

La situation générale des opérations de transport sur les corridors de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

La CEDEAO

La CEDEAO est un sous groupement qui avait en son sein au départ 16 pays. Maintenant elle comprend 15 Etats, la Mauritanie s'étant retiré.

Ces quinze pays sont répartis en deux groupes (les pays côtiers et ceux sans littoral).

Les pays côtiers sont : le Bénin, Côte d'Ivoire La Gambie, le Ghana, la Guinée Bissau, la Guinée, le Libéria, le Nigeria, le Sénégal, la Siéra Léone, le Togo

Les pays sans littoral sont : Le Burkina Faso, le Mali et le Niger ;

Un pays insulaire Cap Vert.

Les principaux modes de transports sont :le transport routier, maritime, fluvial et ferroviaire.

Les 95% du transport intérieur sont assurés par la route.

La plupart des infrastructures sont en mauvais état et mal entretenues.

Le fleuve Niger à cause de son ensablement n'est navigable que sur une petite partie de sa longueur et pendant une petite période de l'année..

Les bases de données du secteur ne sont pas bien tenues et ne sont généralement pas fiables dans la plupart des pays.

A l'exception de la République du Mali qui fourni actuellement des efforts dans la collecte et le traitement correcte de toutes les données sur les transports, les informations restent encore disparates au niveau des autres pays de la Sous Région.

Pour apporter une solution à ce problème, il serait souhaitable de prendre entre autres les mesures suivantes au niveau de tous les Etats membres:

- Formation à travers l'expérience malienne des cadres pour la tenue et le traitement des données.
- Harmonisation au niveau de tous les Etats membres la méthodologie de collecte et de traitement de ces données;
- Mise en place (action prioritaire) par tous les Etats membres de cette banque de données ; et par conséquent allocation de fonds nécessaires.
- Coordination de la mise en œuvre de cette action par le secrétariat exécutif de la CEDEAO

Dans ces conditions il doit élaborer un guide contenant tous les éléments clés à collecter et la méthodologie de collecte et de traitement des données.

Le Transport et le transit routiers

La réglementation des opérations de transports et de transit dans la Sous Région est régie par les conventions relatives au Transports Routiers Inter-Etat (TRIE) et au Transite Routier Inter-Etat (TIE).

Ces conventions au niveau sous Régional ont pour but :

d'optimiser les activités commerciales et les transports internationaux en vue de stimuler le développement économique,

l'application rigoureuse de ces conventions internationales de référence permet 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 ;
- 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 pour les pays sans littoral maritime ;
- accorder des facilités maritimes portuaires et de transit pour les 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) et de transport ;
- mettre en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport.

Accords routiers

Convention A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats (TRIE/CEDEAO) d'une manière générale, définit et réglemente :

- les normes de circulation routière ;
- les caractéristiques techniques des véhicules ;
- les itinéraires de transit ;
- l'interdiction du transport routier de Cabotage ;
- les quotas de répartition de fret avec les clés et les mécanismes de gestion par des bureaux de fret ou fret ou des conseils de chargeurs

Accords maritimes et portuaires

Signés au profit des pays sans littoral maritime. Ils définissent :

- l'octroi de concession et les facilités portuaires ;
- les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage ;
- les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime de droit commun ;
- les avantages fiscaux.
- l'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire

Accords douaniers

Signés au profit des pays sans littoral maritime.

Matérialisé par la convention TRIE, cette déclaration permet entre autre de:

- repérer l'itinéraire et les bureaux de passage, frontière destination ;
- préciser les prescriptions de délai de traversée et autres obligation exigées au conducteur du véhicule ;
- déterminer le champ d'application du régime et de la déclaration du transit (territoire national, plusieurs frontières) ;
- déterminer la responsabilité du principal obligé (Transporteur/Transitaire) ;
- fixer les procédures en cas de force majeur ;
- servir de supports statistiques et d'informations en cas d'infractions ;
- de règlement des différends et de coopération douanière ;
- d'agréer les caractéristiques techniques des moyens de transport ;
- d'Identifier la marchandise, le véhicule, objet du transit ;

Par rapport à ces principes fondamentaux, ces conventions et accords connaissent des applications disparates d'un pays à l'autre.

