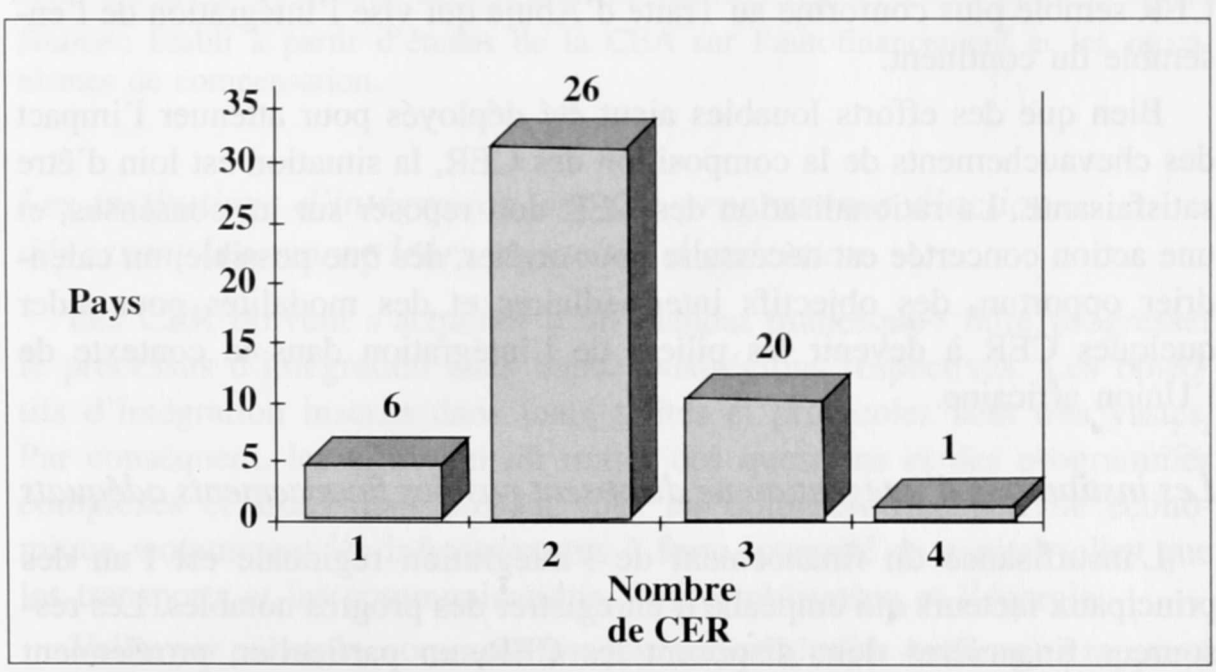
• La CEDEAO et l'UEMOA ont fait des efforts d'harmonisation dans de nombreux domaines, notamment les documents douaniers, les certificats d'origine, la nomenclature douanière, les déclarations en douane et le transport en transit. Elles ont également décidé de coordonner et d'harmoniser leur tarif extérieur commun et de créer une zone monétaire commune dans un proche avenir.

2.3 Les contraintes

Prolifération des institutions, appartenance des pays à plusieurs communautés régionales et recoupement des mandats et tâches

La Communauté économique africaine a reconnu et/ou signé un protocole avec sept CER dont certaines débordent des « régions » définies par la Charte de l'OUA. Pourtant, le Traité d'Abuja (Article 1) reprend la définition de la « région » contenue dans la résolution CM/Res. 464 (XXVI) du Conseil des Ministres de l'OUA concernant la division de l'Afrique en cinq régions, à savoir l'Afrique du nord, l'Afrique de l'ouest, l'Afrique centrale, l'Afrique de l'est et l'Afrique australe. L'UMA n'a pas signé le protocole. Dans toutes les sous-régions, il existe plusieurs CER. Comme l'indique la figure 1, sur les 53 pays africains, 26 sont membres de deux CER et 20 autres sont membres de trois CER. Un pays (la République démocratique du Congo) est membre de quatre CER. Seuls 6 pays appartiennent à une seule CER.

Tableau 2 : Chevauchement des CER



Source : CER, à partir de sources officielles.

Cette appartenance des pays à plusieurs CER a entraîné l'élaboration de programmes parallèles, en particulier dans le domaine du commerce. Les relations entre les CER se caractérisent par une concurrence pour les ressources et la primauté, en dépit des efforts louables déployés par certaines CER pour harmoniser leurs programmes ; ainsi, certaines petites CER cherchent à adopter des programmes différents de ceux des CER plus grandes, lesquels sont pourtant déjà en cours d'exécution.

Certains soutiennent que le chevauchement de la composition des CER est un facteur de progrès. Pour ces auteurs, dans le contexte africain, une approche à géométrie variable pourrait, par exemple, permettre de véritables progrès au niveau de la CEDEAO, sans compromettre les réussites et les avantages de l'UEMOA. De même, les concepts de géométrie variable et de subsidiarité pourraient être également efficaces en Afrique australe en ce qui concerne la COMESA et la zone de libre échange préférentielle (COMESA), la SADC et la SACU. D'autres arguments sont avancés en faveur du chevauchement de la composition des CER dont : (i) les membres d'un groupe plus grand pourraient évoluer beaucoup plus rapidement dans un groupement séparé plus réduit ; (ii) l'adhésion à plusieurs blocs peut encourager à tirer le maximum d'avantages de l'intégration et à réduire les pertes en éparpillant les risques. Cependant, pour d'autres, l'appartenance à plusieurs blocs entrave le processus d'intégration régionale en entraînant, notamment des chevauchements d'activités. Ainsi, par exemple, il est difficile d'envisager comment la SADC et le COMESA, dont la coopération sectorielle et l'intégration commerciale convergent, peuvent vivre et prospérer alors que certains pays d'Afrique australe appartiennent à plusieurs CER. Ce mode de pensée, basé sur la rationalisation de la composition des CER semble plus conforme au Traité d'Abuja qui vise l'intégration de l'ensemble du continent.

Bien que des efforts louables aient été déployés pour atténuer l'impact des chevauchements de la composition des CER, la situation est loin d'être satisfaisante. La rationalisation des CER doit reposer sur un consensus, et une action concertée est nécessaire pour arrêter, dès que possible, un calendrier opportun, des objectifs intermédiaires et des modalités pour aider quelques CER à devenir les piliers de l'intégration dans le contexte de l'Union africaine.

Les institutions d'intégration ne disposent pas des financements adéquats

L'insuffisance du financement de l'intégration régionale est l'un des principaux facteurs qui empêche d'enregistrer des progrès notables. Les ressources financières dont disposent les CER, en particulier, proviennent principalement des contributions, alors que l'assistance extérieure a été le

principal appui aux activités opérationnelles. Le volume des contributions effectivement rassemblées a baissé et l'appui extérieur n'est plus aussi enthousiaste qu'auparavant. L'avènement de l'Union africaine n'a fait qu'aggraver le problème puisque des ressources sont désormais nécessaires, non plus seulement pour tenir les réunions de la Conférence des Chefs d'État et de gouvernement de l'Union mais également pour le Parlement panafricain, pour le Conseil exécutif, pour le Conseil économique, social et culturel, pour le fonctionnement de la Commission ainsi que pour faire face aux dépenses de fonctionnement des CER. Le tableau 2 montre que les besoins financiers dépassent le montant des contributions des États membres, qui sont la principale source de financement des CER.

Tableau 3 :
Estimation des recettes qui proviendront des contributions des États membres et des besoins financiers de la CEMAC, du COMESA et la SADC, 2000-2004 en dollars E. U.

	2000	2001	2002	2003	2004
Contributions	22 664 360	24 768 390	26 688 790	28 788 960	30 020 990
Besoins financiers à moyen terme	176 110 000	180 660 000	185 697 000	198 708 000	204 480 000
Part des besoins financiers couverts	12,9 %	13,7 %	14,4 %	14,5 %	14,7 %

Source : Établi à partir d'études de la CEA sur l'autofinancement et les mécanismes de compensation.

Les institutions d'intégration ont des programmes d'action dépassant largement leurs capacités d'exécution

Les CER doivent s'acquitter d'un mandat titanesque : faire progresser le processus d'intégration dans leurs sous-régions respectives. Les objectifs d'intégration inscrits dans leurs traités et protocoles sont très vastes. Par conséquent, les CER ont dû traiter des questions et des programmes complexes et ardus dans presque tous les domaines de l'activité économique, notamment les infrastructures à forte intensité de capital telles que les transports et les communications, l'industrialisation et l'énergie.

Voilà, par exemple, comment une journaliste (Judith Achieng) a rapporté le sentiment d'un militant à l'occasion de la signature du Traité de la

Communauté d'Afrique de l'est : « Le projet de traité final de la Communauté d'Afrique de l'est (CAE) qui sera signé en août a été vivement critiqué par les groupes d'action civile et de défense des droits qui ont sollicité l'appui du public contre l'adoption du document qui, soutiennent-ils, est « trop optimiste ». Le projet de traité contient encore de nombreuses lacunes qui doivent être comblées avant son adoption » dit l'activiste kényan Jagjit Plahe. Plahe, chercheur à EcoNews Africa, une ONG établie à Nairobi, dit que les trois pays de la Communauté d'Afrique de l'est « ont les yeux plus gros que le ventre... » (World Press News, Inter Press Services).

La diversité des questions relatives à l'intégration de l'Afrique est telle que les CER ne peuvent pas ne pas chercher à être omniprésentes. Elles doivent cependant remplir des mandats titanesques avec des capacités très limitées en termes de ressources matérielles, humaines et financières. Il y a un écart important entre les objectifs que les CER doivent réaliser aux termes de leurs traités et les ressources mises à leur disposition à cette fin. C'est pour cette raison que certains posent la question de l'adéquation entre les objectifs et les mandats des institutions d'intégration régionales et les moyens mis à leur disposition par les États-membres.

Faibles capacités pour assurer le suivi dans la mise en œuvre des protocoles

La capacité des institutions d'intégration pour assurer le suivi dans la mise en œuvre des accords régionaux est faible aux niveaux tant national que régional. Par conséquent, la mise en œuvre effective par les gouvernements africains, au niveau national, de leurs engagements vis-à-vis de l'intégration n'est pas totalement effective. Le manque de progrès concernant l'intégration dans certains domaines semble être dû, dans une large mesure, à l'inaction des États membres.

Les mécanismes de suivi et de coordination existants au niveau des CER et du continent évaluent habituellement « le tableau d'ensemble » et font peu cas des performances nationales. Par exemple, un État membre peut différer l'application des réductions tarifaires pendant longtemps sans que l'on mette vraiment en doute sa détermination à appliquer le plan. Le problème réside en partie dans le fait que les accords sont, parfois, négociés à la hâte et conclus sans que les acteurs nationaux aient été consultés ou que les études nécessaires aient été faites pour souligner leurs incidences sur les États membres intéressés. C'est pourquoi, les États membres éprouvent une certaine indifférence à leur égard et font parfois preuve de mauvaise volonté.

Au niveau national, nombre de pays n'ont ni ministères de l'intégration, ni structures nationales appropriées, ni coordonnateur dotés des pouvoirs et

moyens nécessaires pour coordonner les activités, mobiliser la société et faire respecter les engagements du pays en matière d'intégration. Les questions de coopération et d'intégration économique relèvent, de façon non coordonnée, de plusieurs ministères et départements (finances, planification économique, commerce et industrie, affaires étrangères, intégration régionale). Même si un ministère est spécifiquement chargé des questions d'intégration régionale, il n'est pas nécessairement habilité ou équipé, comme il convient, pour coordonner et superviser ces activités. Ces insuffisances ont les effets suivants :

- L'intégration n'est pas bien comprise au niveau national ;
- Les questions d'intégration ne sont guère évoquées au Parlement ou au gouvernement ;
- Les activités d'intégration ne bénéficient pas de crédits budgétaires nécessaires ;
- Les retards dans la ratification des protocoles se répercutent sur la mise en œuvre des décisions ;
- L'idée d'intégration ne bénéficie pas d'un large soutien au niveau national ;
- L'inefficacité des CER et la lenteur des progrès.

Les populations ne sont pas associées au processus d'intégration et aux institutions connexes et les responsables ne sont pas obligés de rendre des comptes

Dans l'Union européenne, les responsables du processus d'intégration et les institutions qui le supervisent doivent rendre compte aux citoyens, par le biais d'un Parlement européen composé d'élus. Ce n'est pas le cas en Afrique, où ce sont principalement les gouvernements qui prennent les décisions et supervisent le processus d'intégration. Le rôle des Parlements nationaux reste limité et les possibilités de débat public sur l'intégration sont occasionnelles. En outre, on parle beaucoup du rôle que peuvent jouer la société civile et le secteur privé dans l'intégration, mais rien n'est fait pour officialiser ou promouvoir cette participation, en particulier, au niveau des structures de décision et de formulation des politiques.

Cependant, avec la mise en place du parlement africain, la situation va s'améliorer.

Le succès de l'UA et l'avenir de l'intégration en Afrique passent par l'amélioration de l'efficacité des institutions.

Pour que l'Union africaine soit un succès, il convient, à court et à moyen terme, de résoudre certains problèmes institutionnels épineux. Il faut, à cet

égard, fixer des directives et des repères clairs assortis de calendriers pour mesurer les progrès accomplis. Le Protocole relatif aux rapports entre l'UA et les CER ainsi que les structures connexes devraient permettre de fixer ces directives et repères concernant ces questions institutionnelles en suspens et d'autres priorités institutionnelles de l'Union africaine dans l'immédiat. Les principaux problèmes à résoudre sont les suivants :

• Rationalisation des CER :

L'Acte constitutif définit déjà la structure de l'UA. Il convient maintenant de définir la structure institutionnelle dont les CER constituent l'élément principal. Pour ne pas retomber dans les erreurs du passé, il faut définir clairement la notion de piliers de l'UA, que les CER sont censées constituer. Dans ce dessein, il faudra repenser le mandat des CER et fixer leurs objectifs.

Le nouveau Protocole relatif aux relations entre les CER et l'UA est en cours d'examen. Il devrait permettre non seulement de clarifier le rôle des CER mais aussi d'arrêter des directives relatives à la mise en œuvre de programmes communs, ainsi que les phases/calendriers convenus. Dans l'immédiat, une rationalisation, une coordination et une harmonisation accrues dans les domaines des politiques et instruments commerciaux, de la convergence des politiques et de la mobilité des facteurs, notamment, permettraient d'accélérer la mise en œuvre du programme de l'UA. L'harmonisation des programmes de convergence des politiques commerciales et économiques permettra, en particulier, de créer un espace économique et commercial unifié dans chacune des cinq principales sous-régions et d'attirer les investisseurs.

• Fourniture de ressources financières et humaines suffisantes et octroi de la supranationalité à l'UA et aux CER :

L'intégration de l'Afrique et la mise en place de l'UA doivent reposer sur une base financière saine et ne plus dépendre de contributions financières aléatoires des États membres. Des efforts sont en cours pour trouver des solutions à ce problème et les responsables de l'UA qui étudient cette question pourraient éventuellement examiner ou approfondir les propositions suivantes :

◆ Un mécanisme d'autofinancement alimenté par des droits de 0,5 à 1 % prélevés sur les importations en provenance de pays tiers. Cette méthode est appliquée avec succès par l'UEMOA, la CEMAC et la CEDEAO et les pays du COMESA et de la SADC envisagent, également, de l'adopter ;

◆ Création d'un fonds de développement infrastructurel qui serait financé par des allocations calculées en fonction du PIB, les taxes d'aéroport, les taxes sur le tourisme, des quotas de l'APD, l'assistance dans le cadre du programme de développement faisant suite à la Conférence de

Doha pour les pays en développement (qui sera négocié) et autres ressources extérieures ;

◆ Le guichet spécifique de prêts à des conditions de faveur de la BAD pour les programmes de l'UA et des CER.

Pour être efficaces, les processus d'intégration de l'UA et des CER ne peuvent pas reposer sur des protocoles vagues et à caractère non liant dont la mise en œuvre dépend du bon vouloir des États membres. L'UA et les CER doivent avoir un caractère suffisamment supranational pour que les États membres appliquent certains principes et décisions adoptés collectivement et que les sanctions convenues soient prises en cas de mauvaises performances en matière d'application ou de comportement incompatible avec les engagements et les obligations des États membres ou avec la charte de l'UA.

• Institutionnalisation de la participation du secteur privé à la prise de décision et à la formulation de politiques concernant l'intégration :

On sait qu'il est crucial que le secteur privé participe à la formulation de politiques concernant l'intégration africaine mais il convient d'officialiser cette participation en créant un comité technique spécialisé (CTS) de l'UA. S'ajoutant aux divers comités sectoriels spécialisés, cette instance statutaire de l'UA sera chargée de promouvoir le développement du secteur privé dans le cadre de l'intégration de l'Afrique. Elle devra exercer son influence sur le Conseil exécutif et le conseiller sur les mesures à prendre pour répondre aux préoccupations du secteur privé afin que ce dernier joue son rôle dans le processus d'intégration. Les CER peuvent faire de même dans le cadre de leurs organes statutaires, même si certaines d'entre elles (par ex., la Communauté d'Afrique de l'est et le COMESA) consultent déjà le secteur privé sur leurs activités.

En outre, l'UA et les CER peuvent adopter une charte internationale sur les investissements en tant que cadre de promotion des investissements internationaux. Les progrès pourraient être accélérés sur des questions telles que les droits de propriété des Africains voulant investir à l'étranger et le droit d'établissement d'urgence, notamment. Cela contribuerait à satisfaire les populations qui réclament l'instauration d'une citoyenneté africaine commune (demande qui a été formulée dans le cadre du troisième Forum pour le développement de l'Afrique) et soulignerait la nécessité de créer, à travers l'intégration régionale, des structures qui transcendent les frontières nationales. En effet, la simple évocation d'une citoyenneté africaine commune suscite souvent de vives critiques contre les politiques restrictives des pouvoirs publics en matière de visas, d'immigration et de nationalité.

• Renforcer l'ouverture des institutions d'intégration à la participation citoyenne :

En Afrique, le processus d'intégration a été conduit surtout par les gouvernements, la société civile y ayant très peu participé, alors que dans les pays de l'Union européenne, le processus est soumis au contrôle de représentants élus dans le cadre du Parlement européen. Depuis quelques mois, nous observons dans le cadre de la mise en place des institutions de l'UA un déploiement d'efforts ; ainsi la mise en place du parlement africain assurera, à ne pas en douter, une plus grande participation et un droit de regard des citoyens sur les questions de l'intégration.

Même si les parlements nationaux représentaient plus activement les intérêts des populations et se font leurs porte-parole en matière d'intégration, il faudrait aussi créer des mécanismes consultatifs nationaux pour permettre à toutes les couches de la société (partis politiques, représentants de la société civile, etc.) de donner leur point de vue sur ces questions. Ainsi, les gouvernements pourraient-ils, en collaboration avec les groupes de la société civile, organiser périodiquement des réunions de dialogue sur les questions intéressant les CER et l'UA et s'assurer que les conclusions de ces réunions seront prises en compte dans la formulation des politiques. Cela contribuerait en outre à renforcer la transparence et à mieux informer le public du programme d'intégration.

• Création de mécanismes solides de contrôle et de suivi de l'intégration.

Les communautés économiques régionales ont entrepris depuis quelques années des efforts afin de mieux coordonner et d'harmoniser les politiques et programmes sectoriels à travers notamment les réunions périodiques. Ces réunions de coordination sont essentielles et peuvent être utiles si elles sont bien préparées et appuyées par un Bureau de coordination au niveau de l'UA et des unités de coordination dans les CER. Ces mécanismes seront les moteurs de la coordination et de l'harmonisation et ils seront chargés de recueillir, d'analyser et de tenir à jour les informations sur ces questions et de faciliter les progrès en concevant des plans d'action régionaux et nationaux sur les moyens de mettre en œuvre les programmes. Ils pourront également suivre énergiquement les progrès accomplis à l'aide de différents instruments de gestion, tout en contribuant à l'élaboration d'un rapport annuel pour faire pression sur les CER et les États membres qui accusent un certain retard. Cette dernière mesure est importante car elle permettra, lors des réunions, d'évaluer et de recommander des mesures pour mieux coordonner et harmoniser les politiques et programmes sectoriels des CER. Ces mesures permettront d'atteindre les objectifs de l'Union africaine, c'est-à-dire, réduire les coûts des activités qui se recoupent, les chevauchements dans la composition des CER et les activités aux objectifs contradictoires.

Au niveau national, les gouvernements doivent faire des rapports sur la mise en œuvre des plans convenus, notamment les efforts en vue d'incorporer les objectifs régionaux dans les structures, plans de développement national et les budgets et de créer des liens étroits avec d'autres ministères techniques, les CER et l'UA. C'est pourquoi, il serait bon que chaque pays mette en place un ministère chargé spécialement de l'intégration pour honorer les engagements qu'il a pris et les obligations qui lui incombent à l'égard des groupements dont il est membre et de l'UA.

Parallèlement aux aspects institutionnels, l'intégration régionale en Afrique connaît également d'autres défis, notamment en ce qui concerne les questions liées à la libéralisation du commerce, à la convergence des politiques et aux mouvements de main d'œuvre.

III. Libéralisation du commerce, convergence des politiques et mouvements migratoires

Le développement du commerce interafricain et l'intégration des marchés régionaux sont des objectifs clefs des communautés économiques régionales (CER) en Afrique. Ces objectifs doivent être réalisés en éliminant les barrières tarifaires et non tarifaires, en adoptant des tarifs extérieurs communs et en supprimant les obstacles à la libre circulation des biens et des services. L'intégration de petits marchés locaux isolés en marchés de plus grande taille peut être une stratégie appropriée pour la réalisation d'économies d'échelles. Cela favorise le développement du commerce et la promotion des investissements entre les membres des CER et facilite l'utilisation et l'expansion de la technologie. La promotion du commerce au sein des CER stimule également la croissance du secteur manufacturier, renforce les liens entre les secteurs primaires et productifs des économies africaines et, en fin de compte, stimule la productivité et le développement économique. Les principales stratégies pour la réalisation de ces objectifs ont été la libéralisation du commerce, la création de zones de libre-échange, d'unions douanières et de marchés communs. L'élargissement des marchés par la suppression des barrières internes doit également s'accompagner de la suppression effective des restrictions à la mobilité de la main-d'œuvre et, plus généralement, des facteurs de production. Si, en outre, les codes d'investissement sont harmonisés dans l'espace sous-régional, cela aidera à mettre en place un marché suffisamment libéralisé pour stimuler les investissements locaux et étrangers et, partant, promouvoir le secteur manufacturier et le commerce.

Il est également nécessaire d'instituer des critères de stabilisation macroéconomique pour mener à bien l'intégration car de tels critères aident les États membres du groupe à adhérer à une discipline macroéconomique

rigoureuse, à adopter une politique macroéconomique judicieuse et à mettre en œuvre des politiques budgétaires prudentes. L'institution des critères de convergence permet de prévenir les effets de distorsion qui pourraient être dus à la participation de pays dont l'orientation de la politique et les fondamentaux macroéconomiques ne sont pas conformes aux critères établis. La convergence des politiques est particulièrement importante pour les pays en développement où la mauvaise gestion politique a été l'une des principales causes de l'instabilité macroéconomique au cours des dernières décennies.

Cette section examine l'état d'avancement de l'intégration dans ces importants domaines.

3.1 Libéralisation du commerce

Progrès réalisés

Certaines CER ont accompli des progrès notables en ce qui concerne la mise en place de zones de libre-échange et d'unions douanières. Actuellement, trois CER, à savoir la CEMAC, la SACU et l'UEMOA ont réalisé 100 % de réduction tarifaire et créé des unions douanières alors que d'autres se trouvent à diverses étapes de leurs programmes de libéralisation du commerce. Par exemple, le COMESA a mis en place sa zone de libre-échange en octobre 2000 avec neuf pays. Deux autres pays ont également décidé d'y adhérer. L'UMA et la CEEAC viennent de prendre des mesures pour redynamiser leurs programmes de libéralisation du commerce adoptés il y a longtemps alors que des CER telles que l'IGAD et l'OIC, dont certains membres appartiennent également au COMESA, sont, pour l'essentiel, en train de mettre en œuvre le programme du COMESA. La SADC a également adopté un régime de libre-échange qui s'établira en 2012. De même, les pays membres de la CEPGL faisant partie soit du COMESA, soit de la CEEAC, sont à ce titre liés aux programmes de libéralisation du commerce de ces grands blocs. Les pays de l'Union du fleuve Mano connaissent la même situation puisqu'ils sont également membres de la CEDEAO, qui s'efforce véritablement de mettre en place un régime de libéralisation au commerce identique à celui de l'UEMOA.

Pour ce qui est des mesures de facilitation du commerce, la CEDEAO a adopté le régime d'assurance « carte brune » et de transit routier inter-états pour faciliter le transit routier et le transport transfrontalier. Ce régime existe également dans la CEMAC alors que la SADC a mis sur pied un Sous-Comité de la facilitation du commerce dont la principale fonction est d'harmoniser la documentation et les procédures commerciales. Un certain nombre de CER tels que la CEDEAO et le COMESA ont aidé leurs États

membres à participer au système douanier automatisé (SYDONIA) dans les États membres. En fait, c'est la COMESA qui met en œuvre le programme le plus ambitieux en matière de facilitation, de développement et de promotion du commerce.

Les programmes de libéralisation du commerce visent en principe à stimuler le commerce entre pays africains en général et entre pays d'une même CER en particulier. Le tableau 5 indique les parts relatives du commerce interafricain et du commerce avec le reste du monde en pourcentage du PIB pour la période allant de 1994 à 2000. Comme on peut le constater, le commerce interafricain est très faible (8,4 % seulement en moyenne). Le commerce extérieur domine le commerce total de l'Afrique, même s'il ne représente qu'environ 2 % du commerce mondial et que la part de l'Afrique dans les exportations mondiales de produits manufacturés est presque nulle. Cette situation générale reflète dans les échanges des CER. De façon générale, les pays membres des CER commercent davantage avec le monde extérieur qu'entre eux.

Tableau 4 :
Commerce total de l'Afrique en pourcentage du PIB entre 1994 et 2000

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne
Commerce interafricain	8,0	8,5	8,8	8,3	8,3	8,3	8,8	8,4
Commerce multilatéral	49,3	49,5	49,7	45,6	51,2	50,9	58,0	50,6
Commerce total de l'Afrique	57,2	58,0	58,5	53,9	59,4	59,2	66,8	59,0
	Taux de croissance du commerce total de l'Afrique en pourcentage du PIB par rapport à 1994							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne
Commerce interafricain		0,6	0,8	0,3	0,3	0,4	0,8	0,5

Source : CEA, à partir de sources officielles.

La faible capacité du secteur manufacturier et le manque de diversification de la production expliquent la faiblesse des échanges intra-africains. Le potentiel énergétique est considérable mais n'est pas exploité afin de produire suffisamment d'électricité pour appuyer le secteur manufacturier ou les entreprises à haute valeur ajoutée.

Le commerce est entravé par l'insuffisance de l'infrastructure, notamment dans le domaine des transports et des communications. L'existence de nombreux postes de contrôle et les tracasseries imposées aux postes frontières

gênent le bon déroulement des transactions et plus particulièrement le transport transfrontière des marchandises. Les restrictions à la libre circulation des personnes et des facteurs de production, la limitation des investissements transfrontaliers, la mauvaise intermédiation bancaire et financière affectent également le commerce.

Les progrès enregistrés dans la mise en œuvre des programmes de libéralisation du commerce sont compromis par la non-exécution des plans de réduction tarifaire adoptés. En outre, l'appartenance de certains pays à plusieurs CER qui mettent en œuvre des programmes et des plans différents complique le processus de libéralisation.

La performance de certaines CER a également été compromise par un environnement politique hostile qui n'a pas facilité le processus d'intégration.

Le développement des échanges entre les pays africains exige l'accélération de l'harmonisation des multiples régimes de libéralisation du commerce, qui se chevauchent bien souvent, en vue de mettre en place des marchés sous-régionaux, de fournir ainsi des avantages économiques supplémentaires aux sociétés multinationales opérant dans les CER et d'attirer des investissements importants.

L'investissement est nécessaire pour achever les réseaux de transports en Afrique, pour compléter les réseaux d'interconnexion de l'énergie, pour améliorer la qualité de l'infrastructure et, finalement, pour stimuler le commerce et les investissements.

Des programmes de sensibilisation seront nécessaires pour faire connaître aux différents acteurs les droits et les avantages découlant des plans de libéralisation du commerce exécutés par les CER. On pourrait également intensifier la diffusion de l'information sur les débouchés commerciaux existant dans les marchés régionaux et ailleurs. Dans ce contexte, des mécanismes tels que EUROTRACE et TINET pourraient être mis en place et exploités avec une participation plus active du secteur privé, par exemple au sein d'un réseau d'entreprises plutôt que dans les structures gouvernementales. De tels programmes pourraient également aborder le problème des pratiques aux postes frontières qui sont incompatibles avec les plans de libéralisation du commerce des CER.

Un environnement sans conflit et une stabilité macroéconomique assurée sont indispensables pour une libéralisation efficace du commerce et pour les activités du secteur manufacturier car ils peuvent renforcer la confiance des investisseurs. À cet égard, les CER pourraient appuyer les efforts de règlement des conflits en mettant en place des systèmes d'alerte rapide pour déchiffrer les signes précurseurs de conflits, au sein des pays membres et entre eux, prendre rapidement les mesures qui s'imposent, prévenir les conflits ou atténuer leur escalade.

3.2. Convergence des politiques

Progrès et contraintes

Certaines CER, à savoir l'UEMOA, la CEDEAO, la COMESA, la CAE et la CEMAC ont fixé des objectifs de convergence pour les politiques macroéconomiques et l'intégration monétaire, budgétaire et financière. Toutefois, les critères diffèrent d'une CER à l'autre pour des raisons historiques ou à cause des différences dans les niveaux de développement des membres. Ainsi, notamment parce qu'elles utilisent une monnaie commune (le franc CFA) et entretiennent des liens historiques avec la France, qui est un acteur essentiel de leurs politiques monétaires, l'UEMOA et la CEMAC ont une expérience considérable en matière de convergence des politiques économiques et monétaires. Elles ont en effet mis en place des procédures et des processus rigoureux pour l'harmonisation des politiques. Le suivi des politiques d'intégration monétaire et financière est assuré par des autorités de contrôle mises en place à cet effet, qui regroupent des responsables de la banque centrale, des représentants des États membres et le Trésor français. Les politiques et les procédures ont été harmonisées et des conditions plus rigoureuses ont été fixées. Les expériences en matière de convergence des politiques et de coopération monétaire dans les autres CER sont relativement plus récentes. La CEDEAO en décembre 1999 (CEDEAO, 2001a), le COMESA en 1992 (COMESA, 2000) et la CAE en avril 1997 (CAE, 1998) ont adopté des politiques de convergence en vue de coordonner et d'harmoniser les budgets nationaux ainsi que les politiques macroéconomiques.

La CEDEAO cherche à réaliser une fusion monétaire avec l'UEMOA. À cette fin, ses membres qui ne sont pas membres de l'UEMOA ont décidé d'harmoniser leurs politiques monétaires et budgétaires avec celles de l'UEMOA. Ils ont adopté deux séries de critères, primaires et secondaires, qui doivent être remplies avant le 1er janvier 2005, en vue de créer une union monétaire dans la CEDEAO et de préparer le terrain pour une éventuelle fusion avec l'UEMOA. Le COMESA veut devenir une véritable union monétaire d'ici 2024 alors que la CAE a, depuis avril 1997, adopté un cadre de convergence économique.

Les objectifs macroéconomiques des CER sont indiqués dans le tableau 6. Les critères primaires concernent la réduction de l'inflation, de la dette extérieure et des déficits budgétaires. Les critères secondaires concernent des variables comme la masse salariale, l'investissement public, les recettes fiscales et la stabilité du taux de change réel. Ces critères sont destinés à obliger les États membres à réaliser et à assurer la stabilité et la convergence macroéconomiques.

Tableau 5 : Objectifs macroéconomiques pour des communautés économiques régionales sélectionnées en Afrique

Critères	UEMOA	CEDEAO	COMESA	CAE	CEMAC
Critères primaires					
Taux d'inflation	≤ 3 %	≤ 10 % (2000) ≤ 5 % (2003)	< 10 %	< 10 %	≤ 3 % (2002)
Dette totale/PIB	≤ 70 % (2002)	S.O.	S.O.	S.O.	≤ 70 % (2004)
Arriérés de paiement de la dette extérieure	0	S.O.	S.O.	S.O.	0 (2004)
Arriérés de paiement de la dette intérieure	0	0 (2004)			
Déficit budgétaire/PIB	0	≤ 5 % (2000) ≤ 4 % (2003)	< 10 %	< 5 % (1998)	0 (2004)
Déficit financé par la Banque centrale/ recettes fiscales de l'année précédente	≤ 20 %	≤ 10 %	≤ 20 %	S.O.	≤ 20 %
Réserves en devises	S.O.	≥ 3 mois d'importation (2000) ≥ 6 mois d'importation (2003)	S.O.	Équivalent 6 mois d'importation	S.O.
Critères secondaires					
Masse salariale/ recettes fiscales	≤ 35 % (2002)	≤ 35 %	S.O.	S.O.	≤ 35 %
Investissement public/ recettes fiscales	≥ 20 % (2002)	≥ 20 %	S.O.	S.O.	S.O.
Compte courant/PIB	≤ 5 % (2002)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Recettes fiscales/PIB	≥ 17 % (2002)	≥ 20 %	S.O.	S.O.	S.O.
Prohibition de nouveaux arriérés intérieurs et liquidation des arriérés existants	S.O.	Oui	S.O.	S.O.	S.O.
Stabilité du taux de change réel	S.O.	Oui	S.O.	S.O.	S.O.
Les pays doivent maintenir des taux d'intérêt réels positifs	S.O.	Oui	S.O.	S.O.	S.O.
Dépenses d'investissement en % du PIB	S.O.	≥ 20 %	S.O.	S.O.	S.O.
Investissements intérieurs bruts/PIB	≥ 20 %	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Note : Les années entre parenthèses indiquent à quelle date les objectifs doivent être réalisés. Les données sans années sont les objectifs devant être déjà réalisés.

Source : Commission économique pour l'Afrique sur la base des données officielles des CER.

S.O. : sans objet.

Pour l'ensemble du continent, les progrès concernant la convergence des politiques sont modérés. Les aléas internationaux, la crise continue de la dette et les fortes pressions pour l'augmentation des dépenses sociales ont compromis la capacité des pays d'atteindre les objectifs, particulièrement en ce qui concerne les déficits budgétaires. Les CER affichent des performances variées.

Entre 1994 et 2000, les progrès concernant la réduction de l'inflation ont été, en moyenne, notables dans de nombreuses CER en particulier l'UEMOA, la CEDEAO et la CAE (voir tableau 7).

Tableau 6 : Inflation dans certaines communautés économiques régionales en Afrique : 1994-2000 (en pourcentage)

Communauté	Objectif	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne simple
UEMOA	≤ 3 %	29,7	14,6	9,4	7,4	3,1	1,0	1,2	9,5
CEDEAO	≤ 10 % (2000)	23,1	20,0	12,5	8,9	4,1	6,0	4,9	11,3
COMESA	≤ 10 %	21,6	20,9	20,1	11,6	10,6	11,3	11,8	15,4
CAE	< 10 %	24,4	15,8	11,0	13,3	12,3	5,5	6,4	12,7
CEMAC	≤ 3 % (2002)	35,0	10,1	10,9	7,3	– 8,4	12,0	22,9	12,8

S.O. : Sans objet.

Note : Les données pour le COMESA n'incluent pas l'Angola et la République démocratique du *Congo.*

Source : Commission économique pour l'Afrique.

Les initiatives concernant l'annulation et le rééchelonnement de la dette ont beaucoup aidé les CER à réduire leur dette extérieure entre 1994 et 2000. mais les ratios de la dette extérieure restent toujours élevés et systématiquement supérieurs aux objectifs fixés, comme il ressort du tableau 8.

Tableau 7 : Dette extérieure de certaines communautés économiques régionales en Afrique, 1994-2000 (pourcentage du PIB)

Communauté	Objectif	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne simple
UEMOA	≤ 70 % du PIB (2002)	134,2	134,8	130,1	118,3	135,8	125,8	113,7	127,5
CEDEAO	S.O.	117,7	119,3	113,3	106,4	118,0	111,9	106,6	113,3
COMESA	≤ 50 % du PIB	110,5	108,6	102,7	99,0	100,6	91,2	87,7	100,0
CAE	S.O.	97,1	95,1	89,0	84,6	85,6	83,2	74,6	87,0
CEMAC	≤ 70 % du PIB (2004)	131,4	128,2	117,1	103,1	100,9	96,7	88,1	109,4

S.O. : Sans objet.
Source : Commission économique pour l'Afrique, à partir des données de la Banque mondiale

De même, les déficits budgétaires (voir tableau 8) restent préoccupants, avec des dépenses toujours élevées (les encours énormes de la dette entraînent des paiements d'intérêts élevés, les masses salariales sont élevées et en général, les recettes fiscales sont faibles).

Tableau 8 : Déficits budgétaires dans certaines CER (pourcentage du PIB)

Communauté	Objectif	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne simple
UEMOA	0	5,7	3,2	2,8	3,7	3,5	3,6	3,4	3,7
CEDEAO	≤ – 5 % (2000)	6,3	5,0	4,5	4,8	5,1	5,3	3,6	4,9
COMESA	≤ – 10 %	8,2	7,2	6,0	4,7	5,0	5,1	4,0	5,7
CAE	≤ – 5 % (1998)	2,4	3,1	2,1	0,6	0,5	1,7	1,3	1,7
CEMAC	0 (2004)	7,4	3,9	3,1	1,6	2,4	1,5	3,8	2,3

S.O. : Sans objet.
Source : Commission économique pour l'Afrique

Le tableau 10 dresse l'état de la convergence des politiques (surtout en ce qui concerne les critères primaires). Il en ressort que les CER ont obtenu de meilleurs résultats dans le domaine du contrôle de l'inflation et des déficits budgétaires que dans celui de la réduction de la dette extérieure.

Tableau 9 : Performance des CER en matière d'inflation, de déficit budgétaire et de dette extérieure (% du PIB) 1994-2000 (Moyenne simple)

CER	Taux d'inflation	Déficit budgétaire par rapport au PIB	Dette extérieure par rapport au PIB
UEMOA	9,5	3,7	127,5
CEDEAO	11,3	4,9	113,3
COMESA	15,4	5,7	100,0
CAE	12,7	1,7	87,0
CEMAC	12,8	2,3	108,8

Source : Commission économique pour l'Afrique, à partir de sources officielles.

S'agissant des critères macroéconomiques secondaires, la situation est également contrastée. La CEDEAO, l'UEMOA et la CEMAC ont réalisé leurs objectifs concernant la masse salariale, qui étaient pourtant ambitieux (moins de 35 % des recettes fiscales). Les taux d'intérêts réels ont été positifs dans ces deux dernières CER, où ces taux sont régulés par des autorités monétaires communes. En ce qui concerne les recettes fiscales, parmi les membres de l'UEMOA, seule la Côte d'Ivoire a atteint l'objectif de 17 % du PIB pour les recettes fiscales. Aucun membre de la CEDEAO n'a atteint l'objectif de la communauté pour les recettes fiscales (20 % du PIB) même si la Côte d'Ivoire et le Nigéria se sont assez bien comportés. Le volume de l'épargne et de l'investissement a été faible dans l'UEMOA. Ces résultats ne sont pas surprenants en raison des faibles revenus par habitant et de la rareté des banques dans ces pays. S'agissant des dépenses d'équipement, presque tous les membres de la CEDEAO ont enregistré de bonnes performances en ce qui concerne l'affectation des ressources aux dépenses d'équipement.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la faiblesse de la convergence entre pays dont les dispositions institutionnelles inefficaces et la conviction que les critères ne seront pas appliqués rigoureusement, ce qui n'incite pas les pays à ajuster leurs politiques économiques.

La convergence des politiques des pays africains exige la mise en place de mécanismes efficaces de surveillance multilatérale. Ces mécanismes

faciliteront également la coordination des politiques et la coopération technique entre les pays.

3.3 Mobilité de la main-d'œuvre

Progrès et contraintes

Diverses raisons sociales et économiques militent en faveur de la mobilité de la main-d'œuvre dans le contexte de l'intégration régionale. La libre circulation des personnes ainsi que le droit de résidence et d'établissement sont des objectifs énoncés dans le Traité d'Abuja et ils représentent les aspects fondamentaux de la coexistence pacifique de groupes de cultures et d'ethnies différentes dans une communauté politique. D'un point de vue plus strictement économique, le processus d'intégration économique et monétaire mis en œuvre par les CER nécessite la mobilité de la main-d'œuvre, qui permet d'amortir les chocs asymétriques dans la région.

Plusieurs CER ont, dans leurs traités, des protocoles, des articles ou des objectifs concernant la libre circulation des personnes ainsi que le droit de résidence et d'établissement. Toutefois, l'efficacité des mesures prises varie beaucoup d'une région à l'autre. Quelques réussites méritent d'être mentionnées. La CEDEAO a supprimé les formalités de visas d'entrée pour les citoyens de ses États membres, même si une permission doit être accordée pour les séjours de plus de 90 jours. De façon générale, les États membres de la CEDEAO respectent les dispositions du protocole sur la libre circulation des personnes, qui ont été perfectionnées par l'institution du passeport de la CEDEAO. Dans la CAE, un passeport commun valable uniquement au sein de la communauté, permet au titulaire d'obtenir des visas d'entrées et de sorties multiples automatiques de six mois pour voyager dans tous les États membres.

Des progrès notables doivent également être réalisés dans le domaine de la libre circulation des personnes. Certains pays s'inquiètent, en particulier, des conséquences que la libre circulation des personnes à travers les frontières pourrait avoir dans un cadre régional où le taux de chômage est élevé et où les marchés nationaux du travail sont précaires. À l'avenir, la voie à suivre pour toutes les CER serait d'assouplir en premier lieu les modalités d'obtention des visas pour certaines catégories de travailleurs. Ensuite, ces modalités pourraient être supprimées pour tous les citoyens de la communauté et à la troisième étape, le droit de résidence et d'établissement pourrait être reconnu. Au plan continental, la mobilité doit être assurée grâce à des accords bilatéraux et multilatéraux entre CER, qui permettront, à cet échelon, la libre circulation de certaines catégories et étendront ensuite cette disposition à tous les citoyens. Cette approche progressive

facilitera la transition en aidant les pays à mettre en place progressivement les mécanismes économiques et sociaux nécessaires pour absorber les flux de main-d'œuvre. Pour promouvoir la circulation de la main-d'œuvre et des personnes, il faudrait également harmoniser les législations du travail dans les pays et dans les CER. Des commissions spécifiques de l'Union africaine et de l'Organisation internationale du travail pourraient apporter leur appui à cette initiative.

IV. Les efforts d'intégration sectorielle

La coopération sectorielle telle que la mise en place d'infrastructures est un important volet des efforts d'intégration en Afrique. Par exemple, la mise en place d'infrastructures multinationales présente d'importants avantages, si les pays mettent en commun leurs ressources et travaillent de concert au niveau régional. C'est pourquoi les communautés économiques régionales (CER) s'emploient à promouvoir une coopération active entre les États membres dans différents secteurs en harmonisant les politiques, en mobilisant les ressources nécessaires pour les investissements et en élaborant des plans directeurs régionaux. Les domaines critiques d'intervention sont notamment les transports, les communications et l'énergie.

4.1 Progrès sectoriels dans la mise en place de l'infrastructure

Transports et communications

Il convient d'avoir un bon système de transport pour faciliter le commerce et la mobilité de la main-d'œuvre, intégrer les marchés et réduire les coûts des transactions commerciales. L'Afrique est très en retard, à cet égard, par rapport aux autres régions en développement. L'Organisation des Nations unies a défini le cadre du développement du transport en Afrique en proclamant les Décennies des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA), la première ayant eu lieu de 1978 à 1988 et la seconde de 1991 à 2000 (UNTACDA I et UNTACDA II, respectivement). Les Décennies avaient principalement pour objectif d'encourager la construction de routes transafricaines praticables en tous temps et de : a) relier directement, dans la mesure du possible, les différentes capitales du continent ; b) contribuer à l'intégration politique, économique et sociale de l'Afrique ; c) créer des infrastructures de transport routier entre d'importants centres de production et de consommation. La longueur totale des routes transafricaines, qui comprennent neuf principaux tronçons figurant au tableau 10, est d'environ 55 000 km, dont 25 % n'ont pas encore été construits ou ne répondent pas aux normes. On les appelle généralement les tronçons manquants.

Tableau 10 : Principaux tronçons du réseau routier transafricain

Identification	Description	Longueur
Route 1	Le Caire-Dakar	8 640 km
Route 2	Alger-Lagos	4 500 km
Route 3	Tripoli-Windoek	9 610 km
Route 4	Le Caire-Gaborone	8 640 km
Route 5	Dakar-N'djamena	4 500 km
Route 6	N'djamena-Djibouti	4 220 km
Route 7	Dakar-Lagos	4 010 km
Route 8	Lagos Mombasa	6 260 km
Route 9	Beira-Lobito	3 520 km
Longueur totale		54 120 km
Chevauchement		1 670 km
Total net		52 450 km

Source : BAD - CEA : Étude de l'état d'avancement de la mise en œuvre des routes transafricaines.

En outre, plusieurs corridors de transport, en transit, ont été retenus ainsi que des programmes pour faciliter le transport dans ces corridors. En Afrique, les principaux corridors relient les pays sans littoral et les ports de l'Océan Indien ou Atlantique comme indiqué dans le tableau 12.

Tableau 11 : Principaux corridors de transport en transit en Afrique

Sous-région	Principaux couloirs de transport en transit
Afrique de l'ouest	Dakar-Bamako ; Abidjan-Bamako ; Abidjan-Ouagadougou-Niamey ; Lomé-Ouagadougou-Bamako ; Accra-Ouagadougou-Niamey, Cotonou-Niamey ; et Cotonou-Ouagadougou-Bamako
Afrique centrale	Douala-Ndjamena ; Douala-Bangui ; Pointe- Noire desservant la République Centrafricaine et le Tchad
Afrique de l'est	Mombassa-Kampala-Kigali-Bujumbura-RDC (corridor nord) ; Dar-es-Salaam-Kigali-Bujumbura et RDC (corridor central) ; Djibouti-Addis-Abeba (corridor éthio-djiboutien)
Afrique australe	Dar-es-Salaam desservant la Zambie ; Mtwara desservant le Malawi et la Zambie ; corridor de Nacala desservant le Malawi et la Zambie ; corridor de Beira desservant le Malawi, le Zimbabwe et la Zambie ; corridor de Maputo desservant le Zimbabwe et le Swaziland ; corridor de Walwis Bay desservant le Botswana et l'Afrique du Sud ; corridor de Durban desservant le Botswana, le Zimbabwe et la Zambie ; Transcaprivi ; port de Lobito desservant la Zambie et les pays de la région des Grands Lacs

Source : ECA Plan d'action pour l'Afrique.
Doc ECA/TRID/Transport/05/03/ACPL

Environ 70 % des projets de UNTACDA II ont été mis en œuvre et 71 % des ressources prévues ont été mobilisées. Il s'agit là d'un résultat encourageant, étant donné qu'au total, 708 projets concernant 11 sous-secteurs avaient été approuvés dans des domaines tels que les routes et les transports routiers, les chemins de fer, les transports maritimes, les ports, les voies navigables intérieures, le transport multimodal, aérien et urbain, les télécommunications, la radiodiffusion et les services postaux. Dans un certain nombre de pays africains, les gouvernements ont mis sur pied des programmes de développement du secteur routier qui complètent les diverses initiatives régionales et sous-régionales et certains font état de résultats encourageants. Par exemple, l'Éthiopie a restructuré le service routier et engagé des réformes, notamment en créant un fonds routier pour financer de façon durable l'entretien des routes. Les donateurs tels que la BAD, l'UE et la Banque mondiale ont, en particulier, joué un rôle décisif dans la mise en œuvre de certains des projets concernant les transports.

Au niveau régional, les CER mettent en œuvre, dans le cadre de leurs activités, des programmes de transport visant à renforcer le développement socio-économique et l'intégration physique. Les pays du COMESA, de la CEDEAO et de la SADC ont même conclu des accords et des protocoles ayant un caractère contraignant. Les pays de la CEDEAO et de l'EAC ont harmonisé l'assurance-transit, les frais de transit, les limites imposées à la charge à l'essieu, les acquits-à-caution de transit, les procédures et les documents douaniers. Pour leur part, les pays de la CEMAC ont harmonisé les limites imposées à la charge à l'essieu, l'assurance-transit et le code des autoroutes. En ce qui concerne les transports non routiers, les pays de l'EAC et du COMESA pourraient facilement assurer l'intégration des chemins de fer, car les États membres ont tous adopté le même type d'écartement des rails. Les pays de la CEDEAO ont, quant à eux, choisi d'intégrer entièrement leur réseau de transports maritimes, sept ports desservant quatre pays sans littoral. Dans le domaine de l'aviation civile, l'intégration passe par une bonne coordination de la gestion de l'espace aérien, qui est décentralisée au niveau national dans la plupart des régions (à l'exception de la CEMAC et de la CEDEAO, où des organismes régionaux gèrent l'espace aérien de la plupart des pays).

La coopération régionale dans le secteur des transports se manifeste également par la convergence des politiques nationales. La Décision de Yamoussoukro a permis aux pays africains de définir un cadre destiné à libéraliser progressivement les services de transports aériens et à lever les restrictions sur les droits de trafic. Cela devrait faciliter l'établissement de nouveaux itinéraires, augmentant ainsi les liaisons intra-régionales et interrégionales. Toutefois, la mise en œuvre intégrale de la Décision bute sur le manque de volonté politique et sur les mesures protectionnistes que les gouvernements

continuent d'adopter pour aider leurs compagnies aériennes nationales respectives. Autres exemples de convergence des politiques, la Charte africaine des transports maritimes qui, cependant, n'est pas encore intégralement mise en œuvre et la Réglementation portant libéralisation du transport aérien adoptée par le COMESA.

Dans le domaine des communications, l'amélioration constatée résulte de la mise en œuvre de plusieurs traités et protocoles adoptés par les communautés économiques régionales. Les pays africains se sont principalement efforcés de créer des systèmes de télécommunication régionaux pour augmenter le nombre d'options de routage et réduire la dépendance des communications intra-africaines à l'égard des opérateurs étrangers. Ils ont aussi longuement étudié le problème de l'harmonisation des tarifs et des cadres réglementaires. Ainsi ont-ils enregistré d'importants progrès, en particulier pour ce qui est des raccordements au réseau téléphonique et des technologies de l'information et des communications. L'adoption de politiques plus libérales et la mise en place de l'infrastructure et des services nécessaires ont permis d'accroître le nombre de raccordement au réseau téléphonique fixe dans la plupart des CER. C'est dans les pays de la CEDEAO et de l'UEMOA que les taux de connectivité sont les plus élevés, la SACU occupant la première place en ce qui concerne la connectivité pour le portable. Enfin, le taux de connectivité concernant l'Internet augmente aussi rapidement.

Énergie

En ce qui concerne le secteur de l'énergie, le principal problème est la rationalisation de la répartition spatiale des ressources énergétiques. En fait, même si l'Afrique est relativement bien dotée en ressources énergétiques (pétrole, charbon, hydro-électricité, gaz naturel), ces dernières sont mal réparties dans l'espace et souvent éloignées des centres de demande. Ainsi, pour assurer un approvisionnement durable en énergie commerciale, il faut que l'énergie puisse être échangée. Les CER ont, naturellement, un important rôle à jouer à cet égard car elles peuvent encadrer une approche coopérative du développement des infrastructures de transport de l'énergie et créer de grands marchés de l'énergie.

La mise en place et l'utilisation d'installations de production d'électricité sont probablement les plus grandes réussites de la coopération régionale. On peut citer à cet égard, la centrale électrique de Kariba Sud dans la SADC (666 megawatts), la centrale hydro-électrique de Ruzzi II dans la région des Grands Lacs (40 megawatts), la centrale hydro-électrique de Nangbeto de la Communauté électrique du Bénin en Afrique de l'ouest (65 megawatts) et le projet hydro-électrique de Manantali de l'Organisation

pour la mise en valeur du fleuve Sénégal, encore en Afrique de l'ouest (200 megawatts). En outre, la plupart des CER envisagent de créer des réseaux d'interconnexion sous-régionaux. Par exemple, dans la SADC, douze États membres ont créé le réseau d'interconnexion de l'Afrique australe, qui pourrait servir d'exemple pour des initiatives similaires ailleurs.