Caractéristiques des corridors CEDEAO

Les « opérations de transports sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest » ont pour principales caractéristiques :

. Les voie de communications (route, rail) sont vétustes, et de surcroît, insuffisamment entretenues ; toutes choses qui ne favorisent pas toujours la fluidité des trafics ;

. Les instruments institutionnels juridiques et administratifs connaissent une interprétation et une application parcellaires, disparates et lucratives ; à défaut d'une gestion maîtrisée par leurs auteurs ;

. Les corridors de transport et de transit sont gangrenés par des contrôle administratifs et prélèvements souvent illicites de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (P.D.G) et/ou opérationnels excessifs, successifs, redondants et onéreux ;

. Les véhicules de transports (route, rail) sont également vétustes, et son pour la plupart inaptes au plombage et au scellement douaniers, indispensables aux échanges inter-Etats ;

. Les documents administratifs et contractuels sont pléthoriques et leur exploitation disparate est dans la plupart des cas, en flagrante contradiction avec les objectifs de la libre circulation des biens, des personnes et des capitaux prônés par tous ; pire avec les principes de base de la Distribution Physique Internationale (DPI).

. A l'exception de la République de Guinée qui a éliminé tous les barrages sur son territoire sauf les barrages frontaliers et celui du PK 36 de sa capitale, des barrages de contrôles routiers sont installés sur toutes les routes de tous les Etats membres de la CEDEAO.

L'impact négatif de ces barrages sur le temps de traversée et le coût final de la marchandise est considérable et est traduit par des prélèvements illicites dont les plus remarquables sont les suivants :

Prélèvements officiels

- Pont bascules (redevance)
- lettre de voiture (redevance)
- frais d'escorte (redevance)
- convoyage (redevance)

Prélèvement en nature

- Mouton, cabri, poulet, œuf
- Sac d'oignon, ananas, banane, manque, mil...

Prélèvements informels

- frais de route (illicite)
- frais d'escorte (illicite)
- police (officie/illicite)
- gendarmerie (officiel/illicite)
- Douane (officiel/illicite)
- Vétérinaire (officiel ?)
- Convoyage (officiel/illicite)
- Stationnement (officiel/illicite)
- Droit de traversée (officie/illicite)
- Syndicat (cotisation/illicite)

A ces prélèvements sont venus s'ajouter la complication des procédures et la multiplicité des documents.

Procédures et documents

1. Régimes de transit par les Etats membres de la CEDEAO

. Une déclaration de transit spécifique qui ne couvre que le territoire national, excepté le transport des hydrocarbures entre le Burkina Fasso, le Togo, le Bénin et le Niger.

. Une escorte douanière obligatoire et onéreuse sur tous les trajets ce coût est à la charge soit de la marchandise, soit du fonds de garantie ou encore de la douane.

. La caution nationale désignée est la chambre de commerce dans tous les pays, mais les fonds recueillis sont gérés par les trésors publics en général qui octroient une dotation budgétaire à la caution nationale pour son fonctionnement.

. Les dotations du fonds de garantie sont assurées par les transitaires ou par un prélèvement de 0,25 à 0,50% sur la valeur CAF de la marchandise etc.