4.2 Progrès dans d'autres secteurs

Eau et agriculture

Ces dernières années, certains pays ont enregistré de bons résultats dans le secteur agricole. Toutefois, dans la plupart des pays africains, les paysans constituent les populations les plus pauvres. Pour l'ensemble du continent, les taux de croissance des secteurs vivrier et agricole ne sont ni suffisamment élevés ni suffisamment soutenus pour stimuler sensiblement la croissance et réduire la pauvreté dans les zones rurales. Pour une grande partie de la population sur le continent, l'insécurité alimentaire demeure un grand sujet de préoccupation.

Les résultats du continent dans les secteurs vivrier et agricole s'expliquent par nombre de contraintes et tout d'abord par des conditions naturelles défavorables, notamment l'enclavement, la mauvaise qualité des sols, les mauvaises conditions climatiques – pluviométrie capricieuse, sécheresse et rareté de l'eau – les épizooties et les épidémies. C'est pourquoi, la gestion intégrée de l'eau et la coopération régionale dans le secteur agricole seront probablement des volets importants du vaste effort visant à améliorer la productivité et à assurer la sécurité alimentaire.

En général, la coopération en ce qui concerne les questions liées à l'eau en Afrique a été suscitée par les organisations intergouvernementales de mise en valeur des bassins fluviaux et lacustres. Les objectifs et activités de ces organisations consistent principalement à exploiter l'eau pour l'irrigation, la production d'électricité, l'approvisionnement en eau des communautés et l'exploitation minière. Certaines organisations intergouvernementales de mise en valeur des bassins fluviaux et lacustres coopèrent également avec d'autres partenaires pour gérer des ports et améliorer la navigation en tenant compte de ces besoins dans la conception des barrages. Des progrès ont été accomplis et des résultats ont été obtenus à cet égard. L'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal a mis en œuvre un certain nombre de projets concernant, notamment, la régularisation du fleuve, l'irrigation et la production d'électricité – grâce au barrage de Manantali. Elle a également construit des barrages anti-sel et lancé des projets agricoles à petite échelle. L'Initiative du bassin du Nil est un autre modèle d'activité menée à bien pour le partage des eaux. Lancée en 1999, elle réunit tous

les États riverains du Nil et fournit un cadre de concertation pour lutter contre la pauvreté et promouvoir le développement socio-économique du bassin du Nil. Les projets vont de la protection de l'environnement à l'utilisation judicieuse des eaux en vue de la production agricole, à la planification, la gestion des ressources en eau et la formation technique. Toutefois, il convient de noter que plusieurs organisations de mise en valeur des bassins fluviaux ont beaucoup de mal à exécuter leurs activités essentielles. Ces problèmes ont plusieurs causes, notamment des plans trop ambitieux, la non-définition de priorités, l'absence de volonté politique des États membres.

Certaines CER ont mis en œuvre des programmes de gestion et de coordination des activités en matière de ressources en eau. Les pays ayant obtenu les meilleurs résultats en ce qui concerne l'intégration du secteur de l'eau sont ceux de la SADC, première CER à avoir adopté un protocole particulier pour traiter collectivement les questions relatives à l'eau, et la CEDEAO, qui a lancé des programmes de gestion des ressources en eau et de protection de l'environnement visant à améliorer l'approvisionnement en eau potable.

L'amélioration de la sécurité alimentaire, la nécessité d'accroître la productivité, l'élargissement des marchés et le développement du commerce intra-régional sont les principaux défis que doit relever le secteur agricole en Afrique. La nature de ces défis, appelle une action des CER. À cet égard, un certain nombre de domaines présentent un intérêt pour l'intégration régionale.

Au niveau régional, d'importantes initiatives de collaboration en matière de recherche ont été lancées, plusieurs instituts internationaux de recherche ayant été créés. Des efforts sont également faits pour libéraliser le commerce. Toutefois, le volume des échanges demeure instable pour diverses raisons : variation dans la composition des produits alimentaires échangés ; conditions climatiques plus ou moins favorables ; fluctuations du volume de l'aide alimentaire extérieure ; fluctuations monétaires ; mauvais systèmes d'enregistrement des échanges ; installations de stockage inadéquates dans la plupart des pays ; inexistence de protocoles ou non-application des protocoles. Des unités d'alerte rapide ont été mises en place aux niveaux national et régional (par ex. l'IGAD). Cependant, il semble que plusieurs d'entre elles ne disposent ni de personnel qualifié ni de matériel. C'est pourquoi il faut relancer et multiplier les unités d'alerte régionales notamment en leur allouant les fonds nécessaires.

Mise en valeur des ressources humaines

Le capital humain joue un rôle important dans le développement économique car il détermine le rythme du progrès technique en exploitant les

externalités résultant des investissements directs étrangers ou en assurant la recherche-développement au niveau national. En outre, l'augmentation du capital humain dans une économie en développement aura, normalement, des effets bénéfiques sur les pauvres. C'est pourquoi les pays africains et les donateurs s'attachent particulièrement à formuler des stratégies permettant au plus grand nombre possible de personnes d'accéder à l'école et aux programmes de formation. Toutefois, en dépit des efforts déployés, les indicateurs quantitatifs du capital humain montrent toujours que l'Afrique est en retard par rapport au reste du monde. Les disparités restent importantes entre les femmes et les hommes, ce qui pose la question de l'inégalité des chances entre les sexes.

Compte tenu de la rareté des ressources nationales, il est souhaitable d'adopter une approche régionale pour ce qui est de la formation du capital humain et de regrouper les ressources afin de faire des économies d'échelle. En outre, pour encourager la mobilité de la main-d'œuvre à travers les frontières, il convient de promouvoir la coopération régionale, d'harmoniser les systèmes d'enseignement et, de créer les conditions nécessaires pour que les investissements dans le capital humain ne soient pas exclusivement destinés à tel ou tel pays. Enfin, il sera plus facile de diffuser les connaissances dans les autres pays si la formation du capital humain est plus intégrée au niveau régional.

Cependant, les efforts des CER pour mettre en valeur le capital humain sont, dans l'ensemble, réduits et il reste encore beaucoup à faire. Toutefois, des efforts importants ont été faits pour essayer de coordonner les politiques en matière d'enseignement, notamment en ce qui concerne les programmes, les certificats et la validation. Les pays de l'UMEOA et de la CEMAC coopèrent véritablement, en particulier, dans le domaine de l'enseignement supérieur. Dans les pays de la CEDEAO, le système d'examen de l'Afrique de l'ouest est une bonne base de coordination. Dans les pays de la SADC, les institutions régionales telles que le COMESA et le CAE ont pour objet de promouvoir les échanges en matière d'enseignement et d'harmoniser les politiques. Dans les pays de l'UMA, l'Université du Maghreb est un bon exemple d'institution régionale chargée d'élaborer des programmes d'enseignement pour les enseignants et les étudiants.

La paix et la sécurité, le VIH/SIDA et la promotion des femmes

Les CER donnent la priorité aux questions économiques, compte tenu de l'aspect, jusqu'ici, essentiellement économique du processus d'intégration. Toutefois, certaines questions importantes influent, dans une large mesure, sur le bien-être social et le développement humain et ont des répercussions sur les résultats économiques. Des progrès ont été enregistrés dans le

domaine de la coopération régionale dans trois des domaines intersectoriels suivants : paix et sécurité, santé (VIH/SIDA en particulier) et promotion des femmes.

Pour promouvoir le règlement pacifique des différends et renforcer la bonne gouvernance et les institutions démocratiques, les CER ont commencé à mettre en place des cadres institutionnels officiels et des mécanismes de maintien de la paix. Les États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ont mis sur pied le centre régional de formation en matière de maintien de la paix et l'Organisation de coopération des commissaires de police d'Afrique australe pour prévenir et lutter contre le crime transfrontalier et le trafic des armes de petit calibre. L'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) a créé un Système d'alerte et de réaction rapide aux conflits, chargé de la prévention et de l'atténuation des effets des crises humanitaires. Le Marché commun de l'Afrique de l'est et de l'Afrique australe (COMESA) a mis en place un Comité de paix et de sécurité chargé de définir les voies et moyens de promouvoir la coopération régionale dans ces domaines et de faciliter une approche participative impliquant les sociétés civiles, les organisations non gouvernementales, d'autres CER, l'UA et l'ONU. L'exemple de coopération le plus connu et le plus abouti en matière de paix et de sécurité est le Groupe de contrôle (ECOMOG) de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO), dont les principales fonctions sont l'intervention, l'imposition et le maintien de la paix. Sur le terrain, il est intervenu au Libéria (1990-1999), où il a effectivement joué un rôle majeur dans la restauration de la paix et de l'ordre politique, en Sierra Leone (1997-2000), où les contraintes financières et logistiques ont limité son efficacité et en Guinée-Bissau (1998-1999).

Les CER pratiquent une coopération limitée dans le domaine de la santé. La plupart des activités de coopération dans ce domaine sont entreprises par l'OMS. En ce qui concerne le VIH/SIDA et d'autres maladies endémiques telles que le paludisme, quelques initiatives régionales ont été lancées. La SADC a un protocole sur la santé et elle a adopté un plan d'action en 1998. L'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et la CEDEAO prévoient des activités de coopération, tandis qu'au niveau du COMESA, une certaine coopération est constatée entre les membres de l'EAC.

La dimension « genre » du sous-développement est particulièrement évidente en Afrique où les femmes ont beaucoup plus de difficultés que les hommes à avoir accès à l'éducation et à l'emploi. La discrimination est aggravée par les déficiences en matière de protection juridique contre les mauvais traitements, en matière d'accès aux services de santé et en matière de représentation dans les organes de prise de décision. Cette question sociale

a des implications économiques énormes. Premièrement, les inégalités entre les sexes contribuent beaucoup à creuser les inégalités de revenus entre les individus. Deuxièmement, la discrimination envers les femmes restreint encore davantage les possibilités de développement puisque les femmes (ou d'autres catégories sociales victimes de discrimination) n'ont pas la possibilité de jouer pleinement leur rôle économique. Bien que les traités portant création des CER passent souvent les questions de genre sous silence, plusieurs communautés économiques régionales ont créé des bureaux chargés d'intégrer le genre dans leurs programmes régionaux. Une très grande attention a été accordée à la création d'entreprises pour les femmes afin de promouvoir l'égalité des chances.

Les efforts déployés en vue de promouvoir la coopération régionale dans les domaines sectoriels n'ont pas été toujours couronnés de succès. Un certain nombre de facteurs sont à l'origine des échecs et du manque d'efficacité.

De nombreux projets sectoriels ne peuvent pas être exécutés sans ressources extérieures. Bien souvent, les CER n'ont pas les ressources humaines et financières nécessaires pour traduire leurs déclarations et les dispositions de leurs protocoles en programmes opérationnels. Ce manque de capacités s'accompagne souvent d'une absence de hiérarchisation des décisions et des interventions. Ainsi, les organisations de mise en valeur des bassins fluviaux et lacustres, par exemple, se sont heurtées à de grosses difficultés parce qu'elles avaient des plans trop ambitieux par rapport aux ressources disponibles.

Le manque de participation du secteur privé limite lui aussi la portée du processus d'intégration régionale, en particulier dans des secteurs tels que l'infrastructure et l'agriculture. Outre qu'il est une source de financement pour les projets régionaux, le secteur privé peut également contribuer d'une manière significative au renforcement des capacités et à la mise en œuvre de procédures efficaces pour le suivi et le contrôle de l'état d'avancement des projets.

Les initiatives régionales, sous-régionales, nationales et continentales sont rarement coordonnées. C'est le cas, par exemple, dans le secteur des transports et pour la mise en place des corridors de transports.

4.3 Quelques propositions dans les domaines sectoriels

Infrastructure

Les États membres, avec l'assistance des partenaires, doivent engager des ressources en vue de mettre en œuvre le Plan d'action adopté par la 12e Conférence des ministres africains des transports et des communications, en

mars 2002 et qui prévoit, principalement, l'achèvement des divers tronçons manquants du réseau des routes transafricaines, le renforcement des capacités et la promotion de la participation du secteur privé à la mise en place de l'infrastructure (par exemple en lui accordant des conditions favorables dans les projets d'infrastructure). Les États membres doivent également mettre en œuvre, dans les meilleurs délais, l'initiative de libéralisation du transport aérien énoncée dans la Décision de Yamoussoukro qui est entrée en vigueur en juin 2002. Un fonds africain pour l'infrastructure pourrait également être créé pour mobiliser les ressources financières et aider à améliorer la coordination et l'orientation de l'appui des donateurs dans le cadre du NEPAD. De grands projets d'infrastructure peuvent être également mis en œuvre en mettant en commun les ressources nationales au niveau régional.

Pour faciliter la coordination et l'harmonisation des initiatives en matière d'infrastructure et améliorer la mobilisation des ressources pour les projets, il faut nécessairement harmoniser les programmes des CER relatifs aux infrastructures avec ceux du NEPAD puisque les CER sont appelées à jouer un rôle crucial dans la mise en œuvre du NEPAD.

Eau et agriculture

S'agissant de la gestion régionale des ressources en eau, il est urgent de redynamiser les organisations de mise en valeur des bassins fluviaux et lacustres et de coordonner leur action avec celle des CER. Pour réaliser des programmes de développement intégré des ressources en eau, la coopération régionale doit être élargie, à l'avenir, à deux domaines. Le premier concerne la coopération entre les groupements régionaux dans le cadre du NEPAD et de la Vision africaine sur l'eau pour 2025. Le deuxième concerne la coopération entre les structures régionales et nationales chargées des ressources en eau pour veiller à ce que les objectifs nationaux soient alignés sur les possibilités de développement, notamment en matière d'énergie hydraulique.

La création de marchés régionaux nécessite une action coordonnée pour éliminer les barrières au commerce des produits agricoles et mettre en œuvre des politiques commerciales qui tiennent compte des différences saisonnières et de la diversité des situations de sécurité alimentaire dans la sous-région. Finalement, les CER peuvent jouer un rôle important dans la diffusion des connaissances et le renforcement des capacités dans des domaines tels que les technologies de transformation, les négociations commerciales et la gestion des organes de négoce des matières premières.

Mise en valeur des ressources humaines

Les politiques en matière d'éducation doivent être davantage harmonisées pour faciliter la mobilité des compétences techniques, professionnelles

et de gestion dans les sous-régions. La coopération est nécessaire en ce qui concerne l'élaboration, la production et la diffusion des matériels pédagogiques et des manuels scolaires, spécialement pour appuyer les pays qui n'ont pas la possibilité de produire ces matériels au niveau local. Pour élargir l'accès à l'éducation, il serait également important que les CER coopèrent à la mise en place d'installations de télé-enseignement et de bibliothèques virtuelles.

Questions intersectorielles

Les conflits et les guerres ont imposé un lourd fardeau aux populations africaines. Le prix à payer en termes de morts, de désintégration des communautés et d'instabilité sociale est très élevé et il est à l'origine du sous-développement social et économique de l'Afrique. En assurant la paix et la sécurité, non seulement les gouvernements amélioreraient les perspectives des populations, mais ils contribueraient aussi à remplir une condition essentielle de la croissance en faveur des pauvres, à savoir un environnement stable où règne l'État de droit et où les droits civils et économiques sont garantis. On ne saurait sous-estimer la contribution que les CER peuvent apporter à cet égard. Elles doivent renforcer leur rôle accélérateur en matière de diffusion des meilleures pratiques de bonne gouvernance, en matière de mise en place d'institutions démocratiques et en matière de conception de mécanismes institutionnels pour assurer une représentation équitable des minorités dans la prise de décisions. Elles doivent également jouer un rôle central dans les initiatives diplomatiques de règlement pacifique des différends et contribuer aux opérations de maintien de la paix, soit par le biais d'institutions régionales, soit en coopérant avec d'autres institutions internationales.

La santé est un facteur primordial de qualité de la vie et de développement social. Or, par rapport au reste du monde, l'Afrique se singularise par la faiblesse de l'espérance de vie de sa population, par des taux de mortalité élevés (spécialement chez les nourrissons et les enfants) et par un mauvais accès aux services de santé. La pandémie de VIH/SIDA qui la ravage est une catastrophe, pour la croissance économique notamment. La dimension internationale du problème, la facilité avec laquelle la maladie franchit les frontières, le montant des ressources requises pour la combattre sont autant de facteurs qui nécessitent une coopération soutenue entre les pays. La communauté internationale jouera sans aucun doute un rôle majeur dans ce sens. Toutefois, au niveau régional, des mécanismes peuvent être créés pour faciliter l'accès aux ressources allouées par la communauté internationale à la lutte contre le VIH/SIDA. En outre, la coordination régionale des politiques, la synchronisation des interventions sanitaires et la circulation de

l'information pourraient être des éléments importants d'une stratégie de prévention plus globale. Les mêmes principes de base peuvent s'appliquer à la lutte contre d'autres maladies telles que le paludisme, la tuberculose et la fièvre jaune qui frappent l'Afrique.

Les femmes devront être impliquées dans tous les aspects de l'intégration régionale de façon à ce que les structures, les processus et les cultures organisationnels contribuent à leur habilitation. Cette prise de conscience générale des questions liées au genre et au développement à travers le continent donne l'occasion d'intensifier les efforts régionaux. Il faudra également réformer le cadre juridique de façon à protéger effectivement les femmes et les enfants contre les mauvais traitements et la violence et à leur donner accès à des opportunités de développement. Il aussi élaborer et des critères pour une représentation équitable des femmes dans les organes de prise de décisions. Finalement, il sera important d'intégrer la dimension « genre » du VIH/SIDA dans les programmes de santé.

En définitive, les pays africains ont cherché à renforcer leurs efforts d'intégration régionale afin d'accélérer leurs processus de croissance. Cependant, le niveau d'intégration et de coopération régionale reste encore faible et mérite d'être consolidé. De ce point de vue, la création de l'Union Africaine ouvre une ère nouvelle dans les efforts d'intégration sur le continent. Ce chapitre a essayé de mettre l'accent sur les grand défis pour l'Afrique dans ce domaine. Cet ouvrage sera particulièrement consacré aux questions des infrastructures dont le développement sera d'un apport crucial aux efforts d'intégration du continent.

Chapitre II

L'état actuel des transports et des communications

Après avoir examiné les grands défis de l'intégration régionale en Afrique, nous nous intéressons dans ce chapitre à l'étude de la question des infrastructures dont le développement pourrait jouer un rôle majeur dans la consolidation et le renforcement de la coopération sur le continent. Dans ce chapitre nous examinerons plus particulièrement l'état des infrastructures dans le domaine des transports et des communications.

Ce bilan a été fait suite à l'évaluation de deux décennies des Nations unies consacrées aux secteurs des transports et des communications en Afrique UNTACDA I et II respectivement en 1980-88 et 1991-2000.

Cette évaluation a été menée à partir de la collecte des données effectuée par la CEA et sur la base des rapports de fin d'exécution du programme de la deuxième décennie réalisée par les États, les organisations et institutions sous régionales et régionales africaines, ainsi que de celles des Nations unies.

I. Le Secteur des Transports

Les transports constituent, sans aucun doute, un élément déterminant du développement. En effet, étant le principal moyen d'accès physique à l'emploi, aux soins de santé, à l'éducation, etc., ils apparaissent comme un élément essentiel au bien-être des populations tant en milieu rural qu'en zone urbaine. Ce sont, certes, ces considérations qui avaient conduit la communauté internationale, à la demande des États africains, à consacrer au développement de ce secteur deux décennies, concomitamment avec le secteur des communications.

Pendant la Décennie 90, il apparaît que les États africains ont consacré beaucoup d'efforts à l'amélioration des transports. Il ressort des données disponibles que les investissements dans le secteur ont dépassé, annuellement 25 % des dépenses publiques et 75 % des dépenses d'infrastructures, et donnant lieu à une formation brute de capital fixe (FBCF) avec un taux de croissance supérieur à 8 % par an.

Ces efforts d'investissement ont été, en général, accompagnés de mesures de réformes politiques dont les principales paraissent être : (i) le désengagement progressif des pouvoirs publics de l'exploitation des transports en faisant appel à une participation accrue du secteur privé à travers la concession, voire la privatisation partielle ou totale, (ii) l'établissement d'entités de gestion des infrastructures de transport avec une autonomie tant financière qu'administrative, la participation des usagers au contrôle de la gestion, (iii) la réduction de l'exécution publique de l'entretien routier au profit du secteur privé.

Au plan macro-économique, il apparaît une croissance de la contribution au Produit intérieur brut (PIB), contribution qui va de 8 à 25 % selon les pays et faisant des transports, un des secteurs les plus contributifs, parfois, dépassant même l'industrie ou les services.

Enfin, l'accroissement du réseau routier et la réduction des restrictions en matière de droits aériens, survenus au cours de la Décennie vont, sans nul doute, améliorer l'intégration physique du continent indispensable à l'intégration économique et politique.

1.1. Routes et transport routier

La route reste le mode de transport dominant en Afrique. Le transport routier représente de 80 à plus de 90 pour cent du trafic interurbain de marchandises dans les différents pays africains. Dans le cas du transport de passagers, sa contribution est même plus élevée, se situant entre 80 et 99 pour cent.

Le transport routier joue, également, un rôle important dans le trafic international de marchandises, à l'import comme à l'export, en Afrique, tant pour les pays enclavés que pour leurs voisins côtiers lorsqu'on considère le transport terrestre de marchandises en comparaison avec d'autres modes.

L'Afrique possède 15 pays enclavés dont la distance à la mer se situe entre 220 km au Swaziland et 1 735 km au Tchad. La plupart de ces pays n'ont que la route pour assurer les mouvements des biens et des personnes, d'où une part de plus en plus grande du trafic en direction du mode routier, en raison du besoin de parvenir à des performances meilleures en termes de rapidité et de sécurité dans le transport de transit. Cependant, différentes contraintes physiques, politiques, aussi bien qu'opérationnelles demeurent toujours un défi à l'industrie du transport routier. Les barrières physiques résultent du manque d'infrastructures en raison des chaînons de route non aménagés, dans certains pays, alors que les barrières non physiques incluent la réglementation du trafic routier, les frais du transport de transit, les conditions relatives au financement des routes, la gestion du transit routier et la coordination des activités du trafic routier.

Le développement des investissements en direction des infrastructures routières Inter-États connaît une tendance à la croissance, ce qui montre une prise de conscience plus manifeste du rôle que joue la route dans l'intégration économique. Néanmoins, la demande de ressources financières pour le développement du réseau routier, particulièrement pour l'achèvement du réseau Inter-États, reste grande et nécessite toujours l'assistance de la part des partenaires au développement.

La longueur du réseau routier a atteint 2 064 613 kilomètres et se répartit comme suit entre les sous-régions :

Afrique du nord (NR)	292 790 km
Afrique de l'ouest (WE)	409 377 km
Afrique centrale (CE)	115 677 km
Afrique de l'est (ES)	445 018 km
Afrique australe (SA)	801 751 km

En excluant l'Afrique du Sud, le réseau routier a connu une croissance d'environ 9 pour cent au cours de la Décennie. Toutefois, l'examen de la densité routière, 6,84 km pour 100 km^2, montre une forte insuffisance du réseau routier africain en comparaison avec d'autres régions telles que l'Amérique latine (12 km/100 km^2) et l'Asie (18 km pour 100 km^2). La distribution du réseau routier est, en moyenne, de 2,71 km pour 10 000 habitants (hab.). Ces ratios restent très faibles pour permettre une accessibilité acceptable aux avantages du transport routier pour les personnes les moins favorisées.

La longueur du réseau revêtu représente environ 29,73 % du réseau total, soit 610 770 km. En excluant l'Afrique du Sud, le réseau revêtu a vu sa longueur croître au cours de la Décennie, d'environ 128 %, en passant de 242 000 km en 1991 à 547 742 km en 2000 soit plus qu'un doublement. Ce développement du réseau revêtu confirme l'attention que les gouvernements africains accordent de plus en plus à l'amélioration du réseau routier d'une part et les efforts d'investissements que, avec l'appui de leurs partenaires au développement, ils ont consenti en faveur de l'infrastructure routière d'autre part. Cette situation est variable selon les sous-régions. Le tableau 3. 1 ci-dessous montre la distribution, par sous-région, des réseaux revêtus et des réseaux non-revêtus.

Tableau 1
Réseau routier africain

	Superficie	Population routier	Réseau revêtu	Réseau non revêtu	Réseau routière	Densité routière	Distribution
	(Km²)	(106/hab.)	(Km)	(km)	(Km)	(Km/100 km²)	(Km/10 000 habitants)
CE	3 021 180	29,654	115 677	18 531	97 146	3,83	3,90
ES	6 755 902	233,87	445 018	103 600	341 418	6,59	1,90
NR	9 301 385	165,07	292 790	161 825	130 965	3,15	33,48
SA	6 005 240	108,77	801 751	235 154	566 597	13,35	26,96
WE	5 112 060	223,24	409 377	91 660	317 717	8,01	1,83
Total	**30 195 767**	**760,60**	**2 064 613**	**610 770**	**1 453 843**	**6,84**	**2,71**

Source : (a) World Development indicators, The World Bank, 2001
(b) The World Fact Book 2000
(c) Newafrica. com 2000 and FAO Production Yearbook Vol. 13-1999
(d) Rapports nationaux des pays.

Les rapports nationaux ne contiennent que très peu d'informations sur l'état du réseau. Des recherches entreprises ont permis d'obtenir, pour certaines sous-régions, les données plus ou moins actuelles ci-dessous (Tableau 3. 2).

Tableau 2
État du réseau routier

	Réseau routier revêtu			Réseau routier non revêtu		
	(%)			(%)		
	Bon	Passable	Mauvais	Bon	Passable	Mauvais
UDEAC	32	34	34	20	25	55
COMESA	40	25	34	12	20	68

Source : Revue des secteurs des routes dans l'union douanière des États de l'Afrique centrale (UDEAC). Document SSATP n° 43 (1999) / Revue du secteur des routes dans les pays du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Document SSATP n° 23 (1996).

En tenant compte des indications du début de la Décennie, il y a une certaine stabilité de l'état du réseau revêtu (qualité bonne à passable supérieure à 60 %) mais une nette détérioration du réseau non revêtu (qualité bonne à passable passant d'environ 70 % à moins de 50 %). Cette tendance à la détérioration de l'état du réseau routier résulte d'une insuffisance de l'entretien routier, renchérit le coût du transport routier et, en

conséquence, ne participe pas à la réduction de la pauvreté car le réseau routier non revêtu reste le plus accessible aux zones rurales, c'est-à-dire celles où la pauvreté sévit le plus.

Les pratiques de surcharges des véhicules routiers restent, pour la plupart des pays, la cause majeure de détérioration du réseau routier. Malgré les efforts entrepris pour établir des limites uniformes de la charge à l'essieu ou harmoniser les réglementations de cette charge à l'essieu, les succès n'ont pas été à la hauteur des attentes en raison de la faible coordination dans la mise en vigueur des dispositifs y compris l'usage commun des ponts-bascules routiers ainsi que de l'inefficacité du contrôle de l'application de ces réglementations. Cette situation participe à la détérioration de l'état du réseau routier exposée ci-dessus.

Par ailleurs, il apparaît que tout en connaissant une croissance nettement supérieure à celle du produit intérieur brut (PIB), le parc automobile reste composé de beaucoup de véhicules vétustes, d'âge supérieur à 10 ans ; ce qui non seulement contribue à la détérioration de l'état du réseau car se déplaçant souvent avec des fortes charges à faible vitesse, mais également participe très largement à la pollution, en zone urbaine notamment. Ainsi, apparaît-il que l'état du parc de véhicules ne satisfait pas aux normes de protection de l'environnement auxquelles le sous-secteur « routes et transports routiers » se doit d'obéir pour un développement durable, ni à celles de la réglementation du transport routier international.

Bien que l'entretien routier n'a pas été beaucoup abordé dans les rapports nationaux, il apparaît que l'établissement de Fonds routiers et/ou d'autorités routières autonomes est effectif ou en cours dans plus de vingt et un (21) pays, notamment en Afrique au Sud du Sahara. En attendant que cette réforme participe à l'amélioration tant du financement que de la qualité de l'entretien routier, il apparaît actuellement que les ressources affectées à l'entretien routier restent faibles et représentent généralement moins de la moitié des besoins requis : CEDEAO 30 %, COMESA 31 %, SADC 40 % et UDEAC 25 %.

Considérant, selon différentes études récentes, qu'un bon entretien réduit le coût d'exploitation des véhicules d'au moins 10 %, que tout dollar déduit des besoins d'entretien routier accroît le coût d'exploitation de 3 dollars, il est aisé de constater l'effort qui reste à faire pour éviter que les biens et les services de transport routier ne se détériorent très rapidement jusqu'à ce que la seule solution envisageable ne soit que la reconstruction, qui reste toujours financièrement plus coûteuse et économiquement moins rentable.

L'état de la sécurité routière demeure également préoccupant. Il apparaît, selon des études entreprises dans le cadre du Programme de politique

de Transports pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), qu'on peut compter dans la zone COMESA 20 à 250 tués pour 10 000 véhicules et dans la zone UDEAC 20 à 72 tués pour 10 000 véhicules, autant d'indications qui confirment une très faible sécurité routière, dans la mesure où les minima restent supérieurs à 10 fois aux maxima dans d'autres parties du monde. La situation de la sécurité routière résulte non seulement de l'état de la qualité des routes et du parc de véhicules mais également, de la faiblesse ou de l'insuffisance des dispositions relatives tant au contrôle technique des véhicules qu'à l'application des réglementations de la circulation et de la signalisation routières, comme de l'absence d'une prévention appropriée au regard des comportements des usagers.

1.2 Chemins de fer

Le Chemin de fer a été le plus important mode de transport qui a beaucoup contribué au développement des pays africains pendant plus de 100 ans. En raison de son importance stratégique, son rôle économique, le nombre de ses employés et l'importance de ses actifs, le chemin de fer est demeuré une propriété publique et sous une gestion publique toutes ces années.

Le réseau ferroviaire africain a une longueur estimée à 89 380 km actuellement pour une superficie de 30,19 millions de kilomètres carrés, soit une densité moyenne de 2,96 km pour 1 000 km^2. La distribution de ce réseau se présente comme suit :

Afrique du nord	19 931 km
Afrique de l'ouest	9 717 km
Afrique centrale	2 526 km
Afrique de l'est	19 293 km
Afrique australe	38 513 km

Dix-sept (17) pays africains n'ont aucun chemin de fer national ni aucune section d'un chemin de fer international.

L'interconnexion des lignes reste faible, en particulier en Afrique de l'ouest et du centre. Les caractéristiques techniques du réseau n'ont pas évolué au cours de la Décennie. Il existe toujours neuf (9) types d'écartement de voies dont celui adopté par l'Union africaine des Chemins de fer (UAR), l'écartement de 1,067 m, reste le plus répandu et en usage dans 23 réseaux sur les 38 existants. La traction diesel électrique domine, les lignes électrifiées représentant 6 500 km ne se retrouvent qu'en Afrique du nord, en Afrique australe et en République démocratique du Congo. Le frein à vide reste en usage sur les réseaux de l'Afrique de l'ouest, du centre et de l'est alors que celui à air comprimé est utilisé en Afrique du nord et sur certains réseaux de l'Afrique australe.

Les causes majeures du déclin du trafic ferroviaire reste la faible disponibilité du matériel roulant, particulièrement du matériel de traction, qui occasionne la baisse de la capacité de transport ainsi qu'une croissance substantielle du prix unitaire. À cela il faut ajouter la faible utilisation du matériel. Le recours au Système d'Information Anticipée sur la marchandise (SIAM), a permis à certains pays d'améliorer vigoureusement les relations avec la clientèle et l'utilisation du matériel roulant en raison de la possibilité de suivi de la position du chargement et du matériel roulant à tout moment, ce qui permet à la clientèle de connaître la situation de son chargement.

La plupart des chemins de fer sont caractérisés par des pentes et rampes supérieures à 10 pour cent et des faibles rayons de moins de 400 m, caractéristiques géométriques qui limitent tant la vitesse que la capacité de transport des trains. Les rails sont vieux et de poids légers, pour la plupart entre 25 et 36 kg par mètre et généralement non soudés. Les équipements de signalisation et de télécommunication sont vétustes et, en général, peu fiables. Toutes ces caractéristiques de l'infrastructure constituent des contraintes majeures à la performance et à la fiabilité du transport ferroviaire et empêchent l'utilisation de matériel roulant moderne et performant. Le nombre de déraillements et d'accidents sur les chemins de fer africains, consécutifs à la faible maintenance des voies et du matériel roulant accroît, chaque année, les pertes de vie et les dégâts de matériels.

Le cadre réglementaire et institutionnel, résultant du caractère de propriété publique des chemins de fer, a entravé leur fonctionnement en les empêchant de se comporter comme des entreprises commerciales guidées par la recherche de la rentabilité à travers une concurrence efficace avec les autres modes. Cependant, le monopole, conséquence de ce cadre réglementaire et institutionnel, a été mis en cause depuis les années 1970 à la suite du développement du transport routier et n'a pas pu empêcher le déclin du trafic ferroviaire.

Ne pouvant supporter la charge financière que continuent de constituer les déficits de gestion des chemins de fer, les gouvernements africains ont pris des mesures visant à réviser leurs politiques et à restructurer leurs entreprises ferroviaires afin d'orienter leur gestion vers la compétitivité commerciale et la viabilité financière. Ainsi, durant la Décennie et eu égard aux résultats positifs mais sans impact durable des restructurations, la plupart des gouvernements africains ont pris des mesures de libéraliser le marché du transport et de faire concourir les chemins de fer avec les autres modes en se désengageant de la gestion des entreprises ferroviaires jusqu'à envisager la création d'un environnement favorisant la participation du secteur privé. Cette participation du secteur privé à la gestion des entreprises ferroviaires constitue, effectivement, un phénomène nouveau constaté durant la mise en œuvre

du programme de la Décennie. Elle a revêtu diverses formes : contrat de gestion, affermage, concession, BOT, (construire gérer et transférer), BOO (Construire, posséder et gérer), parmi lesquelles la concession reste la forme d'implication du secteur privé la plus populaire en Afrique au sud du Sahara.

Les organisations économiques sous-régionales ont également marqué leur intérêt et leurs implications dans la recherche des solutions visant une gestion efficace des transports et des communications dans leur ressort respectif. À cet effet, il convient de rappeler le Protocole de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) sur les transports, les communications et la météorologie, à travers lequel les chemins de fer en Afrique australe mettent en œuvre des améliorations de performance et des modèles de réduction de coûts, basés sur une exploitation commune de couloir et une répartition du trafic pour une meilleure unification. En application de cette disposition, la sous-région est en train de prendre des mesures visant : (I) la standardisation et l'harmonisation des procédures opérationnelles, des normes de maintenance et de sécurité, de la standardisation des caractéristiques techniques des équipements et de l'infrastructure, (II) l'interconnection des pays de la sous-région par le rail afin d'ouvrir les pays enclavés et de promouvoir les échanges commerciaux intra-régionaux, (III) l'élimination de toutes barrières qui entravent le libre mouvement des biens et services, y compris les équipements ferroviaires, et (IV) l'encouragement des investissements dans le sous-secteur ferroviaire.

1.3 Transport aérien

Les programmes d'ajustement structurels d'une part, et les changements dans le cadre réglementaire ayant pour but la libéralisation, la suppression des monopóles et des subventions d'autre part, ont eu des effets sur le développement du transport aérien en Afrique au cours de la Décennie.

Les programmes de réforme économique entrepris par les pays africains dans le cadre de l'ajustement structurel ont conduit à transformer le cadre d'exploitation du transport aérien. Ainsi, l'industrie, fortement réglementée, a été libéralisée dans la plupart des pays africains. Ceci a entraîné (I) la fin à l'attachement traditionnel au concept de compagnie « transporteur de pavillon » à travers la réduction du support gouvernemental, la liquidation et la privatisation, (II) l'émergence de compagnies aériennes privées entrant en concurrence avec les traditionnelles compagnies nationales.

Le cadre réglementaire et d'exploitation traditionnelle résultant de la déréglementation et de la libéralisation a changé, le paysage réglementaire du transport aérien international. Les pays africains, à la faveur de cette nouvelle situation, ont pris des mesures souples pour faciliter l'accès aux marchés intra-africains pour les compagnies aériennes africaines.

Les tendances du développement du trafic en Afrique, pendant la période de mise en œuvre du programme de la Décennie, se présentent comme suit au tableau 3 ci-dessous :

Tableau 3
Tendance du trafic aérien de 1991-1999

	Passagers transportés			Fret transporté			Tonnes kilomètres réalisées			Tonnes kilomètres disponibles		
	1991	1999	Variation Km	1991 Km	1999	Variation T Km	1991 T Km	1999	Variation T Km	1991 T Km	1999	Variation
	(10^6)	(10^6)	(%)	(10^3)	(10^3)	(%)	(10^6)	(10^6)	(%)	(10^6)	(10^6)	(%)
Trafic Total	25,29	30,17	19	432	489	13	5 295	7 555	43	9 405	15 504	65
Trafic International	10,31	13,90	35	262	304	16	3 722	5 290	42	6 430	11 000	71
Trafic intra-africain	3,10	43	39	62	99	60	738	960	30	1 445	2 105	46

Sources : AFRAA et OACI.

En 1991, selon le rapport annuel de l'OACI, les compagnies aériennes africaines avaient transporté moins de 1,2 % du trafic mondial en termes de tonnes par kilomètres réalisés (passagers, fret et poste). En 1999, la part de l'Afrique a été maintenue à 2 % en terme de tonnes par kilomètres réalisés et en passagers transportés comme cela apparaît au tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4
Part de l'Afrique dans le trafic mondial en 1999

	Passagers transportés		Passagers kilomètres réalisés		Taux de remplissage « passagers »	Tonnes kilomètres réalisées		Taux de chargement « fret »
Régions	(10^3)	(%) du trafic mondial	(10^5)	(%) du trafic mondial	(%)	(10^5)	(%) du trafic mondial	(%)
Monde	1 557 530	100	2 787 880	100	69	368 800	100	60
Afrique	30 450	2,0	60 920	2,2	61	7 550	2,0	48
Moyen Orient	39 230	2,5	79 070	2,8	67	11 470	3,1	58
Amérique latine et Caraïbes	95 630	6,1	134 530	4,8	60	16 560	4,5	54

Sources : AFRAA et OACI.

Le tableau 4 ci-dessus fait apparaître non seulement la part relativement faible de l'Afrique dans le trafic aérien mondial mais également de faibles taux de remplissage (pour les passagers) et de chargement (fret) par rapport aux taux moyens mondiaux.

De cette situation, il résulte que l'industrie du transport aérien en Afrique ne génère pas suffisamment de profit pour financer sa croissance future. En effet, selon l'AFRAA, se fondant sur une moyenne de 18 compagnies aériennes africaines ayant fourni des données financières fiables, la performance financière a été pour les revenus d'exploitation de 5,7 milliards de dollars américains (US$) en 1999 contre 2,48 milliards US$ en 1991 et pour les dépenses d'exploitation de 5,53 milliards US$ en 1999 contre 3,55 milliards US$ en 1991. Cela fait apparaître des dépenses d'exploitation élevées comparativement aux revenus d'exploitation, d'où un résultat d'exploitation d'environ 3 % par rapport aux dépenses d'exploitation, alors que l'industrie du transport aérien dans le monde dégage, en moyenne, 4,1 % ainsi qu'un coût unitaire par siège-kilomètre disponible 18 pour cent plus élevé que la moyenne de l'industrie dans le monde.

Cette faible performance financière résulte essentiellement de : (I) la faible taille des compagnies aériennes qui, sur une base individuelle, ne peut pas permettre des coûts d'exploitation bas, (II) de coûts de formation plus élevés ; (III) peu de possibilités de faire des économies sur l'achat de pièces de rechange ou d'autres fournitures nécessaires à leur exploitation et (IV) coût de maintenance et frais d'assurances élevées, et (V) faible productivité du personnel. Mesurée en termes de revenu par tonne kilomètre réalisée, la productivité du personnel reste plus basse que la moyenne de l'industrie d'environ un tiers, c'est-à-dire qu'il faut 3 employés africains pour faire le travail d'un employé dans l'industrie dans le monde.

Jusqu'en 1991, presque toutes les compagnies aériennes africaines étaient des propriétés des gouvernements et gérées comme une extension du principal et continu service public et dans la plupart des cas, massivement, supportées par subventions gouvernementales. Le processus de restructuration, la levée de quelques barrières non physiques et physiques, à travers la libéralisation, la commercialisation et la privatisation totale ou partielle des compagnies aériennes nationales ont été depuis le début de la Décennie, au centre des politiques des gouvernements africains. En guise de résultats, de nombreux changements se sont produits :

(a) Un nombre croissant de compagnies aériennes appartenant au privé se sont installées pour fournir des services intérieurs et, parfois, régionaux ;

(b) Quoiqu'un nombre limité de compagnies aériennes aient été déjà privatisées, d'autres sont en voie de privatisation. Cependant, en raison des considérations économiques et de la situation financière des compagnies

concernées ou de circonstances locales, la privatisation de plusieurs compagnies aériennes africaines a été différée ou ajournée ;

(c) Cette décennie a vu la liquidation, la réduction ou la suspension d'exploitation par certaines compagnies aériennes nationales alors que d'autres ont arrêté les services à longue distance, en particulier, vers l'Europe.

On a observé, durant cette décennie, une nette amélioration des réseaux intra-africains, en termes de plus grandes fréquences et de nombre de villes africaines desservies. Les fréquences ont été accrues et de nouveaux services ont démarré vers de nouvelles destinations en Afrique, en Europe, au Moyen-Orient, en Extrême-Orient et aux États Unis d'Amérique. De nouvelles lignes relient l'Afrique de l'est et de l'ouest, l'Afrique de l'ouest et l'Afrique australe et, quelquefois, la sous-région de l'Afrique centrale.

Concernant les aéroports et les services de la navigation aérienne, une remarquable amélioration a été observée à partir des projets exécutés au cours de la Décennie. Des aéroports, des infrastructures et des aides à la navigation aérienne ont été réhabilités, améliorés et nouvellement réalisés. Il est également établi que les processus d'établissement d'entités autonomes pour prendre en mains l'exploitation de ces composantes d'infrastructure avec, parfois, la participation du secteur privé ont été renforcés.

Cependant, bien que les services de gestion des aéroports et du trafic aérien aient été autonomes, les avantages en termes de services fournis ne sont pas encore visibles. Les charges des usagers, les redevances aériennes en route, les taxes d'aéroport, etc. sont encore très élevées au niveau de plusieurs aéroports en Afrique, sans une amélioration compensatrice dans la qualité et l'exécution des services. Les facilitations sont, dans plusieurs aéroports, en deçà des normes internationales acceptables. On observe toujours de lentes et lourdes procédures au niveau des aéroports. Le personnel est inadéquat et a besoin d'une formation suffisante. Le problème commun à toutes ces autorités autonomes, qui n'ont pas produit les résultats escomptés, est la mauvaise gestion malgré l'autonomie financière que leur ont accordée les États conformément aux recommandations de l'OACI. Les mêmes problèmes se posent pour les infrastructures de navigation d'autonomie. Il est aussi important de noter que les aéroports ayant des mouvements de trafic limités, ne pourraient jouir que d'une autonomie limitée avec un supplément substantiel des États, particulièrement en termes de ressources financières.

Les statistiques du continent tout entier ne permettent pas d'avoir une image réelle de l'état de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les différents pays. Aussi, selon les rapports d'audits effectués par l'OACI et d'autres organismes compétents, l'état de la sécurité est à améliorer. En dépit des efforts déployés au cours de la Décennie pour améliorer la sûreté

aérienne, plusieurs problèmes demeurent, parmi lesquels le renforcement de la capacité des autorités de l'aviation civile à maîtriser la surveillance et la sécurité. En raison du financement inadéquat de l'aviation civile et du manque de personnel qualifié pour effectuer les inspections, plusieurs pays africains ne satisfont pas totalement aux normes de l'OACI. Dans le cadre du Programme mondial de vérification de la supervision de la sécurité de l'OACI, des lacunes ont été identifiées dans le domaine de la sûreté et l'OACI a demandé aux États membres de les combler de toute urgence.

Les alliances interafricaines n'ont pas atteint un niveau de développement significatif comme, par exemple, en Amérique du Sud. On note, selon Airlines Business de juillet 1999, que sur 515 arrangements de coopération entre compagnies aériennes, il y aurait seulement 27 compagnies aériennes africaines à avoir, entre elles, 78 accords de coopération et 47 avec des compagnies aériennes non africaines. Ces accords sont de 7 types : participation au capital, association d'entreprises, accord de pool, partage de codes, accord commercial, groupement d'achats et franchise. Entre compagnies aériennes africaines, les accords de coopération les plus répandus sont le groupement d'achats (20), le partage de codes (18), la participation au capital (13) et l'association d'entreprises (12) ; avec les compagnies non africaines on trouve, principalement, les accords commerciaux (20) et le partage de codes (17). Toutefois, ces accords de coopération restent, dans la plupart des cas, de nature périphérique. Cela ne permet pas l'intégration des exploitations en un réseau efficace interconnecté et cohérent et, par conséquent, ne peut atteindre le degré de coopération et d'intégration envisagé par la Déclaration de Yamoussoukro.

La mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro a peu progressé au cours de la période de la Décennie, en particulier en matière de libéralisation du transport aérien. Cependant on peut noter quelques arrangements sous-régionaux tels que :

(I) L'accord de Banjul entre six États africains, cet accord est relatif à une gamme large de coopération couvrant l'exploitation des compagnies, l'infrastructure, les droits de trafic, la sûreté et la sécurité aériennes ;

(II) L'accord entre les États membres de la Commission économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) définissant les conditions et modalités de l'exploitation des 3ème 4ème et 5ème libertés ;

(III) La Décision de 21 États du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) programmant la libéralisation des services réguliers et non réguliers dans la sous-région ;

(IV) Le Mémorandum d'entente entre les sous régions de l'Afrique de l'ouest et de l'Afrique centrale réaffirmant leurs engagements à libéraliser totalement les services aériens réguliers et non réguliers en Afrique

centrale et en Afrique de l'ouest conformément à la Décision de la conférence des Ministres africains chargés de l'Aviation civile et approuvée par le Sommet de l'OUA en juillet 2000 ;

(V) L'accord du Conseil arabe sur l'Aviation civile pour libéraliser les services aériens intra-arabes sur une période de cinq (5) ans en mettant fin progressivement aux restrictions sur les 3ème, 4ème et 5ème libertés de trafic pour les compagnies de ses États membres.

Enfin des accords bilatéraux sont intervenus entre un certain nombre de pays africains (Angola, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Tanzanie, et Zimbabwe) pour un régime libéral et ouvert levant toutes restrictions de droits de trafic, de capacité, de fréquence et de tarif. Plusieurs États africains (Bénin, Burkina Faso, Gambie, Ghana, Maroc, Namibie, Nigeria, Sénégal et Tanzanie) ont également signé ou parafé avec les États Unis d'Amérique un accord de « ciel ouvert ».

1.4 Transport maritime

Le transport maritime est l'un des plus grands modes de transport pour le trafic inter et intra-régional. Plus de 90 % du trafic mondial se fait par la mer. Aussi, la facilitation de ce sous-secteur de transport est vitale non seulement pour l'économie régionale mais, également et davantage, pour l'économie mondiale en cette ère de mondialisation et de libéralisation. Le transport maritime représente 92 à 97 % du commerce international en Afrique.

En 1999, les échanges maritimes mondiaux ont connu leur quatrième année consécutive de croissance annuelle, atteignant un record élevé de 5,29 milliards de tonnes. Toutefois, le taux d'accroissement annuel a été en régression de 1,3 pour cent par an, et a atteint le niveau le plus bas depuis 1987. Les premières données disponibles indiquent, qu'en 2000, il est attendu une croissance du commerce maritime mondial d'environ 2 pour cent.

La flotte marchande mondiale s'est accrue jusqu'à 799 millions de Tonnes Port en Lourd (TPL) à la fin de 1999, en augmentation de 1,3 pour cent par rapport à 1998. Ce taux d'expansion, relativement bas, de la flotte est le résultat de l'arrivée de nouveaux navires et du tonnage abandonné ou perdu, représentant respectivement 40,5 et 30,7 millions de TPL, laissant un gain net de 9,8 millions de TPL.

La distribution des âges de la flotte marchande de l'Afrique fait apparaître, en début 2000, que la majeure partie de la flotte est vieille et qu'il y a un besoin de modernisation. L'âge moyen de la flotte africaine est supérieur à 19 ans, âge à partir duquel les navires enregistrés ont commencé, depuis 1991, à être vendus ou détruits. Les navires de plus de 15 ans représentent 82,7 pour cent de la flotte africaine contre 46,9 % pour le monde.

Seuls les navires porte-conteneurs sont comparables en âge aux moyennes mondiales et des pays en développement, environ 11 ans contre respectivement environ 10 ans et 9 ans. La flotte de navires porte-conteneurs africains est trop petite pour avoir un impact significatif sur le commerce transatlantique mondial. Le tableau 5 ci-après donne une image représentative de la situation en janvier 2000.

Tableau 5
Distribution des âges de la flotte marchande

	Type de navire	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Âge moyen
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(ans)
Monde	Tous navires	100	19,1	18,7	12,9	49,3	14,09
	Pétroliers	100	16,6	23,6	12,1	47,6	13,90
	Vrac	100	20,8	17,0	14,6	47,6	13,83
	Marchandises générales	100	10,9	9,9	10,2	69,0	17,32
	Porte-conteneurs	100	26,1	24,9	13,3	25,7	9,72
	Autres	100	18,9	13,4	13,1	54,7	14,92
Pays en développement (exclusion des pays à pavillon de complaisance)	Tous navires	100	20,3	18,5	14,4	46,9	13,75
	Pétroliers	100	18,6	19,4	12,1	49,9	14,10
	Vrac	100	15,8	17,3	16,7	50,2	14,58
	Marchandises générales	100	17,6	17,1	13,4	51,9	14,58
	Porte-conteneurs	100	40,8	12,3	14,9	23,0	9,16
	Autres	100	19,4	16,4	17,4	46,8	13,92
Afrique	Tous navires	100	5,5	5,3	6,6	82,7	19,47
	Pétroliers	100	0,6	0,4	0,2	98,8	21,80
	Vrac	100	15,3	14,7	2,7	67,3	16,47
	Marchandises générales	100	1,9	2,5	5,4	90,2	20,71
	Porte-conteneurs	100	18,8	0,0	79,7	6,6	10,79
	Autres	100	3,3	4,9	11,1	80,7	19,50

Source : compilation à partir de diverses publications de la CNUCED, Revue de Transport maritime de 1995 à 2000.

La part des pays en développement a été de 153,6 millions de TPL à la fin de 1999, représentant 19,2 % du total mondial, celle de l'Afrique, seulement, de 6,0 millions de TPL, soit 0,8 % du total mondial. Ceci reflète une baisse depuis 1990, année au cours de laquelle la part des pays africains avait été au-delà de un pour cent (1 %). Toutefois, de 1997 à 1999, il y a eu une baisse du tonnage détenu par les pays africains pour les pétroliers, les navires de vrac, de marchandises générales et les porte-conteneurs. En pourcentage du total mondial, la part des pays africains a stagné depuis 1997. La flotte africaine est, également, remarquablement petite. Le tableau 6 ci-après donne une image claire de cette situation.

Tableau 6
Tonnage mondial par type de navire
des pays en développement et de l'Afrique

	Année	Total de TPL		Pétroliers	Vrac	Marchandises générales	Porte conteneurs	Autres navires
		10^6 TPL	(%) du total mondial	(%) du total mondial	(%) du total mondial	(%) du total mondial	(%) du total mondial	(%) du total mondial
Monde	1980	682,8	100	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100	–	–	–	–	–
	1995	734,9	100	–	–	–	–	–
	1997	775,8	100	–	–	–	–	–
	1998	788,7	100	35,6	34,9	13,1	7,8	8,6
	1999	799,0	100	5,5	34,5	13,0	8,0	9,0
Pays en développement	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	–	–	–	–	–
	1995	137,5	18,7	–	–	–	–	–
	1997	149,9	19,3	–	–	–	–	–
	1998	150,8	19,1	15,9	20,1	25,7	17,3	18,5
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	25,5	18,8	17,5
Afrique	1980	7,2	1,1	1,1	0,1	2,3	–	2,1
	1990	7,3	1,1	–	–	–	–	–
	1995	6,7	0,9	0,8	0,5	1,9	0,2	2,1
	1997	6,5	0,8	0,8	0,5	1,6	0,3	1,9
	1998	6,3	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,8
	1999	6,1	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7

Source : Compilation à partir de diverses publications de la CNUCED, Revue de Transport Maritime de 1995 à 2000.

Alors que la flotte marchandise mondiale s'est accrue de 1,3 % depuis 1998, celle de l'Afrique est restée non seulement petite mais, malheureusement, a baissé d'environ 0,3 % et, depuis 1999, de 0,2 %. Cette décroissance, notamment pour la flotte de porte-conteneurs, montre que l'Afrique continue de faire ses échanges par des navires conventionnels et d'exploiter, seulement, des quais conventionnels. Par ailleurs, la concentration de la flotte marchande africaine en navires de type « marchandises générales », 90 % et d'âge supérieur à 15 ans en 2000, signifie, qu'à moins qu'une action volontaire ne soit prise rapidement, le déclin ira en s'accroissant, d'année en année, au fur et à mesure que les vieux navires cesseront de servir.

En 1998, le coût du fret (facteur coût) représentait 5,06 % de la valeur des importations pour la moyenne mondiale ; en Afrique, il était de 11, 36 pour cent, soit plus de 6 points, au-dessus de la moyenne mondiale et plus

du double de la moyenne (4,07) pour les pays développés. Cette différence paraît plus considérable pour les pays africains enclavés ou ce « facteur coût » se trouve à 13 points au dessus de la moyenne mondiale, avec 18,08 % pour cent. En fait, cette valeur va de 9,78 pour cent pour l'Ouganda à 39,41 pour cent pour le Malawi. Pour la même année, on trouve 12,85 % pour le Burundi et le Zimbabwe, 14,13 % pour le Niger, 16,42 % pour la Zambie, 21,67 % pour le Burkina Faso, 29,17 % pour le Mali et 29,91 % pour le Rwanda. Cette situation résulte de plusieurs facteurs dont (I) la maîtrise insuffisante des pratiques maritimes par les importateurs, (II) la faible capacité de ceux-ci à négocier des taux plus favorables en raison des faibles quantités d'importation, (III) le déséquilibre commercial sur certaines routes entre les importations et les exportations, (IV) les coûts de manutention dans les ports et les retards qu'accusent les navires dans la région, (v) les taux élevés des assurances-risques dûs à l'instabilité politique.

Les ports maritimes jouent un rôle vital dans le développement du commerce et des échanges mondiaux en raison du fait que 90 % des échanges internationaux passent par ces ports. Ils constituent non seulement un maillon fondamental du transport maritime, mais également une importante interface avec les autres modes de transport et ont un grand impact sur la totalité des facteurs de développement dans l'économie tant domestique qu'internationale.

Les échanges mondiaux ont enregistré quatre croissances annuelles consécutives jusqu'en 1999 et y ont atteint un niveau élevé de 5,23 milliards de tonnes. Au cours de cette période, les exportations africaines de pétrole brut ont considérablement baissé, mais les marchandises générales ont modérément augmenté en 1999. La part des pays en développement a été de 50,6 % et de 27,9 % respectivement pour les biens en chargement et en déchargement, celle de l'Afrique ayant été respectivement de 9,8 % et de 4,0 %.

Malgré qu'il apparaît pour l'ensemble de l'Afrique une croissance modérée des chargements et déchargements, la situation diffère d'une région à l'autre comme le montre le tableau 7 ci-après.

Tableau 7
Échanges mondiaux

Groupe	Année	Chargements (1000 tonnes)	Déchargements (1000 tonnes)	Total (1000 tonnes)	Taux d'accroissement (%)
Monde	1990	4 007,6	4 165,9	8 17,5	–
	1998	5 064,4	5 169,4	10 223,8	25,2
	1999	5 129,1	5 236,0	10 365,1	1,3
	2000	5 230,3	5 329,6	10 559,9	1,9
Afrique	1990	441,8	185,4	627,2	–
	1998	511,1	207,4	718,5	14,6
	1999	503,7	209,5	713,2	– 0,74
	2000	514,5	211,8	726,3	1,8
Afrique du Nord	1990	246,2	125,5	371,7	–
	1998	292,8	140,0	432,8	16,4
	1999	289,1	141,2	430,3	– 0,6
	2000	294,9	142,5	437,4	1,7
Afrique de l'Ouest et du Centre	1990	185,7	34,9	220,6	–
	1998	207,2	39,8	247	12
	1999	203,3	40,4	243,7	– 1,3
	2000	209,0	41,1	250,1	2,6
Afrique de l'Est	1990	9,9	25,0	34,9	–
	1998	11,1	27,6	38,7	9,8
	1999	11,3	27,9	39,2	1,3
	2000	11,5	28,2	39,7	1,3

Source : Divers rapports de la Revue de Transport maritime, 1990-2000, CNUCED.

L'Afrique, composée de 53 pays dont 38 sont côtiers ou insulaires et 15 enclavés, possède environ 80 grands ports parsemés sur toute la côte continentale et beaucoup d'autres facilités portuaires spécialisées pour la pêche, le tourisme, etc. La majorité de ces ports présente un mélange de facilités telles que les quais conventionnels, les quais à conteneurs, les jetées pour les pétroliers, les quais à vrac, etc.

Le trafic mondial des ports à conteneurs s'est développé depuis 1997 à un taux 6,7 pour cent et a atteint en 1998, 165 millions d'unités équivalant à vingt pieds (TEUs) dont 88,5 millions pour les ports des pays en développement, ce qui a représenté 53 pour cent du total mondial. Le taux de croissance pour les pays en développement a été de 12,6 pour cent. Durant cette période, seulement, neuf pays africains ont enregistré un taux de croissance à deux chiffres pour le trafic porte-conteneurs. Un petit nombre de pays ont eu des taux de croissance négatifs.

En matière de productivité, certains ports ont amélioré leur rendement de 8 mouvements par équipe × heures à 15 en 1999/2000. Cela pourrait

être le résultat tant des programmes de libéralisation, de la gestion portuaire de ces ports que de la concurrence entre ports qui contribuent à des performances élevées aussi bien que les stratégies de concurrence entre les armateurs. Enfin, l'arrivée des navires d'environ 5 000 TEUs et plus a conduit à envisager certains ports comme des « hubs » de transbordement (ports d'éclatement) et d'autres, comme des ports de collecte.

Enfin la coopération entre les ports de la région a beaucoup progressé, sur des questions d'intérêt commun telles que, notamment, (I) les nouvelles technologies de l'information, (II) la perspective de port commercial, la commercialisation et le marché étant basés sur des réformes et les régimes de travail.

1.5 Transport multimodal

Le transport multimodal prend de plus en plus d'importance avec l'essor de la conteneurisation. La plupart des produits manufacturés sont acheminés par conteneurs.

Mais la Convention sur le transport multimodal, adoptée par la Résolution 33-160 de l'Assemblée générale des Nations unies, le 20 décembre 1998, n'est toujours pas en vigueur. 10 pays seulement dont 6 pays africains, l'ont signée ou ratifiée alors que sa mise en vigueur nécessite une ratification par 30 pays au moins. Les pays africains enclavés qui font partie de la Convention n'ont pas intégré dans leur législation nationale les dispositions de la Convention en raison du fait que les pays de transit les entourant ne sont pas parties contractantes à la Convention.

Selon le rapport de la CNUCED sur le trafic portuaire en l'an 2000, le trafic de navires porte-conteneurs mondial a continué de croître depuis 1997 au taux de 6,7 % et celui des pays en développement, au taux de 12, %. En Afrique, ce taux de croissance a été irrégulier, même si la tendance est et demeure positive comme le montre le tableau 8 ci-après, où il apparaît que trois pays africains ont connu des taux de croissance à deux (2) chiffres :

Tableau 8
Trafic de conteneurs pour quelques pays africains

	1997	1998	Accroissement %	
	(TEV)	(TEV)	1998/1997	1997/1996
Afrique du Sud	1 467 153	1 560 272	6,3	2,5
Égypte	993 554	802 071	– 19,3	9,7
Kenya	300 000*	315 000	5,0	7,0
Maroc	210 688	245 382	16,5	– 1,1
Ghana	176 375	207 500*	17,6	17,6
Mauritanie	141 650	135 700	– 4,2	5,6
Maurice	116 956	136 415	16,6	10,7
Cameroun	116 578	118 238	1,4	9,8
Sénégal	110 531	115 039	9,8	12,0
Tanzanie	103 433	108 363	4,8	4,6

*Estimations à partir des données des rapports nationaux

Source : Revue de Transport maritime 1990-2000, CNUCED.

Le mouvement efficace des conteneurs dépend beaucoup de la conservation de leurs dimensions standard consistantes et uniformes. L'expérience de la dernière Décennie montre que les conteneurs des séries ISO I (20 et 40 pieds) sont adaptés pour les modes de transport en Afrique (route, rail, transports, maritime et fluvial) et devront, dans le futur proche, continuer de dominer le marché africain. Les conteneurs des séries ISO II avec une longueur de 40 pieds (14,9 mètres) et une largeur de 8 pieds et 6 pouces (2,6 mètres) devront être exclus des pays africains.

Des ports secs se sont développés rapidement en Afrique, en particulier, en Afrique australe et orientale, comme des terminaux intérieurs dans les pays côtiers ou dans les pays enclavés, dans l'arrière-pays d'un ou plusieurs ports maritimes. Ils ont répandu l'usage du concept de la conteneurisation dans la région et ont fortement permis dans la région le transfert des biens de leur origine à leur destination finale sans un contrôle douanier intermédiaire et sans manutention intermédiaire autre que celle nécessaire au moment du transfert entre modes de transport.

La profession de transitaire en Afrique est caractérisée par la grande disparité dans la taille et dans l'organisation des entreprises ; deux aspects qui affectent le niveau et la fiabilité des services offerts aux clients, la capacité à lancer des services et à passer des contrats internationaux, le degré de vulnérabilité aux circonstances économiques, aussi bien que la formation professionnelle, le développement et la gestion des ressources humaines. Partout en Afrique, les transitaires locaux font face aux mêmes problèmes qui sont : absence de reconnaissance, d'accréditation, de capacité limitée de formation et de contacts internationaux.

L'application des conditions du commerce international qui définissent les obligations mutuelles des vendeurs et acheteurs au regard du transport des biens commercialisés comme un résultat d'un contrat international de vente est devenu, au cours de la dernière décennie, une pratique courante dans le transport multimodal en Afrique. Cependant de nombreux obstacles empêchent les pays africains de profiter des avantages offerts par ce type de transport comme le montre le chapitre III.

L'usage des nouvelles technologies de l'information en relation avec le transport multimodal a reçu une attention spéciale de plusieurs pays. Il ressort des rapports nationaux que ces techniques ont servi à l'établissement des bases des données nationales de transport. Aussi, convient-il d'encourager les pays africains à exploiter au maximum les possibilités des nouvelles technologies de l'information, en vue d'éviter tout isolement, car leurs partenaires commerciaux n'accepteront bientôt plus les communications que par voie électronique.

1.6 Transport par voies d'eau intérieures

Le transport par voies d'eau intérieures représente un volet faible des transports en Afrique, malgré qu'il constitue une excellente voie de pénétration.

Malgré l'envergure des voies d'eau intérieure, qu'il s'agisse des fleuves ou des lacs, trop de chutes, de seuils et des variations dans le lit d'une part et la précarité voire l'absence d'une signalisation adéquate et d'équipements de télécommunications fiables d'autre part, rendent la navigation difficile, souvent peu continue en raison, soit des difficultés de franchissement des obstacles, soit de l'envasement du chenal navigable.

Au cours de la Décennie, certaines voies d'eau, notamment en Afrique centrale, ont vu leur exploitation perturbée par les événements d'instabilité politique et sociale intervenus durant cette période. C'est ainsi que pour l'axe fluvial Congo/Oubangui, le trafic de la Société centrafricaine de transport fluvial (Socatraf) n'a été que de 77 000 tonnes en 1994 et 96 000 tonnes en 1995 alors qu'il était de 200 000 tonnes avant les troubles survenus au Congo en 1994.

Cependant, diverses actions ont été entreprises durant la période de la Décennie en vue d'améliorer les conditions et l'environnement du transport par voies d'eau intérieures. On retiendra notamment :

• Le financement du projet de navigabilité du fleuve Sénégal, après l'achèvement de la construction du barrage hydroélectrique de Manantali sur le bief supérieur et du barrage Diama à l'embouchure, dans le cadre du programme de mise en valeur du bassin du fleuve ;

• L'élaboration, l'adoption et la mise en commun du code commun de la navigation intérieure ; accord intervenu entre la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) et la République démocratique du Congo (RDC) et visant à améliorer la sécurité de la navigation fluviale ;

• L'élaboration et l'adoption du régime fluvial commun du bassin de Congo-Oubangui-Sangha (COS) ayant abouti à la création de la Commission internationale du bassin du fleuve Congo-Oubangui-Sangha (CICOS) ;

• L'élaboration dans un cadre concerté et le début de mise en œuvre d'un programme de développement des ports du Lac VICTORIA sous les auspices de la Communauté est africaine et visant notamment : la réglementation relative aux opérations du Lac, le système de recherche et de sauvetage, l'hydrographie, etc. ;

• La mise en place du Comité Permanent des responsables nationaux du transport lacustre (COPTRALAC) au niveau de la Communauté économique des pays des grands lacs (CEPGL) et du Comité technique permanent (CTP) chargé de la navigation sur le Lac Tanganiyka pour la mise en œuvre des activités IWT du projet corridor sud de COMESA ;

• L'élaboration de réglementations modales pour les voies d'eau intérieures par l'organisation maritime internationale (IMO) et pour l'examen et l'adoption desquelles, un atelier a été organisé à Mwanza en Tanzanie, atelier auquel ont participé des représentants de onze Étatse de l'Afrique du Centre, de l'Est et du Sud et de deux organisations sous régionales de coopération économique.

Ces diverses actions constituent, sans aucun doute, un début de reconnaissance du rôle plus approprié du transport par voies d'eau intérieures dans la desserte des zones rurales et par conséquent, dans la réduction de la pauvreté. Elles semblent, notamment, conduire à lever les réticences, naguère, – affichées et voulant « qu'il y a trop de priorités en Afrique pour que les autorités puissent utiliser des sommes importantes pour une meilleure navigabilité des voies fluviales et des lacs ».

1.7 Transport urbain

L'impact de UNTACDA II sur le développement des transports urbains ne peut pas être établi sur la base de paramètres définis, à l'instar des autres sous-secteurs, étant donné qu'aucun indicateur de développement n'a été identifié pour le sous-secteur des transports urbains lors du lancement du programme de la décennie. Cela étant, il convient de revoir les réalisations en cours de la composante Mobilité urbaine du programme de la politique des transports en Afrique subsaharienne (SSATP) dont les réalisations

majeures suivantes ont été enregistrées dans le programme lié à la Mobilité urbaine en Afrique.

Pollution atmosphérique urbaine et transports motorisés

L'Initiative de l'air propre dans les villes d'Afrique subsaharienne lancée dans le cadre du SSATP-CMB (composante Mobilité urbaine) en 1998, en partenariat avec la Banque mondiale, est le premier programme régional axé sur l'interface entre les transports urbains, l'énergie et l'environnement. Il a pour but de réduire la pollution de l'air provoquée par les véhicules motorisés qui constitue la cause majeure de la pollution atmosphérique urbaine en Afrique. La première phase de cette Initiative qui couvre la période de 1998 à 2002 porte essentiellement sur huit vastes pays africains qui ont connu des niveaux de croissance urbaine jamais atteints au cours de la décennie écoulée. Les transports urbains des villes choisies sont caractérisés par une motorisation accrue due à l'absence d'une réglementation adéquate du trafic et de l'utilisation des véhicules qui entraîne des niveaux élevés de pollution atmosphérique ayant des effets néfastes sur la santé, l'environnement et la productivité. Une étude détaillée faisant partie de cette Initiative a été menée dans une de ces villes, Ouagadougou, au début de 1989 en vue :

(I) D'évaluer le degré de pollution atmosphérique dans la ville ;

(II) De déterminer le niveau de développement prévisible de cette pollution ;

(III) D'évaluer les conséquences des mesures qui pourraient être prises en vue de réduire cette pollution.

Une étude similaire a également été effectuée en 1999 à Abidjan sur les coûts des facteurs externes et sur l'impact de la pollution atmosphérique. Dans le cadre de l'Initiative de l'air propre, des contacts institutionnels et techniques ont été établis avec des partenaires tels que le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), la Banque africaine de développement (BAD), l'Initiative MELISSA et le Programme conjoint PNUD/Banque mondiale d'assistance à la gestion du secteur énergétique (ESMAP).

Réforme institutionnelle

La composante Mobilité urbaine du SSATP a également appuyé le processus de réforme institutionnelle mené à Abidjan, Dakar et Ouagadougou. Les réalisations enregistrées dans ce cadre sont les suivantes :

(I) Un projet de réglementation visant à créer l'Agence d'Exécution des Transports Urbains (AGETU) à Abidjan, a été préparé en 1999 ;

(II) À Dakar, le fonctionnement satisfaisant du Conseil Exécutif des

Transports Urbains de Dakar (CETUD) a renforcé la mise en œuvre du projet de Réforme des Transports Urbains et de renforcement des capacités financé par la Banque mondiale. Fondé sur la réforme de grande portée actuelle, le projet de Mobilité urbaine est en cours de préparation avec la Banque mondiale.

Plans d'action pour la sécurité routière à l'intention des piétons à Ouagadougou et Harare

Les plans d'action visent essentiellement à :

(I) Déterminer dans les villes choisies, des sites qui présentent des dangers pour les piétons, et mettre en œuvre des projets-pilotes permettant d'évaluer une gamme de mesures de sécurité peu coûteuses de nature à améliorer la sécurité des piétons ;

(II) Évaluer les connaissances des conducteurs, des piétons et des enfants en matière de sécurité routière ;

(III) S'assurer que les principaux décideurs sont davantage sensibilisés à la nécessité d'améliorer la sécurité routière des piétons ;

(IV) Élaborer un rapport sur l'étude en vue de prendre en compte les résultats et contenus devant servir pour les autres villes choisies dans le cadre du SSATP.

Cette étude a été effectuée en 1999 à Harare et à Ouagadougou par un groupe de consultants. Elle comporte les deux phases ci-après, et les résultats préliminaires obtenus sur les deux villes ont été examinés au cours d'Ateliers nationaux organisés en octobre 1999.

(I) Évaluation de la prise de conscience et des connaissances des enfants, des piétons et des conducteurs en matière de sécurité routière ;

(II) Recherche dans les deux pays choisis, des sites qui présentent des dangers pour les piétons.

Par ailleurs, la composante Mobilité urbaine a aussi participé à l'élaboration du concept et au lancement, en février 1999, du Partenariat mondial pour la sécurité routière (PMSR). Une proposition visant une contribution financière potentielle du PMSR en vue de la mise en œuvre des plans d'action de la sécurité routière en Afrique subsaharienne a également été formulée et présentée en mai 1999 au Comité directeur du PMSR.

Recherche comparative sur les micro-entreprises

Cette recherche régionale a pour objectifs majeurs :

(I) D'identifier les principales caractéristiques du fonctionnement du secteur privé ;

(II) D'analyser les marchés financiers dans le cadre desquels les petits

opérateurs peuvent avoir accès aux systèmes de crédits et de recommander des actions et des mesures propres à améliorer les conditions financières, opérationnelles et environnementales au titre desquelles les services des transports urbains sont fournis.

La collecte de données ainsi que des études sur le fonctionnement, le financement et la gestion des micro-entreprises à Abidjan, Bamako, Nairobi et Harare ont déjà été effectuées.

Programme des transports non-motorisés

La mise en œuvre de ce programme effectué au Kenya et en Tanzanie est à sa phase finale et des liaisons opérationnelles ont été établies avec d'autres projets de la Banque mondiale dans les deux pays tels que les projets d'infrastructure des transports urbains du Kenya et les projets de reconstruction du secteur urbain en Tanzanie.

Renforcement des capacités

Un vaste programme de formation sur les questions de Mobilité urbaine a été élaboré en 1999. Ce programme a été préparé en collaboration avec le Programme de développement municipal (PDM) à l'intention de la Direction technique des municipalités de l'Afrique de l'ouest (Directeur des services techniques) et fait partie du programme global de formation du PDM conçu pour les principales municipalités.

Projet du Métro souterrain du Caire

Par rapport même aux normes internationales, la construction d'un métro souterrain est du nombre des systèmes modernes de transports urbains. Seulement, ce système moderne de transports urbains n'est pas encore développé en Afrique hormis le projet de construction du métro en cours dans la région de Greater Cairo en Égypte. Il convient donc d'évoquer brièvement l'état de mise en œuvre de ce projet effectué au Caire dans la mesure où il peut être considéré comme l'une des toutes premières réalisations de l'Afrique dans le cadre du développement du sous-secteur des transports urbains.

Le projet de construction du métro souterrain du Caire est l'une des réalisations de l'Afrique de la deuxième moitié du vingtième siècle, au cours de la période de mise en œuvre du Programme de la Décennie. La mise en œuvre de ce projet constitue un pas en avant dans le développement des systèmes modernes de transports urbains dans l'ensemble de la région.

Ce projet, dont des segments importants sont déjà opérationnels, comporte trois lignes totalisant environ 84 kilomètres. Il a été estimé qu'un nombre total de 534,9 millions de passagers ont été servis par les première et deuxième lignes du métro souterrain en 1998.

En définitive, le secteur des transports a connu dans les années 90 d'importants progrès suite aux investissements effectués par les différents pays africains avec l'aide de la communauté internationale. Cependant, en dépit de ces investissements, le retard de l'Afrique reste important et ce secteur devrait attirer des investissements plus importants afin de jeter les bases de l'intégration régionale et d'une croissance forte.

II. Le Secteur des Communications

Au cours de la période 1991-2000, le monde a connu dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion, une évolution fulgurante avec des répercussions sur la poste qui, dans le même temps, n'a pas fait une avancée notable. Le développement des technologies de l'information a entraîné des innovations très rapides qui ont conduit à l'explosion du marché, à la transformation de l'ensemble des sous-secteurs des communications. Il est apparu une convergence accélérée des télécommunications, de l'informatique et de la radiodiffusion sur tous les plans et, parallèlement, un détachement progressif de la poste de cet ensemble.

Cette révolution technologique a également modifié profondément la vision politique traditionnelle des nations, riches ou pauvres, qui avouent, à un moment ou à un autre, considérer le secteur comme un domaine privilégié, lié à la souveraineté et à la sécurité de l'État au même titre que la défense nationale. Au cours de la décennie 90, le nombre de gouvernements qui ont procédé à des réformes de politique sectorielles accordant une autonomie et une libéralisation plus ou moins poussées au secteur, jadis monopole de l'État, n'a cessé d'augmenter.

L'Afrique n'est pas restée à l'écart de ce mouvement en prenant conscience, notamment depuis l'appel lancé par la onzième réunion de la Conférence des Ministres africains des transports et des communications à travers l'adoption du Cadre d'action pour accélérer la mise en œuvre du programme de la deuxième décennie (UNTACDA II), de la nécessité des réformes pour la libéralisation du secteur des communications et de son ouverture à l'initiative privée sur des bases concurrentielles.

2.1 Télécommunications

Les pays africains, comme dans le reste du monde, ont commencé à briser le monopole d'État dans les télécommunications en prenant des dispositions législatives réglementaires séparant les fonctions de réglementation et de régulation et celle d'opérateur de télécommunications. Cette étape importante a entraîné, dans plusieurs pays, la création et la mise en place d'un organe de réglementation et de régulation, séparé de l'opérateur

historique de télécommunications et doté de pouvoirs et d'une autonomie financière le rendant plus ou moins indépendant des autorités politiques. Ainsi, parmi les 101 organes de régulation existant au monde en l'an 2000, 26 dont 8 réellement indépendantes du pouvoir politique sont installés en Afrique.

Les estimations actuelles montrent qu'en l'an 2000, l'Afrique devrait se situer, avec 67 % de pays dotés d'organes de régulation, en deuxième position derrière l'Amérique (68 %) suivie de l'Europe (60 %) et l'Asie Pacifique (32 %). En outre, en fin 2000, sur 100 pays au monde ayant privatisé totalement ou partiellement leur société nationale des télécommunications, on compte 17 pays africains, qui ont, presque tous, procédé à l'ouverture de leur capital au secteur privé entre 1995 et 2000, faisant passer ainsi l'Afrique, avec 35 % de pays ayant ouvert le capital de l'opérateur télécommunications national, juste après l'Asie Pacifique (54 %), l'Europe (63 %) et l'Amérique (74 %).

Les nouveaux services tels que la téléphonie mobile, les prestations de services Internet (ISP) et autres transmissions de données sont déjà ouvertes à la concurrence (totale ou partielle) dans un très grand nombre de pays africains. Par contre le monopole sur les services téléphoniques de base (service téléphonique fixe local, national et international) reste encore en vigueur, en l'an 2000, dans 80 % des pays africains, contre 60 % en Amérique et en Asie-Pacifique, et 50 % en Europe.

Les réseaux et services de base aussi bien que les nouveaux réseaux et services ont eu, en raison du nouveau cadre législatif et réglementaire, un développement remarquable et ont atteint, en l'an 2000, la situation exposée au tableau 9 ci-après.

Tableau 9
État des réseaux et services en 2000

	Population (millions) (hab.)	Nombre de lignes téléphoniques principales pour 100 habitants	Nombre d'abonnés mobiles cellulaires pour 100 habitants	Nombre de sites Internet pour 10 000 habitants	Nombre d'utilisateurs Internet pour 10 000 habitants	Nombre de PCs pour 100 habitants
Afrique	792,85	2,49	1,48	2,75	52,56	0,94
Monde	6 095,03	16,32	11,89	175,19	587,68	7,68
Amérique	824,86	35,19	20,70	1 029,23	1 504,49	24,26
Asie	3 648,90	9,79	6,58	19,48	324,50	2,88
Europe	797,94	39,31	36,15	157,01	1 264,32	16,81
Océanie	30,47	40,52	33,68	647,40	1 539,69	42,14

De 1998 à 1999 le réseau téléphonique en Afrique à connu une croissance de 11 % contre 6,9 % dans le monde, tandis le nombre d'abonnés au téléphone mobile a augmenté de 121,9 % contre un accroissement de 53,9 % dans le monde, et le nombre de sites Internet a progressé de 17,5 % contre 65,4 % dans le monde le tableau 10 ci-dessous fait apparaître les développements accomplis entre 1999 et 2000.

Tableau 10
Développement des réseaux et services

	Accroissement du nombre d'abonnés fixes pour 100 habitants entre 1999 et 2000	Croissance du nombre d'abonnés mobiles pour 100 habitants entre 1999 et 2000	Accroissement du nombre d'utilisateurs d'Internet pour 10 000 habitants entre 1999 et 2000
	(%)	(%)	(%)
Afrique	2,47	48 %	50,60
Monde	7,65	44,64	47,69
Amérique	5,77	24,77	29,82
Asie	17,67	45,57	76,93
Europe	1,68	60,73	49,39
Océanie	0,35	26,52	13,19

Il ressort des indicateurs des tableaux 9 et 10 ci-dessus (I) qu'un effort important a été fait au cours de la Décennie pour le développement des télécommunications en Afrique, développement se traduisant par une réduction nette du fossé entre l'Afrique et le reste du monde dans le domaine des réseaux et services téléphoniques, (II) qu'il existe un écart très préoccupant qui se creuse d'année en année entre l'Afrique et le reste du monde dans le domaine des nouvelles technologies de l'information, « fracture numérique » qui, s'elle se maintient de façon durable, risque d'isoler l'Afrique du « village planétaire », et porter un coup fatal à son devenir.

2.2 Radiodiffusion

Ce mode de communication a connu, également, une évolution remarquable en Afrique au cours de la période couverte par la Décennie. En effet, à la faveur du développement du processus de démocratisation apparu en Afrique au début de cette Décennie, des réformes du cadre réglementaire sont intervenues pour libéraliser les activités tant de la presse écrite que de l'audiovisuel ainsi que pour la création et la mise en place d'organes de régulation, phénomène qui va en s'amplifiant depuis les cinq dernières années. Cette libéralisation, effective dans plus de la moitié des pays africains, paraît

devoir atteindre l'Afrique entière au cours des prochaines années.

Cette libération progressive de l'audiovisuel et la baisse du coût des équipements d'émission de radiodiffusion (cas des émetteurs FM, en particulier) et de production des programmes ont accéléré profondément la modification du paysage de la radiodiffusion dans plusieurs pays par la multiplication des radios FM privées (commerciales, religieuses, éducatives, etc.) tant dans les capitales qu'à l'intérieur des pays. Les radios rurales, en langues locales, tout particulièrement appréciées par les populations analphabètes, se développant très rapidement avec l'aide des organisations non gouvernementales (ONG), des acteurs de la vie politique et sociale ainsi que de la coopération décentralisée pour la diffusion de programmes dans les domaines de la santé, de l'agriculture, de l'éducation, de l'instruction civique, etc.

Après la radiodiffusion sonore, la télévision privée locale commence à apparaître et entre en compétition avec les chaînes de la télévision d'État au côté des opérateurs de rediffusion de chaînes étrangères payantes et des chaînes en réception directe par satellite. La baisse du prix des récepteurs TV, accompagnant ce phénomène, a entraîné une croissance accélérée du nombre de récepteurs téléviseurs qui a été de 7 postes récepteurs TV pour 100 habitants en Afrique en 1999 contre 25,9 en moyenne dans le reste du monde.

2.3 Services postaux

Le détachement des services postaux des télécommunications s'est généralisé au cours de la deuxième moitié de la Décennie ; en 2000, il ne reste que 16 pays dans le monde dont 10 en Afrique où les postes et les télécommunications constituent encore un ensemble géré sous une même administration ou entreprise d'État.

Même devenue autonome, la poste africaine continue à vouloir rester sous la tutelle de l'État et manifeste peu de volonté d'ouverture aux investissements privés. Cependant, les activités postales, jusque-là protégées par le monopole d'État, sont progressivement envahies, par des opérateurs privés, cela, en l'absence d'aucune véritable réglementation ou d'organes de régulation pour assurer la mise en place d'un cadre propice aux développements harmonieux de ces activités dans un espace de libéralisation totale.

À cet effet, l'Union postale universelle (UPU) appuie le développement et la modernisation de la poste africaine par le biais des projets intégrés pluriannuels nationaux, sous-régionaux et régionaux. Dans un monde caractérisé par la libéralisation des économies, notamment, du marché des communications, l'UPU mène des actions ayant pour but d'aider les pays africains à reformer et à moderniser leurs services postaux afin de les rendre plus performants, rentables et compétitifs aux niveaux tant national qu'international.

Les données disponibles permettent d'affirmer que les réseaux et services postaux en Afrique ont, dans l'ensemble peu évolué au cours de la Décennie. En l'an 2000, le nombre d'habitants pour un bureau de poste ou pour une boîte postale reste élevé ; les indications dans les rapports nationaux les situent respectivement entre 9 000 et 192 000 (pour 5 pays) et entre 200 et 600 (pour 3 pays).

En conclusion, il apparaît, qu'en dépit des progrès enregistrés, le secteur des transports reste relativement peu développé. Cette faiblesse explique les limites du processus d'intégration régionale en Afrique. En effet, en dépit de la volonté politique affichée à maintes reprises par les autorités politiques sur la nécessité de renforcer l'intégration régionale, ces efforts butent sur la faiblesse des infrastructures, notamment dans les domaines stratégiques des transports et des télécommunications. Par ailleurs, l'Afrique devrait également tenir compte des évolutions récentes dans le domaine des transports au niveau international avec notamment l'apparition du transport multimodal dont le développement sur le continent ne pourrait que favoriser l'intégration et la coopération régionales et l'intégration de l'Afrique dans l'économie mondiale.

Chapitre III

Le transport multimodal international et le transport des marchandises dangereuses : Quels enjeux pour l'Afrique ?

3.1 Le Transport Multimodal International (TMI)

Les deux dernières décennies ont enregistré de nombreux changements intervenus dans le monde, changements marqués par une globalisation des marchés et par une exacerbation de la concurrence, les transports pour répondre à cette évolution a subi de nombreuses transformations tant du point de technologie que dans la pratique. Le transport de marchandise s'effectue par conteneurs et de porte à porte par deux en plusieurs modes de transport. Pour faciliter et promouvoir ce type de transport, la Conférence des Nations unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) a élaboré la Convention des Nations unies sur le transport multimodal.

3.1.1 Contexte d'adoption de la Convention TMI

La Convention des Nations unies sur le transport Multimodal International de marchandises, (Convention TMI) a été adoptée en mai 1980 à la Conférence des Nations unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international de marchandises, qui s'est tenue à Genève (Suisse) avec la participation de 84 États, dont 51 pays en développement parmi lesquels 22 pays africains. Elle vise à instaurer une certaine uniformité dans le transport multimodal et a ses origines dans le projet de convention sur le transport combiné de marchandises (TCM), les Règles uniformes de la CCI (Centre du Commerce International) pour un document de transport combiné (ci-après dénommées « Règles de la CCI ») les Règles de La Haye Visby et les Règles de Hambourg. Son régime de responsabilité repose sur un nouvel ensemble de règles. Un certain nombre d'exceptions prévues dans ses articles en atténuent quelque peu le caractère obligatoire qui comporte 40 articles.

La convention n'est pas encore entrée en vigueur, car depuis son adoption le 24 mai 1980, seuls le Burundi, le Chili, la Georgie, le Malawi, le Maroc, le Mexique, le Rwanda, le Sénégal et la Zambie ont adhéré ou l'ont ratifié ; et le quorum nécessaire de trente (30) signatures requises n'est pas atteint.

Depuis, seuls la Norvège et le Venezuela l'ont signée (1997). La « Commission de l'accord de Cartagena », qui regroupe les pays membres du Groupe Andin (Bolivie, Pérou, Équateur, Colombie et Venezuela) a approuvé en 1993 à Bogota la « Décision 331 » sur le transport multimodal, qui est un document élaboré au sein du contexte établi par la Convention.

3.1.2 Le TMI, Résultante de plusieurs conventions internationales de Référence

Le TMI est en effet, la résultante de plusieurs conventions internationales de référence parmi lesquelles on peut citer :

La Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissement (Règles de la Haye) ;

Le Protocole portant amendement de la Convention Internationale de Bruxelles pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissement, datée du 25 août 1924 (Protocole de Visby ou Règles de la Haye-Visby) ;

Protocole (DTS) portant modification de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissement, datée du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1978 (Protocole de 1979) ;

Convention des Nations unies sur le Transport des Marchandises par Mer (règles de Hambourg) ;

Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR) ;

Convention Internationale sur le Transport des Marchandises par Chemin de Fer (COTIF/CIM) ;

Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International (Convention de Varsovie) ;

Convention des Nations unies sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport dans le cadre du Commerce International ;

Convention des Nations unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises (Convention TM) ;

Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal.

La finalité de ces conventions est de :

- Favoriser et assurer l'expansion ordonnée du commerce et du transport ;
- Harmoniser les normes et les moyens techniques de déplacement des marchandises ;
- Faciliter les formalités et procédures du commerce et du transport ;
- Harmoniser, simplifier et unifier les documents du commerce et des transports ;
- Accélérer les opérations physiques du transport ;
- Optimiser les coûts et les délais ;
- Protéger l'espace économique de chaque pays contre les fraudes fiscales et douanières ;
- Accorder des facilités maritimes portuaires et de transit aux pays sans littoral maritime ;
- Accorder des régimes de faveur à certaines catégories de marchandises ;
- Faciliter le transport intégré ;
- Favoriser la conclusion de contrats commerciaux (achat/vente) de transport et d'assurance ;
- Mettre en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport.

3.1.3 Définition

Le Transport Multimodal International (TMI) est « le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM) jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent »

3.1.4 Avantages de la Convention TMI

L'application idoine du TMI :

- Laisse au chargeur la possibilité de choisir entre le transport fractionné et le transport multimodal ;
- Suit étroitement les Règles de la CCI et utilise une terminologie analogue à celle des Règles de Hambourg ;
- Tente d'introduire de l'ordre dans la confusion des régimes de responsabilité actuellement en vigueur sur le transport multimodal ;
- Admet une certaine souplesse en ce qui concerne son « application obligatoire » ;
- Établit un régime de responsabilité dont les règles sont uniformes, mais dont les limites varient selon le mode de transport sur lequel les dommages ont été causés ;

• Institutionnalise ce que font déjà la plupart des entrepreneurs de transport multimodal ou de transport combiné (ETM/ETC) conscients de leurs responsabilités ;

• Simplifie pour les chargeurs la procédure des actions en responsabilité ;

• Expose l'ETM à une responsabilité potentiellement plus élevée si elle s'applique parallèlement aux Règles de La Haye ou aux Règles de La Haye-Visby ;

• Confère à l'ETM une responsabilité pratiquement totale à l'égard de la plupart des marchandises ;

• Ne devrait pas entraîner d'augmentations massives des primes d'assurance ni donner lieu à de nouvelles réclamations exorbitantes et permettra même de proposer une assurance responsabilité sans trop de difficultés à un prix raisonnable ;

• Ne va pas au-delà de l'usage établi en ce qui concerne le « droit » qu'elle confère aux gouvernements de réglementer au niveau national les opérations de transport multimodal ;

• Ne sera pas en contradiction avec un grand nombre de pratiques commerciales actuelles ;

• Prévoit que l'assurance du transport multimodal peut être payée hors du pays de l'ETM ;

• Met les banques dans une position plus favorable pour récupérer les avances faites au titre de crédits documentaires ;

• Rétablit dans une certaine mesure l'équilibre des risques qui existaient entre transporteurs et chargeurs au moment de la Conférence de Bruxelles de 1924 (lors de l'adoption des Règles de La Haye), encore que les limites de responsabilité fixées par elle fussent, en 1987 déjà, inférieures en valeur réelle (1979) à celles du Protocole de 1979.

3.1.5 document de Transport Multimodal (DTM)

L'Entrepreneur de Transport Multimodal émet, en prenant en charge la marchandise, un DTM de caractère négociable ou non selon la volonté du chargeur.

Le DTM est signé par l'ETM ou son représentant, en manuscrit ou par tout autre moyen que la loi du pays d'émission autorise. Il est possible d'émettre un DTM non négociable mécaniquement, électroniquement ou par tout autre moyen permettant l'enregistrement des informations qu'il contient (article 5 de la convention TMI).

Le DTM négociable est émis « à l'ordre de... » ou « au porteur ».

Dans le premier cas, il est transférable par endossement et dans le second sans endossement. Dans le DTM sera consigné le nombre d'exemplaires originaux que comprend la liasse et dans chaque copie sera mentionné le terme « négociables » (article 6 de la convention TMI)

Le DTM non négociable doit contenir le nom du consignataire (article 7 de la convention TMI).

En vue de faciliter l'application idoine du TMI la CNUCED et le CCI ont édicté un ensemble des « Règles applicables au document de transport Multimodal International ».

3.1.6 Responsabilité en matière de TMI

Les fiches ci-dessous résument la question de responsabilité en matière de TMI, y compris celle relative aux opérateurs des terminaux de transport.

Comme souligné plus haut, le TMI est la résultante de plusieurs conventions internationales de référence ; à ce titre son analyse nécessite une comparaison systématique avec certaines de ces conventions. Le but recherché dans un tel exercice, est de mettre en exergue les questions de responsabilité principalement du chargeur, du transporteur, de l'ETM ou de tout autre intervenant de la chaîne logistique intégrée du transport afin de faire face aux indemnisations quand survient le sinistre sur la marchandise au cours du circuit.

Le taux d'indemnisation pouvant varier d'une convention à une autre, la comparaison a l'avantage de permettre au préjudiciable de mieux apprécier les situations en cause. On distingue :

Tableau 1a : Les principales conventions relatives au TMI : transport terminal

MODE	TERMINAL DE TRANSPORT	Date publication : 15/05/96
GÉNÉRALITES		
Base juridique	Convention des Nations unies sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport dans le cadre du Commerce International : Vienne, 19 avril 1991 ; 5 ratifications requises pour son entrée en vigueur	
Champ d'application	– Lorsque l'opérateur réside dans un État Partie ; ou – Lorsque les prestations sont effectuées dans un État Partie ; ou – Lorsque les services liés au transport sont régis par la législation de l'État Partie (Art 2)	
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR		
Période de la responsabilité	Pendant le temps que passent les marchandises sous la responsabilité de l'opérateur de terminal	
Base de la responsabilité	L'opérateur est responsable de toute perte, dégât et retard ; faute ou négligence présumée (Art 5)	
Limites de la responsabilité	8,33 DTS par kilogramme ; 2,75 DTS par kilogramme, si les opérations effectuées au niveau du terminal précèdent ou suivent un transport par mer ou par voie fluviale (Art 6) Perte du droit de limitation de la responsabilité (Art 8, Règle Spéciale)	
RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR		
Règles générales	La responsabilité du chargeur n'est pas engagée	
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 9)	

MODE	TERMINAL DE TRANSPORT	Date publication : 15/05/96
DOCUMENTS DE TRANSPORT		
Établissement du document	Art 4	
Contenu		
RÉCLAMATIONS ET ACTIONS		
Notification de la perte, du dégât ou du retard	3 jours en cas de perte ou dégât apparent, 15 jours en cas de perte ou dégât non apparent (Art 11) ; Art 11 (5) pour les retards	
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 12)	
Juridiction		
Arbitrage		
AUTRES		

Source : Multimodal Transport Handbook for Officials and Prationners, United Nations Conference on Trade and Development,
Traduction libre du Consultant

Tableau 1b : Convention TMI

MODE	TERMINAL DE TRANSPORT	Date publication : 15/05/96
GÉNÉRALITÉS		
Base juridique	**Convention des Nations unies sur le Transport Multimodal de Marchandises (Convention TM)** ; Genève 24 mai 1980 ; requiert 30 Parties Contractantes ; 8 Parties Contractantes à la date du 29 mars 1996	
Champ d'application	Lorsque le point de prise en charge ou de livraison des marchandises se trouve sur le territoire d'un État Contractant (Art. 2)	
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR		
Période de la responsabilité	Pendant le temps que passent les marchandises sous la responsabilité de l'opérateur de transport multimodal (Art 14)	
Base de la responsabilité	Faute ou négligence présumée (Art 16)	
Limites de la responsabilité	**En cas de dégât non localisé** : 920 DTS par colis ; ou 2,75 DTS par kilogramme, selon le montant qui se trouve être le plus élevé (Art 18) ; **en cas de dégât localisé** : limites de la convention internationale applicable ou de la loi nationale ayant force exécutoire (Art 19) ; **en cas de retard :** 2,5 fois le montant du fret sans qu'il soit possible d'excéder le montant total du fret payable pour les marchandises sous contrat multimodal (Art 18)	
RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR		
Règles générales	La responsabilité du chargeur est engagée uniquement lorsque le dégât est dû à une faute ou à une négligence (Art 22)	
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 23)	
DOCUMENTS DE TRANSPORT		
Établissement du document	Document de transport multimodal non négociable ou négociable (art 5, 6 et 7)	
Contenu	Art. 8	

MODE	TRANSPORT MULTIMODAL	Date publication : 15/05/96
RéCLAMATIONS ET ACTIONS		
Notification de la perte, du dégât ou du retard	6 jours en cas de perte ou dégât apparent et en cas de retard (Art. 24.2)	
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 25)	
Juridiction	Art. 26	
Arbitrage	Art. 27	
AUTRES		
– Pas d'indication quant à une quelconque dérogation aux dispositions de la Convention (Art 28. 1) – Le transporteur peut accroître ses responsabilités et obligations		

Source : Multimodal Transport Handbook for Officials and Pratitionners, United Nations Conference on Trade and Development,
Traduction libre du Consultant

Tableau 1c : Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal

MODE	TRANSPORT MULTIMODAL	Date publication : 15/05/96
GÉNÉRALITÉS		
Base juridique	Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal Publiées par la CCI (CCI No. 481), 1992, application volontaire	
Champ d'application	Les Règles s'appliquent lorsqu'elles sont mentionnées dans le contrat de transport (Règle 1)	
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR		
Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité de l'ETM (Règle 4)	
Base de la responsabilité	Faute ou négligence présumée, avec une dérogation pour les fautes nautiques, pour les pertes et dégâts subis par les marchandises et pour les retards de livraison, lorsque la date de livraison a été précisée (Règle 5)	
Limites de la responsabilité	**En cas de dégât non localisé** : 667 DTS par colis ; ou 2,00 DTS par kilogramme, selon le montant qui se trouve être le plus élevé ; ou 8,33 DTS par kilogramme en l'absence de maillon maritime ou fluvial ; **en cas de dégât localisé** : limites de la convention internationale applicable ou de la loi nationale ayant force exécutoire (Règle 6) ; **en cas de retard :** montant n'excédant pas le montant total du fret payable pour les marchandises sous contrat multimodal (Règle 6. 5)	
RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR		
Règles générales	Le chargeur garantit l'exactitude de tous les détails relatifs aux marchandises (Règle 8)	
Règles spéciales		
DOCUMENTS DE TRANSPORT		
Établissement du document	Document TM (Règle 3)	
Contenu		

MODE	TERMINAL DE TRANSPORT	Date publication : 15/05/96
PLAINTES ET ACTIONS		
Notification de la perte, du dégât ou du retard	6 jours en cas de perte ou dégât non-apparent (Règle 9.2)	
Limitation des actions (délai de prescription	9 mois (Règle 10)	
Juridiction		
Arbitrage		
AUTRES	Ces règles ne sont applicables que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la législation nationale applicables au contrat TM (Règle 13)	

Source : Multimodal Transport Handbook for Officials and Prationners, United Nations Conference on Trade and Development,
Traduction libre du Consultant

3.1.7 Aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de Transport International de marchandises

Comme souligné plus haut au paragraphe 1. 1. 2 ; le TMI est la résultante de plusieurs conventions internationales de référence, à ce titre il convient de faire une comparaison en terme de responsabilité, indemnisation entre le TMI et ces dites conventions en vue d'apporter un éclairage sur l'application juridique du TMI.

Le tableau 2 ci-après en donne un aperçu.

Tableau 2 : Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises (*)

INSTRUMENT LÉGAL	DATE DÉ LA SIGNATURE (entrée en vigueur	DOCUMENT OFFICIEL DE TRANSPORT	LIMITES DE RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS			PÉRIODE DE PRESCRIPTION LÉGALE
			PERTE	DOMMAGE	RETARD	
TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL						
Règles CIM Convention de Berne	07.02.1970 01.01.1975	Lettre de voiture internationale (CIM)	50 francs or/kg de poids brut 17 DTS/kg de poids brut	Indemnisation Équivalent à la dépréciation de la marchandises	1 ou 2 les charges de transport ne dépassant pas 50 francs or par envoi (CIM) Indemnisation ne dépassant pas trois fois le coût du transport	Un an
COTIF et protocole de Berne de 1990	09.05.1980 (01.05.1985)					
TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL						
Règles CMR	19.05.1956 (02.07.1961)	Lettre de voiture internationale (CMR)	25 francs or/kg de poids brut** 8,33 DTS/kg de poids brut (pour pays non-membre du FMI)		Compensation ne dépassant pas les charges du transport	Un an
Protocole de Genève	05.07.1978 (28.12.1980)					
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL						
Règles de la Hayes	25.08.1924 (02.08.1931)	Connaissement B/L	100 francs or			
Règles de la Hayes – Visby	23.02.1968 (23.06.1977)		10 000 francs or/paquet ou unité ou 30 francs or/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée***			
Protocole de Bruxelles	21.12.1979 (14.02.1984)		666,67 DTS/kg du poids brut, valeur la plus élevée. Pour les pays non-membre du FMI, de même que dans les autres cas.			
Règles de Hambourg	30.03.1978 (01.11.1992)		835DTS/paquet ou unité ou 2,5 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée		2,5 fois le prix à payer pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total du fret à payer dans le contrat du transport maritime	Un an

(suite)

INSTRUMENT LÉGAL	DATE DÉ LA SIGNATURE (entrée en vigueur	DOCUMENT OFFICIEL DE TRANSPORT	LIMITES DE RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS			PÉRIODE DE PRESCRIPTION LÉGALE
			PERTE	DOMMAGE	RETARD	
TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL						
Règles de Varsovie	12.10.1929 (13.02.1933)	Lettre de transport aérien (AWB) (LTA)	250 francs or/kg (1 F = 65,5 mgr d'or 0,900)			Un an
Protocole de Montréal	25.09.1975*		17 DTS/KG (Protocole additionnel n° 4****)			Deux ans
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL						
Règles de Genève	24.05.1980*	Document de transport multimodal (DTM)	920DTS/paquet ou unité ou 2,75 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée, et 8,33 DTS/kg de poids brut (quand le transport maritime ou par voie d'eau intérieure n'est inclus)		2,5 fois le fret pour l'embarquement retardée, sans dépasser le montant total à payer dans le contrat de transport multimodal	Deux ans

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

Pas encore entré en vigueur. ** 1 F = 10/31 g d'or 0,900. *** 1 F = 65,5 mg d'or 0,900. **** il s'applique aussi à la destruction de la marchandise (OACI, mai 1997)

On peut donc conclure que :

• Sur le plan juridique, l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention TMI aura pour effet de rationaliser les très nombreux régimes de responsabilité qui sont censés s'appliquer aujourd'hui au transport par mer et au transport combiné ;

• Sur le plan économique, l'entrée en vigueur des deux Conventions aura relativement peu de conséquences ;

• Sur le plan commercial, l'entrée en vigueur des deux conventions aura pour effet d'officialiser nombre de pratiques commerciales actuelles ;

• Par rapport au système actuel, leur entrée en vigueur se traduira par une meilleure protection des intérêts des chargeurs ;

• L'industrie des transports devrait pouvoir s'adapter sans grande difficulté aux nouveaux régimes.

3.2 Marchandises dangereuses

C'est le caractère de tout produit combustible, explosible, oxydant, vénéneux, corrosif, radioactif..., susceptible de ce fait de causer des dégâts à d'autres produits, au véhicule qui le transporte, au bâtiment qui le contient, et surtout aux personnes et à l'environnement.

3.2.1 Normes de transport

Des normes sévères régissent l'emballage, le marquage, la manutention de cette catégorie de produits, ainsi que la documentation spéciale exigée. Les chargeurs doivent les respecter sous peine de grave pénalisation, en se renseignant auprès des prestataires de transport ou des transitaires sur les dispositions à prendre. Des conditions de quantité maximum autorisée par chargement, et des caractéristiques des véhicules utilisés sont aussi à respecter.

Les recommandations des Nations unies pour le transport de marchandises dangereuses sont un cadre général à l'intérieur duquel les organisations internationales et les gouvernements eux-mêmes ajustent leur réglementation.

Chaque mode permet de transporter différents produits à hauts risques, d'après les caractéristiques du véhicule proprement dit (wagon, camion, avion ou navire) ou le type de terminal qu'il utilise. Le transport aérien est le mode qui présente les plus grandes limitations par rapport aux transports ferroviaire, routier et maritime qui permettent le déplacement d'une gamme plus ample de ces produits. Les normes sont spécifiées dans les documents suivants :

– **Transport ferroviaire.** Le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID) annexées à l'accord CIM et publiées par OCTI ;

– **Transport routier.** L'« Accord européen sur le transport international des produits dangereux par route » (ADR), conclu sous les auspices de l'IRU et de la CEPE ;

– **Transport maritime.** Le « Code maritime international sur les marchandises dangereuses » (IMDG) recommandé par l'OMI ;

– **Transport aérien.** Les « Instructions techniques sur le transport approprié de produits dangereux par voie aérienne » développées par l'OACI et l'IATA. Celles-ci sont, on s'en doute, les plus contraignantes.

3.2.2 Définition et classification des produits

Le tableau ci-dessous a été établi par l'ONU regroupant les catégories par classe de risque :

Tableau 3 :
Catégories des marchandises dangereuses par classe de risque

Classe	*Désignation*
1	Explosifs
2	Gaz comprimés, liquides dissous à pression ou réfrigérés
3	Liquides inflammables
4	Solides inflammables ; substances susceptibles de s'enflammer spontanément, substances qui émettent des gaz inflammables quand ils entrent en contact avec l'eau
5	Substances oxydantes, peroxydes organiques
6	Substances vénéneuses (toxiques) et infectieuses
7	Matières radioactives
8	Produits corrosifs
9	Substances dangereuses de divers types

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

3.3 Conditions de mise en œuvre des conventions TMI et Transport de marchandises dangereuses

3.3.1 Les contrats relatifs à l'Acte Commercial International

Les règles, normes, mécanismes édictés par les Conventions Internationales dans le cadre de l'importation et l'exportation des marchandises notamment le TMI sont exécutés à travers quatre (4) contrats distincts :

– le contrat d'achat/vente international (incoterm) ;

– le contrat de transport international des marchandises (LV, B/L, LTA, DTM) ;

– le contrat d'assurance international de la marchandise (police, certificat d'assurance) ;

– le contrat international de paiement (crédoc).