2. La problématique de l'escorte douanière dans chaque pays

Les informations collectées entre 1999 –2000 ont donné les quelques résultats suivants :

. Coût de l'escorte au Sénégal

a) Escorte pour la Gambie : TS BRIGADE	25 .000 F
Agent escorteur	27.500 F
VISA	7.500 F

b) Escorte pour Rosso /Mauritanie :

TS BRIGADE	45.900 F
Agent escorteur	55.500 F
VISA	10.000 F

c) Escorte pour Bissau /Guinée Conakry/Mali :

TS Brigade	25.000 F
Agent escorteur	75.000 F
VISA	15.000 F

Fluidité routière

- Côte d'Ivoire (fluidité routière)

Coût : (Aller/Retour)	35.000 F
-----------------------	----------

Barrages : 60 (Abidjan – frontière Mali) / enquête OIC Juillet 2001

- **Togo :**

Coût : (Lomé – Malanville) 20.000 F

Barrages : 4

	Togo Lomé - Cinkansé	Burkina Faso Cinkansé, Ouaga, Bobo	Mali Frontière à Bamako	Total
Barrages routiers	5	32	15	52
Coût FCFA	125.900	387.065	243.717	756.682

- **Mali : Droit de traversée routière**

Coût : (Pogo – Bamako) 8000 F

Barrages : 12 (Farana à Bsamako)

- **Burkina Faso**

Coût : Variable (Cinkansé, Ouaga, Bobo, -frontière Mali)

Barrages : plus de 30

3. Différentiel de coût de transit

1. les débours de transit du transport de 50 tonnes de ciment offert par le port de Lomé pour la CAN 2002 au Mali

Dédouanement : 156.617 F CFA à Kouri entrée Mali

Barrage tous les 38 Km

coût total des prélèvements 780.382

coût moyen par barrage : 11.995 F CFA (hors droit de douane au Mali)

soit 6.000 F CFA/ véhicule

Simulation des manques à gagner par non application de la convention

La simulation en vue de la détermination des manques à gagner dus à la non-application de la Convention TRIE en 1997, dans huit(8) Etat membres de la CEDEAO, est récapitulée dans le tableau de la page suivante.

Le tonnage annuel estimé du transit routier du Burkina Faso, Mali, Niger passant par les Ports de Dakar, Abidjan, Accra, Lomé et Cotonou est d'environ 1.125.000 tonnes.

- Nombre de camions chargés de 30 t pour l'évacuation des marchandises	37.500 camions
- Distance moyenne parcourue par camion et par voyage	1.100 km
- Total Km parcourus par rapport au Tonnage annuel	41.250.000 km
- Nombre de barrages routiers : à raison de 1 par 40 km	1.031.250
- Coût moyen par barrage	2.000 F CFA
Coût global des barrages routiers	2.062.500.000
- Nombre de camions correspondants au coût global des barrages routiers en raison de 80 millions de FCFA/camion	27 camions neufs
- Nombre d'heures perdues à raison de 10 mn par barrage	171.875 heures
.soit	7.161 jours
.soit	239. mois
-Coût directs correspondants au nombre de mois perdus :	
• Chauffeur/100.000 F/mois	23.900.000 FCFA
• apprenti /20.000 F/ mois	4.780.000 FCFA
S/Total coût supplémentaire du personnel roulant	28.680.000 FCFA
- Coût global du transit en terme de manque à gagner	2.091.180.000 FCFA

Source CEA étude réalisée par Mr N'Guéssan

Les problématiques

La rareté des ressources nécessaires et le coût très élevés pour la construction et l'entretien des infrastructures de transports sont les difficultés principales des pays membres de la CEDEAO.

L'objectif visé par la Communauté est La libre circulation des biens et des personnes à moindre coût, dans la sécurité , dans le confort et dans les délais.

Pour atteindre cet objectif des propositions de solutions qui avaient été soumises lors du symposium organisé à l'occasion de la 12^{ème} réunion de la Conférence des Ministres Africains des Transports en 2002 restent encore valables. Ceci par ce que dans notre Sous Régions

jusque maintenant aucun changement allant dans le sens du respect des accords et conventions TRIE et TIE.