3.3.1.1 Les incoterms

a) Définition

Les termes commerciaux internationaux (INCOTERMS) ou « International Commercial Terms » définissent dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international les droits et obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur concernant le transport de marchandises, sous le triple aspect des coûts, des risques et des documents ; c'est un ensemble standard de termes commerciaux et de définitions établissant des normes et des pratiques neutres, basées sur le principe de la responsabilité minimale du vendeur, afin de contribuer à surmonter les problèmes créés par les interprétations diverses et les législations nationales divergentes.

b) Classification des incoterms

Pour en faciliter l'usage, les incoterms peuvent être classés selon le lieu de vente, la forme de livraison, la famille et le mode de transport.

Tableau 4 : Code des incoterms

FAMILLE	SIGLE	DÉNOMINATION		MODE DE TRANSPORT	LIEU DE VENTE
		ANGLAIS	FRANÇAIS		
E	EXW	EX-WORKS	A L'USINE (lieu convenu)	Tous modes	Départ
	FCA	FREE CARRIER	FRANCO TRANSPORTEUR (lieu convenu)	Tous modes	Départ
F Transport principal non acquitté	FAS	FREE ALONGSIDE SHIP	FRANCO LE LONG DU NAVIRE (port d'embarquement convenu)	Maritime	Départ
	FOB	FREE ON BOARD	FRANCO BORD (port d'embarquement convenu)	Maritime	Départ
	CFR	COST AND FREIGHT	COÛT ET FRET (port de destination convenu)	Maritime	Départ
	CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT	COÛT, ASSURANCE ET FRET	Maritime	Départ

(suite)

FAMILLE	SIGLE	DÉNOMINATION		MODE DE TRANSPORT	LIEU DE VENTE
		ANGLAIS	FRANÇAIS		
C Transport principal acquitté	CPT	CARRIAGE PAID TO	(Port de destination convenu) Port payé jusqu'à (lieu de destination convenu)	Tous modes	Départ
	CIP	CARRIAGE ANDINSURANCE PAID TO	Port payé, Assurance Comprise jusqu'à (lieu de destination convenu)	Tous modes	Départ
D	DAF	DELIVERED AT FRONTIER	RENDU FRONTIÈRE (lieu convenu)	Terrestre	
	DES	DELIVERED EX-SHIP	RENDU EX-SHIP (port de destination convenu)	Maritime	Arrivée
	DEO	DELIVERED EX-QUAY	RENDU À QUAI DROITS ACQUITTÉS (port de destination convenu)	Maritime	Arrivée
	DDP	DELIVERED DUTY PAID	RENDU DROITS ACQUITTÉS (lieu de destination convenu)	Multimodal	Arrivée
	DDU	DELIVERED DUTY UNPAID	RENDU DROITS NON ACQUITTÉS (lieu de destination convenu)	Multimodal	Arrivée

Source : D'après La Chambre de commerce internationale, *Guides des Incoterms 1990,* Publication n° 461/90, Paris, 1990

c) Responsabilité du vendeur et de l'acheteur dans les opérations de transport internationaux

Les incoterms fixent des règles uniformes en matière de transaction commerciale qui portent sur :

- le transfert des risques ;
- le transfert des frais ;
- les obligations documentaires du vendeur

Par contre, les incoterms ne fixent pas les règles des transferts de propriété qui sont régies par les contrats et les législations nationales. Il faut

donc éviter de confondre transfert de propriété et livraison de la marchandise ; il en est de même pour les incoterms et le contrat de transport maritime.

d) Critère de sélection des incoterms

Le choix des incoterms appropriés est à la fois difficile et très important, car il répond à des critères macro économiques et micro économiques. Il dépend entre autres du rapport de force ou du poids économique des partenaires, (le plus fort pouvant imposer son choix), dans certains cas, de la législation nationale (l'assurance peut être imposée au niveau de certains pays), de la facilité à mobiliser et à négocier le fret, des possibilités de communication entre exportateurs et importateurs, de la capacité financière de l'exportateur (sa trésorerie ne lui permettant pas de payer le fret ou l'assurance).

Aspects micro économiques :

Une sélection peut se faire selon les critères suivants :

– Compétitivité sur le marché :

Cotation des produits à l'arrivée dans les pays d'importation (DES, DEQ, DDU, DDP) par l'exportateur pour faire face à la compétitivité sur le marché. Dans ce cas une bonne maîtrise du système de transport, de l'assurance et des moyens de paiement est nécessaire.

– Risques pendant le transport :

Si le pays de destination dispose d'une plate-forme logistique portuaire moderne et efficace et performante, l'exportateur préfèrera les cotations à l'arrivée et sera disposé à assumer les risques de transport et de l'assurance de la cargaison jusqu'à destination (DES, DEQ, DDU, DDP). La situation contraire se présente si l'exportateur estime que les services de transports sont défaillants, et qu'il éprouve des difficultés pour évaluer les risques possibles ; dans ce cas, il préfèrera que l'acheteur assure les risques et en conséquence cotera au départ du pays exportateur (EXW, FCA, FAS, FOB, CRF, CIF, CPT).

Aspects macro économiques

L'amélioration de la balance des paiements est un objectif visé par les États qui mettent tout en œuvre pour qu'elle se réalise lors des transactions du commerce extérieur (notamment dans le cas précis, les composantes fret et assurance). Cela amène à faire les choix suivants :

– Les exportations (DES, DEQ, DDU, DDP) à l'arrivée dans les pays importateurs ;

– Les importations (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT, CIP) au départ des pays exportateurs.

Dans les deux cas, le pays en voie de développement (pays africain) cherchera à promouvoir ses services nationaux de transport et ses compagnies d'assurance (en exigeant l'obligation d'assurance FAP sauf) ; les paiements de frets et des primes s'effectueront en monnaie locale, sans affecter les devises des pays et la balance des services.

Dans le commerce régional, les ventes à l'arrivée sont fréquentes, en raison des difficultés de la logistique (transports terrestres inefficaces, tracassiers et onéreux), du caractère souvent informel des transactions et de la fréquence des aléas (droits de douane non appliqués ou au contraire abusivement appliqués, taxes illicites sur les corridors de transport, délais de route excessivement longs, etc.).

Dans tous les cas de figure, la relation entre le vendeur et l'acheteur sera déterminante pour décider de l'incoterm à utiliser.

En la matière, voici présenté dans le tableau ci-dessous : « les actions à mener par le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'opérations de transport porte-à-porte » qui met en exergue les conséquences et impacts.

Tableau 5 : Actions à mener par le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'opérations de transport porte-à-porte

ACTIONS	CONSÉQUENCES/IMPACTS
➢ Ne pas acheter CAF, mais EXW/FCA	• L'importateur reste maître de la chaîne de transport et peut contracter les services d'un ETM local [agréé] • Le paiement pour les marchandises s'effectuera sur présentation (par le vendeur) d'un document de transport du premier transporteur désigné • Le paiement pour le transport se fera sur place à l'ETM, partiellement en monnaie locale, partiellement en devises, comme convenu
➢ Ne pas vendre FOB, mais CPT/CIP/DDU/DDP	• L'exportateur reste maître de la chaîne de transport et peut contracter les services d'un ETM local [agréé] • Le paiement concernant les marchandises et le transport sera demandé à l'acheteur, conformément aux INCOTERMS • L'exportateur règle l'ETM en monnaie locale et/ou en devises, conformément aux termes du contrat
➢ Promouvoir la connaissance des pratiques commerciales modernes utilisées dans le cadre du commerce international	Meilleure compréhension des INCOTERMS de 2000, Règles relatives au Transport Multimodal CNUCED/CCI (CCI 481), Règles et Usances Uniformes relatives aux Crédits Documentaires (CCI 500)

(suite)

ACTIONS	CONSÉQUENCES/IMPACTS
➢ Mettre en place un groupe de lobby reconnu et soutenu par des pairs, par le gouvernement et les prestataires de services (notamment les opérateurs de transport)	• Possibilité de participation au mécanisme de consultation (Comité National de Facilitation du Commerce et du Transport) • Accès à de plus amples informations sur les opportunités commerciales et de transport • Conclusion de meilleurs marchés avec les opérateurs de transport
➢ Établir des relations commerciales à long terme avec les opérateurs de transport locaux (et étrangers)	• Compréhension accrue des besoins des vendeurs et des acheteurs par les opérateurs de transport locaux, et vice-versa
➢ Réorganiser la stratégie de l'offre et de la distribution	• Réduction des stocks • Introduction de techniques de « juste à temps »

Source : Multimodal Transport Handbook for Officials and Pratitionners,/ United Nations Conference on Trade and Development.
Traduction libre du Consultant

Les considérations générales du choix de l'incoterm décrites et analysées ci-dessus sont les mêmes qui sont en vigueur en Afrique, notamment en ce qui concerne les aspects relatifs au poids économique du partenaire, et surtout la balance des services.

Encadré 1 : Les règles d'or des incoterms

La Chambre de Commerce International (CCI) a énoncé en 1995 une série de principes de base pour l'application correcte des Incoterms. Nous le présenterons de manière résumée :

1. Faire mention explicite des « Incoterms 1990 » et 2000 dans le contrat d'achat/vente international.

2. Avoir à sa disposition les publications officielles suivantes de la CCI : Incoterms 1990 (publication n° 460) et Guide des Incoterms 1990 (publication n° 461/90). On peut obtenir ces publications à travers les chambres de commerce nationales ou des organismes nationaux de promotion du commerce extérieur.

3. Bien connaître les 13 Incoterms et leur abréviation.

(suite)

4. Utiliser l'Incoterm approprié en fonction des modes de transport employés.

5. Ne pas confondre les Incoterms mentionnés dans le contrat d'achat/vente international (vendeur/acheteur) avec les termes du contrat de transport international de marchandises (vendeur/acheteur et transporteur). Cependant ces derniers doivent être conformes aux premiers.

6. En considérant que les Incoterms définissent les droits et obligations réciproques vendeur/acheteur, concernant le transfert des coûts, des risques, des documents et de certaines responsabilités par rapport au transport, à l'assurance et à la douane, il est recommandé aux parties prenantes de prendre en considération les aspects suivants :

a. Spécifier la forme et le lieu de livraison ainsi que le responsable du chargement/déchargement au lieu d'embarquement/débarquement ;

b. Spécifier le type d'assurance (prime, étendue et période de couverture, champ d'application géographique, etc.) ;

c. Préciser les exigences dérivées du mode de transport utilisé (type de conteneur, lieu de placement de la cargaison : en cale ou en pont, manutention, etc.) ;

d. S'assurer que le contrat conclu entre les contractants contient les clauses nécessaires (force majeure, exonération ou prolongation de délai, etc.), s'ils sont responsables du dédouanement ou de la livraison en un point intérieur du pays importateur (aspect crucial dans le cas des pays sans littoral).

7. Bien distinguer les cotations au départ (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, et CIP) des cotations à l'arrivée (DES, DEQ, DDU, DDP et parfois DAF). Cependant le point de transfert des risques pour les termes des familles F et C est le même.

3.3.1.2 Contrat international d'assurance

a) Les principales caractéristiques de l'assurance marchandises en Afrique

Le contrat international d'assurance est :

1. Une assurance de choses

Elle garantit un bien (ou une marchandise) contre les pertes et les dommages matériels qu'il peut subir pendant son transport.

Elle garantit également les frais et dépenses raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises d'un dommage garanti ou d'en limiter les conséquences.

L'assurance facultés (ou des marchandises) prend donc en charge les frais et le fret de réexpédition des marchandises se trouvant à bord d'un navire hors d'état de poursuivre son voyage.

2. Une assurance (ou un contrat) de bonne foi

Ce qui veut dire que la bonne foi doit présider à sa formation et à son exécution. L'assuré doit donc fournir à l'assureur, au moment de la conclusion du contrat d'assurance, tous les éléments permettant à ce dernier d'apprécier le risque qu'il prend en charge.

Il doit également déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les modifications ou aggravations de risques survenues au cours du contrat.

3. Une assurance qui a un caractère indemnitaire

En effet, l'assuré ne peut espérer recevoir de son assureur plus que le préjudice subi. En d'autres termes, l'indemnité d'assurance doit couvrir la perte subie et ne doit procurer aucun bénéfice à l'assuré.

4. Une assurance de « bout en bout » ou de « magasin à magasin »

Les contrats d'assurance sur facultés utilisés par exemple dans les pays membres de la CIMA (conférence interafricaine des marchés d'assurance) stipulent que « sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les marchandises assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans le magasin du destinataire au lieu de destination dudit voyage ».

Cette clause « magasin à magasin » offre aux chargeurs une garantie continue dans l'espace car, par un seul et même contrat, l'assurance faculté va couvrir non seulement les risques inhérents au voyage principal (par voie maritime ou aérienne), mais également les trajets préliminaires et/ou complémentaires effectués par route, chemin de fer, fleuve ou avion.

Il faut cependant signaler la prépondérance accordée au « maritime » sur le « terrestre » ou « l'aérien ».

En effet, lorsque le déplacement d'une marchandise met en œuvre plusieurs modes de transport (maritime, aérien, terrestre), l'ensemble du transport est régi par la police maritime si une partie du transport si faible soit-elle est accomplie par voie maritime.

En cas de sinistre, ce sont les textes régissant le transport maritime qui seront appliqués quel que soit le lieu de survenance du sinistre.

La clause « magasin à magasin » offre également aux chargeurs une garantie continue dans le temps.

Cette garantie va donc jouer pendant toute la durée du transport mais elle sera limitée dans le temps au point extrême du voyage assuré, soit

60 jours à compter du déchargement du navire de mer soit 15 jours de l'arrivée de l'avion transporteur à l'aéroport de destination et 15 jours de la date à laquelle les marchandises ont été mises à la disposition par le transporteur terrestre.

En effet, un délai assez raisonnable est accordé aux réceptionnaires pour accomplir les formalités de douane et rentrer en possession des marchandises car les opérations de déchargement peuvent s'avérer longues si les équipements portuaires et aéroportuaires ne sont pas adaptés aux exigences modernes du transport.

L'étendue de l'assurance marchandises dans l'espace et dans le temps constitue un facteur important de promotion du Transport Multimodal International.

b) Les risques couverts

De façon générale et selon leur cause on peut classer les risques couverts en deux catégories :

les risques ordinaires de transport ;

les risques exceptionnels (grèves et émeutes, mouvements populaires, risques de guerre et assimilés).

Ces deux catégories de risques peuvent avoir pour conséquences :

– des avaries particulières ;

– des avaries communes.

1) Avaries particulières

L'assurance couvre les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les marchandises elles-mêmes en cours de transport, au lieu de transit ou de stockage ou au cours des différentes opérations de manutentions. Ces dommages et pertes matériels peuvent résulter d'évènements dits majeurs car frappant à la fois le moyen de transport et son chargement notamment le naufrage du navire, le déraillement du train, le renversement du camion, l'incendie etc. Ils peuvent résulter d'accidents affectant uniquement la marchandise notamment la mouille, la casse, le vol etc.

2) Les avaries frais

Outre les dommages et pertes matériels (les avaries dommages) l'assurance marchandises couvre certains frais tels que les frais exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou perte matérielle ou d'en limiter l'importance (séchage de la marchandise mouillée par exemple).

3) Les avaries communes

L'assurance couvre également la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que des frais d'assistance.

c) Les exclusions de risques

L'assurance ne couvre pas les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises assurées et résultant de :

1. Faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance.

La faute intentionnelle est celle accomplie avec la volonté de causer la perte ou le dommage. La faute inexcusable est celle accomplie de façon téméraire, quelque soit la conséquence qui en résulterait probablement ;

2. L'insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou de l'emballage

Lorsqu'un conteneur, dès sa mise en route au point de départ du voyage assuré est défectueux et que des dommages en sont résultés, l'assurance ne joue pas ;

3. Vice propre, vers et vermines.

La présence de parasites dans la marchandise (café, cacao, grains de maïs, Thé…) avant l'embarquement constitue un vice propre exclusif de la garantie de l'assureur.

Par contre s'il s'agit d'une contamination ou infestation survenue pendant le voyage assuré, l'exclusion ne joue plus dans la mesure où la marchandise a été chargée saine au port d'embarquement ;

4. Le retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises assurées.

Les conséquences dommageables (pertes et dommages) du retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises assurées sont exclues de l'assurance sauf si elles résultent d'un évènement majeur tel que naufrage, échouement, incendie, explosion, etc. ;

5. Risques de guerre, grève et assimilés.

Ces risques sont exclus des contrats d'assurance sauf conventions contraires et primes spéciales.

Ces risques énumérés ci-dessus, ne constituent en fait que les quelques principales exclusions de risques.

d) Les principales causes des réclamations

Les causes des réclamations sont multiples.

Tout dépend de la nature de la marchandise assurée, de la qualité de son emballage ou conditionnement et de son mode de transport.

1. Causes liées à la nature de la marchandise assurée :

Les exemples suivants illustrent les types de dommages que peuvent subir les marchandises :

➢ Les bananes sont sujettes à maturation précoce et contamination des marchandises voyageant à proximité immédiate. Une mauvaise réfrigération ou un allongement de la durée du voyage peut entraîner la perte totale d'un chargement.

➢ Le coton est exposé aux risques d'incendie, de mouille, de salissure en cas de séjour prolongé en plein air. L'incendie est le risque le plus important en ce sens que le coton est sensible à la combustion spontanée.

➢ Le caoutchouc est exposé a trois sortes de risques :

• les salissures par des corps étrangers ;

• la prise en masse des balles ;

• Lorsque les conteneurs sont mal empotés, les caisses et les palettes se disloquent et sous l'effet de la chaleur, les pains se prennent en masse.

➢ Les liqueurs et les objets de valeur sont sujets à des vols fréquents.

➢ Les denrées périssables exigent une meilleure réfrigération, à défaut les dommages sont importants ;

➢ Le café est sensible à l'humidité et entraîne des risques de contamination.

2. Causes liées à l'emballage et au conditionnement de la marchandise :

En limitant l'étude au transport de marchandises en conteneurs, les causes de pertes ou dommages les plus importants sont :

– La défectuosité du conteneur (manque d'étanchéité par exemple) ;

– Le mauvais arrimage des marchandises dans le conteneur ;

– Le conteneur non approprié. Les conteneurs dry ne sont pas appropriés au transport de cacaos en sacs. Cela pose de nombreux problèmes de condensation. Il est plutôt conseillé d'utiliser des conteneurs de type ventilé, en bon état, propre et sec ;

– Le manque d'informations précises données au transitaire ou à l'ETM par le chargeur est cause de dommages importants. Par exemple, le chargeur doit indiquer les conditions dans lesquelles doivent voyager les marchandises (sous température dirigée etc.).

3. Causes liées au mode de transport :

Tout transport non effectué de bout en bout augmente considérablement les manipulations de la marchandise et les ruptures de charge. Ce qui provoque des dommages et pertes importants.

f) Les réglementations relatives aux assurances

1. Le code des assurances des États membres de la CIMA

Encadré 2

La CIMA : La Conférence Interafricaine des Marchés D'assurance

Un traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains a été signé le 10 juillet 1992 à Yaoundé (Cameroun) par les gouvernements des quatorze états membres suivants : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Équatoriale, Mali, Niger, Sénégal, Tchad, Togo.

Ce traité de la CIMA qui prévoit l'adhésion de tout autre état africain qui le désire, est entré en vigueur le 15 février 1995.

Principaux objectifs

Le traité CIMA a pour objectifs de :

– Renforcer la coopération, dans le domaine des assurances, dans les états membres, en instituant un marché élargi et intégré de l'industrie des assurances réunissant les conditions d'un équilibre satisfaisant au plan technique, économique et financier.

– Faciliter les conditions d'un développement et d'un assainissement des entreprises d'assurance et accroître les rétentions des primes d'assurances au niveau national et sous régional.

– Favoriser l'investissement local des provisions techniques et mathématiques générées par les opérations d'assurances au profit de l'économie des pays membres ou de la sous-région.

– Poursuivre la politique d'harmonisation et d'unification des dispositions législatives et réglementaires relatives aux opérations techniques d'assurance et de réassurance ainsi qu'au contrôle des entreprises d'assurances.

– Renforcer la protection des assurés, des bénéficiaires des contrats et surtout des victimes d'accident de la circulation.

Poursuivre la formation des cadres et techniciens d'assurances pour le besoin des entreprises et des administrateurs dans les états membres.

Les organes de la CIMA

le Conseil des Ministres de la Conférence ;

la Commission Régionale de Contrôle des Assurances ;

le Secrétaire Général de la Conférence.

2. Les réglementations nationales relatives aux assurances maritimes et transports

Sur recommandation de la CNUCED, de nombreux pays africains ont édicté des lois nationales portant obligation d'assurance locale des biens et marchandises à l'importation.

a) Objectifs

Ces réglementations nationales visaient principalement à :

– Accroître de façon substantielle le chiffre d'affaires des sociétés d'assurance locales, leur permettant une plus grande participation au financement des économies nationales.

– Renforcer, par la rétention locale des primes, l'épargne interne en vue d'améliorer les résultats de la balance des paiements.

– Conférer une grande technicité aux assureurs transports locaux.

b) Résultats de l'application des réglementations

Dans la plupart des pays qui ont édicté ces réglementations, les opérateurs bénéficiaires, c'est-à-dire les assurances locales, se contentent de vendre et de délivrer des certificats d'assurance aux importateurs de marchandises à un prix modique, dès l'arrivée du navire, en d'autres termes sans que la marchandise ne soit assurée au départ de l'opération de transport international comme stipulée par la réglementation.

Le certificat d'assurance issue de l'obligation de domiciliation prend la forme d'une simple formalité administrative à des fins de dédouanement (liasse) de la marchandise.

Cette application déviationniste de la réglementation entraîne un manque à gagner pour l'État en matière de balance de service/paiement et surtout cause un préjudice à la mise en œuvre idoine du TMI et transporteurs nationaux et les importateurs locaux.

En effet la rupture de la chaîne d'assurance des marchandises rend « boiteux » l'acte commercial international par rapport aux autres contrats qui lui sont intimement liés, notamment le TMI et le contrat de paiement.

Les pays ayant édicté ces lois portant domiciliation obligatoire de l'assurance des biens et marchandises à l'importation et d'unification de celles-ci à l'instar du code des assurances des états de la CIMA n'appliquent pas avec rigueur l'assurance marchandise.

c) Les réglementations des organisations communautaires sous régionales à caractère économique.

En vue de faciliter la libre circulation des biens et des marchandises et assurer la continuité du transport en transit terrestre (route, rail), les

organisations économiques sous régionales COMESA, CEDEAO, CEMAC, en charge des politiques intégrées de transport ont mis en place un mécanisme d'assurance des véhicules pour le transport des marchandises inter État dans leurs États membres.

Il s'agit en réalité d'une assurance de la responsabilité civile automobile, dont l'objet est l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile ; permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays. Ce sont :

– Dans la zone COMESA, la « Carte Jaune »

– Dans la zone CEDEAO, la Carte Brune/CEDEAO

Tableau 6 :
Cadre logique du projet Carte Brune/CEDEAO * Assurance

Niveaux descriptifs du projet	*Indicateurs objectifs vérifiables*	*Moyens de vérification*	*Contraintes*
Finalités *: Encourager la libre circulation dans la sous région CEDEAO*	• *Facilitation des mouvements aux frontières ;* • *Augmentation des mouvements des automobilistes internationaux aux frontières ; Augmentation des échanges de biens aux frontières.*	• *Registres des Entrées et des sorties au niveau des douanes et polices nationales (immigration et émigration) ;* • *Contrôle des Cartes Brunes aux Frontières.*	• *Existence de bons réseaux routiers ;* • *Harmonisation des méthodes et des lois ;* • *Harmonisation du contenu des polices d'Assurance Automobile, Responsabilité civile.*
Objectifs *: Installer un système commun de gestion des sinistres internationaux*	• *Mise en place d'une stratégie de communication interne entre bureaux ;* • *Rapidité des prises en charge des victimes de la route ;* • *Automatisation des cellules gestions sinistres internationaux.*	• *Réseaux de communication entre bureaux nationaux ;* • *Mise en place d'une banque régionale de données.*	• *Collaboration entre Syndicats de transports, Directions des transports, Polices, Gendarmeries et Assureurs ;* • *Abandon de la procédure de détention abusive des véhicules.*
Extrants (Output) *: Règlement rapide des sinistres internationaux*	• *Nombre de dossiers en suspens ;* • *Cadence rapide de règlements ;* • *Nombre de règlements sur nombre de réclamations, etc. ;*	• *Création des registres (sinistres survenues à l'étranger, sinistres survenus à l'intérieur) ;* • *Ratios significatifs au niveau des bureaux ;*	• *Collaboration entre marchés nationaux d'assurance à travers les bureaux nationaux ;* • *Fréquence des réunions inter*

(suite)

NIVEAUX DESCRIPTIFS DU PROJET	INDICATEURS OBJECTIFS VÉRIFIABLES	MOYENS DE VÉRIFICATION	CONTRAINTES
	• *Respect des procédures légales de règlements (Protocole et Accord inter-bureaux).*	• *Évaluation de la qualité ;* • *Évaluation des procédures de règlements.*	*bureaux et de zone ;* • *Implication des directions nationales d'assurance ;* • *Implication des cellules nationales de la CEDEAO ;* • *Implication des chefs d'États et de Gouvernements.*
Intrants *:* *– Création des bureaux nationaux ;* *– Organisation et animation des bureaux nationaux ;* *– Création d'un secrétariat permanent organe de liaison ;* *– Ressources financières suffisantes.*	• *Dépôt des 174 000 U. C ;* • *Textes organiques propres à la création des bureaux nationaux ;* • *Niveaux de cotisations dues par les bureaux nationaux (taux d'endettement) ;* • *Niveau de la situation financière du secrétariat.*	• *Régularité dans la tenue du Conseil des bureaux ;* • *Existence des textes organiques régissant les organes du conseil ;* • *Rapport d'activités des différents bureaux ;* • *Rapport d'activités des organes du conseil des bureaux ;* • *Niveau d'application des décisions du conseil.*	• *Régularité du paiement des cotisations ; Renforcement de la confiance entre marchés ;* • *Consolidation des relations inter-bureaux ;* • *Organisation de la semaine de sensibilisation.*

Source : Secrétariat « Carte Brune CEDEAO »

1.3.1.3 Contrat des paiements internationaux

Les modes de paiement, document bancaire et financement, supposent trois relations contractuelles entre les parties :

- L'importateur et la banque émettrice ;
- la banque émettrice et la banque notificatrice ;
- la banque notificatrice et l'exportateur.

Les deux banques ne sont pas totalement informées des détails du contrat achat/vente international ; de même, ni l'exportateur, ni l'importateur ne sont en mesure de connaître tous les mécanismes de paiement. Quels sont alors les modes et sécurité de paiement utilisés ?

Tableau 7 : Les instruments de paiement

Instruments de parlement	Avantages	Inconvénients	Parades aux inconvénients
Le chèque	Peu coûteux ; Répandu et utilisé dans le monde entier.	Émission à l'initiative de l'acheteur ; Risque de chèque sans provision ; Risque de perte ou de vol ; Lenteur de recouvrement sur certains pays ; Risque d'opposition de la part du tireur (selon la législation du pays).	Exiger un chèque de banque ; Demander à la banque un règlement « sauf bonne fin » (SBF).
Le virement	Peu coûteux ; Peu être très rapide.	Ordre de paiement à l'initiative de l'acheteur ; Lenteur d'encaissement si virement par courrier.	Exiger un virement « S. W. I. F. T. ».
La lettre de change	Émission à l'initiative du vendeur ; Matérialise la dette de l'acheteur ; Possibilité pour le vendeur d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance par escompte.	N'est pas utilisée dans tous les pays ; Soumise à l'acceptation du tiré ; Risque de perte, vol ; Risque d'impayé ; Recouvrement parfois long.	Réclamer l'aval de la banque du tiré.
Le billet à ordre	Reconnaissance de dette Possibilité pour le vendeur d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance par escompte	Émission à l'initiative de l'acheteur ; Risque de perte, vol. Risque d'impayé.	Exiger un aval bancaire.

Tableau 8 : Les techniques de paiement

Technique de paiement	Avantages	Inconvénients
La remise documentaire	Bonne démarche commerciale : le paiement est demandé à l'acheteur après l'expédition des marchandises ; Formalités simples et rapides ; Relativement peu coûteux (aucun engagement bancaire)	Sécurité réduite : les marchandises sont expédiées sans aucun engagement de paiement de la part de l'acheteur ; Risque de non-transfert ; Risque logistique en cas de refus de paiement de la part de l'acheteur (que faire des marchandises ?).
Le crédit documentaire	Double sécurité : pour le vendeur d'être payé, pour l'acheteur d'être livré ; Rapidité de paiement : possibilité d'être payé dès l'expédition des marchandises ; Engagement bancaire d'où une étude minutieuse des documents d'expédition ; Utilisé dans le monde entier.	Formalisme rigoureux : la moindre erreur ou disparité au niveau des documents remet en cause l'engagement bancaire ; Sécurité absolue uniquement en cas de crédit documentaire irrévocable et confirmé ; Coût élevé.
Le contre remboursement	Procédé simple, rapide et sûr ; Commercial car le paiement n'est exigé qu'au moment de la livraison.	Coût élevé ; Problème logistique en cas de refus de paiement de la part de l'acheteur (que faire de la marchandise ?) ; N'est pas accepté par tous les transporteurs.

Tableau 9 : Caractéristiques d'un crédit documentaire

Les intervenants	Le donneur d'ordre : l'acheteur Le bénéficiaire : le vendeur La banque émettrice : la banque de l'acheteur La banque notificatrice : la banque correspondante de la banque émettrice, en principe située dans le pays du vendeur.
Les différents types de crédits documentaires	**Le crédit révocable** : il peut être amendé ou annulé à tout moment sur simple décision de l'acheteur. **Le crédit irrévocable** : il comporte l'engagement irrévocable de la banque émettrice de payer le vendeur contre présentation des documents conformes exigés par l'acheteur. **Le crédit irrévocable et confirmé** : il comporte, en plus de l'engagement de la banque émettrice, l'engagement irrévocable d'une banque du pays du vendeur de payer le vendeur contre présentation des documents conformes (en cas de défaillance de la banque émettrice ou de non-transfert).
Les dates butoirs	**La date limite d'expédition** : date avant laquelle la marchandise doit être expédiée. est considérée comme date d'expédition la date d'émission du document de transport. **La date limite de présentation des documents** : date avant laquelle le vendeur doit remettre les documents à la banque notificatrice. Cette date ne peut excéder 21 jours au-delà de la date limite d'expédition, et ce, dans la limite de la date de validité. **La date limite de validité** : date extrême au-delà de laquelle aucun amendement ne peut intervenir.
Les différents modes de réalisations	**Le paiement à vue** : paiement comptant sur présentation des documents, par la banque autorisée à effectuer la levée des documents. **Le paiement différé** : paiement à la date d'échéance prévue. **Le paiement par affectation** : le crédit est matérialisé par une ou plusieurs traites soumises à accepter lors de la remise des documents. Le paiement intervient à l'échéance prévue sur l'effet de commerce. **Le paiement par négociation** : paiement par escompte de l'effet de commerce présenté lors de la remise des documents.

d) Quelques exemples d'incohérences les plus courantes dans le cadre de l'utilisation des crédits documentaires

- Connaissements avec réserves ; document de transport ;
- Connaissement-charte ;
- Absence de preuve que les marchandises ont été effectivement « embarquées à bord du navire » ;
- Expédition effectuée entre ports autres que ceux mentionnés dans le crédit ;
- Marchandises expédiées sur pont ;
- Le Connaissement (document de transport) ne permet pas de savoir si le fret a été payé ou non ;
- Présentation d'un document d'assurance d'un type autre que celui exigé par le crédit ;
- Risques couverts par l'assurance non conformes aux spécifications du crédit ;
- Couverture d'assurance insuffisante ;
- Assurance qui ne court pas à compter de la date figurant sur le document de crédit ;
- Manque d'harmonie entre les documents ;
- La description des marchandises sur la facture diffère de celle contenue dans le crédit ;
- Les poids varient d'un document à l'autre ;
- Les montants figurant sur la facture et la lettre de change ne sont pas identiques ;
- Les marques et les nombres varient d'un document à l'autre ;
- Absence de documents exigés dans le crédit ;
- La lettre de change a été tirée sur une partie donnée, par erreur ;
- La lettre de change est payable à une date ne pouvant être définie ;
- Le connaissement (document de transport), le document d'assurance ou la lettre de change ne sont pas endossés en bonne et due forme ;
- Absence de signatures, aux emplacements requis, sur les documents présentés ;
- Dépassement du montant du crédit ;
- Crédit arrivé à expiration ;
- Documents non présentés dans les délais ;
- Expédition tardive ;
- Marchandises embarquées partiellement.

e) Les pratiques courantes des moyens de paiement utilisés par les pays africains

La recherche de cohérence dans l'application de l'acte commercial international dont le dernier relais est le moyen de paiement, le choix des opérateurs africains s'est souvent porté sur les lettres de crédit accréditif par rapport aux règlements dans la présentation des documents, et la lettre de change qui présente relativement moins de garantie et plus de risques pour tenir compte de leur niveau de connaissance des modes de paiement consécutifs.

Mais quels sont les avantages et les inconvénients des lettres de crédit ?

– Avantages

Les lettres de crédit sont utilisées pour diverses raisons :

- Le paiement est relativement sûr et le risque de crédit sera moindre si les documents sont conformes aux conditions énoncées dans la lettre.
- Elles sont couvertes par les Règles et usages uniformes relatifs aux crédits documentaires publié par la Chambre de Commerce Internationale pour le règlement des litiges.
- C'est un moyen de paiement rapide pour autant que les prélèvements puissent s'effectuer par télégramme.
- Elles constituent pour le vendeur une preuve de la vente faite à l'exportation, ce qui lui facilite l'obtention d'un financement préalable national ou international, car les banques préfèrent une vente effective (attestée par une lettre de crédit) à un contrat de vente comme garantie d'un prêt consenti par elles.

– Inconvénients

Les lettres de crédit comportent cependant certains inconvénients dont les plus importants sont :

- les lettres de crédit sont plus onéreuses que d'autres modes de paiement à cause des frais bancaires.
- Elles prennent beaucoup de temps.
- Une fois émises, il est difficile de les modifier.
- Si elles sont émises trop à l'avance, les lignes de crédit des acheteurs peuvent en être bloquées dans leur banque ; en outre, la commission des banques se calcule en général par période de trois mois.
- Elles sont de durée déterminée et peuvent arriver en fin de validité avant l'exécution de l'opération, à moins que l'acheteur n'accepte de les prolonger (par exemple lorsqu'il a été difficile de trouver sur un navire la capacité nécessaire dans le délai fixé.)
- Les nombreux arrangements rendus possibles par les lettres de crédit donnent souvent lieu à des malentendus.

- Elles ne sont utiles que pour autant que le prix contractuel ait déjà été fixé.

Ces inconvénients dont certaines découlent de la mauvaise application du TMI causent des préjudices certains aux chargeurs et au système bancaire en termes de délais et de surcoûts dus aux risques de change, au stockage des produits, etc.

Encadré 3 :
Guide pour l'établissement correct des documents d'exportation

1. *Dès la négociation du contrat, l'exportateur doit demander à l'acheteur quels sont exactement les documents dont il a besoin. Il doit ensuite s'assurer que l'acheteur indique sur la lettre de crédit une date d'expiration réaliste qui lui laisse suffisamment de temps pour en respecter les termes.*
2. *L'exportateur doit s'assurer que ses nom et adresse sont indiqués en référence dans toute la correspondance avec l'acheteur et dans les documents requis, et que les mentions et relatives ne laissent place à aucune ambiguïté ; lorsque la banque notificatrice lui fait savoir ce dont elle a besoin pour qu'il se conforme aux termes de la lettre de crédit, l'exportateur doit vérifier si son nom est reproduit exactement et dans la forme qui sera utilisée dans les documents qu'il doit fournir.*
3. *En outre, l'exportateur doit vérifier que le montant couvert par la lettre de crédit est celui qui a été convenu avec l'acheteur.*
4. *L'exportateur doit déterminer clairement avec l'acheteur si la commande doit être livrée en un seul envoi ou si l'acheteur accepte des envois partiels. Si la formule des envois partiels est acceptée, la lettre de crédit restera valable même s'il y a un problème pour respecter la date de livraison. Dans les mêmes conditions, la livraison en une seule expédition ne posera pas de problème.*
5. *Il faut que l'exportateur sache comment il pourra expédier la marchandise, et il doit se renseigner à ce sujet avant la fin des négociations. Dans bien des cas, il est impossible de transporter un envoi d'un lieu à un autre dans le monde sans transbordement. Parfois il n'est même pas possible de savoir à l'avance si un transbordement était nécessaire ou non. Dans ces cas, il est essentiel que la lettre de crédit autorise le transbordement.*
6. *Là encore, lorsqu'il s'entend avec l'acheteur sur les termes de la lettre de crédit, l'exportateur doit s'assurer qu'il pourra satisfaire aux prescriptions de celle-ci concernant le point et la date d'expédition.*

(suite)

7. *L'exportateur doit se faire indiquer pendant les négociations quels documents l'acheteur exigera. Selon les exigences de ce dernier, il se peut qu'il y ait des retards ou des frais supplémentaires Pour la préparation de la marchandise en vue de l'expédition. L' exportateur doit veiller à ce que la lettre de crédit ne demande pas des documents pour la présentation desquels il n'a pris aucune disposition.*
8. *Quand il lui est donné avis de la lettre de crédit, l'exportateur doit vérifier soigneusement toutes ses prescriptions pour s'assurer qu'il pourra y satisfaire. Il doit vérifier aussi le délai autorisé pour la présentation des documents et veiller à ce qu'il soit respecté.*

L'analyse ci-dessus montre qu'en application des chaînes logistiques intégrées de transport de bout en bout du transport multimodal international, ces quatre contrats forment un ensemble indivisible. Elle met aussi l'accent sur :

– La responsabilité des prestataires et des usagers de services de transports et leurs auxiliaires ;

– L'optimisation des coûts et délais ;

– La simplification, l'harmonisation, l'uniformisation des procédures administratives et des documents ;

– La sécurisation de la marchandise.

Dès lors, on constate de plus en plus qu'au-delà du transport multimodal, à travers la gestion intégrée de ces quatre contrats, qui forment un tout indivisible et formalisent le cadre légal de l'ensemble de l'opération commerciale, les opérateurs privilégient l'optimisation du transport international par l'application de la Distribution Physique Internationale (DPI), initiée par la CCI.

En effet la règle d'or de la DPI est de permettre de « Transporter le produit adéquat dans la quantité requise, à l'endroit convenu et au moindre coût total, pour satisfaire les besoins du consommateur sur le marché international, Juste à Temps (JAT) et en Qualité Totale (QT) ».

3.3.2 Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte

L'exécution du TMI est en principe confié à l'ETM à qui incombe la responsabilité juridique et opérationnelle du transport de bout en bout. À cet égard il doit exécuter méticuleusement des tâches pour le compte de l'importateur ou de l'exportateur.

Le tableau ci-dessous montre de façon exhaustive les actions accomplies tout au long de la chaîne de transport.

Tableau 10 : Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte

			FCL
1.			
	1.1.		Contrat/négociations entre exportateur/chargeur et ETM
		1.1.1.	Présentation par l'exportateur/le chargeur de toutes informations pertinentes concernant le projet
		1.1.2.	Chargement produit/produits : marchandises classiques – cargaison réfrigérée – marchandises dangereuses, colis lourds, etc.
		1.1.3.	Poids et dimensions
		1.1.4.	Détails emballage, résistance matériel, résistance, type
		1.1.5.	Marquage
		1.1.6.	Lieu d'expédition (collecte)
		1.1.7.	Port de chargement
		1.1.8.	Port de déchargement
		1.1.9.	Destination finale
		1.1.10.	Délai de livraison selon le contrat de ventes
		1.1.11.	Conditions de livraison, spécification INCOTERMS de 2000
		1.1.12.	Couverture et termes assurance
	1.2.		**Cotation transport par l'ETM**
		1.2.1.	Présentation du profil de la société avec référence à des contrats de transport dont l'exécution est déjà arrivée à terme
		1.2.2.	Étude de faisabilité : infrastructure disponible sur place/conditions climatiques, etc.
		1.2.3.	Présentation des combinaisons/autres options de transport : transport par mer/route/chemin de fer/voie de navigation intérieure
		1.2.4.	Détails concernant le transporteur sous-traitant local/étranger proposé
		1.2.5.	Temps total de transit prévu
		1.2.6.	Offre pour une opération globale de transport porte-à-porte qui spécifie clairement l'itinéraire ou les itinéraires de transport, les points de transbordement, les frais pris en compte par l'offre, les frais n'entrant pas dans le cadre de l'offre. Surveillance des opérations de transport au cours des différentes phases
		1.2.7.	Règlement du fret et des commissions. Dispositions pour un règlement en espèces ou à terme
		1.2.8.	Conditions de transport – utilisation des documents de transport – règlements, lois et règles de transport international
		1.2.9.	Conditions locales et règlements relatifs au transport des marchandises dans le pays de destination
		1.2.10.	Règlements douaniers dans le pays de destination
	1.3.		Conclusion et établissement du contrat final de transport
		1.3.1.	Négociation du document de transport multimodal qui précise tous les détails requis en vue d'assurer un transport sécurisé jusqu'à la destination finale et ce, sans malentendu

(suite)

			FCL
		1. 3. 2.	Le contrat de transport est signé par les deux parties
2.			Planification du projet – programmation du temps
	2. 1.		Production et coordination du projet – dates
	2. 2.		Regroupement et emballage des marchandises – dates
	2. 3.		Délai de livraison des marchandises – dates
	2. 4.		Phase transport – du lieu d'expédition au lieu de livraison finale – dates.
			Moyens de transport – dates. Points de transbordement – dates
	2. 5.		Livraison finale à destination – dates
3.			**Contrats avec les sous-traitants**
	3. 1.		Transport intérieur local – pays d'expédition
	3.2.		Travail à effectuer au terminal local
	3.3.		Transport en vue de la collecte
	3.4.		Coûts de chargement – terminal port de chargement
	3.5.		Transport par mer
	3.6.		Coûts de déchargement – terminal port de déchargement
	3.7.		Transport intérieur sur place – pays de transit/destination
	3.8.		Autorisations douanières éventuelles et documentation de transit
	3.9.		Autorisation douanière finale et livraison des marchandises
	3.10.	Appréciation des responsabilités des différents sous-contractants, par rapport l'un à l'autre, opération globale de transport et règlement des coûts ou frais additionnels, le cas échéant	
4.			**Chargement à proprement parler**
	4.1.		Fourniture de conteneurs propres et/ou autres types de charges unitaires prêts pour utilisation sur les lieux où est installé le chargeur
	4.2.		Chargement et rangement des marchandises dans les conteneurs et/ou les charges unitaires
	4.3.		Vérifier que le chargement des marchandises dans les conteneurs ou charges unitaires s'est fait conformément aux listes/factures d'emballage du chargeur, par exemple : nombre de paquets, poids, volume, marchandises non embarquées/dégât éventuel, marchandises classiques, réfrigérées, dangereuses, colis lourds, etc.
	4.4.		Établissement des documents de transport
		4.4.1.	Établissement des documents de transport multimodal (DTM)
		4.4.1.1	Établissement des DTM en échange du règlement du fret (prépayé)
		4. 4. 1. 2	Établissement des DTM entre l'ETM sans règlement du fret (à recouvrer)
		4. 4. 2.	Établissement des documents de transport entre l'ETM et les sous-traitants
	4. 5.		Expédition effectuée
	4. 6.		Suivi : camionneur/opérateur de transport intérieur ; opérateur terminal : société chargée de la collecte ; opération de chargement à bord du transporteur maritime ; vérification conteneur/état charge unitaire/fermeture/scellement

(suite)

5.			**Opération transport à proprement parler**
	5. 1.		Suivi de l'expédition à proprement parler
	5. 2.		Vérification date d'expédition, date prévisionnelle d'arrivée – retards éventuels
			FCL
	5. 3.		Rédaction d'instructions explicites à l'attention des agents de réception/agents d'expédition/représentants des transporteurs au port de débarquement
		5. 3. 1.	Planification du déchargement des marchandises au port de déchargement
		5. 3. 2.	Planification du travail au niveau du terminal
		5. 3. 3.	Procédures douanières et documentation
		5. 3. 4.	Transfert et contrôle du transport ultérieur des marchandises par route ou chemin de fer
	5. 4.		**Arrivée du chargement au port de déchargement**
		5. 4. 1.	Suivi et exécution de la procédure prévue par le personnel en charge de la supervision
		5. 4. 2.	Déchargement à proprement parler
		5. 4. 3.	Opération de chargement sur transporteur intérieur
		5. 4. 4.	Vérification des dégâts éventuels
		5. 4. 5.	Vérification de tous les documents appropriés
		5. 4. 6.	Poursuite du voyage
	5. 5.		**Arrivée du chargement à la destination finale**
		5. 5. 1.	Le receveur présentera l'original du document TM portant un visa en bonne et due forme, si nécessaire, ou en lieu et place du document TM original, une garantie bancaire d'indemnité, qui indemnise le transporteur de toute réclamation à la livraison des marchandises
		5. 5. 2.	Arrivée des marchandises au terminal local/sur les lieux où se trouve le chargeur
		5. 5. 3.	Le receveur présentera les documents requis pour le dédouanement
		5. 5. 4.	Les marchandises sont ensuite inspectées et dédouanées par les agents des douanes
		5. 5. 5.	Règlement des droits de douane et des commissions
		5. 5. 6.	Les conteneurs ou charges unitaires contenant des marchandises sont ensuite livrés sur les lieux où se trouve le receveur
	5. 6.		**Procédure de déchargement**
		5. 6. 1.	Vérification suivantes : contenu du chargement ; nombre de paquets ; poids et dimensions ; signes éventuels de dégâts, pillage et/ou vol
		5. 6. 2.	Acceptation finale du chargement par le receveur qui signera la feuille de route en guise d'attestation de reçu sans réserve
	5. 7.		**Au cas où les marchandises auraient subi des dégâts :**
		5. 7. 1.	Faire appel à l'inspecteur des marchandises de Lloyd pour inspecter les marchandises
		5. 7. 1. 1	Identifier - si possible - le mode au cours duquel le dégât s'est produit et faire une réclamation auprès du sous-contractant

(suite)

		5. 7. 2.	Préparer un constat de sinistre et aviser la compagnie d'assurance
		5. 7. 3.	Préparer une documentation appropriée qui précise les obligations du chargeur/des agents/des consignataires ou autres parties dans le cadre du transport/du dédouanement/de la manutention et du transport ultérieur des marchandises
		5. 7. 4.	Examiner les réclamations éventuelles, négocier et conclure
		5. 7. 5.	Lorsqu'un accord est conclu, régler le montant arrêté, soit au chargeur soit au receveur, conformément aux conditions stipulées
			FCL
		5. 7. 6.	Règlement final entre ETM/sous-transporteurs/représentants/consignataires et parties chargées du dédouanement et de la manutention/compagnie d'assurance
	5. 8.		**Expédition enfin conclue**
		5. 8. 1.	Suivi avec le chargeur/receveur, présentation de la facture couvrant les dépenses non prévues au contrat de transport.

Source : CNUCED/Manuel sur le Transport Multimodal, à l'attention des administrations et Opérateurs (1996)

Comme on peut le constater, l'éventail des tâches à exécuter sous forme logistique intégrée par l'ETM, demande une rigueur à toute épreuve.

Cinq (5) principales étapes sont rendues nécessaires pour mener à bien la prise en charge du transport multimodal.

Au plan juridique, les quatre principaux contrats formalisant l'acte commercial international conditionnent l'application étape par étape de l'exécution du transport multimodal international ; tant au niveau des opérations physiques, des procédures des documents que des délais et des coûts.

Un tel travail fait appel à l'utilisation permanente des quatre mots clés de la démarche logistique à savoir :

Recenser toutes sortes d'informations sur la marchandise circulante et de bout en bout ;

Analyser tout le circuit documentaire, les opérations physiques, les coûts et les délais ;

Optimiser par rapport à un choix répondant aux critères de chaîne logistique intégrée de transport qui privilégie les aspects de concurrence, de compétitivité et de transparence et de performance ;

Remettre en cause la prise en compte de tous les paramètres pouvant aider à faire le meilleur choix possible est un indicateur probant qui sécurise un commissionnaire en transport. Car celui-ci est tenu d'assumer des responsabilités diverses pour le compte d'intervenants dont les intérêts sont le plus souvent divergents.

La gestion du TMI doit nécessairement prendre en compte ce dimensionnement assuré par l'ETM.

La question qui mérite d'être posée est de savoir si le niveau relativement faible des infrastructures et des équipements, l'application approximative des normes, des règles et des usages en vigueur dans toutes les sous régions d'Afrique et le faible niveau de connaissance des opérateurs peuvent véritablement favoriser la mise en œuvre des tâches dévolues à l'ETM.

3.3.3 Comment choisir un ETM ?

L'application idoine des tâches décrites ci-dessus nécessite que le choix de l'ETM réponde à des critères professionnels qualitatifs. Ainsi, en plus de la connaissance approfondie du cadre de l'environnement des affaires en matière de commerce et de transport, il se doit de maîtriser les quatre contrats principaux de l'acte commercial international.

Si en Afrique, le métier d'ETM met du temps à entrer dans le système de transport, cela est en partie dû à la complexité des tâches, au manque de support adéquat en termes d'infrastructures et d'équipements, de cadre institutionnel ; toutes choses qui auraient pu favoriser l'effectivité des opérations physiques du transport multimodal. Pour assister les opérateurs dans le choix de l'ETM, la CNUCED a répertorié en 14 étapes les actions ci-dessus indiquées à prendre en compte :

ÉTAPES	ACTIONS
1	**Contacter la Chambre de Commerce locale**
2	**Recueillir des renseignements auprès des compagnies maritimes et des transitaires**
3	Demander une copie du statut de l'ETM en matière d'exercice d'activités commerciales et demander à l'avocat de vérifier l'acceptabilité des termes
4	Demander une copie du document de transport multimodal de l'ETM et le remettre également à votre avocat pour examen
5	Se renseigner sur le nombre de marchés sur lesquels l'ETM offre effectivement ses services
6	Sonder d'autres chargeurs
7	Rencontrer la direction et l'ETM personnellement
8	Procéder aux vérifications d'usage en matière d'affaires (banques, autres clients, etc.)
9	Visiter les installations de l'ETM, vérifier qu'elles sont bien structurées, propres, bien éclairées et que les dispositions sécuritaires sont satisfaisantes
10	Prendre des renseignements auprès de la compagnie d'assurance de l'ETM
11	S'informer sur les sous-traitants en transport qu'utilise l'ETM (tant les compagnies de transport terrestre que les transporteurs maritimes) ;

(suite)

ÉTAPES	ACTIONS
	s'assurer qu'ils sont aussi fiables que vous souhaiteriez qu'ils soient. N'acceptez pas de la part de l'ETM de vagues assurances que le sous-traitant « fera l'affaire ».
12	En cas de doute, choisissez-en un qui soit également consignataire ou membre d'un grand groupe de transport
13	Assurez-vous de contrôler l'expédition depuis votre usine/magasin jusqu'aux installations du consignataire. Assurez-vous que l'ETM peut, à tout moment, localiser avec exactitude vos marchandises.
14	Au terme du transport, vérifier à nouveau avec l'expéditeur que les marchandises sont arrivées en parfaite condition.

Source : Multimodal Transport Handbook for Officials and Pratiionners/UNCTAD

3.4 Transport multimodal international, quelles réalités en Afrique ?

Avec la libéralisation de tous les secteurs de l'activité économique en cours dans le monde, le TMI s'il n'est pas appliqué maintenant en Afrique, risque de mettre le continent en retard sur le processus de la mondialisation qui fera de l'Entrepreneur de Transport Multimodal connecté au Trade point électronique, le centre nerveux du commerce international.

Dans cette perspective, où se situe l'Afrique ? Et comment relèvera-t-elle les défis du transport multimodal ? Quelle est la situation actuelle qui prévaut dans les quelques pays qui ont posé un acte d'adhésion ou de ratification d'une part et d'autre part, qui ont intégré la convention dans leur droit interne, puis ont essayé de l'appliquer à leur manière ?

Selon le constat fait en Afrique, il existe une réelle confusion entre le TMI et le transport en transit par voie terrestre (route, rail) à telle enseigne que l'intégration de la réglementation sur le TMI dans le droit interne pose problème car elle est systématiquement assimilée, sinon réduite à la gestion des corridors de transit Inter-États dans la plupart des sous régions du continent.

3.4.1 Au plan institutionnel

En Afrique, seuls, le Rwanda, le Sénégal, le Burundi, le Maroc, la Zambie et le Malawi, qui sont membres de communautés économiques, ont ratifié ou adhéré à la Convention sur le TMI, ou même inséré dans leur droit interne (la Tunisie), sans pour autant que la Communauté économique sous-régionale à laquelle ils appartiennent respectivement ait fait le nécessaire pour une adhésion collective de ses États membres ; à l'exception de

l'Afrique Centrale où la CEMAC a institué par un règlement l'adoption communautaire du TMI.

Cependant, dans les communautés économiques de l'Afrique de l'ouest, du nord, du centre, de l'est et du Sud, des organismes ont été créés et des structures gouvernementales, étatiques, para-étatiques ou émanant des structures privées spécialisées dans le transport et/ou le commerce ont la charge du transport bilatéral, multinational et/ou international.

Dans ces conditions, comment serait-il possible que le TMI de bout en bout puisse valablement être interprété et appliqué sans être noyé dans les questions de transport en transit qui s'impose pour des raisons économiques, de voisinage, de concurrence inavouée et même de dépendance entretenue subtilement.

Cette situation est aggravée par le fait que certains instruments de facilitation des procédures de commerce international sont timidement pris en compte par ces entités régionales et sous-régionales ; alors que les pays développés partenaires sont parties à ces dispositions ; ce qui leur facilitent la maîtrise du transport et la mainmise sur le transport de bout en bout, au niveau des quatre contrats principaux du TMI.

Le tableau 7 relatif à la liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré, donne un aperçu réel du caractère disparate des participations à certaines conventions.

Tableau 11 : Liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré

Pays/Territoires		*Instruments de facilitation du commerce*								
		OMI	***CEE – ONU***			***CCI***	***OACI***	***OMD***		
		FAL[1]	*TIR*[2]	*HAR*[3]	*CEFACT ONU*[4]	*RUU 500*[5]	[6]	*CCO*[7]	*KC*[8]	*SH*[9]
Afrique du nord	*Algérie*	+	+			+	+	+	+	+
	Égypte	+			+					+
Jamahiriya Arabe Libyenne							+			+
	Maroc		+			+		+	+	+
	Tunisie	+	+			+				+
Afrique de l'ouest	*Bénin*	+								
	Burkina Faso						+			+
	Côte d'Ivoire	+							+	+
	Ghana	+				+	+			
	Guinée	+								+
	Mali					+				+
	Nigeria	+			+	+			+	+
	Niger				+		+			+
	Sénégal	+			+		+		+	+
	Togo									+
Afrique de l'est	*Burundi*	+					+		+	
	Éthiopie						+			+
	Kenya				+	+			+	+
	Rwanda					+			+	+
	Tanzanie									
	Ouganda					+	+		+	+
Afrique Centrale	*Cameroun*	+							+	+
	Tchad									+
	Gabon				+					
Europe	***France***	+	+	+	+	+	+		+	+
	Allemagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Italie	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Suisse	+	+	+	+	+	+	+	+	+

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

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

CCO : Convention Douanière relative au conteneur
KC : Convention Internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douanières
SH (Système harmonisé) : Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
FAL : Convention visant à faciliter le trafic maritime international
TIR : Transports Internationaux Routiers
HAR : Convention Internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières
CEFACT-ONU : Échange de données informatisées par l'Administration, le Commerce et les Transports
RUU 500 : Règles et usages uniformes relatives aux crédits

Comme le montre le tableau 7, dans le cadre du commerce et du transport international, les pays développés d'Europe, avec lesquels le commerce est plus important, ont ratifié toutes les conventions alors que les pays africains, qui en dépendent à l'importation comme à l'exportation, ne se sentent guère concernés. Or ce sont les pays qui ont maîtrisé les questions de facilitation qui ont tendance à dominer le transport multimodal et le commerce international au détriment des autres.

Comme on peut le constater, les instruments de facilitation en vigueur au niveau de la CNUCED, qui sont censés accompagner une application idoine du TMI sont très peu connus par les pays africains.

En tout état de cause, l'encrage institutionnel du TMI, comme la plupart des conventions internationales de référence, n'a pas été fait et sa promotion non plus, selon les attentes des pays africains, à la suite des négociations et de l'adoption de la convention en 1980 à Genève.

3.4.2 Au plan juridique

3.4.2.1 Organisation du TMI et du transit en Afrique

L'application virtuelle et parcellaire du TMI dans le moule des accords de transit, comme souligné plus haut est voulue et entretenue par les organisations d'intégration économique sous-régionales et régionales.

Le tableau ci-après donne un aperçu réel de la situation du transport en transit et du TMI.

Tableau 12 : Situation du transport en transit et du transport multimodal dans les sous régions d'Afrique :

	Organisation d'intégration économique	Pays concernés TMI	Structure de gestion du transit	Organisme de gestion du TMI	Mécanisme d'implantation du TMI	Aspects traités
Afrique de l'est	EAC IGAD COMESA	Kenya, Rwanda Burundi Ouganda Tanzanie RDC	TTCA	Corridor nord	Corridor nord	Transit Transport TMI
Afrique Australe	COMESA SADC	Afrique du sud Mozambique Zambie Botswana...		Corridor sud	Corridor Sud	Transport Transit TMI
Afrique de l'ouest	CEDEAO UEMOA CENSAD	Sénégal, Mali Mauritanie Burkina Faso Guinée Côte d'Ivoire	Conseil des chargeurs et assimilé Chambre consulaire	Conseil des chargeurs et assimilé Transporteurs, port	TRIE/CEDEAO TIE/CEDEAO CARTE BRUNE/ CEDEAO	Transport Transit TMI
Afrique du nord avec l'Europe	UMA CENSAD	Tunisie, Algérie Libye, Espagne France, Italie	Ministère des transports ETM, transporteurs Trade Net	Conseil de chargeurs	TIR TTN	Transport TMI
Afrique Centrale	CEMAC CENSAD ECCAS	République Centrafricaine Tchad, Gabon Cameroun Congo, RDC	Conseil des chargeurs et assimilé Chambre consulaire		TIPAC	Transit

Source : CEA/N'guessan, Étude sur le Transport Multimodal en Afrique – Fév. 2003

Comme on peut le constater, chaque sous-région de l'Afrique a mis au point son système de transport et de transit, géré par des structures paraétatiques autres que des ETM. Ce système à caractère souvent administratif fonctionne en négligeant les questions de responsabilité qui sous-tendent l'application professionnel du TMI.

3.4.2.2 L'état des ratifications de la convention TMI en Afrique :

Tableau 13 : Situation des ratifications, Adhésions (a), Signatures définitives (S), Acceptations (A), Approbation (AA)

Pays	Signatures	Situation (a, s, A, AA)	Zone Afrique
Burundi		a 4 septembre 1998	est
Malawi	2 février 1984	a 2 février 1984	australe
Maroc	25 novembre 1980	a 21 janvier 1993	nord
Rwanda		a 15 septembre 1987	est
Sénégal	2 juillet 1981	25 octobre 1984	ouest
Zambie		a 7 octobre 1991	australe

Source : Convention des Nations unies sur le transport multimodal international de marchandises, Genève, 24 mai 1980, Doc. TD/MT/CONF/16 CN45 1982 TREATIES-1

3.4.2.3 Appropriation juridique de la convention

L'appropriation juridique du TMI s'est faite à trois niveaux essentiellement :

3.4.2.3.1 Au niveau sous-régional

Certains aspects du TMI sont exploités dans le moule des accords sur le transport en transit, comme l'atteste la situation du transport en transit et du transport multimodal dans les sous-régions d'Afrique ci-dessus.

En effet, il existe un ensemble d'accords multilatéraux couvrant les aspects de transport de transit et de facilitation du transport (port, route, rail, voie d'eau, corridor). Ces dispositions juridiques s'articulent autour de protocoles touchant des domaines précis du système de transport maritime et portuaire et pré et post acheminement terrestre. C'est le cas par exemple de :

– La convention Transit Routier Inter-États des pays membres de la CEDEAO (TRIE) et du Transport Routier Inter-États (TIE) en Afrique de l'ouest ;

– L'Accord du Corridor nord en Afrique de l'est.

Ci-après la présentation du contenu des principaux protocoles et programmes d'action :

Tableau 14 : Présentation des principaux protocoles

ACCORDS, ARRANGEMENTS BILATÉRAUX ET MULTILATÉRAUX ET PROGRAMMES D'ACTION
Protocole 1 : Facilités portuaires maritimes
Application de dispositions relatives à l'octroi des concessions portuaires, aux conditions sur les facilités de stockage, aux avantages tarifaires et fiscaux, aux formalités et procédures portuaires, aux conditions d'accès au port par les véhicules et leur personnel, aux délais et coûts de passage, à la compétitivité et aux statistiques portuaires ; dans le cadre du transit des pays sans littoral, en particulier.
Protocole 2 : Itinéraires et Facilités de transit
Désignation des itinéraires sur les territoires respectifs, mise à disposition de facilités relatives au trafic, répartition des coûts de construction, d'entretien et de réparations des voies de communication.
Protocole 3 : Le contrôle douanier
Administration au contrôle douanier du trafic le long des corridors, dispositions générales instituant les règles concernant notamment les droits et taxes, la garantie douanière, le scellement et le plombage des unités de transport, et qui spécifient les itinéraires de transit et les bureaux de douanes dans chaque pays, les formalités à accomplir, les règles d'assistance mutuelle administratives et autres facilités relevant de la compétence de l'Administration des douanes.
Protocole 4 : Documentation et Procédures
Application de dispositions relatives aux documents à utiliser dans le cadre de l'accord et aux normes et documents internationaux qui s'appliquent au commerce et au transport de transit dans les pays ; application de dispositions relatives aux procédures à suivre dans le cadre d'autres protocoles.
Protocole 5 : Transport par route des marchandises en transit
Application de dispositions relatives aux différents aspects du trafic de transit lié au transport et transit par route, au code de la route, aux caractéristiques techniques et à la visite technique des véhicules routiers, au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur routier (contrats type : produits sensibles, animaux vivants ; marchandises stratégiques.. .).
***Annexes au protocole** : application de dispositions relatives au Transport Multimodal et au transport par Chemin de fer de marchandises en transit (cas de la Côte d'Ivoire et Burkina Faso ; du Sénégal et du Mali ; du Bénin et Niger ; du Kenya, Tanzanie, et Rwanda, du Cameroun de la Centrafrique et du Tchad...).*
Protocole 6 : Traitement des marchandises dangereuses
Application de dispositions particulières à la manutention, au stockage et au transport de transit des matières, substances et objets, que les recommandations et usages internationaux adoptés classent parmi les marchandises dangereuses.
Protocole 7 : Facilités à l'égard du personnel roulant des agences de transit
Application des dispositions relatives à l'octroi de facilités et aux mesures à prendre pour rendre opérationnelles et efficaces la gestion et la conduite du trafic de transit, pour un mouvement rapide et fluide dudit trafic sur les corridors.

suite)

Protocole 8 : Assurance de la responsabilité civile automobile

Application de dispositions relatives à l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de la responsabilité Civile automobile, permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays, d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays.

Annexe au protocole : assurance des marchandises transportées.

Application de dispositions pour faciliter et sécuriser le Transport Multimodal, le transport de bout en bout des marchandises.

Protocole 9 : Régime de faveur concédé au transport des produits agro-alimentaires et pastoraux

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

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

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

Protocole 11 : Organisation et réglementation spécifique du travail

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

Protocole 12 : Concurrence, Compétitivité et Transparence

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

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

Dispositions relatives à la mise à disposition des décideurs publics et organismes, des prestataires et d'utilisateurs de services de transport de données qualitatives et quantitatives sur les trafics Inter-États *et de transit ; par*

(suite)

l'intermédiaire des observatoires nationaux et internationaux de transport ; de Bourses de Fret dûment agréées par l'Autorité de Coordination.

Protocole 14 : Formation des intervenants du transport et du transit

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

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

Application de dispositions favorisant et déterminant les relations de coopération et/ou collaboration au niveau : institutionnel, administratif, structurel et opérationnel avec tous les intervenants organisés de la fonction transport et transit ; impliqués dans la mise en œuvre adéquate.

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

Protocole 16 : Infrastructures et équipements

Application de dispositions permettant la réalisation d'infrastructures de transport communautaires, les équipements communautaires, de mécanisme de leur financement, de leur entretien et réparation, de la supervision supranationale de leur fonctionnement en réseau par l'Autorité de Coordination ; en vue de favoriser la fluidité du trafics sur tous les corridors.

Source : N'guessan N'GUESSAN, Consultant Transport & Commerce International
Documents : Corridor nord, TRIE et TIE/CEDEAO, études diverses.

Ces dispositions existent dans toutes les zones d'Afrique, sauf la zone de l'Afrique du nord où les accords sont beaucoup plus réalisés avec les pays méditerranéens, du fait de l'importance des échanges entre les pays du Maghreb et ceux de la Méditerranée. Cependant, bien que n'ayant pas ratifié la convention, la Tunisie, après avoir inséré le TMI dans le droit interne, a mis en place un système d'application qui pourrait faire école. Ce cas sera étudié plus en avant.

3.4.2.3.2 Au niveau national

Certains pays ont inséré dans les dispositions de leur droit interne, des textes réglementaires relatifs à la Convention du TMI (Sénégal, Rwanda, Tunisie, et les pays membres de la CEMAC) mais à l'application, les questions de responsabilités et des documents si essentielles pour la convention sont reléguées à des solutions administratives ; très souvent soumises à des négociations pour amoindrir sinon supprimer les effets contraignants. Finalement la gestion du TMI se confond avec celle du transit Inter-États.

À titre d'exemple, la Lettre de Voiture est délivrée et signée en Afrique de l'ouest par les conseils de chargeurs ou organismes similaires. Elle n'engage ni le chargeur, ni le transporteur en cas de sinistre ; la responsabilité est recherchée du côté du transitaire en tant que principal obligé dans les opérations de transit. La contrainte de la responsabilité est gérée administrativement au préjudice de celle définie dans les contrats.

Par ailleurs, l'absence de contrats type pour le transport de marchandises relègue les questions de responsabilité au cadre général ; toutes choses qui ne favorisent pas une application appropriée du TMI.

3.4.2.3.3 Au niveau opérationnel

Les quatre contrats relatifs au cadre légal de l'acte commercial international à savoir : le contrat Achat/Vente international, le contrat de transport international de marchandises, le contrat International d'assurance, le contrat international de paiement sont appliqués dans la forme, mais dans le fond, beaucoup reste à faire.

Et pour cause, concernant le contrat de transport international des marchandises, l'absence de contrats types ou la mauvaise application desdits contrats ; l'état vétuste des moyens de transport (sauf en Tunisie), le dépotage des conteneurs très souvent sur la plate forme logistique portuaire, les tracasseries policières, douanières et autres, sont de nature à favoriser le non-respect des délais de livraison, le stockage prolongé des marchandises, les risques de dommages/avaries et de vols qui faussent *in fine*, les questions de responsabilité de l'Entrepreneur du transport multimodal et autres transitaires agréés.

La pratique de connaissement direct, de « Through bill of lading » est réelle en Afrique du nord du fait des exigences des trafics ; ce n'est souvent pas le cas dans les autres sous-régions, sauf au niveau des grandes entreprises de transport intégré qui font du transport de bout en bout mais, qui en réalité, refusent de se reconnaître responsable sur le trajet terrestre (subséquent au transport maritime) à cause des barrières non tarifaires et les longs délais.

En effet sur l'ensemble des 13 incoterms de 2000 et sur ceux qui normalement correspondraient le mieux au transport multimodal c'est-à-dire (l'ex usine – DDP/DDU), la pratique du terrain, amène à constater que plus de 95 % des échanges internationaux continuent de s'opérer en CAF, C & F (pour contourner l'obligation d'assurance à l'importation) ou le FOB. Cette situation, si elle devait perdurer, sanctionnerait gravement l'émergence d'ETM local comme opérateur à même de superviser le transport de bout en bout.

Il va sans dire que l'application correcte des incoterms est rendue difficile parce que le chargeur ne bénéficie pas de service de transports efficaces.

Par ailleurs, les règles de partage de cargaison route/rail, entre pays détenteurs de la marchandise et pays de transit pose d'énormes difficultés de continuité du transport de bout en bout. Ainsi, elles annihilent toutes actions de concurrence, de compétitivité et de transparence dans le transport. De telles positions empêchent très souvent de disposer de camions et remorques adéquats pour assurer le volet routier du TMI dans les conditions optimales.

À l'exception de la Tunisie, les spécifications douanières de scellement et de plombage des véhicules, conforme à la convention TIR et au TMI, ne sont pas remplies dans les zones ouest, centre et est de l'Afrique. Le corollaire est simple, le doute douanier constitue un traquenard pour les transporteurs et les chargeurs dans ces zones.

Quant au contrat d'assurance, les opérateurs se limitent très souvent au maillon portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire en ce qui concerne les marchandises.

Les pays qui ont adopté une législation en matière de domiciliation d'assurance pour les importations afin d'améliorer leur balance de paiement, trouvent leur texte déjoué de son objectif dans la pratique par une complicité pernicieuse entre assureurs et chargeurs. Le certificat d'assurance est payé après coup au port pour faire partie de la liasse de dédouanement des marchandises. Cette situation acceptée par les compagnies d'assurance est en contradiction flagrante avec les impératifs d'amélioration de la balance des paiements (balance des services) assignés à la profession dans chaque pays conformément à la législation en vigueur.

Concernant l'assurance des moyens de transport, elle fait souvent l'objet de spéculation entre compagnies d'assurance et chargeurs ; le système d'assurance au tiers de véhicules, géré conjointement par les compagnies agréées sous l'égide des accords de transit régionaux et sous-régionaux en vue de sécuriser les véhicules d'un État à un autre, dans le cadre du transport en transit et Inter-États, et accessoirement dans le cadre du TMI ; connaît des distorsions en cas de sinistre du véhicule dans un pays tiers. Par exemple dans l'espace Afrique de l'ouest, la Carte Brune CEDEAO est appliquée en retardant au maximum l'indemnisation des victimes, parce que la caution nationale désignée peut louvoyer et/ou refuser le paiement.

Il en résulte que les questions relatives à la responsabilité contenue dans les autres contrats du TMI ne peuvent être garanties dans le domaine du transport routier.

3.4.3 Transport multimodal international en Afrique de l'Est : le cas du Rwanda

L'appropriation par le Rwanda de la Convention TMI, s'est faite de façon souveraine, parce que l'interprétation et l'application consécutives se sont réalisées dans le cadre sous-régional à travers les dispositions pertinentes du corridor nord.

3.4.3.1 Le cadre sous-régional

Le Rwanda est membre de plusieurs structures concernées par la gestion du TMI. On distingue :

3.4.3.1.1 La COMESA : Commun Market for Eastern and Southern Africa

La COMESA a défini les principes directeurs suivants en matière de facilitation des trafics. Ces principes sont :

- Un document de déclaration en douane unique dans l'espace COMESA ;
- Un fonds de garantie unique pour le transit ;
- Une assurance véhicule au tiers, Carte jaune ;
- Une harmonisation de la dimension et du poids des véhicules ;
- Une harmonisation des charges pour le transit ;
- Une harmonisation de la limite des charges à l'essieu ;
- Une licence professionnelle et des plaques de transit pour les véhicules.

3.4.3.1.2 Northen Corridor/Corridor Nord

Sur la base des principes directeurs édictés et adoptés du COMESA et des recommandations sur la facilitation prônée et entretenue par la CNUCED, l'OMD, le CCI et sur la pression des opérateurs privés de la sous-région, il a été mis en place une Autorité de Coordination du Transport et de Transit (ACTT) du Corridor Nord. Elle est chargée de la mise en œuvre de l'accord de Transit du Corridor Nord (ATCN).

Cet accord comprend : une déclaration de politique générale, la définition du rôle de l'autorité de coordination, neuf (9) protocoles traitant des questions sectorielles. Le corridor nord prend en compte les aspects relatifs aux infrastructures, aux équipements et à la facilitation du transport.

Les pays membres du corridor nord sont : le Burundi, la RDC, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. Cependant le Corridor nord empruntent les infrastructures de communication de la Tanzanie.

3.4.3.2 Bilan diagnostic de l'application du TMI

Il s'agit ici de mettre en exergue d'une part une comparaison juridique de la convention TMI et la réglementation mise en place par le Rwanda ; et d'autre part de faire une évaluation de l'application des dispositions existantes par rapport aux quatre (4) contrats piliers du cadre légal de l'acte commercial international et enfin de la situation particulière des marchandises dangereuses.

En règle générale, il est observé que le secteur privé est confronté à diverses contraintes, notamment :

- des difficultés à obtenir des prêts bancaires,
- des coûts d'assurance élevés,
- une faible productivité des services de manutention de MAGERWA,
- des retards fréquents dans les services d'inspection de la Société Générale de Surveillance (SGS),
- le manque d'informations ou de statistiques sur les trafics,
- la perte de marchandises,
- l'insuffisance de wagons à la plate forme logistique d'ISAKA,
- la méconnaissance des procédures et formalités par les conducteurs routiers,
- le manque d'efficacité des associations de transporteurs,
- la faiblesse du système de facilitation de transport mis en place par l'Administration.

3.4.3.2.1 Évaluation juridique

Il n'existe pas de cadre juridique spécifique au Transport Multimodal International de marchandises dans l'espace COMESA et Corridor nord.

En revanche, les pays membres ont adopté, le 19 février 1985, l'Accord de transit du Corridor-nord prenant appui sur les conventions internationales de référence.

L'Accord de transit du Corridor-nord comporte neuf (9) protocoles dont les dispositions sont susceptibles de s'appliquer au Transport Multimodal International de marchandises, à savoir :

- Facilités portuaires maritimes ;
- Itinéraires et facilités de transit ;
- Contrôle douanier ;
- Documentations et procédures ;
- Transport par chemin de fer des marchandises en transit ;
- Transport par route des marchandises en transit ;

- Traitement des marchandises dangereuses ;
- Facilités à l'égard des agences de transit et de leurs employés ;
- Assurance de la responsabilité civile automobile.

Tableau 15 : Accord de Transit du corridor nord

L'Accord de Transit du corridor nord du 19 février 1985 prévoit, dans son Protocole n° 4 (Document et Procédures) les dispositions suivantes concernant le Transport Multimodal International :

*« **Article 3** : Définition DTM*

Document de transport multimodal : document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal de marchandises, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par lui de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.

***Article 9** : Documents de Transport Multimodal*

Les parties contractantes conviennent de promouvoir le Transport Multimodal tel qu'il est défini dans la Convention des Nations unies sur le Transport Multimodal International de marchandises, et d'accepter le document de transport multimodal émis en vertu de cette Convention ou d'autres règlements régissant des opérations de transport similaires.

***Article 10 alinéa 1** : Déclaration de transit douanier*

Les Parties Contractantes conviennent de l'adoption d'un formulaire de Déclaration de marchandises pour le transit douanier, conforme au modèle figurant à l'appendice 4 du présent Protocole, en tant que document douanier unique destiné à couvrir les opérations de transit douanier par chemin de fer ou par route, ou encore par une combinaison de ces modes de transport.

***Article 15** : Contrôle opérationnel conjoint du trafic en transit*

Les Parties Contractantes conviennent d'établir et de gérer un système conjoint d'informations comprenant un système de centralisation des documents et de coordination des opérations pour exercer un contrôle opérationnel du trafic en transit et superviser le mouvement des marchandises dans les ports et les autres lieux où se déroulent les opérations de transit.

***Article 17** : Priorité au trafic en transit*

Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour que les véhicules qui transportent les marchandises et transitent par des ports ou franchissent une frontière sous couvert d'un document de transit douanier n'aient pas à attendre leur tour parmi les véhicules qui transportent des marchandises qui ne sont pas couvertes par un tel document. »

Par ailleurs, l'analyse comparative de la convention du TMI et du corridor nord montre qu'à travers le Protocole n° 4 de l'Accord de Transit du corridor nord, les pays d'Afrique de l'est adhèrent à la Convention du 24 mai 1980 sur le Transport Multimodal International de Marchandises.

En outre, les dispositions du protocole relatives au transit douanier facilitent le transport des marchandises de bout en bout et le transport multimodal.

Le tableau ci-après donne un aperçu de cette situation comparative.

Tableau 16 : Comparaison des principales dispositions de l'accord de transit du corridor nord du 19 février 1985 protocole n° 4 document et procédures avec celles de la convention des Nations unies sur le transport multimodal international de marchandises

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	II. ZONE AFRIQUE DE L'EST	
		Accord de transit du corridor nord du 19 février 1985 Protocole n° 4 document et procédures	**Autres textes**
1. définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 9 promouvoir la Convention des *Nations unies* du 24 mai 1980 et accepter les documents émis en vertu de cette convention	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	" "	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	" "	Protocole n° 6 Transport par route des marchandises en transit
4. Entrepreneur TMI	Entrepreneur de transport multimodal (Art. 1 al. 2)	" "	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TMI (Art. 1 al. 5)	" "	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	" "	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	" "	
8. Responsabilité du transporteur		" "	
8.1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	" "	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 6)	" "	
8.3. Limites	Limites fixées à 920 UC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	" "	

(suite)

9. Responsabilité du chargeur		" "	
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	" "	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales marchandises dangereuses (Art. 23)	Art. 11	Protocole n° 7 Traitement des marchandises dangereuses
10. Documents TMI			
10.1. Définitions	Document négociable ou non négociable (Art. 5 - 6 et 7)	Art. 3 et 9	
10.2. Contenu	Art. 8	" "	Protocole n° 6 transport par route des marchandises en transit
10.3. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)	" "	
11. Actions en responsabilité		Art. 10, 15 et 17	
– Avis de perte/ dommage/retard	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)		
– Prescription – Compétence juridictionnelle	2 ans (Art. 25) Au choix du demandeur (Art. 26)		
– Arbitrage	Au choix du demandeur (Art. 27)		
12. Clauses contractuelles	– Toute dérogation contractuelle est nulle (Art. 28-1)		
	– L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)		

Source : CEA/N'guessan, Étude sur le Transport Multimodal en Afrique-Fév. 2003

À la lumière de cette comparaison juridique des textes qui régissent le corridor nord par rapport au TMI, on peut affirmer que le TMI est présent dans l'esprit et la lettre de l'accord du corridor nord.

3.4.3.2.2 Évaluation en matière de contrat vente/achat

D'une manière générale, les importateurs et exportateurs se conforment souvent aux choix de l'expéditeur à l'import ou du destinataire à l'export. Ainsi, il n'est pas évident qu'ils respectent certaines recommandations de la CNUCED à savoir :

- Acheter EXW/FCA,
- Vendre CPT/CIP/DDU/DDP.

Dans le cadre de la gestion logistique intégrée de transport, le choix des moyens et modes de transport ainsi des plates-formes logistiques de transit et de transbordement sont souvent le fait, soit des importateurs et exportateurs étrangers, à l'autre bout du trafic ; soit des transporteurs maritimes opérant sur toute la chaîne de distribution et de transport. De telles situations ne favorisent pas souvent l'application professionnelle et déontologique du TMI, car elles se réalisent parfois en dehors des opérateurs nationaux et tendent *in fine* à s'apparenter à des monopoles qui influent sur les autres contrats de l'acte commercial international.

Ce faisant, les recommandations ci-dessus de la CNUCED, tendant à favoriser une appropriation des avantages liés au contrat de vente-achat demeurent difficilement applicables. Toutes choses qui contrarient les objectifs du TMI.

3.4.3.2.3 Évaluation en matière de contrat de transport de marchandises

a) La desserte

Le Rwanda utilise deux corridors de desserte

– Le corridor nord,

– Le corridor Central.

Le tableau ci-après présente la situation :

Tableau 17 : Comparaison des distances des corridors nord et centre pour les centres de trafic en transit (km) : port - Kigali

Centres de trafic	CC (Dar es Salam)/Tanzanie				NC (Mombasa)			
	Rail	Lake	Road	Total	Rail	Lake	Road	Total
Rail/Lake/Road (Kigoma/Kisumu)	1,252	185	359	1,796	929	284	413	1,626
Rail/Road (Isaka/Malaba)	982		480	1,462	1,333		413	1,746
All Road (Isaka/Malaba)			1,380	1,380			1,683	1,683

Source : Adapté de Gordon Anyango : « Comparative Transportation cost Analysis in East Africa » (AFR/SD and REDSO/ESA rubl) april 1997, p. 32 (tiré du doc. Review of the *Northen corridor transit agreement NCTA*)

Le tableau ci-dessus révèle que le Rwanda vit une situation de TMI Rail - Route à partir de Mombasa au Kenya et Dar Es-Salaam en Tanzanie pour sortir de son enclavement.

Mais la position stratégique de la plate-forme d'ISAKA au Kenya qui bénéficie à la fois de la combinaison Route-Rail doit constituer un atout

majeur pour le TMI au Rwanda et dans l'espace du Corridor nord, s'il est transformé en un véritable port sec, moderne et bien équipé.

Ainsi des trains blocs conteneurs pouvant réduire sensiblement les coûts, les délais de déplacement des camions vers les ports et par conséquent faciliter l'application pleine et entière d'un TMI Mer/Rail/Route jusqu'à Kigali avec un seul DTM et un ETM.

En d'autres termes, le port sec d'Isaka constitue la clé de voûte de l'application du TMI par la combinaison optimale : port - Isaka - Magerwa (Rwanda) ; à condition que Magerwa, devienne une interface logistique valable et moderne au plan des infrastructures, des équipements et des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) comme le Trade point en voie de réalisation.

b) Problèmes relatifs à l'exploitation des corridors et du TMI

L'exploitation des corridors du Rwanda est malgré l'encadrement technique du TTCA, gangrenée par :

• L'insuffisance de fluidité des opérations et des procédures due principalement à des infrastructures et équipements vétustes et inadaptés dans les ports de transit de Mombasa et de Dar Es-Salaam d'une part ;

• Le caractère inopérant des routes et chemin de fer le long des corridors ;

• Les barrières non tarifaires ;

• Le circuit documentaire non maîtrisé ou mal exploité par les intervenants concernés.

On distingue en particulier les difficultés suivantes :

Difficultés rencontrées au niveau du transport

• *En matière de transport routier*

– L'harmonisation des charges à l'essieu, non réalisée, ce qui crée des distorsions au niveau concurrentiel ;
– L'harmonisation des surcharges ; la limite du poids ne permet pas aux transporteurs de rentabiliser leurs véhicules ;
– Les pertes de temps aux frontières dûes aux tracasseries douanières et policières ;
– La multiplicité des opérations, des procédures, des documents, des taxes et prélèvements, des tracasseries des administrations de contrôle ;
– L'escorte douanière sécurisante, mais lourde et contraignante dans sa mise en œuvre.

• *En matière de transport ferroviaire*

– Les coûts élevés des opérations ;
– Les longs délais de chargement, de déchargement et de rotation des wagons/trains ;

– Les problèmes de change à la frontière ;
– L'insuffisance des facilités de communication ;
– La vétusté et l'insuffisance des infrastructures et des équipements adéquats ;
– Les paiements incongrus du chemin de fer au bénéfice des réseaux routiers ;
– Le travail continu dans le secteur, notamment au niveau des conducteurs.

• *Au niveau des chargeurs*

– La déclaration de transit des transitaires ;
– Les prélèvements illicites subis par les marchandises ;
– La méconnaissance et/ou mauvaise application du système d'organisation et de fonctionnement des corridors notamment au niveau documentaire ;
– La lenteur dans les opérations à Magerwa ;
– Circuit documentaire tracassier et onéreux ;
– Le passage portuaire de la marchandise lent et pénalisant ;
– La lenteur pénalisante du passage portuaire de la marchandise.

3.4.3.2.4 Évaluation en matière de Contrat international d'assurance des marchandises

La domiciliation d'assurance (FAP sauf) en matière d'importation et d'exportation est de vigueur, mais mal appliquée car les importateurs limitent leur responsabilité à l'achat des certificats d'assurance au débarquement des marchandises, pour compléter la liasse en vue du dédouanement.

Transport routier : La Carte jaune de la COMESA est d'application, mais non sans difficultés ; car les indemnisations en cas de sinistre ne sont pas normalement payées.

Transport ferroviaire : Le chemin de fer étant son propre assureur, les problèmes sont en principe moindres ; malheureusement, à défaut de l'application du TMI et du DTM, ce mode de transport qui accompagne le connaissement direct est utilisé timidement.

Cette gestion approximative de l'assurance au Rwanda et dans les États membres du Corridor nord et de la COMESA est en déphasage par rapport à une application idoine du TMI.

3.4.3.2.5 Évaluation en matière de contrat de paiement

La propension à utiliser le crédit documentaire comme moyen de paiement international est significative au Rwanda, cependant de l'avis des chargeurs, des banques commerciales et des opérateurs de transport multimodaux ; la maîtrise des normes, des règles et des mécanismes d'application

sont encore à parfaire ; car les opérateurs, notamment les chargeurs ne maîtrisent guère le Crédoc.

Par ailleurs, notre étude a montré que les difficultés rencontrées par les pays sont liées essentiellement au fait que :

- Les expéditions effectuées entre ports autres que ceux mentionnés dans le crédoc ;
- Les montants figurant sur la facture et la lettre de change ne sont pas identiques ;
- L'absence de signatures aux emplacements requis sur les documents, etc.

Malgré ces quelques difficultés, on peut retenir qu'au niveau des modes de paiement, si l'on se réfère aux efforts accomplis, le Rwanda applique la convention sur le Transport Multimodal International ; sous le moule du transport en transit défini dans le cadre du Corridor nord.

3.4.3.2.6 Évaluation en matière de transport de marchandises dangereuses

Le transport, le stockage, la manutention des marchandises dangereuses se réalisent depuis les ports de transit jusque chez le destinataire final, conformément aux dispositions pertinentes contenues dans l'accord sur le Corridor nord. (Article 11) et Protocole 7.

Les difficultés rencontrées sont inhérentes aux problèmes de voies de communications et d'équipement qui ne respectent pas toujours les normes établies en la matière.

En tout état de cause le TMI doit s'adapter au contexte.

3.4.3.2.7 Perspectives de l'application du TMI en Afrique de l'est et au Rwanda

Quatre solutions complémentaires peuvent être envisagées.

1. Au plan institutionnel et juridique

LA COMESA, l'ACTT sont les structures d'orientation, de coordination, d'application et de contrôle du transport et du transit en Afrique de l'est ; à ce titre, chacun de ces organismes, en ce qui le concerne, devait sensibiliser les autres membres à ratifier la convention du TMI pour faciliter une application harmonisée et globale.

Mais la réticence du Rwanda et de ses partenaires du Corridor nord à adhérer aux « Instruments de facilitation des procédures de commerce International », qui sont complémentaires du TMI, constitue une entrave réelle et même une menace pour le bon fonctionnement des mécanismes mis en place, au plan communautaire et au plan national devient une nécessité impérieuse pour des raisons évidentes de désenclavement.

2. Au plan des infrastructures et des équipements

Malgré de nombreux efforts accomplis par l'État et le NC-TTCA, l'état des routes et du chemin de fer le long des corridors de transit demeure défectueux, les équipements inadaptés dans les ports, notamment en matière de conteneurisation, et dans les plates-formes logistiques de ISAKA et de MAGERWA d'une part ; d'autre part, l'insuffisance et le sous-équipement des moyens de transport et de communication sont encore alarmants au niveau du Rwanda ; malgré de nombreux efforts accomplis par l'État, le TTCA et le Corridor nord.

Pour une application idoine du TMI au plan technique et opérationnel, le Rwanda doit miser sur un cadre logistique intégré du transport, moderne, bien équipé et fonctionnel en réseau : port – ISAKA – MAGERWA.

ISAKA doit se spécialiser dans le trafic à conteneurs et disposer d'un terminal (Rail/Route), complètement informatisé, susceptible d'être relié à tous les centres de traitement informatisé des ports et au Trade point en gestation.

3. Au niveau de l'information et des documents sur la marchandise circulante

La facilitation des procédures et formalités (transports, assurance, banque, commerce, douane), doit être gérée systématiquement sur une base électronique par le TRADE POINT (voir modèle de la Tunisie).

4. Création d'un comité de facilitation et de formation dont la mission essentielle serait :

- La promotion du TMI et autres systèmes de transport logistique intégré et de la distribution physique Internationale DPI ;
- La formation des intervenants de la fonction Transport sur la maîtrise des contrats-support du TMI ;
- La création d'un guide pratique sur le transport de bout en bout.

En conclusion, l'on peut dire que ce sont les quatre actions clé de la démarche ci-dessus citées qui pourraient permettre au Rwanda, d'appliquer en liaison avec la COMESA et le TTCA du corridor nord, la Convention TMI et les conditions de maîtrise de la convention sur le transport de marchandises dangereuses.

3.4.4 Transport multimodal international en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal

Le Sénégal a adhéré à la convention sur le TMI le 2 juillet 1981 par la loi n° 83-19 du 28 mai 1983 autorisant le président de la République à ratifier la convention sur le TMI.

Ce faisant, il est et demeure le seul pays de l'Afrique de l'ouest dans l'espace CEDEAO/UEMOA à avoir posé cet acte.

Il a fallu attendre en 1998 pour qu'un Décret soit pris pour son application. Mais à la date d'aujourd'hui, les actions administratives en faveur de son application effective restent encore timides ; parce que le Sénégal comme tous les pays membres de la CEDEAO et de l'UEMOA, demeure dépendant du système de Transport en transit existant.

Dès lors ce qu'il convient de considérer comme le TMI se réalise principalement dans le cadre du transport en transit avec le Mali.

3.4.4.1 Cadre logistique de fonctionnement du TMI dans l'espace CEDEAO/UEMOA

Les accords multilatéraux de coopération en matière de transport et transit de la CEDEAO font autorité au Sénégal comme en Afrique de l'ouest en général.

Cependant il convient de citer les plus importants :

- La convention de transit routier Inter-États TRIE/CEDEAO adoptée en mai 1982 et entrée en vigueur en 1987, complétée par le protocole additionnel du 30 mai 1990 ; entérinée par l'UEMOA en 1996 qui institue un mécanisme de cautionnement destiné à garantir les droits du transit ;
- Le TRIE a pour but de faciliter et d'accélérer le transport en transit conformément aux dispositions pertinentes de la convention TIR ;
- La convention TIE sur le transport routier des marchandises conformément aux dispositions de la convention CMR et aux considérations sous-régionales ;
- La convention relative à la Carte Brune/CEDEAO sur l'assurance au tiers des véhicules routiers en vigueur dans les pays membres ;
- Les accords portuaires de transit ;
- L'accord CEDEAO lie les cautions nationales (Chambre de Commerce) des pays membres pour garantir les opérations de transit routier Inter-États des marchandises.

3.4.4.2 Bilan diagnostic du TMI et du Transport des marchandises dangereuses

3.4.4.2.1 Évaluation juridique

Au niveau bilatéral (Sénégal, Mali)

- L'accord ferroviaire bilatéral définit les modalités de fonctionnement du réseau entre les deux pays ; les règles et procédures de transit sur l'un ou l'autre territoire ; les conditions et modalités de passage aux frontières, l'ancrage portuaire et surtout l'assurance des marchandises par chemin de fer ;

- La Déclaration sommaire TIF (Transport International par Fer) de la douane, est un complément indispensable du TMI en ce sens qu'il est accepté par toutes les parties au transport comme interface fiable du document de transport multimodal et du connaissement direct ;
- L'application de la convention TIE/CMR pose problème dans la mesure ou la Lettre de Voiture émise par la représentation des opérateurs, la direction nationale des transports du Mali au Sénégal (EMASE) et signée conjointement avec la douane malienne et le transporteur routier a un usage administratif et statistique.

En effet, dans la plupart des cas d'émission de connaissement direct, via le chemin de fer, le TIF devient un sous document du B/L, ainsi l'armateur est responsable juridiquement du transport de bout en bout ; étant entendu que le chemin de fer est son propre assureur. Cependant l'insuffisance des moyens de transport (trains, wagons) qui entraîne le stockage avant l'expédition, favorise une sous-traitance des responsabilités avec les transitaires agréés par la douane.

En tout état de cause, un dispositif réglementaire à caractère bilatéral Mali/Sénégal définit les règles du jeu sans préciser formellement la prise en compte du TMI ; il s'agit de :

- La loi n° 98-31 du 14 avril 1998 relative aux activités d'importation de raffinage, de stockage de transport et de distribution des hydrocarbures ;
- Le protocole d'accord de transit routier du 7 septembre 1996 entre le gouvernement de la république du Sénégal et du Mali ;
- Le protocole d'accord du 7 décembre 2001 entre la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali relatif au fonds de garantie des acquits à caution en matière de transport routier Inter-États.

3.4.4.2.2 Évaluation administrative et opérationnelle

a) En matière de transport :

Le tableau ci-dessous donne un aperçu réel de la situation dans l'espace CEDEAO et au Sénégal sur la base d'une étude réalisée par la CEDEAO/UEMOA ; il s'agit du résumé des principaux problèmes et leur incidence sur la performance de la chaîne logistique intégrée dans le transport et le transit dans l'espace CEDEAO/UEMOA et au Sénégal.

Tableau 18 : Récapitulatif des coûts (%) des délais nombre de jours) moyens des opérations et procédures de transit selon la réglementation/usages en vigueur dans l'espace UEMOA/CEDEAO

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

Source : CEAO – 1990/Consultant : T. DEM
SSATP Banque Mondiale/Actualisation 2002 : Consultant : N. N'GUESSAN

Comme on peut le constater, les données du tableau traitent à la fois des questions relatives aux aspects du TMI, du transport en transit tant au niveau du Sénégal qu'à celui de l'espace CEDEAO.

Il a l'avantage de mettre en lumière une évaluation en termes de performance, de coût et de délai.

À l'analyse, les indicateurs chiffrés devraient être réduits d'au moins du 1/3, si le TMI était appliqué selon les normes définies par les quatre contrats du cadre légal de l'acte commercial international.

On peut en déduire que le Sénégal et l'Afrique de l'ouest devraient accélérer l'application de la convention sur le TMI afin de tirer les meilleurs profits en matière d'intégration régionale et d'accélération des échanges.

Pour preuve, jusqu'au premier trimestre 2003, la situation particulière du Sénégal en matière de transport en transit et de TMI se présentait comme suit en ce qui concerne l'escorte douanière dans le cadre du transit routier et ferroviaire.

➢ Circuit et frais d'une déclaration d'exportation par route :

La déclaration d'exportation, document préalable à l'organisation de l'escorte, passe par un circuit qui est extrêmement long et coûteux comme montré ci-dessous :

Le circuit :

1 – Note de détail, saisie et enregistrement

2 – La caution bancaire

3 – Secrétariat chef de section

4 – Recevabilité

5 – Transmission

6 – Chef de visite

7 – Retour à la distribution

8 – Transmission à l'inspecteur traitant

9 – Retour à la distribution

10 – Transmission au chef de bureau

11 – Transmission à la subdivision

12 – Transmission de la demande d'escorte pour autorisation

13 – Désignation de l'agent escorteur

14 – Retrait de l'acquit par l'agent escorteur à la subdivision

15 – Circuit de l'agent escorteur pour son ordre de mission

16 – Message gendarmerie, direction générale des douanes.

Les frais :

• ESCORTE POUR LA GAMBIE :		
	TS BRIGADE	25 000,00 F
	AGENT ESCORTEUR	27 500 F
	VISA	7 500 F
	TOTAL	**= 60 000,00 F**
ESCORTE POUR ROSSO/MAURITANIE :		
	TS BRIGADE	45 900 F
	AGENT ESCORTEUR	55 500 F
	VISA	10 000,00 F
TOTAL	**= 111 400 F**	
ESCORTE POUR BISSAU/CONAKRY/MALI :		
	TS BRIGADE	25 000,00 F
	AGENT ESCORTEUR	75 000,00 F
	VISA	15 000,00 F
	TOTAL	**= 115 000,00 F**

La réexpédition par rail de bout en bout :

Elle cause le moins de problèmes (Sénégal-Mali) :

- Un seul document de transit TIF Sénégal/Mali.

Les risques douaniers sont assumés par les transitaires ou l'entrepreneur de transport multimodal.

Les risques ferroviaires sont assurés par le Chemin de fer.

b) En matière d'assurance :

– Sur le transport maritime ; pour des raisons de solvabilité et de sécurité, la loi fait obligation pour tout importateur d'une domiciliation d'assurance FAP sauf qui est contrôlée par la douane, qui est incluse à la valeur CAF. Mais la pratique est la même que celle rencontrée au Rwanda et qui consiste pour les chargeurs à payer à l'arrivée de la marchandise le certificat d'assurance à un prix modique pour le dédouanement ; pratique qui n'est pas conforme au TMI.

– Sur le transport routier, il est fait application de la Carte Brune CEDEAO, qui n'assure que le véhicule, mais les marchandises sont assurées à la demande des chargeurs.

S'agissant du transport ferroviaire, le chemin de fer est son propre assureur.

c) En matière de moyens de paiement :

Au-delà des règlements en vigueur dans les échanges internationaux, les moyens de paiement au Sénégal sont soumis à la réglementation en vigueur au niveau de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'ouest (BCEAO) et de l'UEMOA relatives aux exportations et importations de devises.

Le moyen de paiement le plus courant reste le Crédit documentaire confirmé. Cependant, le système n'échappe pas à un dysfonctionnement lié aux incohérences dans le cadre de l'utilisation du Crédoc.

Dans le cadre du contrôle de la valeur par la douane, le Crédoc est vérifié à partir de la banque conformément à l'article 43 du Code des douanes relatif au droit de communication sur réquisition.

d) En matière de transport de Marchandises dangereuses :

Pour les marchandises dangereuses, objet du TMI, il n'existe pas de local spécifique, mais un parc de sécurité en zone nord du port pour tous les intervenants concernés.

Toutes marchandises dangereuses (et périssables) bénéficient d'une autorisation provisoire d'enlèvement. L'autorisation avant dépôt est manifestée dès l'arrivée du navire pour une période d'un jour à l'issue de laquelle la marchandise est transférée au parc de sécurité sous le contrôle de la brigade de sécurité.

Au-delà de deux jours de franchise, s'applique une pénalité dissuasive pour stockage prolongé dans l'enceinte portuaire.

Dans le cas de la réexportation sur le Mali par le chemin de fer, la sécurité des opérations d'évacuation est de mise. Cependant le connaissement direct est autorisé par l'insuffisance de wagons spécialisés.

De tout ce qui précède, on peut affirmer que le Sénégal et la sous-région ouest Africaine sont tributaires du transport en transit dans l'application du TMI.

3.4.5 Perspectives d'avenir en vue de l'application du TMI au Sénégal

Quatre options stratégiques méritent d'être prises en compte pour permettre l'application du TMI en Afrique de l'ouest et particulièrement au Sénégal.

3.4.5.1 Au plan institutionnel

Les conventions adoptées au niveau sous-régional et la réglementation en vigueur n'ont pas été précédées ni suivies de ratification de conventions internationales de référence et des règles édictées y afférentes ; toute chose qui aurait facilité l'application des principales règles utilisées par le TMI. À la limite, il serait indispensable d'instituer les contrats types de transport international de marchandises pour renforcer les responsabilités des différents intervenants de la chaîne de transport en transit.

3.4.5.2 Au niveau des infrastructures et des équipements

La faiblesse majeure de la sous-région est sans doute la vétusté des infrastructures mais également l'insuffisance des équipements et de l'utilisation des NTIC, supports essentiels du TMI et du transport en transit.

Par exemple, l'âge moyen des tracteurs routiers est de 12 ans et des remorques de 14 ans, les locomotives et wagon au-delà.

Ces questions doivent être solutionnées pour faciliter la fluidité des trafics ; notamment le plombage de véhicules, l'utilisation du Railtracking et du Roadtracking.

3.4.5.3 Au niveau juridique

La recherche d'une adhésion, d'une interprétation et d'une application inter-communautaire, et extra-communautaire CEDEAO/UEMOA s'avère indispensable en lieu et place des TIE et TRIE.

3.4.5.3 Au niveau opérationnel

Il est indispensable d'opter pour une application des systèmes EDI, EDIFACT initiés par la CNUCED et le CCI et associé à des Trade Points pour sécuriser le circuit documentaire du TMI.

3.5 Transport Multimodal International en Afrique du nord

LE CAS DE LA TUNISIE

La Tunisie est l'un des rares pays africains à avoir inséré dans son droit interne la convention TMI, sans avoir au préalable adhéré ou ratifié ladite convention.

3.5.1 Contexte général

L'Afrique du nord et singulièrement la Tunisie orientent leur commerce régional vers les pays Européens de la Méditerranée (France, Italie, Espagne…). Le transport en transit régional africain est relativement faible entre le Maroc, l'Algérie, et la Libye. Il n'existe pas de cadre juridique communautaire spécifique au transport multimodal au niveau africain. En revanche, il existe des législations nationales applicables au TMI, bien que la Tunisie n'ait pas adhéré à la convention.

3.5.2 Bilan diagnostic du TMI

3.5.2.1 Évaluation juridique

La convention sur le transport multimodal a été introduite dans le droit interne tunisien par la Loi n° 98-21 du 11 mars 1998.

a) Législations spécifiques au transport multimodal

Cette loi est une adaptation au contexte national, de la convention des Nations unies du 24 mai 1980 sur le Transport Multimodal International de marchandises.

Tableau 19 : ***Comparaison des principales dispositions de la loi n° 98-21 du 11 mars 1998 relative au Transport Multimodal International de Marchandises avec celles de la convention de Nations unies sur le Transport Multimodal International des marchandises***

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	TUNISIE	
		Loi N° 98-21 du 11 mars 1998 relative au TMI	Autres textes
1. Définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 4 ai. 1 à 3	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	Art. 1er sauf TMI régi par la Convention de Genève du 19 mars 1956 (Art. 5)	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	Art. 4 al. 5	Loi n° 95-32 du 14 avril 1995 relative aux transitaires
4. Entrepreneur TM I	Entrepreneur de transport Multimodal (Art. 1 al. 2)	Art. 4 al. 4	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TM I (Art. 1 al. 5)	Art. 4 al. 7	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	Art. 4 al. 8	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	Art. 4 al. 9	
8. Responsabilité du transporteur			
8. 1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	Art. 18 et 19	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 16)	Art. 20, 21	

(suite)

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	TUNISIE	
		Loi N° 98-21 du 11 mars 1998 relative au TMI	Autres textes
8.3. Limites	Limités fixées à 920 LIC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	Art. 22 à 32	
9. Responsabilité du chargeur			
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	Art. 33	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales pour les marchandises dangereuses (Art. 23)	Art. 34	Décret N° 2001-143 du 5 janvier 2001 relatif aux marchandises dangereuses
10. Documents TMI			
10.1. Définitions	(Document négociable ou non négociable) (Art. 5 – 6 et 7)	Art. 8, 9 et 10	
10.2. Contenu	Art. 8	Art. 11, 12 et 13	
11. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)		
12. Actions en responsabilité			
– Avis de perte/dommage/retard	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)	Art. 37	
– Prescription	2 ans (Art. 25)	Art. 42	
– Compétence juridictionnelle	Au choix du demandeur (Art. 26)		
– Arbitrage	Au choix du demandeur (Art. 27)	Non précisé	
13. Clauses contractuelles	– Toute dérogation contractuelle est nulle (Art. 281)	Art. 44 al. 1, 2 et 4	
	L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)	Art. 44 al. 3	

Source : CEA/N'guessan/TMI/février 2003

b) Autres textes susceptibles de s'appliquer au Transport Multimodal de marchandises

Il s'agit notamment de :

➢ La Loi n° 95-32 du 14 avril 1995 relative aux transitaires qui stipule que :

Article 1er : Le transitaire est la personne qui accomplit pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire des actes juridiques et des opérations matérielles liés au transport international de marchandises.

Il peut également, organiser ou faire exécuter tout ou une partie du transport international de marchandises y compris les opérations connexes, notamment, celles qui sont relatives à l'assurance, l'emballage, le groupage, le pointage, l'allotissement, la surveillance, l'entreposage et la livraison.

Il accomplit les procédures administratives nécessitées par le transport et ses opérations connexes, y compris les formalités douanières s'il y est habilité, autrement les fait effectuer.

Article 2 : Le recours au transitaire par l'ayant droit à la marchandise n'est pas obligatoire.

➢ **Divers autres textes dont :**

• La Circulaire n° 94-07 du 31 mai 1994 relative aux transferts au titre des opérations courantes liées au transport international.

• La Circulaire n° 94-14 du 14 septembre 1994 relative aux règlements financiers des importations et des exportations de marchandises.

• La Loi n° 97-37 du 2 juin 1997 relative au transport par route des matières dangereuses.

• La Loi n° 97-56 du 28 juillet 1997 relative à l'organisation de l'activité de transport de marchandises par route.

• Le Décret n° 2001-143 du 5 janvier 2001 fixant les règles de sécurité applicables au chargement, déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes de commerce.

• Le Décret n° 98-2328 du 23 novembre 1998 fixant les clauses du contrat type de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui.

• La Loi n° 99-91 du 2 août 1999 et la loi n° 2001-67 du 10 juillet 2001 relative à la simplification des procédures administratives affectées aux opérations délivrées par le Ministère chargé du transport dans les domaines relevant de sa compétence.

Il résulte de ce qui précède que sur le plan juridique, dans l'esprit comme dans la lettre, la Tunisie qui n'a pas adhéré au TMI, l'applique.

3.5.2.2 Évaluation en matière de contrat achat/vente

Dans les opérations commerciales entre la Tunisie et ses partenaires d'Europe, le donneur d'ordre est très souvent au nord, la tendance est donc d'appliquer les règles de la CCI et surtout les règles de la CCI/CNUCED applicables aux documents de transport multimodal. Sur cette base, les incoterms souvent utilisés sont Ex-work ou DDU.

Ce choix d'incoterm, trouve aussi sa justification dans le fait que le transport s'effectue pour la plupart des cas en transport combiné (RO/RO), route dans les deux sens des trafics et que très souvent le camionnage qui est bien organisé se substitue au chargeur, à telle enseigne que le transporteur routier devient après coup, l'interlocuteur direct du transporteur maritime.

3.5.2.3 Évaluation en matière de transport

Les infrastructures et l'équipement pour le TMI en Tunisie sont relativement modernes par rapport aux autres sous régions africaines.

L'âge moyen des remorques est de cinq (5) ans pour les véhicules destinés au transport de bout en bout (route, mer, rail, route, mer-route, aller-retour de Tunis vers les pays européens).

Les sociétés d'exploitation de transport multimodal sont modernes et bien équipées, car la loi l'impose en exigeant des parcs auto neufs à la constitution desdites sociétés. Des partenariats techniques sont fréquents entre opérateurs tunisiens et européens, mais il existe aussi plusieurs PME de camionnage pour la gestion du TIR.

L'exemple de OTI et société Méditerranée donne un aperçu réel du TMI opérationnel en Tunisie.

Encadré 4 :
Transport Multimodal Modèle de la Tunisie : le Cas de OTI

LE TRANSPORT TERRESTRE (RO/RO)

Chaque semaine, OTI expédie ou reçoit d'Europe 150 remorques ce qui représente 20 % des échanges « routiers » de la Tunisie.

Pour réaliser ce volume de transports, OTI et STE Méditerranée se sont dotés d'un parc de 500 remorques dont 450 tôlées.

Charges complètes

À travers ces moyens, elle offre à sa clientèle la possibilité de transporter en charges complètes sur toute l'Europe, « sans changer de mains » puisque ce sont leurs équipes qui assurent les enlèvements et les livraisons en Europe et c'est OTI aussi maîtrise l'ensemble des opérations en Tunisie.

Enfin, leur expérience du flux tendu avec des départs quotidiens tant d'Europe que de Tunisie et la mise en place de doubles équipages partenaires industriels performants et compétents.

(suite)

Groupage

Leur réseau européen qui s'appuie sur les agences de STE Méditerranée de PARIS, Lille, Lyon, Marignane et Gênes complété par la Plate-forme étoile de Kühne et Nagel Augsburg et celle d'Illa Export pour l'Espagne nous permet d'assurer la livraison des grands centres économiques par leurs propres moyens. Agences, à des spécialistes régionaux qui passent chaque jour à leurs quais.

Un service général de qualité

Cette organisation leur permet d'offrir des départs hebdomadaires, le samedi avec des livraisons en Europe le mardi ou le mercredi. La clientèle Tunisienne étant livrée le lundi ou le mardi matin en fonction des zones géographiques.

Un nouveau service à délai garanti

Parallèlement à ce service général, ils lanceront début 2003 un service à délai garanti avec :

– des départs quotidiens ;

– des livraisons ou des pré-acheminements sur Marseille jour à jour B ;

– un délai garanti avec une indemnisation de 50 % si retard de 24 H et de 100 % au-delà, sauf cas de force majeure ;

– une traçabilité de vos envois avec une remontée systématique des informations.

Ce qu'il faut retenir en particulier est la qualification des chauffeurs routiers indispensables pour réaliser un transport en Europe et en Tunisie. La formation professionnelle comporte les modules suivants :

– documentation du commerce et des transports ;

– application des contrats types de transport ;

– formalités et procédures administratives ;

– livraison, litige, réserve, vérification de colis, etc.

Ces dispositions opérationnelles de gestion du TMI sont contrariées par des formalités administratives discriminatoires qu'il conviendrait de souligner, il s'agit de :

– l'instauration d'un quota de véhicules tunisiens par an, instauré en France par exemple ;

– l'instauration d'une règle de répartition des remorques entre la France et la Tunisie. Le quota tunisien étant vite dépassé, cela pose un problème de traitement inégal par rapport aux règles en vigueur à l'OMC ;

– l'instauration d'une autorisation d'entrée par remorque, octroyée par les administrations françaises et tunisiennes. Ce qui constitue une entrave opérationnelle au transport ;

– l'obligation exigée par l'administration française, à chaque chauffeur tunisien d'établir un visa d'entrée pour chaque opération, ponctuée d'une qualification professionnelle. L'activité étant continue, il est discriminatoire de maintenir de telles pratiques qui ne sont, par ailleurs pas réciproques.

3.5.2.4 Évaluation en matière de contrôle douanier

Le contrôle douanier de transit en matière de TMI s'opère à trois niveaux :

– au niveau portuaire, il y a une volonté marquée par l'administration douanière d'assouplir les contrôles et les formalités. Ainsi le contrôle physique de marchandises dans les remorques TIR se fait au moyen de quatre camions équipés de scanner dans l'enceinte du port de Rades ;

– au niveau du transport en transit sur la Libye, il est soumis à un régime simplifié du système d'informatisation douanière « SINDA », mais sous escorte douanière à la charge du commissionnaire en transport ;

– au niveau de Tunisie Trade Net, il s'agit d'un contrôle documentaire électronique.

3.5.2.5 Évaluation en matière d'informations et de documents

Conceptuellement, la Tunisie a mis en service, l'un des systèmes les plus perfectionnés de la gestion intégrée électroniquement du circuit documentaire et de l'information sur la marchandise circulante à travers la Tunisie TradeNet (TTN).

Ce faisant, la « Tunisie TradeNet (TTN) » qui fait la fierté des intervenants du commerce et du transport, permet aujourd'hui de gérer toutes les composantes du TMI, (contrat vente – achat, transport, assurance, moyens de paiement, transit,...) dans des bonnes conditions optimales.

Le TTN est une amélioration très avancée du guichet chèque institué au port, et fait intervenir tous les opérateurs et administrations en charge du commerce international des marchandises.

Ci-joint après la fiche de présentation de la **Tunisie TRADE NET** (TTN).

Tableau 20 : Tunisie TRADENET (TTN)
Fiche produits TTN

Opérationnel		
SERVICE INTERMÉDIATION DOCUMENTAIRE	*Relation Entreprises – Banque*	*Certificat d'importation/code 33*
		Autorisation d'importation/code 31
		Autorisation d'exportation/code 21
		Facture Définitive à l'export/code 22
		Document d'Admission Temporaire/39
		Importation Produits usagés/code 31
	Relation Entreprises – Administration	*Autorisation de mise à la consommation*
		Autorisation provisoire d'enlèvement
	Relation Entreprises – Douane	*Dispense de titre/code 93-96*
		Déclaration des éléments relatifs à la valeur en Douane
		Déclaration en Détail de la marchandise
		Demande de cession
		Demande de refoulement
		Demande de destruction
		Demande D41
		Privilège fiscal
		Paiement des droits et taxes
	Transport	*Manifeste Cargo, Douanier, Sortie*
		État différentiel
SERVICE D'INGÉNIERIE INFORMATIQUE	*Gestion dossier client*	*Gestion de base clients* *Gestion des réclamations* *Gestion facturation*
	Gestion des prêts bancaires	*Logiciel de gestion des prêts de la Banque Mondiale et autres prêts*
	Applications métier	*Application d'aide à la décision pour le Contrôle Technique*
		Application manifeste
SERVICE FORMATION	*Formation*	*La liasse Unique en mode Web* *La certification liasse unique* *La signature électronique* *Le virement bancaire électronique* *Le mode EDI* *La norme EDIFACT*
SERVICE ANNEXES	*Service Plus*	*L'accès au service DDM*
	Assistance Technique à toute utilisation	*Interfaçage*
		Mise en œuvre
		Interconnexion
		Support

(suite)

Extension programmée		
SERVICE INTERMÉDIATEION DOCUMENTAIRE	***Le mode WEB déconnecté***	
	Relation Entreprises – Banque	*Cautionnement Bancaire pour les Déclarations*
		Crédit documentaire
		Apurement TCE
		Avis impayé
		Ordre de virement/prélèvement : *– Paiement des Droits et taxes douaniers* *– Virement Salaires* *– Etc.*
	Relation Entreprises – Douane – Administration	*Certificat d'Origine*
		Fiche Technique (A. temporaire)
		Préavis d'arrivée
		Déclaration des Marchandises Dangereuses
		Plan de chargement
	Transport : (Liasse Transport)	*Réservation*
		Bon de chargement
		Titre de transport (Connaissement, LTA,. .)
		Prévision de chargement
		Vu à quai
		Vu à bord
		Avis d'arrivée
		Bon d'enlèvement
		Apurement
		Bon à délivrer
		Bulletin de Livraison
		Bon de sortie
		Scénario conteneur
		Scénario transport terrestre
		Bon de commande
	Documents Entreprises – Entreprises	*Bon de livraison*
		Facture
		Ordre de règlement
		Interconnexion avec réseaux internationaux (GEIS,.
	Échanges de manifestes avec des partenaires étrangers	*Déclarations destinées à la CNSS,. . .*

(suite)

Extension programmée		
	Documents Entreprises – Administrations	*Échange de connaissements entre Banques Tunisiennes et Banques Européennes*
	Documents Banques – Banques	*Contrat d'assurance* *Déclaration sinistre*
	Documents Entreprises – Assurances	*Contrat d'assurance* *Déclaration sinistre*
		Centralisation des offres, demandes et prise en charge des transactions par secteur
	Place du marché B2B	
INGÉNIERIE INFORMATIQUE	***Application métier Transitaire***	
SERVICE	***Indicateur de performance***	
ANNEXE	***Accès à une base Infocentre***	

Source : TTN

TTN est géré par un comité de pilotage présidé par le Ministre du Commerce et composé de cinq groupes de travail :

1 – Aspects commerciaux et douaniers ;

2 – Transport et logistique ;

3 – Aspects juridiques ;

4 – Aspects techniques et mise en œuvre ;

5 – Formation, sensibilisation.

Système futuriste, l'EDI de la CNUCED est formellement appliqué, bien que la Tunisie n'ait pas encore adhéré au TMI.

Cette adhésion à l'instar des pays européens dont dépend 80 % de ses échanges constituerait un support certain de renforcement des activités en termes de performance, de compétitivité (coût, délai, document, procédure).

TTN à gestion électronique nécessite un encrage technique dans les entreprises et administrations concernées, avec un pré-investissement informatique que seules les grosses entreprises peuvent s'offrir pour le moment à cause du coût d'acquisition et d'exploitation. En sa qualité de produit d'innovation, son acquisition totale par les opérateurs, et son exportation éventuelle vers d'autres régions d'Afrique se fera de façon lente mais progressive.

En tout état de cause, le TTN constitue un exemple futur, un complément synergique de facilitation du commerce et du transport pour le Commerce extérieur de l'exportation et de l'investissement, du fonds de garantie COTUNACE, de la gestion intégrée du transport par les camions remorques TIR et enfin et surtout pour la gestion optimale du TMI.

3.5.2.6 Évaluation en matière d'assurance

La Tunisie impose une obligation minimale d'assurance à l'importation. Ces dispositions seront caduques bientôt au regard de l'application de l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS/OMC).

À l'exportation, cette obligation est facultative. Cependant, avec la mise en œuvre du TTN, la gestion de l'assurance sur tous les modes de transports, répondra au mieux aux dispositions pertinentes du TMI en la matière.

3.5.2.7 Évaluation en matière de moyen de paiement

En Tunisie, la Banque Centrale admet tous les moyens de paiement sauf le paiement par anticipation du fait que la liberté de transfert de devises est réglementée. Toutefois si l'opération est cautionnée, elle est réalisable.

Dans tous les cas de figure, le règlement bancaire est réalisé au vu du document douanier et évidemment du document de transport.

Le crédit documentaire irrévocable et confirmé, reste et demeure le mode de paiement le plus utilisé, tandis que le EXWORK, le CIF et le DDU sont les incoterms les plus courants. Tout ce système est sécurisé par le Système Crédit à l'Exportation : la COTUNACE, qui est une assurance de crédit à l'exportation couvrant une partie de la créance (80 % et plus).

Il découle de tout ce qui précède que le TMI peut s'appliquer avantageusement en Tunisie conformément au système de paiement en vigueur.

3.5.2.8 Évaluation en matière de marchandises dangereuses

La Tunisie est l'un des rares pays à se doter d'une réglementation propre à la gestion de bout en bout des marchandises dangereuses en transit ou dans le cadre du TMI ; il s'agit de :

– la loi n° 97-37 du 2 juin 1997, relative au transport par route des matières dangereuses ;

– décret n° 2001-143 du 5 janvier 2001 fixant les règles de sécurité applicables au chargement, déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes de commerce ;

– décret n° 98-23-28 du 23 novembre 1998 fixant les bases du contrat type du transport routier de marchandises ;

– la loi n° 98-21 du 4 mars 1998 relative au TMI ;

– le code des ports maritimes de commerce prévoit les conditions de transit de marchandises dangereuses.

Ce dispositif réglementaire sécurise l'application idoine du TMI en matière de transport de marchandises dangereuses.

Sur le plan des procédures et formalités, on distingue :

– une dérogation spéciale de la douane qui délivre avant l'arrivée du navire, un « Bon à opérer » déclaration hors manifeste sans paiement préalable de droit et taxes, qui font l'objet de régularisation ultérieure ;

– des procédures rapides ; les marchandises sont déchargées directement sur le camion à l'arrivée ou s'il s'agit d'une remorque TIR, le départ est instantané après le débarquement du RO/RO. Ces procédures rapides se font dans le strict respect de l'ADR, des principes de classification, d'étiquetage des produits et du camion ;

– la qualification obligatoire des chauffeurs routiers ;

– si possible, une escorte par les forces de sécurité.

On constate ici encore que par rapport au TMI, le transport des marchandises dangereuses, connaît une application satisfaisante.

3.5.3 Perspectives du TMI en Tunisie

En conclusion, le bilan diagnostique ainsi établi montre bien qu'en pratique le TMI est appliqué en Tunisie dans toutes ses composantes, mais les autorités en charge de la gestion ne l'ont pas encore baptisé comme tel, dans l'esprit et dans la lettre.

Il reste donc à créer un organisme de coordination et de facilitation, intégrant tous les intervenants concernés par le TMI, pour qu'il soit une réalité vivante dans l'environnement du commerce et du transport en Tunisie.

3.6 Transport Multimodal International en afrique centrale

LE CAS DE LA CEMAC

3.6.1 Contexte

Pays membres : Cameroun, Congo, Gabon, Guinée-Équatoriale, République Centrafricaine, Sao Tomé et Principe et Tchad.

De toutes les organisations de développement à caractère économique de l'Afrique, la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), est la seule à avoir adopté une position positive d'ensemble en faveur du TMI, dans toutes ses composantes.

3.6.2 Bilan diagnostic du TMI

3.6.2.1 Transport multimodal international de marchandises

1. Législations spécifiques au transport multimodal de marchandises

Les pays d'Afrique Centrale ont adopté, le 5 juillet 1996, dans le cadre de l'UDEAC, la Convention Inter-États de Transport Multimodal de Marchandises Diverses en UDEAC.

Cette Convention est une adaptation, au contexte sous-régional, de la Convention des Nations unies du 24 mai 1980, sur le transport multimodal international de Marchandises.

Comparaison des textes législatifs de l'UDEAC avec le TMI

Tableau 21 : Comparaison des principales dispositions de La Convention Inter-États de Transport Multimodal de Marchandises en UDEAC et autres Textes Législatifs de l'Afrique Centrale avec celles de la Convention des *Nations unies* sur le Transport Multimodal International de Marchandises

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMIDE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	III. ZONE AFRIQUE CENTRALE	
		Convention Transport multimodal en UDEAC 5/7/1996	Autres textes
1. définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 1 al. 1	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	Art. 2	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	Art. 1 al. 3	
4. Entrepreneur TM I	Entrepreneur de transport multimodal (Art. 1 al. 2)	Art. 1 al. 2	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TMI (Art. 1 al. 5)	Art. 1 al. 5	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	Art. 1 al. 6	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	Art. 1 al. 7	
8. Responsabilité du transporteur			
8.1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	Art. 15	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 16)	Art. 16 et 17	
8.3. Limites	Limités fixées à 920 UC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	Limite fixée à 8. 500 F CFA/KG	

(suite)

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMIDE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	III. ZONE AFRIQUE CENTRALE	
		Convention Transport multimodal en UDEAC 5/7/1996	Autres textes
9. Responsabilité du chargeur			
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	Art. 23	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales pour les marchandises dangereuses (Art. 23)	Non précisé	
10. Documents TMI			
10. 1. Définitions	Document négociable ou non négociable) (Art. 5 6 et 7)	Art. 6, 7 et 8	
10. 2. Contenu	Art. 8	Art. 9	
10. 3. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)		
11. Actions en responsabilité			
– Avis de perte/dommage/retard	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)	Art. 24	
– Prescription	2 ans (Art. 25)	Art. 25	
– Compétence juridictionnelle	Au choix du demandeur (Art. 26)	Art. 26	
– Arbitrage	Au choix du demandeur (Art. 27)	Art. 27	
12. Clauses contractuelles	– Toute dérogation contractuelle est nulle (Art. 28-1)	Art. 29 al. 1	
	– L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)	Art. 29 Al. 2	

Source : CEA/N'Guessan/Étude sur le TMI/février 2003

Le tableau ci-dessus montre que sans adhésion ou ratification de la Convention sur le TMI, et contrairement aux autres sous-régions les États membres statutaires de la CEMAC ont adopté de manière communautaire le TMI, ce qui constitue d'emblée un avantage synergique vu sous l'angle de l'interprétation et de l'appropriation.

b) Réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur en matière de transport en transit routier est relativement récente, mais du point de vue avancé dans les mutations intervenues, cette réglementation est plus rigoureuse que celle des sous-espaces CEDEAO/UEMOA et Afrique de l'est/corridor nord. Pour preuve, bien que la Convention sur le Transport Multimodal ne soit pas en vigueur, le CEMAC dispose d'une Convention Inter-États sur le Transport Multimodal des marchandises.

Plusieurs actes de l'UDEAC et de la CEMAC ont permis d'asseoir cette réglementation.

On peut citer :

L'Acte N° 09/93-UDEAC-556-CD-SEI du 21 juin 1993, approuvant les itinéraires structurants du transit pour la mise en place de la procédure de transit Inter-États des pays d'Afrique Centrale (TIPAC).

Cet Acte a défini cinq (5) principaux axes de transit :

1 – Cameroun en direction de la RCA ;

2 – Cameroun en direction du Tchad ;

3 – Axe Trans-équatorial ;

4 – Itinéraire d'échange entre le Gabon, la Guinée-Équatoriale et le Cameroun ;

5 – Itinéraire d'échange entre le Congo, le Gabon, et le Cameroun.

Deux Actes ont été pris pour régenter le transport et le transit routier Inter-États dans le cadre de l'Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale (UDEAC).

Il s'agit de :

L'Acte N° 3/96-UDEAC-574-CE-31 portant adoption d'un cadre juridique d'exploitation des transports routiers Inter-États de marchandises diverses, dénommé « Convention Inter-États des Transports Routiers de Marchandises Diverses (CIETRMD) ».

La Convention a pris effet le 5 juillet 1996 à la date de sa signature.

La CIETRMD a pour objet de régler d'une manière générale, les conditions de contrat de transport Inter-États de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur d'une part, de l'expéditeur et du destinataire d'autre part.

• *Du champ d'application de la convention*

La convention tire son fondement :

– des Conventions Internationales de référence notamment le CMR qui impose l'utilisation de la lettre de voiture ;

– de l'article 4 de la convention du 19 septembre 1949 relative à la circulation routière dans l'espace UDEAC ;

– de la première partie du code de la route communautaire de l'UDEAC (Acte N° 7/89-UDEAC 495 du 13 décembre 1989.

• *De l'application de la lettre de voiture :*

– le contrat de transport est constaté par une « lettre de voiture » au sens de la convention CMR, conférant droit, obligation, responsabilité à l'expéditeur, au transporteur et au destinataire de la marchandise ; et précisant les cas de préjudices et conditions d'indemnisation ;

– le contrat de transport prend en compte la protection de l'espace économique du pays de transit, conformément aux dispositions pertinentes des conventions douanières existantes en la matière.

a) Convention Inter-États de transport Multimodal de marchandises en UDEAC

Dans le cadre de l'Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale, le conseil des chefs d'États a apporté l'acte N° 4/96-UDEAC-116-CE-31 portant l'adoption du cadre juridique d'exploitation du Transport Multimodal Inter-États de marchandises dénommées « Convention Inter-États de Transport Multimodal de marchandises ».

Les objectifs de cette convention Inter-États sont :

– la promotion du développement de services de Transport Multimodal Inter-États dans l'intérêt économique des exploitants et des usagers des transports ;

– la nécessité de laisser aux chargeurs la liberté de choisir entre les services de transport multimodal et les services de transport fractionné ;

– l'affirmation de la responsabilité de l'entrepreneur du transport Multimodal ;

– le document de transport ;

– le document de transport Multimodal est soit négociable soit non négociable ;

– la disposition concernant les questions douanières relatives au transport multimodal inter-États de marchandises.

Les États membres de l'UDEAC accordent la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal, conformément aux dispositions de la procédure de Transit Inter-États des pays d'Afrique Centrale (TIPAC).

Des réglementations permettant de mieux maîtriser les activités de transport, il s'agit de :

• Réglementation des conditions d'exercices des professions maritimes et professions auxiliaires des transports dans la CEMAC (Acte n° 3/98-UDEAC-648-CE-33 du 5 juin 1998) ;

• Conditions de la profession de transporteur routier Inter-États de marchandises diverses (Acte n° 5/96-UDEAC-612-CE-31 du 5 juillet 1996) ;

• Code de la route de la communauté (Acte n° 7/89-UDEAC_495 du 13 décembre 1989) ;

• Réglementation du transport des marchandises dangereuses par route dans la CEMAC (Règlement n° 2/99/UDEAC-CM-654 du 25 juin 1999).

La particularité de la réglementation dans le sous-espace CEMAC est à l'image de l'Union européenne, la plupart des conventions sont communautaires : code de la route, condition de la profession du transporteur routier Inter-États de marchandises…

Par ailleurs, cette réglementation est constituée d'une part de règlements qui s'imposent à tous les États membres, et supprime de fait les accords bilatéraux ; d'autre part, l'application est subordonnée à la chambre judiciaire de la cour de justice communautaire « qui assure respect du droit dans l'interprétation et dans l'application du traité CEMAC et des conventions subséquentes (article 5) ».

Application du cadre juridique

Le schéma de fonctionnement du système de transport routier en transit est le même qu'en Afrique Occidentale.

Sur les corridors de la CEMAC existent aussi des camions dits « France au revoir » ne présentant pas les caractéristiques conformes aux scellements douaniers. Ils sont la convoitise de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (PDG) qui dressent à dessein de nombreux postes de contrôle inopinés, véritables pièges des prélèvements illicites et onéreux qui gangrènent les corridors.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, il s'avère inutile de répéter ici, la situation largement décrite et étayée d'exemples probants dans le cas de l'Afrique de l'ouest.

3.5 Mise en œuvre de la convention TMI, quels préalables ?

1980-2003 – Cela fait vingt-trois ans que la convention TMI a été adoptée, mais elle tarde à entrer en vigueur. Certains États qui y ont adhéré ou même ratifié n'ont pas pris de disposition pour l'insérer dans leur droit interne. Certains l'ont simplement interprété et cherchent à l'appliquer

autant que faire se peut. D'autres, au contraire, l'appliquent incidemment sans la dénommer. D'autres encore, l'assimilent tout simplement au transport en transit. Et pourtant, le TMI doit s'appliquer dans le cadre du transport d'un pays à un autre, qui, de surcroît, n'en ont pas la même interprétation. La CNUCED, le CCI, l'OMD, et bien d'autres organisations en charge de la facilitation du commerce et du transport ont édicté des normes, règles et mécanismes ; depuis plus d'une dizaine d'années en vue de susciter son entrée en vigueur, sans succès.

Entre temps, des mutations sont intervenues au plan institutionnel, juridique, technique et technologique, opérationnel et commercial. Elles modifient le paysage d'application de la convention TMI. Face à cette situation, avant que l'Afrique ne fasse le saut de la mondialisation, quels préalables faut-il envisager pour une adaptation, puis une application idoine de la convention ?

3.5.1 Adaptation de l'application de la convention TMI.

Quelles sont les mutations intervenues dans le domaine du transport et du commerce ?

3.5.1.1 Au plan institutionnel

a) La mondialisation et la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

Créée en 1995, l'OMC s'occupe des règles qui régissent le commerce entre les pays ; l'un des objectifs est de contribuer à favoriser autant que possible la liberté des échanges, tout en évitant les effets secondaires indésirables. À terme, il vise la libéralisation totale de tous les secteurs de l'activité économique en vue d'une expansion ordonnée, une concurrence et une compétitivité accrue du commerce mondial avec comme corollaire :

- Libre accès à tous les marchés de marchandises et services dont les transports et les plates-formes logistiques ;
- Suppression des barrières tarifaires et non tarifaires ;
- Facilitation du commerce et du transport ;
- Promotion du E-Commerce (Commerce Électronique).

b) Intégration économique, régionale et sous régionale

On assiste à une accélération du phénomène d'intégration économique régionale et sous-régionale avec la création de communautés économiques régionales et sous régionales avec comme corollaire :

– la gestion communautaire et extra communautaire des corridors de transport qui nécessite la même interprétation et application des systèmes de transport.

– La levée de tous les obstacles au commerce et au transport.

3.5.1.2 Au plan technique

L'évolution se traduit par la modernisation des modes, des moyens, des emballages et supports connexes en vue d'accroître la performance et favoriser la compétitivité des transports.

3.5.1.3 Au plan technologique

C'est l'utilisation de plus en plus grande des NTIC, du commerce électronique (E. Commerce) avec comme corollaire le traitement informatique des supports documentaires du commerce et des transports (exemple Tunisie Trade Net).

3.5.1.4 Au niveau de l'exploitation des opérations commerciales et du transport

La qualité des services, la productivité, la compétitivité, la transparence et la performance dans la gestion des chaînes logistiques intégrées de transport de bout en bout ou du Transport Multimodal sont des éléments déterminants d'une opération de transport.

Les incoterms ont connu une classification modifiée. Le concept globalisant le commerce pourrait se résumer en trois pôles d'activités principales : exportateur – Trade point – importateur et dans dix ans, on ne parlera certainement plus de TMI mais de Distribution Physique Internationale (DPI) dont la finalité est de « permettre d'obtenir la marchandise voulue, à l'endroit voulu, à des coûts admissibles dans les délais voulus dans un contexte de concurrence, de compétitivité et de transparence ».

3.5.2 Renforcement des capacités et informations des intervenants

Le savoir, la connaissance et l'expérience sont les trois piliers du progrès économique. La maîtrise de l'évolution du TMI, les chaînes logistiques intégrées de transport de la distribution physique internationale, fruit des mutations décrites ci-dessus passent nécessairement par un renforcement des capacités tant administratives qu'opérationnelles.

Les différentes études et ateliers de formation initiés par la CNUCED, le CCI, la CEA et autres structures spécialisées relatifs aux conventions internationales de références, ont pour principaux objectifs de mettre à la disposition de toutes les parties concernées des outils, instruments, des mécanismes d'appropriation des règles et normes desdites conventions.

Mieux, ces études et ateliers thématiques, qui débouchent pour la plupart sur des recommandations de création des comités de facilitation et des Trade points doivent permettre d'orienter la politique nationale, sous régionale et régionale et surtout de servir de vecteur d'information et de formation indispensable.

3.5.3 Le rôle des décideurs publics et organismes gestionnaires de la convention TMI

La CNUCED, dans le dessein de faciliter l'application du TMI, a résumé de façon synoptique le rôle des décideurs publics et des gestionnaires de la convention sous forme de fiches de présentations comme suit :

3.5.3.1 Actions devant être menées par les législateurs.

L'interprétation des conventions internationales de référence et celle des normes, règles consécutives édictées par la CNUCED, le CCI, l'OMD... ; en vue de la facilitation du commerce et du transport est de la responsabilité de l'Administration.

Malheureusement, dans la plupart des pays en Afrique, les positions sont prises en la matière de façon parcellaire, défensive et souvent disparate ; à telle enseigne qu'à l'application, en lieu et place de la synergie et de l'efficacité recherchées, pour une gestion optimale du système de transport, on assiste à un dysfonctionnement pénalisant et préjudiciable à tous les intervenants de la fonction transport.

C'est pour répondre à ces préoccupations que la CNUCED a mis au point un ensemble d'actions à réaliser par les législateurs.

Ci-après un résumé desdites actions.

Tableau 22 : Les actions devant être menées par les législateurs (gouvernements)

ACTIONS	CONSÉQUENCES/IMPACT
√ Promulguer une loi nationale définissant l'ETM comme un transporteur (Ministère des Transports)	- Soustraire du marché des transitaires locaux/courtiers en douane les intermédiaires incompétents et irresponsables - Émergence de nouveaux opérateurs de transport ayant un statut acceptable et remplissant les conditions légales requises (licence, garanties d'exécution, etc.) - Claire définition de la responsabilité de l'ETM permettant de ce fait la souscription d'une assurance responsabilité sur le marché local de l'assurance - En sa qualité de transporteur fiable, l'ETM peut établir un document de transport appuyé par les banques locales, dans le cadre de crédits documentaires.
√ Révision de la politique de contrôle du change (Ministère des Finances)	- Possibilité de créer des sociétés mixtes, en association avec des opérateurs de transport étrangers - Les ETM locaux peuvent disposer de devises étrangères pour contracter des services en dehors du pays - Les exportateurs peuvent proposer des prix à la livraison pour leurs produits (et utiliser les services d' ETM locaux) - Les importateurs peuvent, dans le cadre de leurs transactions commerciales, solliciter des conditions EXW (et demander aux ETM locaux de se charger de l'opération de transport).
√ Simplification des procédures douanières Simplification/Harmonisation des procédures ayant trait à la documentation (Ministère des Finances)	- Réduction du temps de transit et des coûts de transport - Facilitation du développement de l'ICD et du transport « sous douane » des marchandises - Soustraire du marché local des agents en douane et des transitaires, les opérateurs incompétents et irresponsables.
ACTIONS	**CONSÉQUENCES/IMPACT**
√ Révision/application de la loi et des règlements auxiliaires en vue d'assurer l'efficacité des opérations et de responsabiliser les opérateurs (Ministère des Transports)	- Un certain degré de responsabilisation conduira à une réduction des primes d'assurance sur le transport local - Nettoyage du marché local de transport (véhicules usagés, propriétaires de camions incompétents, etc.) - Réduire la destruction des routes causée par des véhicules surchargés
√ Améliorer et entretenir les infrastructures et équipements de transport (Ministère des Travaux Publics et des Transports)	- Augmentation du nombre de services publics (terminaux, ICD, etc.) - Amoindrissement des coûts d'exploitation des véhicules et réduction des dépenses en devises étrangères - Amélioration de l'efficacité des opérations de transport (si elles ne sont meilleur marché) - Réduction des risques (perte/dégâts) auxquels sont exposées les marchandises et allègement des primes d'assurance.
√ Améliorer et entretenir les infrastructures et équipements de communication (Ministère des Travaux Publics et des Communications)	- Possibilité de développer l'EDI - Facilitation des transactions commerciales (efficacité du commerce) - Réduction des coûts des transactions commerciales.

(suite)

√ Politique de libéralisation concernant les ETM (Ministère des Transports)	- Concurrence accrue de la part des opérateurs de transport extérieurs (étrangers) - Une gamme plus variée d'options de transport à la disposition des commerçants locaux - Coûts de transport moins élevés.
√ Mise en place d'un mécanisme de consultation (Ministère des Transports et/ou du Commerce	- Implication de toutes les parties intéressées dans le processus de mise en place des règlements - Prise en compte d'un large éventail de points de vue lors de la mise en œuvre de nouvelles mesures.

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/page 66

Traduction libre du Consultant

3.5.3.2 Effets du développement du Transport Multimodal à court et long terme

Les effets du développement du TMI à long terme sont plus qu'évidents aujourd'hui (voir tableau n° 20).

Tableau 23 : Les effets du développement du transport multimodal à court et long terme

EFFETS SUR LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES		À COURT TERME	À PLUS LONG TERME
LÉGISLATEURS	TRANSPORT	Promulguer une législation sur le TM et les ETM	- Faire face aux besoins en infrastructures et équipements
	COMMERCE	- Stimuler un changement d'attitudes concernant les pratiques commerciales (y compris le système bancaire et l'assurance)	
	FINANCES	- Modifier la politique de contrôle du change -Simplifier les procédures douanières	- Poursuivre la mise à jour des politiques et procédures de promotion du commerce
UTILISATEURS DE TRANSPORT (VENDEURS & ACHETEURS)	MOYENS/ GRANDS (organisations chargées de l'export)	- Maintenir la possibilité d'utiliser le transport « fractionné » - Simplifier les procédures de réclamation - Réduire les risques liés au transport - Améliorer la qualité des services (fiabilité) - Réduire les coûts de la logistique dans leur ensemble - Promouvoir l'utilisation de technologies modernes	- Motiver les opérateurs de transport à devenir des partenaires du transport - Stimuler la réorganisation des chaînes de transport et de distribution - Permettre l'utilisation des épargnes pour la promotion de nouveaux investissements
	SPORADIQUES/ PETITS (Producteurs)	- Maintenir la possibilité d'utiliser le transport « fractionné » - Promouvoir les activités du conseil des chargeurs	- Favoriser les exportations non-traditionnelles - Permettre l'utilisation des épargnes pour la promotion de nouveaux investissements - Accroître l'implication des producteurs dans le commerce international
PRESTATAIRES DE SERVICE OPÉRATEURS DE TRANSPORT	GRANDS	- Encouragement à diversifier/ développer les services - Encouragement à créer des sociétés mixtes en association avec d'autres opérateurs (étrangers) - Utilisation accrue de la technologie moderne - Tirer profit des économies d'échelle/taille du réseau	- Promouvoir la reconnaissance des ETM par les sociétés bancaires/d'assurance - Promouvoir de nouvelles formes d'organisation (intégration verticale ou horizontale) - Promouvoir la réorganisation des services logistiques - Donner une nouvelle image à l'opérateur de transport multimodal international
	PETITS	- Encouragement à créer des sociétés mixtes en association avec d'autres opérateurs (nationaux) - Utilisation accrue de la technologie moderne	- Stimuler l'émergence de nouveaux opérateurs de transport

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/page 43

3.5.3.3 Interaction entre partenaires

Le tableau ci-dessous présente certaines actions typiques qui pourraient être menées par une partie (visée dans une rangée) en direction d'une autre partie (visée dans une colonne), dans le cadre du commerce et du transport international.

Tableau 24 : Les interactions entre les partenaires

Quelques actions par une partie en direction de l'autre	LÉGISLATEURS	UTILISATEURS DE TRANSPORT	PRESTATAIRES DE SERVICES y compris les Opérateurs de Transport
LÉGISLATEURS	Simplification des procédures douanières Libéralisation des contrôles de change	Stratégies de promotion des exportations Stratégies de substitution des importations Entrepôt sous douane et système de magasin sous douane	Fourniture d'infrastructures et d'équipements Définition des exigences juridiques (licences) Définition des garanties d'exécution Libéralisation des services
UTILISATEURS DE TRANSPORT	Lobby/pression en vue de l'adoption de règlements appropriés	Meilleure utilisation des pratiques commerciales d'alignement Meilleure appréciation des exigences en matière de produit Pouvoir de négociation par l'intermédiaire des conseils de chargeurs	Partenariat à long terme avec des opérateurs choisis Meilleur échange d'informations sur les besoins à satisfaire Recherche d'offres compétitives
PRESTATAIRES DE SERVICES	Lobby/pression pour l'adoption de règlements appropriés (notamment de la part des opérateurs de transport)	Commercialisation du transport et des services liés au transport Relations plus étroites avec les clients Meilleure appréciation des besoins des clients	Renforcement des associations professionnelles Amélioration de la logistique en vue d'offrir des services de transport efficaces Innovation avec les opérations de transport « créneau »

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/page 4

La mise en place d'une réglementation n'est pas synonyme d'une application équilibrée de l'activité, encore faut-il que les intervenants agissent de manière concertée et en synergie pour favoriser la mise en œuvre de critères de succès consécutifs. Le tableau 21 ci-dessus montre l'interdépendance entre opérateurs dans ces domaines. Le législateur doit veiller à ce que cette fonction soit correctement assumée.

3.6 Propositions d'amélioration de la mise en œuvre du TMI

La convention TMI connaît des problèmes d'adoption et d'adaptation pour sa mise en œuvre. Adoption parce qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur et ne le serait certainement pas et adaptation parce qu'elle subit dans le temps des mutations de tous ordres, qui ont secrété des modes et conditions d'exploitation nouvelles du transport.

Il est évident que le TMI est le socle de toutes formes d'intégration des règles du commerce et du transport.

Il est tout aussi vrai que si l'Afrique ne développe pas le TMI, elle fera indubitablement un mauvais encrage sur les autres formes futures d'exploitation du transport international notamment celle en gestation au niveau de l'OMC.

Face à cette situation quelles propositions d'amélioration de la mise en œuvre de la convention peut-on envisager *?*

3.6.1 Adaptation de la convention TMI

Dans ce chapitre, on a pu démontrer qu'à l'exception de la Tunisie et de l'Afrique du nord où le TMI est appliqué selon les normes établies par la CNUCED, les autres régions d'Afrique se sont enfermées dans le moule du transport en transit, qui confère au TMI un caractère plutôt administratif que juridique et opérationnel. Par ailleurs, les nombreuses mutations intervenues à tous les niveaux hiérarchiques d'application du TMI ont renforcé son rôle et son poids dans les relations internationales.

Quel TMI aujourd'hui *?* Qui sera Entrepreneur de Transport Multimodal demain *?* Quels sont les règles, les normes, les mécanismes, les usages qu'ils faut appliquer en matière de contrat achat/vente, transport, assurance, mode de paiement et surtout transport de marchandises dangereuses *?* etc.

Il n'y a pas de réglementation internationale uniforme régissant la responsabilité dans ce domaine ; cependant, des initiations sont prises par certaines organisations internationales notamment la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour étudier un projet d'instrument sur le transport de marchandises, qui s'appliquerait a

tous les contrats de transport multimodal comportant un parcours maritime. Les pays doivent suivre de près cette question et au besoin, participer aux travaux afin de faire prendre en compte leurs intérêts.

3.6.2 Propositions en vue de l'adaptation du TMI en Afrique

Si la convention TMI n'a pas connu de succès escomptés en général et en Afrique en particulier, cela est dû, entre autres considérations, au manque de communication suivie auprès des organisations à caractère d'intégration économique qui ont décidé de gérer les conventions et accords sur le commerce et les transports. Pour preuve, en Afrique, les accords relatifs au transport en transit même s'ils sont mal appliqués, sont défendus et promus par les organisations et leurs États membres.

Des lors, une remobilisation de la communauté africaine sur les avantages d'un cadre juridique international sur le TMI par rapport à l'expansion ordonnée du commerce et par rapport à leurs engagements en cours de réalisation à l'OMC/AGCS sur les transports et le commerce peut être considérée aujourd'hui comme une option stratégique. Cette communication dont l'initiative peut revenir aux organisations de facilitation que sont le groupe CNUCED/CCI/OMC, auxquels doit nécessairement se joindre la CEA pour mener des actions multiformes de communication.

3.6.2.1 Au niveau général

Le groupe de facilitation CNUCED/CCI/OMC/CEA devra :

a) Mener une campagne de sensibilisation visant à interpeller une fois de plus les États africains et les communautés d'intégration économique auxquels ils appartiennent afin qu'ils favorisent le développement du TMI.

Cette campagne doit intégrer des rencontres directes avec les différents acteurs et à tout le moins, une notification à travers les organisations telles que l'Union Africaine (UA), l'OMC, la CNUCED, le CCI et la CEA.

b) Organiser une promotion du TMI dans le cadre régional et sous régional auprès des organisations d'intégration à caractère économique qui ont en charge le transport et le commerce.

Il s'agit, à ce niveau, de souligner une fois encore l'enjeu du TMI par rapport aux mutations en cours aux niveaux institutionnel, juridique, administratif, technique et technologique, opérationnel, commercial et financier.

Mieux, l'occasion sera opportune pour présenter à ces structures d'orientation et de décision, tous les aspects de facilitation développés par le système des Nations unies et d'autres partenaires au développement en vue d'appliquer le TMI dans le moule des autres conventions internationales concernées par le transport et le commerce.

c) Organiser des ateliers régionaux sur le TMI au profit des secteurs publics/privés afin de favoriser le développement du TMI par les intervenants de la fonction transport, tous secteurs confondus.

Ces ateliers animés par le groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA devra se réaliser sous l'égide de l'organisation d'intégration économique concernée. À ce titre ces ateliers pourront bénéficier de l'expérience d'autres régions hors Afrique où des succès ont été enregistrés à l'application du TMI.

d) Mettre en place des cellules TMI au niveau sous régional et au niveau national pour assurer l'appropriation du TMI et faciliter la coordination des activités.

e) Publier des résultats probants de l'application du TMI auprès des cellules de coordination constituées, pour informations et diffusions.

3.6.2.2 Au niveau de la CEA

La direction d'une telle entreprise revient à la CEA et à la CNUCED qui devraient organiser tous les plans d'actions proposés.

Telles sont quelques solutions qui mériteraient d'être envisagées pour palier les insuffisances d'adoption et d'application du TMI.

3.6.2.3 Au niveau administratif et opérationnel

TMI et Distribution Physique Internationale (DPI)

Dans la recherche d'une facilitation et d'une gestion logistique intégrées du commerce et des transports, et en vue d'une optimisation du TMI, le CCI a initié la DPI qui prend en compte une gestion combinatoire des quatre contrats-piliers de l'Acte commercial international ; conformément à la règle d'or de la « Distribution Physique Internationale.

La DPI, dans la logique d'une évolution positive et efficace de la gestion du commerce et des transports, est le mécanisme le plus approprié qui peut valablement remplacer le TMI ; puisqu'elle prend en compte les aspects institutionnel, juridique, administratif, technique, technologique, organisationnel, opérationnel, commercial, financier et statistique.

On peut déduire que dorénavant, le TMI doit s'améliorer dans le moule de la DPI, dont la configuration structurelle épouse les objectifs poursuivis par les programmes de facilitation du commerce et des transports et surtout les buts visés par les Trade Point.

Ci-après le tableau relatif aux « innovations pratiques pour l'amélioration de la chaîne de la DPI ».

Tableau 25 : Innovations pratiques pour améliorer le choix de la chaîne de DPI

COMPOSANTES DE COÛT	ACTION LOGISTIQUE SUGGÉRÉE
COÛTS DIRECTS :	
Emballage/marquage	- Recherche de nouvelles méthodes et matériels d'emballage. - Porter au maximum l'usage du volume utile en fonction du mode de transport. - Minimiser les stocks de matériels et matériaux d'emballage.
Documentation	- Utiliser la transmission électronique des documents. - Simplifier les procédures.
Unitisation	- Comparer les coûts entre l'achat ou le leasing des conteneurs. - Envisager l'emploi de matériaux différents pour les palettes (plastique, bois, etc.).
Manutention	- Utiliser des conteneurs ISO et palettes pour équipement de manutention standardisé. - Améliorer les opérations quantitativement et qualitativement.
Assurance	- Contrôler les dangers du transport et les principales causes de pertes et dommages.
Transport :	
– Ferroviaire	- Analyser la consolidation de la cargaison. - Utiliser des conteneurs ISO.
– Routier	- Négocier des tarifs préférentiels. - Comparer les tarifs.
– Aérien	- Demander un tarif pour marchandise spécifique par l'intermédiaire d'un agent IATA. - Porter au maximum le volume occupé en fonction du poids (6 m3 = 1 t). - Analyser la consolidation de la cargaison. - Utiliser des unités de charge (ULD). - Utiliser des avions affrétés (complets ou partiels).
– Maritime	- Obtenir un fret préférentiel par l'intermédiaire d'un agent de la conférence.
– Multimodal	- Utiliser la cargaison par l'usage d'unités standardisées (palettisation et conteneurisation). - Comparer les tarifs des différents ETM. - Rechercher la possibilité de routes différentes.
Magasinage	- Comparer les coûts des différents entrepôts. - Utiliser au maximum la capacité volumétrique. - Rechercher des routes plus directes de transport pour éviter les stockages intermédiaires.
Douane	- Améliorer l'emballage pour minimiser le poids brut quant le tarif douanier est coté sur le poids et non sur la valeur. - Réduire la valeur CIF par un réajustement du coût des composantes comprises dans cette cotation.

(suite)

Banques	- Comparer les taux de commissions bancaires de différentes banques. - Coordonner avec le client étranger les procédures bancaires et les différentes conditions possibles de paiement.
Agents	- Comparer les taux de commission de différents agents. - Demander des références d'exportateurs et d'importateurs bien établis.
COÛTS INDIRECTS :	
Administratifs	- Utiliser de l'informatique pour la gestion de l'opération de DPI et pour le choix de la chaîne optimale (logiciels). - Comparer les coûts internes à l'entreprise avec ceux que perçoivent les transitaires pour des prestations identiques. - Rationaliser les coûts de communication. - Introduire de nouvelles techniques de mécanisation et d'automatisation. - Contrôler minutieusement chaque opération administrative.
Capital	- Réduire le temps de cycle total de distribution. - Utiliser, dans la mesure du possible, des modes de transport plus rapides et à plus grande fréquence. - Rechercher de nouvelles chaînes de distribution et de nouveaux canaux d'exportation et d'importation.

Source : Gestion Intégrée de la Distribution Physique International/Ruibal Handabaka

Comme on peut le constater la DPI va au-delà de l'application idoine du TMI ; ce faisant, elle constitue le support de base et la finalité de la libéralisation totale du commerce et du transport prônée par l'OMC/AGCS, et soutenue avec une certaine modération par la CNUCED et le CCI.

C'est pourquoi, les pays africains à l'instar de la Tunisie, devraient chercher sans délai à privilégier qualitativement l'application du TMI puis de la DPI au détriment d'une application anti-concurrentielle et anti-compétitive du transport en transit, en vigueur dans les sous-régions et qui pénalisent lourdement les opérateurs privés et les économies concernées.

3.6.3 Recommandations

Il se dégage de toutes les analyses et propositions précédentes qu'une convention sur le TMI doit être un instrument issu d'un consensus entre l'Administration, les prestataires de services de transport et les usagers de services de transport, en termes d'avantages réciproques et particuliers.

Au regard des solutions proposées, les recommandations sont :

- *Les organisations de coopération et d'intégration économique régionale et sous régionale UMA, CEDEAO/UEMOA, CEMAC, COMESA/SADC/ECCAS, IJAT devraient être mobilisées pour la promotion, et l'application harmonieuse du TMI, complémentairement aux autres conventions de transport en transit particulier.*
- *Elles auraient pour autres tâches de veiller à ce que le rôle des décideurs publiques et organismes gestionnaires de la convention puissent se réaliser dans le temps et dans l'espace selon des programmes bien établis au préalable.*

Le groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA/OMD doit apporter une assistance technique multiforme pour faciliter l'appropriation des mécanismes de facilitation existant ou à perfectionner d'une part et d'autre part, former des formateurs sur le TMI pour divulguer, informer les opérateurs de la chaîne du TMI rénové.

3.6.4 Conclusion

Au terme de cette analyse de la situation du TMI dans presque toutes les zones géographiques de l'Afrique, on peut dire que la convention sur le transport multimodal internationale (TMI) est appliquée de façon parcellaire et disparate. Ce constat est réel au Rwanda, au Sénégal et dans une moindre mesure en Tunisie. Le taux d'adhésion à la convention est très faible au regard de l'espoir suscité dès son adoption en 1980 à Genève. Somme toute, il apparaît que le TMI n'a pas connu de véritable promotion, de sensibilisation. Cette assertion est d'autant plus vraie que lorsqu'un État comme le Sénégal a adhéré puis inséré quelques années plus tard dans son droit interne le TMI, l'application est relativement en retard par rapport aux engagements.

Le TMI, dans certaines régions de l'Afrique de l'est, Afrique de l'ouest, de l'Afrique du centre a été étouffé par le transport en transit portuaire. Par endroits, une confusion s'est même installée en matière de responsabilité sur les corridors de transit Inter-États en mettant en cause le document de transport multimodal et l'entrepreneur de transport multimodal.

Et pourtant le CNUCED, le CCI, l'OMD et la CEA pour ne citer que les principaux, ne ménagent aucun effort depuis une décennie pour établir et mettre à la disposition des États et des usagers du TMI, des normes, règles, documents, mécanisme de facilitation ; sans pour autant que le TMI change fondamentalement le paysage du transport international des marchandises.

Seuls le Rwanda et le Burundi ont au sein de la COMESA et de l'EC-CAS, le Sénégal au sein de la CEDEAO/UEMOA, le Maroc au sein de l'UMA, posé des actes d'adhésion isolés au TMI en Afrique.

Dans tous les cas de figure, le TMI s'impose aujourd'hui au commerce international. L'Afrique doit tout mettre en œuvre pour maîtriser et appliquer le TMI et ses règles connexes avant le grand saut qualitatif dans l'AGCS/transport.

Chapitre IV

L'impact des barrières non-physiques sur l'intégration et l'amélioration des infrastructures et des services de transport

I. Introduction

Les transports en tant que service productif d'utilité et générateur de valeur ajoutée, jouent un rôle primordial dans le développement socio-économique d'un pays ; ils ont joué un rôle déterminant dans l'histoire économique et sociale du monde et plus particulièrement dans les pays développés où l'évolution des échanges a été favorisée par l'amélioration des moyens et des services de transport.

En Afrique, en reconnaissance de l'importance du secteur des transports pour le développement et l'intégration du continent, la Communauté internationale, en accord avec les États africains, lui a consacré deux Décennies UNTACDA I (1978-88) et UNTACDA II (1991-2000) dont l'objectif était de doter le continent africain d'un système de transport efficace, efficient et à moindres coûts.

Le programme de la Décennie a été renforcé par le Programme de politique de transports en Afrique Subsaharienne (SSATP). Au cours de cette période, d'importants efforts ont été consacrés au secteur des transports et des communications ; dans le domaine des transports, 7 290,59 millions $, soit 51 % des fonds du programme lui ont été consacrés dont 3 765,2 millions US$ aux transports routiers et 2 242,03 millions US$ au chemin de fer.

Durant les vingt dernières années passées, la Communauté économique européenne a investi plus de 3 milliards d'ECU dans les transports en Afrique Subsaharienne dont la plus grande partie dans les transports routiers.

Malgré l'attention portée au secteur des transports, celui-ci continue à souffrir de l'insuffisance des infrastructures, de leur mauvais entretien et des barrières non physiques qui entravent la fluidité du trafic, renchérissent les coûts de transport, allongent les délais d'acheminement des marchandises et constituent des freins pour l'intégration sous-régionale et régionale.

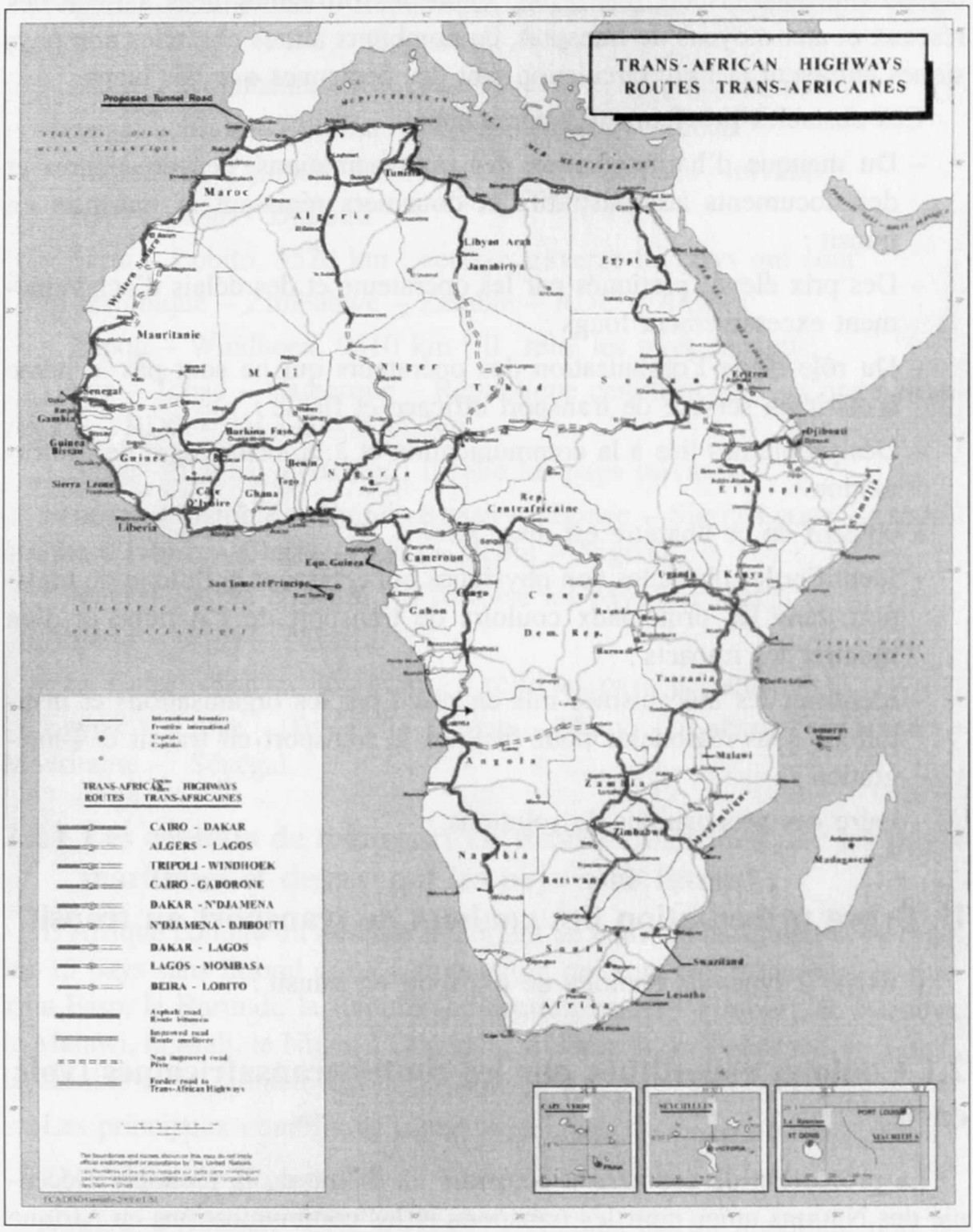
En effet, les pays africains ont les frais de transport les plus élevés au monde : en 1998 ils ont représenté 11,30 % de la valeur des importations contre une moyenne mondiale de 5,06 %. Ces prix de transport élevés sont un handicap pour la compétitivité des produits africains sur le marché international car ils influent négativement sur les importations et les exportations et contribuent au renchérissement des prix à la consommation intérieure. Les pays sans littoral sont particulièrement défavorisés, car le manque d'accès direct à la mer non seulement les éloigne davantage du marché mondial mais les rend tributaires des pays voisins côtiers pour le transport, par voie maritime, de leurs marchandises.

La situation des transports en Afrique et celle des pays enclavés en particulier, ont toujours retenu l'attention de la Communauté internationale et des organisations sous-régionales qui développent sans relâche de nombreuses initiatives pour améliorer les infrastructures et les services de transport en vue d'accroître la compétitivité des économies africaines et faciliter leur insertion dans l'économie mondiale. Il en est de même pour les États africains qui avaient fait de cette question une priorité et lui avaient consacré l'un des objectifs du programme UNTACDA II qui est : « l'exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications, compte tenu, en particulier, des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés ».

La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a organisé, en collaboration avec des partenaires, des séminaires destinés à examiner les principaux problèmes qui entravent le transport en transit en Afrique. Elle a tenu, en collaboration avec la République du Cameroun, en décembre 1998 à Yaoundé, un séminaire sur la facilitation le long des couloirs de transit et sur les indicateurs de performances pour les pays de l'Afrique centrale. En novembre 2000, elle a organisé conjointement avec le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), l'Association des directions des ports maritimes de l'Afrique orientale et australe (PMAESA), la Commission de l'Afrique australe pour les transports et les communications (SATCC), l'Autorité de coordination du transport et du transit du Corridor nord (TTCA) et le Ministère français des affaires étrangères, une réunion sur le transport de transit pour les pays de l'Afrique australe et orientale.

L'objectif visé en améliorant les transports est de permettre l'intégration des États d'Afrique, de faciliter et d'accroître les échanges nationaux et internationaux pour promouvoir le développement économique et social de tout le continent africain. La présente partie sur l'impact des barrières non physiques sur l'intégration et l'amélioration des infrastructures et des services de transport rentre dans le cadre de ces efforts.

Les routes transafricaines : les tronçons manquants.



L'accroissement des échanges entre les États d'Afrique a montré la complexité du transport Inter-États. Outre les difficultés liées à l'état des réseaux et aux moyens de transport, de nombreux autres obstacles non physiques entravent la libre circulation tant des personnes que des biens.

Ces obstacles proviennent notamment :

- Du manque d'harmonisation des réglementations, des procédures et des documents administratifs et douaniers régissant le transport en transit ;
- Des prix élevés pratiqués par les opérateurs et des délais d'acheminement excessivement longs ;
- Du rôle et de l'organisation des opérateurs qui ne sont pas à même d'offrir un service de transport efficace et fiable ;
- Des problèmes liés à la communication et à la technologie de l'information.

L'objectif de ce chapitre est donc de :

- Identifier les obstacles non physiques qui entravent la fluidité du transport dans les principaux couloirs de transport de l'Afrique et d'en montrer les impacts ;
- Identifier les mécanismes mis en place par les organisations et institutions sous-régionales pour faciliter le transport en transit et l'intégration ;
- Faire des propositions de solutions.

II. Brève présentation des couloirs de transport au transit

Il existe 2 types de couloirs de transport en transit :

2.1 Couloirs consstitués par les routes transafricaines (voir carte)

La promotion de ces axes a constitué un thème de la première Décennie des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique et depuis lors leur mise en œuvre continue. Ces axes sont amenés à jouer un rôle de plus en plus important dans le cadre de l'intégration et de l'accroissement du commerce intrafricain.

Ces axes sont :

• Le Caire – Gaborone, 8640 km ; il traverse les pays suivants :

Égypte – Soudan – Ethiopie – Kenya – Tanzanie – Malawi – Zambie – Zimbabwe – Botswana.

• Lagos – Mombasa, 6260 km ; il relie les pays qui sont:

Nigeria – Cameroun – République centrafricaine – République démocratique du Congo (RDC)– Ouganda – Kenya

• Dakar – Ndjamena, 4500 km ; il traverse les pays suivants :

Sénégal – Mali – Burkina – Niger – Nigeria – Tchad

• Ndjamena - Djibouti, 4220 km ; il relie les pays suivants :

Tchad- Soudan - Djibouti

• Beira – Lobito, 3520 km ; cet axe traverse les pays qui sont:

Mozambique – Zimbabwe – Zambie – RDC – Angola

• Tripoli – Windhoek, 9610 km ; il relie les pays suivants:

Libye – Tchad – Cameroun – République centrafricaine – Congo Brazzaville – RDC – Angola – Namibie

• Dakar – Lagos, 4010 km ; il relie les pays suivants:

Sénégal – Gambie – Guinée-Bissau – Guinée – Sierra Leone – Libéria – Côte d'Ivoire – Ghana – Togo – Bénin – Nigeria

• Alger – Lagos, 8324km ; il traverse les pays qui sont :

Algérie – Niger – Nigeria

• Le Caire – Dakar, 8640 km; il relie les pays suivants:

Égypte – Libye – Tunisie – Algérie – Maroc – (Sahara Occidental) – Mauritanie – Sénégal.

2.2.1 Les couloirs de transport en transit constitués par les ports maritimes et desservant les pays sans littoral :

L'Afrique compte un nombre important de couloirs de transit desservant les 15 pays sans littoral qui s'y trouvent et qui sont : le Botswana, le Burkina Faso, la Burundi, la République centrafricaine, l'Ethiopie, le Lesotho, le Malawi, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Rwanda, le Swaziland, le Tchad, la Zambie et le Zimbabwe.

Les principaux couloirs de transit sont :

1) Afrique de l'ouest

Couloir d'Abidjan (Côte d'Ivoire) - Abidjan est un important port de transit pour les pays enclavés de la sous-région. Il sert principalement le Burkina et le Mali et dans une moindre mesure le Niger.

Le couloir d'Abidjan est constitué par :

– Une voie routière reliant le port d'Abidjan à Ouagadougou (Burkina) de 1 124 km et Niamey (Niger)

– Une voie ferroviaire d'Abidjan (Côte d'Ivoire) à Ouagadougou et Kaya (Burkina) long de 1. 260 km.

– Une voie routière de 1. 184 km reliant le port d'Abidjan à Bamako (Mali)

Couloir de Lomé (Togo) - dont le port est relié par :

– Une voie routière à Ouagadougou (Burkina) 970 km et à Bamako (Mali) 1. 873 km

– Une voie routière de Lomé – Niamey (Niger) via le Burkina

Couloir de Cotonou (Bénin) - Il sert principalement le Niger par une voie ferrée sur le tronçon béninois et par la route. Le port de Cotonou est aussi utilisé par le Burkina et le Mali.

Couloir de Dakar (Sénégal) - Il est utilisé par le Mali ; qui est relié au port de Dakar par un axe ferroviaire.

Couloir d'Accra (Ghana) - Le port d'Accra était peu utilisé par les 3 pays enclavés : Burkina – Mali – Niger ; mais avec l'émergence des problèmes politiques en Côte d'Ivoire, il y a eu un détournement du trafic de ces pays vers le port d'Accra.

2) Afrique centrale

Couloir de Douala (Cameroun) - le port de Douala est relié à :

– N'Djaména (Tchad) par voie ferroviaire de 936 km puis une continuation par la route de 1. 003 km et par une voie routière directe de 1. 980 km.

– Bangui (Centrafrique) par chemin de fer sur 936 km et par la route sur 860 km et par une voie routière directe de 1. 802 km (ou 1. 650 km) en fonction des variantes de voies empruntées.

Il existe aussi le couloir de Pointe Noire (Congo) qui est peu utilisé par les pays enclavés.

3) Afrique orientale et australe

Couloir de Mombasa (Kenya) - Le port de Mombasa dessert l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RDC. L'organisation des opérations de transit sur cette desserte appelée aussi Corridor nord, est assurée par une autorité de coordination dénommée Autorité de Coordination du transport et du transit (ACTT) dont le Secrétariat Permanent a son siège à Mombasa.

Le couloir est desservi principalement par :

– Une voie routière de 2. 100 km entre Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura et l'est de la RDC.

– Une ligne ferroviaire Mombasa – Kampala de 1. 338 km de longueur.

– Les services de ferry sur le lac Victoria.

Couloir de Dar-es-Salam (Tanzanie) - appelé couloir central est utilisé par le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo. Il sert

aussi comme porte de sortie à la Zambie par une voie routière de plus de 2 000 km..

Couloir de Mtwara (Tanzanie) - Ce couloir de transport fait partie d'une initiative de développement économique de l'ensemble de la zone avec la participation du secteur privé. Les routes relient principalement le port de Mtwara aux pays sans littoral qui sont le Malawi et la Zambie et désenclavent la partie nord-est du Mozambique.

Couloir de Nacala (Mozambique) - Ce couloir est desservi par le port de Nacala qui est relié par chemin de fer au Malawi, par la route à la Zambie.

Couloir de Beira (Mozambique) - dont le port de Beira, situé dans la région centrale du Mozambique, en fait un centre de transit privilégié pour les pays sans littoral voisins que sont le Zimbabwe, la Zambie, le Malawi auxquels il est relié par des voies routières et par chemin de fer.

Couloir de Maputo (Mozambique) - dont le port est relié au Zimbabwe et à la Zambie, par rail et par route. Ce couloir fait partie du programme régional de développement des couloirs de transport de SADC, impliquant une forte participation du secteur privé dans la construction et la gestion des infrastructures.

Couloir de Djibouti - Le port de Djibouti est relié à Addis-Abeba (Éthiopie) par une voie routière et par une ligne de chemin de fer.

Couloir de Walvis Bay (Namibie) - Le couloir de Walvis Bay qui dessert les pays sans littoral de l'Afrique australe que sont le Botswana, le Zimbabwe et la Zambie.

Couloir de Durban (Afrique du Sud) – Le port de Durban est l'un des plus importants de la sous région ; il dessert le Botswana, le Zimbabwe et la Zambie.

Les grands axes et les couloirs ci-dessus indiqués ne peuvent être exploités de façon rationnelle que si des solutions durables sont trouvées aux obstacles non physiques qui entravent la fluidité du trafic ; ce qui est loin d'être le cas comme le montrera l'examen de la situation.

III. Formalités, Procédures et Documents du Transport en Transit et les obstacles

Le transport international requiert une démarche constituée par des formalités à remplir, des procédures à suivre et des documents à fournir. La formalité est générée par un besoin de données à l'entrée d'un pays ; les services de police, de douane, de santé et autres ont besoin d'un certain nombre de renseignements sur les moyens de transport, les produits transportés, les membres de l'équipage des véhicules, etc.

La procédure est la façon d'accomplir la formalité, le cheminement de l'information. Le document est l'outil de la procédure, le support de l'information. Cet ensemble de besoins nécessaires pour effectuer le transit diffère d'un pays à l'autre, d'un mode de transport à l'autre, ce qui explique la complexité du transport international car chaque pays traversé veut faire appliquer ses propres formalités et procédures et faire utiliser ses documents. Dans le cas du transport par route des marchandises, par exemple, cette situation se traduit par l'imposition de mesures de sécurité locales, des paiements de cautions ou garanties pour couvrir la traversée des territoires par des marchandises en transit, et de nombreux contrôles et inspections physiques des marchandises, allant parfois jusqu'au aux déchargements des véhicules.

De telles mesures appliquées successivement dans chaque pays de passage entraînent des dépenses importantes et des retards considérables et entravent la libre circulation des biens et des personnes. Pour réduire les difficultés des opérateurs des transports et donner aux administrations un système international de contrôle à même de se substituer aux procédures nationales, les États ont passé entre eux, un certain nombre d'accords internationaux tendant à rationaliser, harmoniser et uniformiser les formalités, les procédures et les documents. De nombreuses conventions internationales ont été signées dans ce sens et mises en application notamment dans les pays développés, pour ce qui concerne l'Afrique, ce sont surtout des conventions sous-régionales.

3.1 Transport routier

3.1.1 Conventions internationales pertinentes pour le transport routier en Afrique

Les conventions internationales sur les transports ont pour objectif de simplifier, harmoniser, uniformiser les règles, les procédures de transport entre les États membres en vue de faciliter et d'accroître le trafic ; elles constituent un cadre utile pour formuler, négocier et appliquer plus aisément des accords, arrangements régionaux ou sous-régionaux. Ces conventions incluent les conventions douanières, les conventions sur la circulation routière ; sur le transport multimodal et celles sur le transit, il s'agit notamment de :

– la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR, Genève 1956). Cette Convention vise à régler de manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, plus particulièrement en ce qui concerne les

documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur ; elle est entrée en vigueur en juillet 1961 ;

– la Convention de Vienne sur la circulation routière 1968 ; elle vise à faciliter la circulation routière, et à accroître la sécurité sur les routes par l'adoption de règles uniformes sur la signalisation routière, la conduite sur les routes internationales, l'immatriculation des véhicules, et sur les permis de conduire etc. La Convention est entrée en vigueur en mai 1977 ;

– la Convention sur le commerce de transit des pays sans littoral, New York 1965. Cette Convention réglemente le passage des marchandises des pays sans littoral, sans droit de douane, ni taxe à l'exception des redevances couvrant les dépenses de surveillance et d'administration. Les droits et facilités accordés au terme de cette Convention aux pays sans littoral sont exclus du jeu de la clause de la nation la plus favorisée ; cette Convention est entrée en vigueur en juillet 1967 ;

– la Convention de Vienne sur la signalisation routière 1968 sert à faciliter et à sécuriser la circulation routière par l'adoption de règles uniformes concernant les signaux routiers, les signaux lumineux de circulation, les marques routières et autres marques. Cette Convention est entrée en vigueur en novembre 1968.

– la Convention douanière relative aux conteneurs, (Genève 1972) a pour objet de développer le transport international par conteneurs ; à cet effet, elle détermine les spécifications techniques détaillées pour les conteneurs, spécifications leur permettant de bénéficier des facilités d'admission temporaire. Elle est entrée en vigueur en décembre 1975 ;

– la Convention de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers 1973. Elle vise à faciliter le transport international des marchandises qui doivent traverser plusieurs territoires douaniers en vue de faire appliquer, par les pays concernés, des procédures uniformes pour le traitement des marchandises ;

– la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, Genève, 1975) vise à simplifier, harmoniser, accélérer les formalités du transport international et plus spécialement aux frontières. Un véhicule ou un conteneur couvert par le carnet TIR, peut faire le trajet de son point de départ (bureau de douane où ont lieu les formalités), à son point de destination (où s'effectuent aussi les formalités) sans être soumis à la visite de la douane aux passages des frontières. Le transport des marchandises s'effectue sans paiement des droits et taxes de douane jusqu'à destination. La convention est entrée en vigueur en mars 1978 ;

Tableau 1 : État des conventions internationales sur les transports par les pays africains.

	Circulation routière										Transport routier		Faciliation du franchissement des frontières			
	Circulation routière, 1949	Circulation routière, 1968	Signalisation routière, 1949	Signalisation routière, 1968	Suppl. 1968 Convention Cir. Rout., 1971	Suppl. 1968 Conv. Signalisation Rout., 1971	Poids et dimensions, 1950	Signalisation routière, 1957	Protocole Signalisation routière, 1973	Permis de conduire (APC), 1975	Contrat Transp. March par Route (CMR), 1956	Protocole au CMR, 1978	Convention TIR, 1959	Convention TIR, 1975	Convention Douanière relative aux Conteneurs, 1972	Conv. Harmonis, Contrôles March, Frontière, 1982
Afrique du Sud	X	X														X
Algérie	X													X	X	
Angola																
Bénin	X															
Botswana	X															
Burkina Faso																
Burundi															X	
Cameroun																
Cap Vert																
République Centrafricaine	X	X		X												
Comores																
République du Congo	X															
Côte d'Ivoire	X	X		X												
Djibouti																
Égypte	X		X													
Érythrée																
Éthiopie																
Gabon																
Gambie																
Ghana	X	S		S				X								

(suite)

	Circulation routière											Transport routier		Faciliation du franchissement des frontières			
	Circulation routière, 1949	Circulation routière, 1968	Signalisation routière, 1949	Signalisation routière, 1968	Suppl. 1968 Convention Cir. Rout., 1971	Suppl. 1968 Conv. Signalisation Rout., 1971	Poids et dimensions, 1950	Signalisation routière, 1957	Protocole Signalisation routière, 1973	Permis de conduire (APC), 1975	Contrat Transp. March par Route (CMR), 1956	Protocole au CMR, 1978	Convention TIR, 1959	Convention TIR, 1975	Convention Douanière relative aux Conteneurs, 1972	Conv. Harmonis, Contrôles March, Frontière, 1982
Guinée																
Guinée Bissau																
Guinée Équatoriale																
Kenya																
Lesotho																
Liberia																
Libye																
Madagascar																
Malawi																
Mali		X														
Maroc		X	X		X					X	X		X	X	X	
Maurice																
Mauritanie																
Mozambique																
Namibie		X														
Niger		X	X	X												
Nigéria																
Ouganda		X		X												
République démocratique du Congo		X	X		X											
Rwanda		X		X												

(suite)

	Circulation routière										Transport routier		Faciliation du franchissement des frontières			
	Circulation routière, 1949	Circulation routière, 1968	Signalisation routière, 1949	Signalisation routière, 1968	Suppl. 1968 Convention Cir. Rout., 1971	Suppl. 1968 Conv. Signalisation Rout., 1971	Poids et dimensions, 1950	Signalisation routière, 1957	Protocole Signalisation routière, 1973	Permis de conduire (APC), 1975	Contrat Transp. March par Route (CMR), 1956	Protocole au CMR, 1978	Convention TIR, 1959	Convention TIR, 1975	Convention Douanière relative aux Conteneurs, 1972	Conv. Harmonis, Contrôles March, Frontière, 1982
Sao Tomé et Principe																
Sénégal	X	X	X	X												
Seychelles																
Sierra Léone	X															
Somalie																
Soudan																
Swaziland																
Tanzanie	X															
Tchad																
Togo	X															
Tunisie	X		X								X	X		X		
Zambie																
Zimbabwe	X	X														

Légendes : X = Ratification, accession, signature définitive ;

S = Signature ;

Élaboré à partir des données de UNECE Transport Agreements and Conventions Status

– la Convention des Nations unies sur le transport multimodal international des marchandises 1980. L'objectif de cette Convention est de faciliter et de développer le transport multimodal international de marchandises. À cet effet, elle donne les définitions de certains termes essentiels tels que l'entrepreneur de transport multimodal, le contrat de transport multimodal, le document de transport multimodal. Elle traite aussi de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, de même que de celle de l'expéditeur. Elle n'est pas encore entrée en vigueur, n'ayant pas reçu le nombre de signatures nécessaires pour cela. De nos jours, dix pays sont contractants dont six africains (Burundi, Malawi, Maroc, Rwanda, Sénégal et Zambie). L'absence d'un cadre juridique international sur ce type de transport, risque de favoriser des approches individuelles, source de complexités et parfois de divergences ;

– la Convention sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, (Genève, 1982) a pour objet de faciliter la circulation des marchandises en réduisant les exigences d'accomplissement des formalités de même que le nombre et la durée des contrôles par une coordination des procédures et de leurs méthodes d'application. Cette Convention est entrée en vigueur en octobre 1985.

L'adhésion aux Conventions internationales renforce la coopération internationale, démontre de la part des pays signataires la volonté de trouver une solution harmonisée aux problèmes posés. Cependant, on remarque que très peu de pays africains ont signé, adhéré ou ratifié ces conventions internationales. Comme le montre le tableau 1 par exemple, la Convention de Genève sur le contrat de transport international de marchandises par route et la Convention douanière relative au transport international de marchandises sur le couvert du carnet TIR n'ont été ratifiées que par la Tunisie et le Maroc. La plupart des pays africains ne sont pas parties contractantes de ces Conventions internationales pour diverses raisons dont l'une des plus importantes est le manque de capacité technique nécessaire des administrations pour traiter de ces questions.

4.3.1.2 Textes sous-régionaux

Sur le plan sous-régional, le transport en transit entre les États est régi par des accords bilatéraux signés entre les États voisins et par des conventions et protocoles initiés par des organisations sous-régionales qui sont entre autres :

– En Afrique de l'ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO), l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA),

– En Afrique de l'est et australe, la Communauté de l'Afrique de l'est (EAC), le Marché commun pour l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC),

– En Afrique Centrale, la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

a) Réglementation du transport en transit en Afrique de l'ouest

Le transport entre les pays membres de la CEDEAO est régi principalement par deux Conventions ; la Convention de transport Inter-États (TIE), la Convention de transport routier Inter-États (TRIE) et par de multiples accords bilatéraux signés entre les États eux-mêmes.

La Convention de transport Inter-États (TIE) :

La Convention TIE réglemente les transports routiers entre les États membres de la CEDEAO, elle définit les axes Inter-États reconnus par la Communauté, le code de la route et le code du transport. Elle a été signée en 1982 par les États membres.

La Convention relative au transit routier Inter-États de marchandises (TRIE) :

Signée en 1982 par les États membres de la CEDEAO, cette Convention réglemente le passage sans rupture de charge des marchandises en suspension des droits et des taxes de douane d'un pays à un autre, sous la couverture d'un document douanier unique dite déclaration TRIE.

La Convention TRIE a besoin pour son application :

– d'une déclaration TRIE ;

– d'avoir reçu la garantie d'une caution fournie par un établissement agréé par l'État membre. À cet effet, certains États ont mis en place un fonds de garantie alimenté par un prélèvement de 0,25 % ou 0,5 % (selon les pays) de la valeur en douane de la marchandise et ont désigné une caution nationale pour en assurer la gestion. Le fonds de garantie est destiné à couvrir les risques éventuels d'inexécution totale ou partielle des engagements ou des infractions aux législations et réglementations douanières encourus pendant la traversée du territoire douanier du ou des État(s) traversé(s) ;

– d'un agrément des véhicules routiers ; l'obtention de l'agrément suppose la mise aux normes techniques des véhicules telles que définies par la Convention TRIE et dont le but est de garantir l'inviolabilité des scellés. En effet, pour avoir l'agrément, l'aménagement du véhicule doit être fait de façon :

• Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace ;

• Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture de scellement ;

• Qu'aucun espace ne permette de dissimuler des marchandises ;

• Que les portes et tout autre mode de fermeture des véhicules comporte un dispositif permettant un scellement douanier simple et efficace ;

• Que les portes soient construites de manière à couvrir tout interstice et à assurer une fermeture complète et efficace ;

• À être muni d'un dispositif adéquat de protection du scellement douanier ou que le scellement douanier soit suffisamment protégé.

Ces deux Conventions sont entrées en en vigueur mais leur application n'est pas effective compte tenu des nombreuses difficultés rencontrées.

En plus des Conventions TIE et TRIE et de nombreux autres textes (décisions, protocoles) tendant à la coordination et à l'harmonisation des transports dans la sous-région, la CEDEAO, a institué la carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers en mai 1982. Cette assurance offre les mêmes garanties que celles qui sont exigées par les lois en vigueur sur le territoire de chacun des États membres signataires. Bien que ne s'étendant pas systématiquement aux marchandises, au personnel roulant, la carte brune CEDEAO, a permis d'accélérer la prise en charge des victimes des accidents de la route.

Parallèlement aux conventions sous-régionales, il existe de nombreux accords signés entre les États et qui régissent en grande partie le transport routier Inter-États. Selon une étude menée en 1998 par l'UEMOA intitulée « Étude sur la facilitation du transport et du transit routier Inter-États », il apparaît qu'environ 70 % des règles qui régissent le transport dans la zone de l'UEMOA relèvent des accords bilatéraux et des réglementations et usages nationaux. Les Conventions sous-régionales ne couvrent que les autres 30 % restant ; cela pose des problèmes d'harmonisation et favorise la multiplication des documents, source de complexités.

b) Réglementation du transport en transit en Afrique orientale et australe

Dans les pays de l'Afrique orientale et australe, le transport entre les États est régi par les conventions internationales et par les textes de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC)

1. Accord de transit du Corridor nord

Pour parer aux nombreuses difficultés qui entravent l'écoulement rapide du trafic et créent des fardeaux supplémentaires pour les pays enclavés de la sous-région, et pour coordonner les efforts en vue de faciliter le transport en transit au port de Mombasa au Kenya, le Burundi, le Kenya, le Rwanda, l'Ouganda ont signé un Accord dit Accord de Transit du Corridor

Nord (ATCN) le 19 février 1985 à Bujumbura (Burundi). La République démocratique du Congo (RDC) a adhéré à l'accord en 1987. Au titre de cet Accord, une Autorité de Coordination du Transport et du Transit (ACTT) qui est l'organe suprême composé des ministres chargés des transports des États membres, a été mis en place ; celle-ci est assistée d'un Comité Exécutif composé des secrétaires généraux des ministères des transports et par un secrétariat permanent ayant son siège à Mombasa.

L'Accord proprement dit se compose de trois parties :

– une partie relative aux articles qui traitent des dispositions générales qui sont essentielles pour la mise en application de l'Accord ;

– l'annexe qui porte création de l'Autorité de Coordination du transport et du transit dont le rôle est de s'assurer que chaque partie contractante applique les dispositions de l'Accord et garantit une interprétation uniforme de cet Accord ;

– les protocoles qui traitent respectivement des facilités portuaires maritimes, des itinéraires et facilités de transit, du contrôle douanier, de la documentation et procédures, du transport par chemin de fer des marchandises en transit, le transport par route des marchandises en transit, du traitement des marchandises dangereuses, des facilités à l'égard des agences de transit et de leurs employés et enfin de la couverture de la responsabilité civile automobile.

L'ATCN offre aussi un cadre de coopération adéquat pour la gestion et le contrôle des opérations de transport en transit dans le Corridor nord. Ainsi, des règles uniformes ont été instituées entre les États signataires de l'accord concernant le permis de conduire, la charge à l'essieu autorisée, les tarifs d'usage des infrastructures de transport ainsi que les spécifications techniques des véhicules, mais des efforts sont toujours nécessaires pour leur application.

Dans le domaine douanier, l'ATCN a mis en place un régime douanier pour le transit des marchandises ; le document unique utilisé est appelé Déclaration de Transit Douanier par route (DTDR) entré en application depuis 1989 ainsi qu'une caution unique de garantie douanière. Pour des raisons de simplification et d'harmonisation, l'ACTT et COMESA ont mis en place conjointement un document appelé Déclaration douanière de COMESA (DD-COM) qui est une combinaison de la DTDR et des autres documents douaniers existants dans la sous-région. Pour faciliter les opérations de traversée des frontières, l'ACTT a prévu d'implanter des bureaux de contrôle nationaux juxtaposés aux frontières, d'harmoniser les scellements douaniers et les heures d'ouverture des bureaux frontaliers des douanes.

L'ATCN a aussi institué des règles uniformes régissant les contrats de transport de transit ainsi que la responsabilité des transporteurs.

La mise en place de toutes ces réglementations communes a facilité la tâche des transporteurs qui étaient confrontés à la multiplicité des documents et des procédures pour chaque pays traversé. Cette situation se traduisait par des délais excessivement longs et pénibles ; des contrôles incessants et coûteux faisant du transport Inter-États un véritable cauchemar pour les opérateurs. Cependant, de nombreuses difficultés subsistent toujours et sont abordées dans la partie relative aux entraves.

2. Réglementation du transport en transit dans les pays membres de COMESA

Le traité établissant COMESA contient en annexe des protocoles sur :

– le commerce en transit et les facilités et relatives ;

– un système d'assurance automobile aux tiers.

Sur la base de ces textes, COMESA a développé de nombreuses initiatives tendant à faciliter le transport en transit entre ses États membres. Il s'agit notamment de :

• L'harmonisation des charges de transit dont l'objectif est d'uniformiser les tarifs inhérents au transit dans les pays membres en vue d'offrir les mêmes chances aux transporteurs. Ces tarifs se répartissent comme suit :

– 10US$ pour 100 km pour les véhicules de plus de 3 essieux ;

– 6US$ pour 100 km pour les camions de 3 essieux ou moins ;

– 5US$ pour 100 km pour les bus de plus de 25 places.

• La licence professionnelle de transporteur qui permet une libre circulation des véhicules de transport de marchandises entre les pays de la sous-région ;

• L'harmonisation des limites de la charge à l'essieu pour éviter la surcharge des véhicules qui endommage les routes et les ponts ;

• La mise en place d'une garantie douanière régionale adoptée depuis 1990 mais qui n'est pas encore entrée en application faute d'avoir reçu le nombre de ratifications nécessaires pour sa mise en vigueur ;

• Un document unique appelé « Road Customs Transit Document » pour le transport routier émis en 1990 et remplacé en 1999 par COMESA-CD ;

• L'assurance-responsabilité civile automobile appelée carte jaune-COMESA qui couvre les risques d'accidents dans tous les pays membres. Elle couvre aussi les cas d'hospitalisation des chauffeurs et des apprentis.

Ces mesures ont contribué à améliorer de façon significative le transport en transit à tel point que certains pays non-membres comme le Botswana et l'Afrique du Sud cherchent à adhérer à certaines d'entre elles dont notamment le système d'assurance.

3. Protocole sur les transports, les communications, la météorologie et des services postaux de la SADC.

Les transports entre les pays membres de la SADC sont régis par un Protocole sur les transports, les communications et la météorologie signé en 1996 et entré en vigueur en 1998. Ce Protocole constitue le cadre de coopération dans le domaine des transports, des télécommunications, de la météorologie et des services postaux entre les États membres de la SADC. À cet effet, il donne les grandes lignes sur l'orientation en matière de transport routier, la circulation routière, le transport aérien, ferroviaire, maritime et par voie d'eau intérieure. Il prévoit la mise en place de structures chargées de la mise en application du Protocole. En principe toute réglementation nationale contraire aux dispositions du Protocole devrait être supprimée.

Pour la mise en œuvre des dispositions du Protocole, il a été créé une Commission appelée Commission de l'Afrique australe pour les transports et les communications (SATCC) dont les attributions devront être revues en vue d'accorder une plus grande place aux associations des professionnels des transports.

La SADC a développé des initiatives tendant à faciliter le transport en transit ; il s'agit notamment de :

• L'institution d'un poste unique pour le franchissement des frontières entre deux pays. Cette mesure est censée accélérer les formalités de transit entre les États ;

• Des initiatives de développement des couloirs de transport avec la participation du secteur privé comme le Corridor de Maputo au Mozambique ;

• La mise en place de comités chargés des questions de facilitation du transport en transit.

C. Réglementation du transport en transit en Afrique centrale

Le transport international routier dans cette sous-région, est régi principalement par :

• La Convention Inter-États de transports routiers de marchandises diverses (CIETRMD) ;

• La Convention Inter-États de transports multimodal de marchandises ;

• La Convention relative au transit routier Inter-États (TIPAC) ;

• La réglementation du transport par route des marchandises dangereuses.

La CIETRMD vise à réglementer d'une manière uniforme les conditions de contrat de transport routier Inter-États de marchandises par route ; elle traite notamment des documents utilisés, de la responsabilité des différents acteurs (transporteurs, expéditeur, destinataire).

La Convention Inter-États de transport multimodal de marchandises a pour objectif la promotion du développement des services de transport

multimodal entre les États membres de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC). Elle traite notamment des documents de transport, de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, de celle de l'expéditeur, des dispositions douanières.

La TIPAC réglemente le transport en transit entre les États membres de l'UDEAC qui se fait sous le régime général des acquits à caution de transit. Les marchandises et les moyens de transport font l'objet d'une déclaration sommaire et les marchandises sont transportées sous un scellement douanier. La caution est constituée dans chacun des pays considéré et géré par un organisme émetteur. C'est une chaîne de caution nationale gérée de manière centralisée. L'usager n'a aucune formalité de constitution de caution à remplir.

La réglementation du transport par route des marchandises dangereuses a pour objet de doter la sous-région d'une réglementation sous-régionale de transport par route des marchandises dangereuses. L'objectif de cette réglementation est de préserver l'environnement, la sécurité et l'hygiène publique.

4.3.1.3 Entraves dans le transport en transit et leurs impacts

Nonobstant l'existence des Conventions, Protocoles, Accords etc. les sous-régions continuent d'être pénalisées par les lourdes procédures de transit, la multiplicité des documents de transit et d'autres difficultés dont les plus importantes sont :

a) Utilisation de différents documents douaniers pour la traversée des frontières.

En Afrique de l'ouest, le carnet TRIE qui devait être le document unique douanier utilisé pour le transport en transit n'est mis en application que par 3 pays sur les 15 que compte la CEDEAO, le Bénin, le Mali et le Togo et différents types de documents continuent d'avoir cours dans la sous-région ; il s'agit de :

– l'acquit de transit cautionné D25 pour la Côte d'Ivoire ;
– la déclaration de transit routier (DTR) pour le Sénégal ;
– le carnet de transit routier (CTR) pour le Burkina et le Niger ;
– le carnet TRIE pour le Togo, le Mali et le Bénin ;
– le TRIE CEDEAO pour les hydrocarbures au Togo, Burkina, Niger.

En plus des documents douaniers, d'autres documents de transport sont joints aux marchandises ; les services chargés de les délivrer diffèrent selon les pays. En Côte d'Ivoire et au Sénégal, par exemple, le document qui accompagne la marchandise est la lettre de voiture émise par l'organisme qui gère le fret. Au Bénin, on utilise la feuille de tonnage ou la lettre de

voiture. Au Burkina, c'est l'autorisation de chargement délivrée par le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) qui tient lieu de lettre de voiture. Ces documents sont délivrés moyennant paiement d'argent.

La multiplicité des documents conduit à une succession de procédures aux passages des frontières, entraînant l'utilisation d'autant de documents que de frontières à traverser. Le Mali doit lever trois types de documents entre Lomé et Bamako distant de 1 873 km. En Afrique de l'est, la situation n'est guère meilleure, tous les pays n'ont pas encore mis en vigueur le document unique de transit de COMESA. Les transporteurs sont obligés de passer de longues heures aux postes frontières où il n'existe parfois pas d'infrastructures d'accueil adéquates.

Dans son rapport de 1998 sur l'étude de l'intégration des transports et des communications, la SADC estime l'incidence du temps passé aux frontières à plus de 3,3 millions de véhicule/heures pour un coût global estimé à US$ 48 millions par an.

Les véhicules de transport de marchandises attendent très longtemps aux postes frontaliers comme le montre le tableau suivant :

Tableau 2 : Délais aux postes frontaliers en Afrique australe

CORRIDOR	POSTE FRONTALIER	PAYS	ESTIMATION DES DÉLAIS (HEURES)
Beira	Machipanda	Mozambique/Zimbabwe	24
	Zobue	Mozambique/Malawi	24
	Mutare	Mozambique/Zimbabwe	26
Maputo	Ressano Garcia	Afrique du Sud/Mozambique	6
	Namaacha	Swaziland/Mozambique	4
Nord – Sud	Beit-Bridge	Afrique du Sud/Zimbabwe	36
	Chirundu	Zimbabwe/Zambie	24
	Victoria Falls	Zimbabwe/Zambie	36
	Martins Drift	Afrique du Sud/Botswana	6
Trans-Caprivi	Kazumgula	Namibie/Botswana	24
Trans-Kalahari	Buitepos	Namibie/Botswana	6
	Pioneer Gate	Botswana/Afrique du Sud	4
TANZAM	Nakonde	Zambie/Tanzanie	17

Source : SADC Transport Corridor Agenda, July 2000 (World Bank)/InfraAfrica Consultants

b) Caution douanière et constitution d'un fonds de garantie

L'une des difficultés majeures dans le transport en transit des marchandises est la sécurité douanière qui doit être assurée par la mise en place

d'une garantie financière et d'un mécanisme permettant d'assurer que les marchandises en transit ne soient déversées entièrement ou partiellement sur le marché du pays de transit sans que les droits et les taxes de douanes nécessaires n'aient été payées. Aucune organisation sous-régionale n'a réussi à mettre en place un système satisfaisant pour contrecarrer cette difficulté. Dans les différentes sous-régions, les textes ont été adoptés mais ne sont pas appliqués, faute de ratification comme c'est le cas dans la sous-région de COMESA. Au niveau des pays de la CEDEAO, les textes sont appliqués de façon différente :

– En Côte d'Ivoire et au Sénégal, la garantie bancaire est celle exigée par les services des douanes. Le fonds de garantie n'est pas encore mis en vigueur.

– La caution est fournie par le fonds de garantie au Burkina, au Bénin et au Niger qui ont institué un fonds de garantie qui est cumulatif (payé successivement dans les pays traversés) et non remboursé. Il est géré au Bénin, au Burkina, au Mali et au Niger par la Chambre de commerce où il constitue des ressources importantes pour cette institution.

L'UEMOA et la CEDEAO examinent la possibilité d'une régionalisation du fonds de garantie mais les discussions se heurtent aux aspects suivants :

– Agrément des véhicules ;

– Taux de cotisation au fonds de garantie ;

– Formalités répétitives dans les différents bureaux de passage des douanes, formalités liées aux documents exigés par les pays traversés.

Les paiements de cautions constituent des dépenses importantes pour les opérateurs de transport.

c) L'agrément des véhicules

Les conditions exigées pour obtenir l'agrément des véhicules sont difficilement remplies par le parc des véhicules généralement affectés au transport international dans l'ensemble des pays dont notamment ceux de la sous-région de l'Afrique de l'ouest ; les véhicules sont vétustes et les opérateurs évoquent des problèmes financiers et des difficultés d'accès aux crédits d'achat des véhicules qui les empêcheraient de renouveler leurs parcs ou de les mettre aux normes.

L'Organisation maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre (OAMAOC) a adopté, par la résolution 185/11/01, le Système de Grille Plombée (SGP) comme une solution à la sécurisation douanière des véhicules pour le transport en transit des marchandises dans la sous-région de l'Afrique de l'ouest et du centre et a recommandé à leurs pays membres de l'appliquer. Ce système nécessite une production à grande échelle de la grille plombée et l'adaptation des carrosseries des camions.

Le non-respect de la clause relative aux normes techniques des véhicules et les nombreuses fraudes effectuées par les transporteurs ont favorisé l'accroissement des points de contrôle dans les différentes sous-régions de l'Afrique.

En Afrique de l'ouest, le nombre de points de contrôle est extrêmement élevé comme l'indique le présent tableau.

Tableau 3 :
Points de contrôles routiers le long des routes ouest africaines
Décembre 2000

Route	Distance	Nombre de points	Nombre de points de contrôle pour 100 kms
Lagos-Abidjan	992 km	69	7
Cotonou-Niamey	1 036 km	34	3
Lomé-Ouagadougou	989 km	34	4
Accra-Ouagadougou	972 km	15	2
Abidjan-Ouagadougou	1 122 km	37	3
Niamey-Ouagadougou	529 km	20	4

Source : ECOWAS Executive Secretariat, ECOWAS 1975-2000 : Achiements and Prospects

Le nombre de points de contrôle n'est pas fixe, il varie d'une période à l'autre dans un même pays et ce malgré les textes qui réglementent parfois leur implantation. En fait la détermination des points de contrôle dépend de la volonté des autorités politiques et administratives de chaque État d'en limiter le nombre en vue d'accroître l'efficacité.

Les contrôles entraînent des dépenses considérables pour les transporteurs. Entre Abidjan (Côte d'Ivoire) et Ouagadougou (Burkina Faso), par exemple, les transporteurs déboursent entre 80 000 et 150 000,00 F cfa♣ à chaque voyage en les donnant aux agents chargés du contrôle aux différents barrages routiers pour échapper aux contrôles. Les contrôles routiers ont toujours fait l'objet de plaintes de la part des usagers de la route et très peu de mesures appropriées y ont été apportées comme le montre l'extrait de cet article traitant du commerce de bananes plantain entre la Côte d'Ivoire et le Mali, tiré du Journal SYFIA n° 108 du mois de Janvier 1998 qui illustre bien les difficultés créées par ces contrôles.

♣ * 1US$ = 650 Fcfa

« En plus des frais de transport qu'ils trouvent élevés, les exportateurs maliens sont confrontés "aux tracasseries routières". Quelle que soit la nature du chargement, un camionneur doit s'attendre à débourser au moins 50. 000,00 F cfa aux postes frontières. « C'est surtout à Pogo au Mali que les policiers et les douaniers sont les plus intransigeants. On peut passer toute une nuit à leur demander pardon. Et ils ne se contentent pas de nous faire payer leurs fameuses quittances, en plus ils nous extorquent des régimes de bananes. Un vol organisé sur lequel tout le monde ferme les yeux », dénonce Mariam Ouattara, une commerçante}.

d) Imposition des escortes douanières

L'escorte douanière, pratique sécuritaire des services des douanes, devait être exceptionnelle mais elle est devenue courante en Afrique. Elle est fondée sur les doutes suscités par les normes techniques des véhicules et sur les pratiques frauduleuses des opérateurs. Les services de douanes ont systématisé l'escorte douanière et ce malgré le paiement de la caution car ils estiment que le préjudice subi lors du déversement des marchandises en transit sur le territoire du pays de transit, n'est pas uniquement financier (perte des recettes douanières), mais il est aussi économique par le fait que les entreprises nationales des pays de transit subissent une concurrence déloyale de part la fraude.

L'organisation de l'escorte pose des problèmes si elle n'est pas faite sur une base journalière et l'une des conséquences est l'allongement des délais d'acheminement des marchandises. Or dans la pratique, les escortes ne sont pas organisées tous les jours et elles ne démarrent qu'après avoir atteint un certain nombre de véhicules. Les véhicules ayant des difficultés mécaniques sont obligés d'attendre plusieurs jours supplémentaires, le temps de l'escorte suivante.

En outre, les escortes occasionnent des dépenses supplémentaires dont la prise en charge diffère d'un pays à l'autre. Les frais afférents à l'escorte sont supportés par la marchandise au Bénin, le Niger contrairement au Mali et au Burkina où ils sont à la charge du fonds de garantie.

Les escortes constituent aussi des dangers et des entraves à la circulation pour les autres usagers de la route car la longue file constituée par ces véhicules longs et lourds est difficile à dépasser alors qu'ils roulent lentement ; cela occasionne de nombreux accidents.

e) Problèmes liés aux membres de l'équipage

Les accords réglementant les transports dans les sous-régions ne prennent pas tous en compte les questions relatives au personnel qui accompagne le véhicule à savoir le chauffeur et les apprentis. Ce personnel est confronté au

problème de documents administratifs (permis de conduire, carte de séjour, carte de travail, etc.). La suppression des visas entre les pays de la CEDEAO a amélioré la situation. Mais depuis l'instauration de la carte de séjour en Côte d'Ivoire, le personnel en transit rencontre de nombreuses difficultés dans la mesure où la police ivoirienne lui réclame sans cesse cette carte. Les autorités du Burkina et du Mali ont engagé ensemble des concertations avec celles de la Côte d'Ivoire pour trouver une solution durable aux problèmes en instituant l'établissement aux chauffeurs et aux apprentis d'une carte professionnelle reconnue par les trois pays. Le cas de ce personnel nécessite des accords sous-régionaux pour permettre une plus grande fluidité du trafic.

Au niveau des pays de COMESA et de la SADC, le visa n'est pas exigé aux citoyens des pays membres du Commonwealth, mais pour les pays non-membres de cette institution tels que le Rwanda, le Burundi, la RDC, les membres de l'équipage des véhicules en transit doivent chaque fois s'acquitter des frais pour avoir les visas d'entrée dans ces pays. Cela limite la liberté de circuler dans la sous-région et accroît les charges de transport.

f) L'éloignement des postes de contrôle frontaliers

Les postes de contrôle aux frontières entre deux pays sont dans la plupart des cas éloignés les uns des autres ; cet éloignement ne favorise pas l'exécution rapide des formalités et laisse des espaces libres qui deviennent parfois des zones d'insécurité pour les usagers de la route.

Dans son programme d'action, l'UEMOA envisage la construction de postes de contrôle juxtaposés entre les pays membres en vue de limiter le temps consacré aux formalités. Onze frontières ont été retenues et une opération-pilote concernerait deux frontières, celles du Burkina Faso/Togo et Burkina Faso/Côte d'Ivoire.

g) L'harmonisation des normes techniques des véhicules

Les dimensions autorisées des véhicules de transport des marchandises diffèrent quelque peu d'un pays à l'autre et d'une sous-région à l'autre. Par exemple, les dimensions maximales autorisées sont plus basses au Mozambique que dans les autres pays voisins. Cela constitue des contraintes pour les transporteurs de l'Afrique du Sud, du Malawi et du Zimbabwe.

Les charges à l'essieu autorisées et les normes techniques des véhicules proposées aux États ne sont pas les mêmes au niveau des communautés économiques sous-régionales. Par exemple, la COMESA et la SADC ont des normes différentes pour les véhicules à trois essieux, or certains États appartiennent aux deux organisations ; il est donc nécessaire que les deux organisations harmonisent les dispositions relatives aux normes des véhicules.

Cette différence de normes techniques est un frein à la libre concurrence entre les opérateurs d'une même sous-région.

4.3.2 Le transport Inter-États par chemin de fer

Le transport Inter-États par chemin de fer relie au moins deux États par une ligne ferroviaire ou un accord ferroviaire. Il concerne principalement les axes suivants.

En Afrique de l'ouest :

– Abidjan (Côte d'Ivoire) – Ouagadougou et Kaya (Burkina). Ce chemin de fer est exploité par une société concessionnaire privée dénommée SITARAIL.

– Dakar (Sénégal) – Bamako (Mali) dont l'exploitation du transport international a été confiée à un opérateur privé canadien CANAC.

Le transit entre les pays se fait sous le couvert du Carnet international par fer (TIF) et avec des wagons plombés ; le contrôle se limite à la vérification de l'état des scellés. Les difficultés du chemin de fer sont dues surtout à l'état des infrastructures et à la disponibilité du matériel ferroviaire ; mais parfois au comportement de certains agents indélicats.

Il existe aussi une exploitation du transport mixte rail-route qui est pratiquée par l'OCBN qui est une société de transport route – rail ; elle est chargée de la gestion du réseau du chemin de fer long de 450 km reliant Cotonou à Parakou (Bénin) et à Niamey (Niger) par la partie routière, le chemin de fer est géré par l'Organisation Commune Bénin – Niger (OCBN) qui est une propriété commune aux États du Bénin et du Niger et est régie par un protocole d'accord et une convention d'application du 5 juillet 1959 ; actualisés en octobre 1977. L'OCBN assure le transport de bout en bout des marchandises en constituant un pool de camions affrétés dans les deux pays (Bénin - Niger). Deux types de documents accompagnent les marchandises ; les documents délivrés par la douane l'acquit S116 et le bon à conduire. Au point de rupture de charge à Parakou, il est ensuite établi le carnet TRIE pour le reste du parcours à effectuer par route. Les documents délivrés par l'OCBN sont la déclaration d'expédition qui représente le contrat de transport entre l'OCBN et le client et la feuille de tonnage qui fait office de lettre de voiture. Compte tenu du nombre de documents à délivrer et pour faciliter et accélérer les procédures, il a été mis en place à Parakou une structure composée de la police, de la douane, de la Gendarmerie et de l'OCBN qui est chargée de délivrer les laisser-passer à tous les camions à destination du Niger. Cette disposition permet d'éviter les tracasseries routières aux transporteurs et, de ce fait, contribue à la fluidité de la circulation, à la réduction substantielle des délais d'acheminement des marchandises et à l'amélioration de la rotation des camions ; mais le nombre de documents à délivrer demeure toujours important.

En Afrique de l'est, la ligne ferroviaire Mombasa (Kenya) – Kampala (Ouganda), est organisée dans le cadre de l'Accord de transit du Corridor

Nord où les autorités et les utilisateurs se retrouvent pour discuter de leurs difficultés.

Le chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba, relie le port de Djibouti à Addis-Abeba (Éthiopie) ; la compagnie qui le gère appartient conjointement aux États de Djibouti et d'Éthiopie. Cette compagnie souffre énormément de la vétusté e de l'insuffisancè de son réseau et de ses équipements.

En Afrique australe, le réseau ferroviaire est beaucoup plus dense et interconnecté. Le réseau régional interconnecté appelé « the Interconnected Regional Railway Network (IRRN) » des pays membres de la SADC a une longueur de plus de 33. 000 km. Ce réseau relie la plupart des ports aux pays enclavés.

Les pays suivants sont reliés aux ports par chemin de fer :

Dar Es-Salaam : République Unie de Tanzanie, Zambie et Malawi

Beira : Botswana, Mozambique, Zambie, Malawi et Zimbabwe

Maputo : Mozambique, Swaziland, Afrique du Sud et Zimbabwe

Durban : Afrique du Sud, Lesotho, Botswana, Zimbabwe, Zambie, Malawi, Swaziland, Congo

Cap Town : Afrique du Sud, Botswana, Zimbabwe

Walvis Bay : Namibie, Afrique du Sud.

L'organisation sous-régionale dénommée « Southern African Railways Associations (SARA) » basée à Harare a été mise en place pour faciliter la coordination et promouvoir les différents chemins de fer.

Le transit par chemin de fer d'une frontière à l'autre se fait sans problèmes, il n'y a pas d'arrêts pour les formalités pour la plupart des pays. Cette coopération a entraîné un gain important en temps. Cependant, il existe des difficultés avec l'Afrique du Sud qui veut contrôler tous les trains traversant ses frontières. SARA a entrepris des négociations avec les autorités sud africaines en vue de trouver une solution adéquate au problème. En Zambie aussi des contrôles sont effectués aux frontières mais cela est dû aux déclarations frauduleuses impliquant des agents des chemins de fer.

En Afrique australe, les problèmes des chemins de fer sont d'ordre matériel et institutionnel car de nombreuses compagnies ferroviaires sont encore gérées par l'État. Cependant les chemins de fer du Malawi, du Mozambique et la ligne Beitbridge-Bulawayo au Zimbabwe ont été privatisés ; la privatisation du chemin de fer zambien a eu lieu en 2003.

Avec la privatisation de l'exploitation du transport international ferroviaire dans les pays qui l'ont effectuée, des efforts ont été constatés dans l'amélioration de la performance des chemins de fer, notamment dans la rotation du matériel roulant.

4.4 Autres facteurs constituant des entraves à la performance des transports

4.4.1 Les opérateurs en transport

Les opérateurs nationaux dans le secteur des transports sont caractérisés par leur inefficacité dans la plupart des pays africains. La profession de transporteur est exercée par des opérateurs dont beaucoup ne disposent pas des qualifications nécessaires en matière de gestion des transports. Ils ignorent dans leur majorité les règles et les techniques de gestion moderne d'une entreprise de transport. En outre, ces opérateurs disposent d'un parc réduit et d'un âge avancé. En Afrique de l'ouest et plus particulièrement au Burkina, au Mali et au Niger, par exemple, la majorité des transporteurs ne disposent pas de plus de 3 véhicules. En 1996 au Burkina Faso, 51 % des transporteurs disposaient d'un parc dont le nombre de véhicules était compris entre 2 à 5 ; l'âge moyen de ce parc variait entre 15 et 17 ans. Au Ghana à la même époque, plus de 50 % du parc avait plus de 10 ans. La vétusté du parc entraîne des coûts élevés d'entretien des véhicules et demeure un facteur négatif pour la fiabilité et la sécurité du service et en définitive contribue à accroître les coûts des services offerts aux usagers.

Dans de nombreux pays, les transporteurs sont organisés en associations corporatistes qui constituent souvent un groupe de pression hostile aux tentatives de modernisation de la profession. Il y a lieu de sensibiliser ces organisations sur le rôle que doivent jouer les transports dans l'amélioration de la compétitivité des économies africaines.

Au niveau des agents de conduite, la profession de chauffeur routier est très peu réglementée ; le métier s'apprend généralement sur le tas, le personnel ignore ses droits et ses devoirs, donnant ainsi l'occasion aux agents de contrôle indélicats d'opérer à leur guise.

La mauvaise organisation et le manque de qualifications des opérateurs constituent un sérieux handicap pour l'efficacité du secteur dans la mesure où ceux-ci ne sont pas à même d'offrir des services fiables et à des tarifs compétitifs. Il y a donc nécessité de susciter ou de soutenir la création d'associations de professionnels du transport, de les former techniquement et de les associer aux programmes et aux activités de développement du secteur.

S'agissant des commissionnaires en transport, en dehors des sociétés étrangères et des sociétés locales affiliées à elles, la plupart des opérateurs n'ont pas la qualification, les contacts internationaux et la surface financière nécessaire pour exercer leurs activités.

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

locaux ont des difficultés pour passer des contrats internationaux ; ils sont très vulnérables aux circonstances économiques.

En Afrique orientale et australe, ont été créées des associations de commissionnaires en transport au niveau national et des fédérations sur le plan sous-régional qui assurent la formation des membres et font des propositions pour l'amélioration du transport en transit.

4.4.2 Coûts des services de transport

L'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures et du matériel, doublées de l'inefficacité des services de transport, ont des répercussions sur le coût des transports. Les longs délais, les divers frais déboursés le long des couloirs, contribuent à accroître les coûts de transport. Les coûts de transport élevés augmentent les prix des produits tant pour la consommation intérieure que pour l'exportation. Ce qui constitue un sérieux handicap pour la compétitivité des produits africains sur le marché international.

En effet, l'Afrique a le coût de transport le plus élevé au monde : il a représenté, en 1998, 11,36 % de la valeur des importations contre une moyenne mondiale de 5,06 % et 4,07 % pour les pays développés.

Tableau 4 : Comparaison des coûts de transport entre quelques pays africains

Pays/Région	Paiements pour le transport et l'assurance (en million $EU)	Exportations de biens et services (en million $EU)	Ratio du coût de transport sur la valeur des exportations
Botswana	229,6	3 030,0	7,6
Burkina Faso	70,4	271,9	25,9
Burundi	22,9	96,1	23,8
République centrafricaine	58,7	179,1	32,8
Tchad	98,5	190,1	51,8
Éthiopie	239,6	979,0	24,5
Lesotho	43,3	283,0	15,3
Malawi	213,7	384,8	55,5
Mali	229,0	643,6	35,6
Rwanda	69,8	144,3	48,4

(suite)

Pays/Région	Paiements pour le transport et l'assurance (en million $EU)	Exportations de biens et services (en million $EU)	Ratio du coût de transport sur la valeur des exportations
Swaziland	30,4	1 084,6	2,8
Ouganda	268,8	757,2	35,5
Zambie	215,5	1 255,2	17,2
Zimbabwe	379,3	2 344,3	16,2
Pays enclavés (Monde)	3 706,0	26 314,0	14,1
PMA (Monde)	4 276,6	24 839,5	17,2
Pays en développement (Monde)	109 054,6	1 268 580,9	8,6

Source : UNCTAD – Trade and Development Board – Fifth Meeting of Governmental Experts from Landlocked and Transit Developing Countries and Representatives of Donor Countries and Financial and Development Institutions, New York, 30 July – 3 August 2001 – Report on Transit Systems of Landlocked and Transit Developing Countries : Recent Developments and Proposals for Future Action.

Les coûts de transport élevés en Afrique sont dus à de nombreux facteurs parmi lesquels on peut citer :

• L'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures des moyens de transport qui pèsent sur la qualité et le prix des services de transport ;

• Les charges d'exploitation élevées des entreprises de transport ;

• L'existence de nombreuses taxes et faux frais à payer à chaque voyage et les longs délais d'attente ;

• L'inefficacité et la multiplicité des réglementations et procédures mises en place ;

• Le déséquilibre des échanges (l'aller ou le retour à vide des véhicules).

En Afrique de l'ouest, par exemple, parmi les frais payés pour chaque voyage à titre officiel et à titre informel, on peut citer : les ponts bascules, la lettre de voiture, les frais d'escorte, le convoyage, les frais de route, la police, la gendarmerie, la douane, le service vétérinaire, le stationnement, les droits de traversée, les syndicats. L'opérateur de transport étant tenu de refléter toutes les charges sur ses coûts d'exploitation, on aboutit à des prix exorbitants.

Il est donc indispensable que les opérateurs africains maîtrisent les coûts d'exploitation des transports et offrent des prix de transport abordables si

l'Afrique veut être compétitive sur le marché mondial. Pour cela, les Communautés économiques régionales doivent entreprendre régulièrement des études comparatives des coûts entre les couloirs de transport de leur sous-région et d'en faire la publication. Les États, en partenariat avec les organisations professionnelles, doivent organiser régulièrement des séances de formation pour les agents des différents maillons de la chaîne de transport.

4.4.3 Problèmes liés aux communication

Le transport en général et celui en transit en Afrique est handicapé par les problèmes de communication tant pour les services de contrôle que pour le suivi de la marchandise et du moyen de transport. S'agissant des moyens de communication (téléphones, fax, télex, etc.), les services aux postes frontières ne sont pas bien équipés, il est par conséquent indispensable d'équiper correctement ces postes pour accélérer les liaisons inter-services et accélérer la transmission de l'information.

Concernant le suivi de la marchandise et du moyen de transport, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information permet d'y faire face. Par exemple, le système d'Information anticipée sur la marchandise (SIAM) permet le suivi en temps réel de la marchandise et du moyen de transport. Il permet de donner l'information sur la situation dans le temps de la marchandise et d'informer la clientèle. Le client une fois informé, peut entreprendre les démarches nécessaires pour l'enlèvement de la marchandise. Ce système permet d'économiser le temps, d'éviter les longs délais de séjour et les encombrements des enceintes portuaires ; il permet d'optimiser les infrastructures et les moyens de transport. Il est souhaitable que les États africains adoptent un tel système de suivi afin d'accroître la fiabilité et l'efficience de leurs services de transport.

Au niveau douanier, le système douanier automatisé (SYDONIA) facilite la procédure de transit en accélérant les procédures de dédouanement et de décharge des garanties par le traitement automatique de l'information. De nombreux pays dans le monde ont adhéré à ce système qui a été élaboré par la CNUCED.

4.5 Conclusions et recommandations

Au regard de la situation analysée dans ce chapitre, de nombreux efforts doivent être encore consacrés aux transports en Afrique, notamment en ce qui concerne la suppression des barrières non physiques qui entravent la fluidité du trafic et l'intégration des services de transport entre les pays africains.

Les obstacles qui ont été identifiés sont communs à toutes les sous-régions qui ont fait l'objet de la présente étude. Le point fort de ce constat

est que toutes les organisations sous-régionales mettent l'accent sur les questions de transport et notamment sur celles relatives à la facilitation des transports entre leurs pays membres ; leurs efforts méritent d'être soutenus.

À cet effet, les recommandations suivantes peuvent être faites aux États, aux CER et aux institutions internationales.

• Les efforts de rationalisation des procédures, de l'harmonisation et la simplification des documents de transport en transit doivent continuer car les opérations de transit demeurent encore complexes et longues. Elles ne sont pas par ailleurs maîtrisées par les usagers. Toutes les sous-régions rencontrent les mêmes problèmes. Il est donc nécessaire d'assister les organisations sous-régionales dans leurs efforts de facilitation du transport international notamment concernant les aspects relatifs à la mise en place d'un système de garantie douanière au niveau sous-régional et la mise aux normes techniques des véhicules affectés au transport international. Toutes les organisations sous régionales ont des difficultés pour trouver des solutions satisfaisantes compte tenu de la délicatesse de ces questions. Elles nécessitent des études approfondies ;

• La suppression sinon la réduction au strict minimum des barrages routiers ;

• L'élaboration, sur une base régulière, d'études sur les obstacles non physiques, leurs conséquences sur les transports et sur les économies des pays et définition des indicateurs de performance. ;

• L'adhésion des pays aux conventions internationales aidant à la facilitation des transports et l'application de leurs dispositions. ;

• Mise en place, dans les pays, des Comités de facilitation ;

• Organisation de cours de formations régulières pour les opérateurs des différents maillons de la chaîne de transport (transporteurs, chauffeurs, transitaires, commissionnaires en transport).

Conclusion

La voie à suivre

Une infrastructure et des services de transport et de communications efficaces sont un préalable essentiel au développement et à l'intégration de l'Afrique. Le transport interrégional et maritime facilite l'expansion du commerce du fait que celui-ci n'est possible que si les personnes et les biens peuvent arriver physiquement (utilisant un moyen de transport) ou virtuellement (utilisant la technologie de l'information et des communications) aux zones de production et de consommation. Dans un environnement international en mutation rapide, caractérisée par la mondialisation et la concurrence et compte tenu des défis liés à l'intégration économique et au commerce international, un réseau et des services rationnels d'infrastructures de transport et des communications facilitera la participation pleine du continent aux mutations profondes se déroulant actuellement dans le monde.

Des services et des infrastructures de transport et de communication peuvent contribuer considérablement à réduire la pauvreté dans la mesure où d'une part, il existe un lien entre les infrastructures et la croissance économique et de l'autre, on estime généralement que les pauvres n'ont pas un accès adéquat à des services d'infrastructures tels que l'eau potable, l'assainissement, les transports et les communications, qui sont considérés comme des indicateurs de pauvreté.

L'intégration des transports et des communications en Afrique facilitera la création d'un espace économique unique qui permettra le libre mouvement des biens et des personnes. Pour que les transports et les communications jouent leur rôle et aient un impact efficace sur l'intégration du continent, il sera nécessaire de favoriser les actions suivantes :

– l'intégration physique des réseaux ;

– l'intégration des opérations ;

– l'interface entre utilisateurs et fournisseurs de services ;

– la convergence des politiques ;

– la planification et développement conjoints des transports et des communications, des installations et des systèmes ;

– l'harmonisation des normes, des opérations conjointes transfrontières, des investissements transfrontières et l'adhésion aux traités et conventions internationaux.

L'évaluation finale de la deuxième Décennie des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II), a révélé que les infrastructures et les services de transports et de communications demeurent un obstacle au développement du commerce international et du commerce intra-africain. Ce sont essentiellement des entreprises d'infrastructures relativement petites et exploitées par le secteur privé, travaillant dans des conditions difficiles, exposées à des risques et à des coûts élevés, qui opèrent sur le continent. Les entreprises semi-publiques, établies depuis l'indépendance, ont montré leurs limites et sont, dans la plupart des cas, exposées à de graves contraintes financières, mal gérées, et manquent de ressources humaines appropriées. Le mauvais état des infrastructures et des services de transports actuels a limité le développement de l'agriculture, de l'industrie et du commerce et a eu un effet néfaste sur la capacité des pays africains à utiliser efficacement et conjointement leurs ressources naturelles potentielles.

Au cours de la dernière décennie, le développement des transports et des communications a fait un certain nombre de contributions positives au développement économique de l'Afrique. Dans le même temps, il a également constitué une importante source d'externalités, qui dans beaucoup de cas, ne sont pas intériorisées du fait que les politiques nationales n'ont pas permis d'égaliser le coût privé et social et de satisfaire les besoins des utilisateurs. Le développement du transport qui s'est opéré n'est toujours pas satisfaisant et n'a pas contribué à réduire la pauvreté, notamment dans les régions rurales où se trouvent la plupart des pauvres, essentiellement les femmes. La fourniture de services et d'infrastructures adéquats de transports est une condition nécessaire à la croissance économique, tel que reconnu par le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), et d'autres initiatives visant à assurer le développement du continent.

Tenant compte de ce qui précède, le Comité de coordination interinstitutions (CCII) a recommandé que l'élan imprimé au cours de la mise en œuvre d'UNTACDA II se poursuive sous la forme d'un **Plan d'action pour le développement des infrastructures et des services de transports en Afrique**. Il est proposé que ce plan soit mis en œuvre, dans une période de cinq ans, par les pays africains et les organisations sous-régionales, avec l'assistance d'institutions financières et d'institutions africaines et internationales spécialisées. Cette conclusion va rappeler les principales recommandations de ce plan d'action qui a été soumis à la Conférence des ministres africains des transports et des communications. Le plan sera

évalué régulièrement chaque année, au niveau sous-régional, dans le cadre du mécanisme des communautés économiques régionales (CER) et tous les trois ans, au niveau régional, par les décideurs africains dans le cadre du NEPAD et des mécanismes de l'Union africaine. Il est proposé que la CEA joue, durant la mise en œuvre du Plan d'action, un rôle de facilitateur et de promoteur des actions de coopération et d'évaluation technique.

5.1 Évolution récente et tendances dans le secteur des transports et des communications en Afrique

5.1.1 Transport

Les pays africains et les CER ont fait de sérieux efforts au cours des années passées pour développer les infrastructures des transports et des communications et améliorer les services afin d'assurer le développement durable des pays africains. À cet égard, de nombreuses réformes ont eu lieu dans le dessein d'attirer le secteur privé et établir des fonds routiers. Cependant la croissance et l'efficacité du secteur ont été entravées par le manque de cadres directeurs dans le secteur et par les problèmes liés aux structures institutionnelles. La dernière évaluation d'UNTACDA II a révélé que le sous-secteur routier demeure un mode dominant en Afrique, représentant 90 % du transport interurbain. La longueur totale des routes dans la région est d'environ 2 millions de km dont 27,6 % sont bitumés (environ 62 000 km). La densité routière actuelle dans la région est estimée à 6,84 hm par 100 km2. On voit que le réseau africain est insuffisant, comparé à celui de l'Amérique latine (12 km/100 km2) et de l'Asie (18 km/100 km2). La distribution du réseau africain est de 2,71 km pour 10 000 personnes, dénotant une accessibilité faible du réseau. La lourdeur des mesures administratives et la médiocrité des politiques de facilitation ont fait que les coûts du transport routier dans la région sont élevés. De nombreux pays de la région, spécialement les pays sans littoral et les pays côtiers et de transit voisins, ont élaboré des accords au niveau sous-régional pour faciliter le mouvement des biens et des personnes, mais ces accords ne sont pas encore pleinement appliqués, pour la plupart. En outre, un certain nombre d'initiatives et d'accords pour le développement des corridors ont été introduits mais ne peuvent être appliqués comme il se doit, faute de l'appui politique nécessaire.

L'Afrique compte 15 pays enclavés et il faut répondre à leurs besoins en termes de transport vers des ports maritimes. Les pesanteurs administratives et la médiocrité des installations dans les pays de transit nuisent au développement du commerce international de ces pays enclavés. Plusieurs couloirs de transit ont été identifiés, qui permettraient de résorber ces goulots d'étranglement. À cet égard, beaucoup de pays enclavés et leurs

voisins côtiers ont mis au point des accords bilatéraux et multilatéraux pour faciliter la circulation des marchandises et des personnes, mais ces arrangements sont mis en échec car leurs principaux éléments sont en conflit avec les lois et réglementations nationales.

Le réseau ferroviaire africain est actuellement estimé à 89 380 km, pour une surface terrestre de 30,19 millions de km2, ce qui donne à la région une densité de 2,96 km par 1000 km2. Les interconnexions du réseau sont relativement mauvaises, spécialement en Afrique centrale et en Afrique de l'ouest et les possibilités de disposer de matériel roulant sont encore très faibles comparées à d'autres régions du monde. Au cours de la dernière décennie, les pays africains ont introduit le système des concessions ferroviaires, leur objectif étant de réduire le rôle du gouvernement dans leur gestion et d'améliorer leur exploitation. Les réseaux ferroviaires africains, spécialement ceux de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest, ne sont toujours pas interconnectés. Il est toujours nécessaire d'harmoniser les règles d'exploitation et les normes techniques pour les réseaux ferroviaires en Afrique, y compris les réseaux interconnectés.

Le transport maritime représente 92 à 97 % du commerce international de l'Afrique. Durant la dernière décennie, la flotte marchande de l'Afrique et son tonnage ont diminué, passant de 7,3 millions de TPL à 6,1 millions en 1999. Au cours de la même période, le tonnage transporté par la flotte marchante mondiale a augmenté, passant de 618,4 millions de TPL en 1990 à 799 millions en 1999. Durant cette année par conséquent, le commerce maritime de l'Afrique représentait 0,8 % du tonnage transporté par la flotte marchande mondiale, contre 1,1 % en 1990, le recul s'est manifesté pour toutes les catégories de navires africains, à l'exception des porte-conteneurs dont la part a augmenté depuis 1995, et a été de 15 % en 1997. En 2000, l'âge moyen de la flotte marchande africaine était de 19 ans contre une moyenne de 14 ans. La situation est cependant un peu meilleure pour les porte-conteneurs, l'âge moyen étant de 11 ans contre une moyenne mondiale de 10 ans. L'Afrique compte environ 80 ports majeurs, les installations allant des baies classiques aux conteneurs, aux pétroliers et aux vraquiers. En 1999 le commerce mondial s'est situé à 5,2 milliards de tonnes, sur lesquels seulement 9,8 % et 4 % ont été embarqués et débarqués dans des ports africains, ce qui représente environ 50 %. Le trafic mondial de conteneurs augmente depuis 1997 au taux de 6,7 %, la part des pays en développement ne représentant que 1,6 %. En Afrique seulement, 9 pays ont enregistré un taux de croissance à deux chiffres. L'un des problèmes majeurs qui se pose au sous-secteur des ports en Afrique, est que la plupart d'entre eux sont exploités comme des entreprises semi-publiques, encore qu'un petit nombre de pays aient récemment confié les opérations et la gestion portuaire à des entreprises commerciales.

Le sous-secteur du transport aérien a connu des progrès considérables depuis l'adoption de la Décision de Yamoussoukro en 1999 et l'engagement pris par les pays et les groupes de pays de mettre en œuvre la Décision avec l'appui des donateurs. Cette Décision a débouché sur une libéralisation rapide de l'accès au marché du transport aérien dans la région. Elle a également entraîné des réformes de la gestion des aéroports et de l'espace aérien, ce qui a montré que le libre accès au marché du transport aérien donnait des avantages sur le plan de la compétition. En termes de trafic, la part des compagnies aériennes dans le trafic mondial est restée au même point à environ 1 % malgré le développement considérable du trafic international et intra-africain durant la décennie. Le taux de remplissage des avions a été supérieur à celui de l'Amérique latine et des Caraïbes, se situant à environ 12 % en dessous de la moyenne mondiale. Par contre, le coefficient de remplissage pour le fret, estimé à 20 % au-dessous de la moyenne, est loin derrière celui des autres régions. Afin d'améliorer les opérations des compagnies aériennes, des alliances régionales ont été formées, encore qu'elles n'aient pas atteint les niveaux observés en Amérique latine. De nombreux pays ont créé des autorités de l'aviation civile autonomes et ont choisi de donner leurs aéroports en concession. Le secteur privé a manifesté de l'intérêt pour investir dans l'industrie des compagnies aériennes et participer aussi à la gestion de l'espace aérien, à la suite du processus de libéralisation. Les organisations régionales et certains pays ont investi des ressources financières pour l'amélioration des services de navigation aérienne. Pour assurer la libéralisation totale du marché du transport aérien, il sera nécessaire de mettre en place des mesures de réglementation appropriées concernant la sécurité et les mesures de sauvegarde pour faire en sorte que tous les acteurs jouent leur rôle. Il sera également nécessaire d'améliorer les mesures de sécurité et de sûreté. On pense que les effets négatifs des événements du 11 septembre 2002 se feront sentir durant les deux à trois prochaines années et une attention particulière devra leur être accordée en vue d'atténuer leur sévérité.

Le transport multimodal est régi par la Convention internationale des Nations unies sur le transport multimodal, qui a été signée en mai 1981 mais n'est pas entrée en vigueur du fait que le quorum de trente pays requis n'a pas été atteint. Dix pays dont cinq africains, ont ratifié la Convention sur le transport multinational. Une convention sur le transport multimodal a été adoptée par les États membres de la CEMAC. Elle tient compte de l'expérience acquise dans le contexte de la Convention des Nations unies et propose un cadre pour la réglementation du transport multimodal dans les pays membres. Les pays africains qui ont signé la Convention, n'ont pas encore intégré ses dispositions dans leurs législations nationales. La réalisation majeure dans le domaine du transport multimodal en Afrique au

cours de la dernière décennie est la création de dépôts de conteneurs intérieurs, desservant les pays sans littoral et le développement de la conteneurisation et du trafic de conteneurs, particulièrement en Afrique australe. Le sous-secteur doit accorder une attention spéciale à : i) la ratification et l'adhésion aux traités et conventions internationaux ; ii) l'application et l'utilisation des NTIC et des initiatives d'établissement de corridors et iii) l'établissement d'opérateurs autochtones du transport multimodal.

Le transport urbain en Afrique ne dispose toujours pas de cadre institutionnel requis pour ce qui est de son rôle dans la protection de l'environnement, dans la sécurité des routes urbaines bien que l'accroissement de la population urbaine africaine soit environ 6 %, plus que 10 % du produit national brut venant du secteur urbain. Les villes africaines consacrent 15 à 20 % de leurs dépenses budgétaires au transport urbain et un ménage urbain moyen consacre environ 18 % de son revenu mensuel au transport, ce qui aggrave la pauvreté. L'acquisition de voitures particulières augmente de 15 à 20 % dans les villes. Il est nécessaire d'élaborer d'urgence des politiques appropriées pour le transport urbain, afin de réaliser l'objectif consistant à réduire la pollution urbaine. L'absence de services urbains adéquats est également un sujet de préoccupation.

Avec le transport sur les voies d'eau intérieures, le continent africain dispose d'un type de transport peu cher, efficace sur le plan énergétique et sans danger pour l'environnement. Le développement et l'exploitation de ce moyen de transport en Afrique a été lent durant la décennie passée bien que son importance soit devenue plus grande dans d'autres régions du monde. Il en est ainsi parce que l'Afrique ne compte que quelques voies d'eau intérieures navigables. Le Congo, le Nil et le Zambèze sont classés comme des voies d'eau internationales mais la plupart des autres fleuves sont demeurés en l'état naturel, avec des profondeurs variant selon les saisons et imprévisibles. Les lacs offrent de meilleures opportunités pour le transport sur les voies d'eau intérieures, particulièrement en Afrique de l'est et en Afrique centrale. Des aides à la navigation déficientes, des installations portuaires déficientes et la non-application de réglementations quant à la sécurité des navires empruntant les voies d'eau intérieures et des embarcations non conventionnelles, demeurent quelques-uns des défis les plus grands au développement du transport par voies d'eau intérieures sur les fleuves et les lacs en Afrique.

5.1.2 Communications

Dans le domaine des télécommunications, la situation en l'an 2000 était la suivante : une densité téléphonique de 2,48 % avec 1,48 abonnés aux téléphones mobiles pour 1 000 personnes en Afrique. Le nombre des abonnés

à Internet était de 2,75 par 10 000 personnes et il y avait 52,6 utilisateurs d'Internet pour 10 000 personnes. Depuis 1999, le taux de croissance respectif a été de 2,3 %, 48 % et 50,6 % contre 7,6 %, 44,6 % et 47,7 % au niveau mondial. En outre, plus de 26 organes de réglementation ont été créés (dans le monde, ce nombre est de 101). Dix-sept pays ont entièrement privatisé leurs réseaux de télécommunications nationaux (au niveau mondial 100 pays l'ont fait) et les services de télécommunications sont maintenant ouverts à la concurrence (entièrement ou en partie) dans un grand nombre de pays africains. Durant la dernière décennie, les pays africains ont engagé plusieurs réformes qui ont permis de créer un environnement favorable à la participation du secteur privé. Le secteur est cependant caractérisé par des coûts élevés, une mauvaise qualité des services et dans certains cas par l'absence d'une véritable concurrence. Les marchés africains, tout comme le réseau de communications, ne sont pas intégrés. Le nombre de connexions et les listes d'attente qui ne représentent qu'une faible partie de la demande globale montrent que l'Afrique a l'un des taux de développement marginaux les plus élevés dans le monde. En dépit de l'effort d'investissement, les progrès dans le sous-secteur de télécommunications en Afrique demeurent faibles par rapport à d'autres régions. Le réseau téléphonique en Afrique est réputé pour être le moins fiable du monde ; les communications téléphoniques tombent en panne tous les onze mois comparés à quatre ans en moyenne dans le monde. Finalement, le réseau de télécommunications en Afrique est composé essentiellement de matériels et d'équipements importés qui sont très coûteux.

L'utilisation des NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication) pour maximiser et accroître l'efficacité est progressivement reconnue au sein du secteur du transport sur le continent. Cependant, la plupart des entités responsables du développement des transports n'ont pas les compétences requises en matière de NTIC qui sont pour elles un luxe.

Avec la libéralisation graduelle des installations et services audiovisuels et la baisse des coûts de l'équipement de transmission radiophonique et de la production des programmes, l'évolution du paysage radiophonique s'est accélérée dans plusieurs pays africains du fait de l'émergence de stations de radio à vocation commerciale, religieuse, éducative et d'autres stations FM dans les régions urbaines et rurales.

Des sociétés de télévision privées locales apparaissent aussi en Afrique et commencent à concurrencer les télévisions d'État. Des services par satellite existent aussi dans de nombreux pays. En 1999, il y avait sept postes téléviseurs par 100 personnes en Afrique contre 25,9 pour le reste du monde.

La séparation des services postaux de ceux des télécommunications s'est généralisée en Afrique au cours de la dernière décennie. Durant l'année 2001, il n'y avait en Afrique que dix pays (16 dans le monde) dont les services postaux et de télécommunications étaient sous le contrôle de l'État. Les informations disponibles indiquent que les services postaux en Afrique n'ont vraiment pas évolué au cours de la dernière décennie.

5.2 Les défis et les moyens de renforcer les infrastructures en Afrique

En général, le bon fonctionnement du secteur des infrastructures et des services des transports et des communications en Afrique est entravé pour les raisons suivantes :

a) Absence d'une formulation et d'une mise en œuvre appropriée des politiques

Au cours des dernières années, les pays africains ont fait des efforts pour développer leurs diverses infrastructures et assurer leur durabilité. Cependant, en raison de l'absence d'un cadre directeur approprié et des problèmes liés aux structures institutionnelles existantes, la croissance et l'efficacité du secteur n'ont pas répondu aux attentes. Les politiques adoptées pour réglementer et exploiter les infrastructures et les services de transport en Afrique ne contribuent pas, pour la plupart, à créer un environnement favorisant la participation du secteur privé. Certaines des questions qui méritent une attention particulière sont notamment les suivantes : I) élaboration et harmonisation de politiques appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional ; II) adoption et mise en œuvre de politiques de libéralisation des marchés, spécialement dans le secteur du transport aérien, du transport maritime et des télécommunications ; III) protection des consommateurs et une politique de la concurrence ; IV) élaboration d'un cadre réglementaire approprié pour un environnement libéralisé ; V) renforcement de la capacité de mise en œuvre des ministères des transports et des communications pour ce qui est de faire avancer les réformes des politiques et des législations dans les États membres ; VI) assurer l'application des lois, des réglementations et des accords en collaboration avec tous les organes gouvernementaux concernés ; VII) entreprendre l'harmonisation et l'application commune des cadres politiques et juridiques au niveau des CER.

b) Financement insuffisant

Les problèmes financiers dans le secteur des transports sont souvent liés à l'expansion des infrastructures, à sa durabilité grâce à des interventions de maintenance et à un recours excessif au prêt. Souvent les coûts du renouvellement des infrastructures dépassent la capacité des pays africains. Les gouvernements ont, à l'heure actuelle, des problèmes pour générer et mobiliser des ressources pour le renouvellement des infrastructures dans la mesure où les prêts et dons étrangers pour la construction de nouvelles infrastructures et l'entretien deviennent très rares et ne suffisent pas à répondre à toutes les priorités du développement africain. Selon les estimations récentes, les investissements à effectuer chaque année dans les infrastructures en Afrique représentent 5 à 6 % du PIB, ce qui implique des ressources en investissement de plus de 250 milliards de dollars des États-Unis au cours des dix prochaines années. Pour que le secteur privé participe réellement au développement des infrastructures, les gouvernements devront créer un environnement propice (cadre politique et juridique approprié). La plupart des ressources des donateurs vont au Programme d'Action pour l'investissement plutôt qu'au Programme de réforme politique, qui est crucial pour attirer les financements du secteur privé dans les infrastructures. Il y a donc là un immense marché que le secteur privé pourrait exploiter si un environnement favorable était créé. Les pays africains ne peuvent couvrir ces besoins en ressources que si un financement est mobilisé auprès du secteur privé comme du secteur public pour des projets convenus d'un commun accord. Les principaux domaines de préoccupation sont : I) l'instauration d'un environnement propice à la participation du secteur privé ; II) l'adoption de politiques et de mesures novatrices pour accroître les ressources financières ; III) l'élaboration de politiques macro-économiques stables ; IV) l'élaboration et la mise en œuvre de mesures de réglementation transparentes et V) le développement du financement transfrontières ; VI) s'assurer que les ressources nécessaires soient mobilisées pour ce secteur.

c) Coût élevé de l'infrastructure et des services des transports et des communications

Les coûts de l'infrastructure et des services des transports et des communications en Afrique sont les plus élevés du monde. Par exemple, les coûts du fret en Afrique de l'est et en Afrique de l'ouest sont 70 % plus élevés qu'en Asie. Certaines études faites dans les années 90 indiquaient que les coûts du transport dans certains pays africains étaient 5 à 6 fois plus élevés que dans un pays d'Asie du Sud. Des études effectuées par la CNUCED en juillet 2001 ont révélé que le ratio des coûts de transports, en pourcentage de la valeur des exportations, pourrait atteindre 55,5 % pour les pays sans littoral en Afrique. À cet égard, il sera nécessaire I) d'adopter des

mesures pour réduire les coûts supplémentaires liés à l'administration ; II) de redéfinir le rôle des gouvernements dans la réglementation et éviter le monopole ; III) d'améliorer l'infrastructure ; IV) d'assurer un meilleur entretien et améliorer les mesures de facilitation.

d) Manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées

La mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel sont parmi les préalables au développement du secteur et à sa participation au processus de la mondialisation. Cependant, dans la plupart des pays africains, le secteur de l'infrastructure ne dispose pas des ressources humaines et de la capacité institutionnelle nécessaires et n'a pas l'efficacité technique requise pour produire, créer et fournir des services des transports et des communications à la communauté africaine. Les actions à entreprendre devraient tenir compte : I) du partage des connaissances et des bonnes pratiques ; II) de la formation des formateurs ; III) de la mise en place de la capacité appropriée aux niveaux national et sous-régional ; IV) du renforcement des associations ; V) de la création de centres d'excellence ; VI) de l'intégration de la lutte contre le VIH/SIDA aux activités relatives aux transports.

e) Insuffisance des mesures de facilitation du transport et des communications

Des procédures administratives inutiles et l'absence de mesures et de politiques de facilitation appropriées entravent l'accès au marché. De ce fait, le secteur privé ne participe pas au développement du secteur du transport et il y a quelquefois de longs délais, pouvant aller jusqu'à dix jours pour le transport des biens dans des corridors de moins de 1 000 km. Dans certains corridors africains, il y a jusqu'à sept contrôles sur 100 km, ce qui réduit le nombre de rotations de véhicules et renchérit le coût du transport. Les activités de transport entre pays sont aussi généralement entravées par les problèmes liés aux services de transit, à la douane et à d'autres réglementations qui s'expliquent par les politiques des différents pays. Des efforts devraient être faits dans les années à venir pour traiter des problèmes suivants : I) ratification et mise en œuvre des conventions appropriées ; II) harmonisation et simplification des procédures ; III) suppression des barrières non physiques, y compris la simplification des procédures douanières ; IV) recours accru aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).

f) Sûreté et sécurité insuffisantes

Le nombre d'accidents de la route en Afrique est très élevé, comparé à d'autres continents. Le coût socio-économique de ces accidents est estimé à environ 2 % du PNB. Tous les modes de transport et de communications

ont un rapport avec la sécurité des personnes et des biens, spécialement dans certains corridors, les transports aériens et maritimes dans les zones urbaines et rurales, qu'il est nécessaire d'examiner au cours des années à venir. Les domaines demandant une attention particulière devraient être : I) sensibilisation et éducation sur les questions de sûreté et de sécurité ; II) formation des acteurs concernés et III) élaboration et mise en œuvre de manuels et de politiques appropriés ; IV) élaboration de manuels de sûreté portuaire ; VI) développement des capacités de recherche et de sauvetage.

g) Dégradation de l'environnement et mesures contre la pollution

La dégradation de l'environnement est devenue une préoccupation majeure au niveau mondial. L'infrastructure de transport et les moyens de transport ont un impact négatif considérable sur l'environnement, qu'il convient de contrôler. La pollution de l'air, la pollution sonore de la plupart des villes africaines et la congestion aux frontières se sont accrues ces dernières années. En outre, les risques de pollution maritime augmentent. Les problèmes d'environnement liés à cette situation sont exprimés en termes d'émissions de gaz, de bruit, de rejet de pétrole, de traitement des déchets, etc. La sensibilisation et l'adoption de politiques et de mesures appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional permettra d'améliorer la situation. Ces mesures comprennent entre outre : la création d'observatoires en milieu marin et côtier ; la mise en place d'un dispositif de prévention et de lutte contre les pollutions ; le renforcement des programmes existants.

h) Sous-exploitation du développement technologique

L'introduction de la technologie de l'information et de la communication (TIC) dans le secteur du transport est le défi le plus redoutable qui se pose aux pays africains, du fait du vieillissement de l'équipement et des instruments. La technologie de l'information a révolutionné les affaires et s'est révélée un instrument puissant pour l'expansion du commerce, sous forme de commerce électronique. Ces opportunités ne sont pas pleinement exploitées en Afrique. L'utilisation appropriée des TIC, la formation et l'acquisition des connaissances seront les actions nécessaires à entreprendre au cours des années à venir.

i) Faible contribution des régions urbaines et rurales au développement et à la réduction de la pauvreté

Selon les estimations, dans le futur proche, la moitié des pauvres en Afrique vivront dans les régions urbaines et très loin de leurs lieux de travail. De ce fait, les travailleurs dans les villes-dortoirs ont des difficultés à trouver des moyens de transport adéquats. La situation actuelle des centres urbains montre qu'un ménage dépense en moyenne 18 % de son

revenu sur le transport. La population rurale, d'autre part, n'a pas accès à des services de transport modernes, et la majorité de la population recourt toujours aux modes de transport traditionnels tels que les animaux de bât et les moyens de locomotion non motorisés. Ici les questions importantes sont : I) meilleure planification de l'utilisation de l'infrastructure et des sols ; II) responsabilisation des femmes pour ce qui est de l'élaboration des politiques en matière de voyage et de transport rural ; III) élaboration et mise en œuvre de politiques appropriées dans le domaine du transport rural.

j) Absence de bases de données appropriées

Le manque et la rareté de données appropriées pour suivre, planifier et évaluer les résultats du secteur des transports et des communications ont fait qu'il est difficile pour les responsables d'élaborer des politiques appropriées et de faire des investissements dans le secteur. Au cours des prochaines années, l'établissement de bases de données aux niveaux national, sous-régional et régional après une harmonisation des données et des procédures de collecte de celles-ci, y compris l'élaboration d'indicateurs de réalisation, devraient bénéficier d'un rang de priorité élevé.

k) Mauvaise intégration des marchés et insuffisance du réseau d'infrastructures

Le réseau d'infrastructures en Afrique est inadéquat du fait des tronçons ne répondant pas aux normes et de tronçons manquants dans tous les modes de transport et de communications, en particulier en ce qui concerne les routes transafricaines, les lignes de chemin de fer, le transport aérien et les communications. Il est par conséquent très difficile de voyager à l'intérieur de l'Afrique et en toute saison. De plus, les marchés ne sont pas intégrés et tous les produits ne peuvent arriver à temps sur les zones de consommation. Les questions à examiner au titre de ce point sont : I) la construction des tronçons manquants aux niveaux national, sous-régional et régional ; II) l'élaboration de procédures d'entretien appropriées ; III) la coordination entre les diverses CER ; IV) l'amélioration et l'expansion de l'interconnexion et du réseau physique.

5.3 Les priorités du secteur des transports en Afrique dans la période 2003-2007

L'Afrique doit tirer parti des succès réalisés et imiter ce que d'autres continents ont fait dans les domaines des infrastructures et des services des transports et des communications si elle ne veut pas continuer à être à la traîne, par rapport au reste du monde. Comme indiqué plus haut, le continent doit

ajuster ses politiques, mettre en place des capacités physiques et humaines, moderniser la gestion, attirer plus le secteur privé, améliorer les mesures visant à faciliter le transport, adopter une approche appropriée en ce qui concerne les corridors, réduire le coût du transport, améliorer la sécurité et la sûreté, intégrer le volet « réduction de la pauvreté » dans les politiques de mise en place de l'infrastructure et introduire de nouvelles technologies. Pour des raisons d'efficacité, il importe cependant de se concentrer sur un petit nombre de domaines d'action prioritaires en ce qui concerne les questions et défis fondamentaux mentionnés plus haut. Les actions indiquées ci-après doivent être mises en œuvre dans une période de cinq ans et devraient constituer le programme de travail coordonné des organisations régionales et sous-régionales s'occupant de la mise en place des infrastructures des transports et des communications en Afrique. Les actions indiquées tiennent compte du fait que les initiatives régionales lancées au cours du programme d'UNTACDA II, se poursuivent.

a) Réformes et participation du secteur privé

Objectif 1 : Aider les pays à améliorer la gestion des l'infrastructures et des services des transports et des communications et approfondir la réforme en cours.

Activités **:**

Publication technique sur les meilleures pratiques en ce qui concerne la politique des transports relative à la privatisation/commercialisation, « corporatisation » des infrastructures et des services (CER, CEA, Institutions spécialisées, associations) ;

Assistance technique aux États membres en ce qui concerne l'élaboration de la politique des transports et des communications, l'harmonisation et les réformes (CEA, partenaires multilatéraux et bilatéraux, institutions des Nations unies).

Objectif 2 : Assurer la mise en œuvre du programme de transport pour l'Afrique sub-saharienne (SSATP).

Activités :

Mettre en œuvre le Plan d'exécution du SSATP relatif au RMI, RTTP, au commerce et au transport, à la mobilité urbaine et à la restructuration des chemins de fer (Banque mondiale, BAD, CEA, CER, partenaires bilatéraux, OMAOC, pays africains) ;

Mobiliser davantage de ressources pour le SSATP et élargir, si possible, le programme à tous les pays africains (Banque mondiale, BAD, CEA, CER, UAR, Associations portuaires, partenaires bilatéraux, pays africains).

Objectif 3 : Promouvoir un environnement institutionnel et réglementaire propice afin de garantir un secteur des transports compétitif, efficace

et à moindres coûts, et renforcer les capacités institutionnelles des États membres et des CER afin d'accroître le partenariat public et privé dans le secteur des transports et des communications.

Activités

Établir et/ou coopérer avec le réseau du secteur privé (CEA, UA, CER, Associations) ;

Préparer et organiser des séminaires et des ateliers sur les directives législatives concernant le financement des infrastructures par le privé et la mise en place des infrastructures grâce à diverses formes de commercialisation/privatisation (CNUCED, ONUDI, OMAOC, Institut de la Banque mondiale, Institut de la BAD etc.) ;

Élaborer ; échanger et diffuser l'information relative à l'expérience de l'Afrique et d'autres régions en matière de commercialisation/privatisation en vue de faciliter le transfert de connaissances et de susciter une meilleure compréhension du public, sur la question de la participation du secteur privé (CEA, UA, CER, BAD, OMAOC, Associations portuaires et UAR) ;

Former les experts des États membres et les REC à concevoir et à mettre en œuvre des réformes et des réglementations (CNUCED, organismes des Nations unies et les Associations portuaires) ;

Élaborer et faire appliquer un cadre réglementaire approprié permettant de gérer un environnement et des marchés libéralisés et aider à mettre en place des services de transport abordables et fiables ainsi que des marchés de transport compétitifs et efficients ;

Établir un partenariat entre le secteur public et le secteur privé fondé sur la confiance et le partage des risques ;

Renforcer la capacité au niveau national pour un meilleur traitement des questions financières et juridiques concernant le processus d'octroi de concessions et de privatisation.

Objectif 4 : Libéraliser l'accès au marché des transports et des communications.

Activités :

Assister les CER dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et définir un *cadre réglementaire pour la libéralisation des marchés* (CEA, UA, BAD, CAFAC, AFRAA, CER, institutions bilatérales et multilatérales) ;

Diffuser l'information et mettre au point de nouvelles dispositions réglementaires en vue de la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique (CEA, UA, CAFAC, AFRAA, CER) ;

Organiser un atelier sur la libéralisation du transport aérien (CEA, UA, CAFAC, AFRAA, CER) ;

Élaborer et mettre en œuvre des politiques pertinentes en vue de la libéralisation du marché des télécommunications (UIT, CER, associations, CEA, etc.) ;

Harmoniser les politiques nationales et mettre en place des organes de supervision de la libéralisation des marchés (CEA, UIT, CER, associations, etc.) ;

Libéraliser progressivement le transport urbain et le transport terrestre international parallèlement à l'organisation du secteur ;

Promouvoir et faciliter l'accès du secteur privé à la gestion des autorités nationales des chemins de fer en instituant des prises de participation.

Objectif 5 **:** Améliorer la politique concernant la fourniture des services de l'information et le développement des communications (UIT, CER, associations, etc.).

Activités :

Mettre en œuvre l'AISI (CEA, CER, partenaires) ;

Harmoniser les réglementations nationales et régionales (IUT, CER, associations) ;

Élaborer et mettre en œuvre des politiques de libéralisation du marché ainsi qu'un cadre réglementaire (IUT, CER, associations, etc.) ;

Mettre en œuvre l'INDAFTEL (IUT, CER, ONUDI, secteur privé, etc.).

b) Mise en place de capacités, mise en valeur des ressources humaines et développement institutionnel

Objectif 6 **:** Renforcer les capacités en Afrique, pour la conception et la mise en œuvre de réformes politiques, afin d'améliorer la gestion des infrastructures et services des transports et des communications et de créer un environnement favorable.

Activités :

Élaborer des politiques permettant de créer un environnement institutionnel et réglementaire dans lequel les activités concernant la prise de décision sont séparées de celles concernant le fonctionnement ;

Organiser des ateliers sur l'échange d'informations et les services consultatifs (organismes des Nations unies et secteur privé) ;

Organiser, tous les trois ans, un colloque sur le développement des transports en Afrique (CEA et partenaires) ;

Assurer la formation des formateurs aux niveaux sous-régional et régional (organismes des Nations unies, secteur privé, partenaires bilatéraux, etc.) ;

Assurer une formation sur les questions de transport relatives aux NTIC telles que le commerce électronique (CNUCED, secteur privé, etc.) ;

Renforcer les activités et les performances des associations et institutions sous-régionales et régionales chargées du développement des transports et des communications.

c) Infrastructures et lutte contre la pauvreté

Objectif 7 : Aider les États membres à améliorer les conditions socio-économiques grâce au développement des infrastructures et des services dans les zones urbaines et rurales.

Activités :

Mener des études sur les questions relatives à la pauvreté et au transport dans un certain nombre des pays africains (BAD, UA, CEA, institutions spécialisées des Nations unies, CER) ;

Améliorer les services de transport dans les zones urbaines et rurales (SSATP, États, associations, CER) ;

Donner des responsabilités aux femmes dans le développement des infrastructures et des services (États africains et donateurs) ;

Mener des études sur l'impact du VIH/SIDA sur le développement des transports et des communications, et des campagnes de sensibilisation grâce à l'organisation de séminaires (organismes des Nations unies, BAD, institutions multilatérales, etc.).

d) Base de données sur les transports

Objectif 8 : Mettre en place une base de données régionale en vue de superviser les performances du secteur et d'orienter les investissements.

Activités :

Mettre au point, grâce à des ressources extrabudgétaires, une méthode d'harmonisation et de collecte de données (CEA) ;

Préparer, grâce à des ressources extrabudgétaires, un logiciel pour la mise en place de bases de données au niveau de la CEA, des CER et des organismes spécialisés (CEA, CER) ;

Fournir des services consultatifs aux États membres dans la collecte de données et la mise au point de bases de données (organismes des Nations unies, CEA) ;

Établir et développer des relations, grâce à des ressources extrabudgétaires, avec des institutions régionales et sous-régionales en vue de la mise en place d'une base de données au niveau de la CEA et des CER (CEA, CER).

e) Infrastructure physique et intégration des marchés

Objectif 9 : Améliorer les transports et les communications, en vue de promouvoir le commerce intrarégional et la liberté de circulation des biens

et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur du continent et d'améliorer la connectivité des infrastructures afin de faciliter le commerce.

Activités :

Promouvoir la mise en place des chaînons manquants des infrastructures : autoroutes transcontinentales, chemins de fer, communications, etc. (BAD, CEA, CER, États africains, etc.) ;

Promouvoir l'interconnexion des chemins de fer et l'harmonisation des normes techniques (CEA, UAR, CER, BAD, États africains, partenaires multilatéraux et bilatéraux, secteur privé). Il s'agit ici de l'une des initiatives régionales ;

Promouvoir l'interconnexion des réseaux de télécommunications et encourager les États membres à participer au projet d'industrialisation de l'UIT ainsi qu'au projet RASCOM ;

Promouvoir la viabilité des infrastructures grâce à la maintenance (États africains, BAD, CER, organismes chargés des transports et des communications).

f) Facilitation

Objectif 10 **:** Améliorer la facilitation dans certains corridors et chercher à appliquer ailleurs le concept d'Initiative de développement spatial

Activités :

Élaborer des manuels et fournir une assistance technique aux États membres pour la mise en œuvre de procédures harmonisées et simplifiées d'infrastructures des transports et des communications qui favorisent le commerce dans des couloirs spécifiques (CER, UA, CEA, Associations portuaires, donateurs bilatéraux, pays.) ;

Sensibiliser davantage grâce à des séminaires en vue d'améliorer les compétences locales pour la R-D (CNUCED, CEA, OMC, /UA, les agences des Nations unies, les Associations portuaires et les institutions spécialisées africaines etc.) ;

Fournir des services consultatifs et une formation pour mettre en œuvre les accords sur les couloirs et mettre en place des capacités au niveau national (institutions des Nations unies, institutions spécialisées africaines, pays et Associations portuaires) ;

Réaliser des études sur le coût du transport le long de certains couloirs et sensibiliser davantage les décideurs politiques (CNUCED, CER, CEA, etc.) ;

Élaborer des mesures de réduction des coûts et fournir une assistance aux États membres pour la ratification des conventions, (institutions des Nations unies, institutions spécialisées et associations) ;

Échanger des données d'expérience en ce qui concerne le concept SDI.

g) Sûreté et sécurité

Objectif 11 : Sensibiliser les États membres et les aider à améliorer la sécurité dans le domaine des transports et des communications.

Activités :

Organiser des séminaires sur l'Initiative pour la sécurité routière en Afrique (CER, CEA, secteur privé etc.) ;

Collecter et diffuser des données sur les questions de sécurité concernant tous les modes de transport et de communication, ainsi que le développement des infrastructures et des services (CEA, OACI, OMS, GRSP, institutions spécialisées des Nations unies, associations, CER) ;

Aider les États membres à améliorer la sécurité en matière de développement d'infrastructures et des services, y compris l'établissement d'un conseil national de la sécurité routière (institutions des Nations unies, associations, secteur privé, etc.) ;

Renforcer la sécurité d'aviation civile afin de se conformer aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;

Organiser des séminaires/ateliers sur la sûreté et la sécurité dans les ports (OMI et Associations portuaires).

h) Nouvelles technologies

Objectif 12 : Améliorer l'efficacité dans le développement de l'infrastructure et la gestion des transports et des communications, grâce à l'utilisation des NTIC.

Activités :

Sensibiliser les décideurs politiques et les acteurs du secteur privé aux questions ayant trait à l'utilisation des NTIC dans les transports et les communications (CNUCED, OMC, ONUDI, institutions spécialisées, associations) ;

Promouvoir l'utilisation des NTIC dans les couloirs de transport (CNUCED, CER, organismes des Nations unies, associations et secteur privé) ;

Aider les États membres dans l'élaboration de politiques concernant l'utilisation des NTIC dans le développement des infrastructures et des services (secteur privé, CNUCED, organismes des Nations unies etc.).

i) Questions environnementales

Objectif 13 : Sensibiliser les États membres et les aider à réduire l'impact du développement de l'infrastructure et des services de transport sur l'environnement, en tenant compte des questions environnementales dans les politiques et réglementations nationales.

Activités :

Mener des études sur l'impact des transports sur l'environnement dans un certain nombre de pays africains, afin d'identifier les problèmes environnementaux liés aux transports et aux communications et de proposer des solutions appropriées (PNUE, OMS, OMI, institutions spécialisées, États africains) ;

Organiser un séminaire sur les questions environnementales liées au développement des transports et des communications (CEA, UA, CER, agences spécialisées) ;

Aider les États membres à élaborer des politiques et des dispositions réglementaires (institutions des Nations unies, CER, États africains) ;

Élaborer une législation appropriée en vue de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (États africains, organismes des Nations unies, institutions spécialisées, etc.) ;

Protéger le milieu marin grâce à la mise en œuvre des conventions appropriées de l'OMI ;

Préserver le milieu marin grâce à la création de centres d'appui à la navigation maritime en vue d'assurer un meilleur transit maritime et d'améliorer la sécurité du trafic maritime ;

Renforcer la sûreté et la sécurité des flottes maritimes et des passagers des trains.

j) Financement des infrastructures

Objectif 14 : Sensibiliser les États membres et les aider à mettre au point de nouvelles méthodes de financement de leurs projets relatifs aux infrastructures.

Activités :

Organiser des réunions de sensibilisation des partenaires au financement des chaînons manquants (CER, CEA, UA, associations, États africains, BAD, secteur privé) ;

Réfléchir sur de nouvelles solutions de financement novatrices pour le développement des infrastructures et des services et les diffuser (BAD, CNUCED, ONUDI, UIT, CEA, CER, institutions spécialisées des Nations unies et celles de l'Afrique) ;

Promouvoir les initiatives sous-régionales pour le financement des projets Inter-États (CER, États africains, associations et organismes sous-régionaux chargés des transports) ;

Promouvoir et appuyer la Facilité financière internationale de l'OACI pour la sécurité de l'aviation (États Membres, OACI et partenaires bilatéraux) ;

Continuer à promouvoir la mobilisation de ressources intérieures ;

Aider les compagnies aériennes à accéder à des ressources pour le développement de l'industrie.

L'ensemble de ces priorités cherchent à répondre de notre point de vue aux contraintes qui pèsent depuis de longues années sur le secteur infrastructures de transport sur le continent et qui l'ont empêché de jouer pleinement son rôle dans l'accélération de l'intégration régionale et le renforcement du développement durable sur le continent. Depuis l'apparition du NEPAD, ce secteur connaît une nouvelle effervescence sur le continent et figure de nouveau parmi les priorités des pays africains. Une grande partie de ces recommandations se retrouvent dans les plans et les actions définis dans le cadre du NEPAD afin de relancer le secteur des infrastructures de transport et lui assurer une place de choix dans les priorités et les stratégies futures du développement du continent.

Composition : Compo-Méca s.a.r.l.
64990 Mouguerre