Face à cette situation, qui est contraire à l'objectif visé par la communauté, trois principales solutions peuvent être envisagées :

1^{er} : Définition d'une culture logique harmonisée d'organisation et fonction du transport Inter-Etats, comprenant :

L'identification et la communautarisation CEDEAO, des infrastructures et équipements sur trois pôles de traitement et de contrôle des opérations de transport :Départ –frontière – arrivée

L'identification, la codification, la facilitation et l'harmonisation des opérations et des procédures au niveau des pôles retenus

L'identification des services et la codification et l'agrément des prélèvement pécuniaires

La simplification et l'harmonisation des documents

2^{ème} .Réalisation de dix projets intégrateurs au niveau de la Sous Région

- | | |
|--|--|
| - Observatoire des Pratiques Anormales Aux Frontières/REAO-CEDEAO-UEMOA-CILSS | Parcs de stationnement sous douane et gares routières de marchandises/ Projet/PNUD/CNUCED/RAF 88/014 |
| - Réseaux de Bourses de Fret CRU/ Système d'information Commerciale/ CILSS | Création de postes de contrôle juxtaposés aux frontières/UEMOA |
| Observatoire des transports Internationaux par Mer/OMAOC-Banque Mondiale | Déclaration en Douane Unique (DDU) UEMOA/CEDEAO |
| - Facilitation du transport et Transit Routiers/UEMOA | Création d'un Fonds de Garantie Régional TRIE/CEDEAO |
| - Système de Grille Plombé pour la mise Au norme des véhicules de marchandises (scellement & plombage)/Promoteur privé | Mise aux normes des véhicules de Transport routier. |

3^{ème} Application du Système de Grille plombé

Résolution N°187/11/01 du 14 Juin 2001 à Abuja/Nigeria adoptée par les Ministres des Transports :

- Renforcement, viabilisation des carrosseries des véhicules d'occasion (70% du parc Inter Etats, pour le plombage et le scellement douanier
- Suppression des escortes douanières onéreuses
- Suppression des surcharges destructrices des routes et des véhicules

- Réduction substantielle des tracasseries administrative, et par voie de conséquence des surcoûts non agréés et du temps de transit
- Passage simplifié à plusieurs frontières et augmentation du rayon d'action des véhicules
- Possibilités d'assurance de bout en bout dans le cadre du transport Multimodal et la DPI
- Application effective des Convention TRIE et TIE

En 2002, à Addis-abeba, au symposium sur les transports organisé par la CEA à l'occasion de la 12 réunion de la Conférence des Ministres Africains des Transports, avait fait des recommandations qui sont encore d'actualité car depuis cette date les changements intervenus ne sont pas considérables.

Conclusion et Recommandations

. *Au niveau politique*

Face à la mondialisation, la gestion communautaire des activités de transports doit primée sur les intérêts étatiques.

. *Au niveau institutionnel*

- La libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux prônée par la CEDEAO et l'UEMOA doit être effective,
- La nécessité de privilégier une interaction positive et synergique, au plan technique, administratif et opérationnel ;en matière de transport Inter-Etats et de transport régional ;
- Création de structures conjointes de gestion devraient exister entre la CEDEAO et l'UEMOA pour éviter d'éventuels clivages partisans et de surcroît pénalisants pour les opérateurs et les économies concernées.

. *Au niveau juridique*

1/ Convention TIE/CEDEAO, toilettage en faveur de :

- la suppression des escortes douanières onéreuses ; et des règles de répartition du fret, des chargements à tour de rôle anticoncurrentiel ;
- l'instauration de contrats type de transport pour les différentes catégories de marchandises et surtout la restauration du caractère juridique de la lettre de voiture au même titre que le connaissement (B/L) ou la Lettre de Voiture Aérienne (LTA).

2/ Convention TRIE/CEDEAO

application disparate d'un pays à un autre, par rapport à ses principes fondamentaux :

- (70 % du parc) de véhicules de marchandises est vétuste ; à défaut de pouvoir le renouveler par des crédits appropriés, il faut autoriser des solutions palliatives sécurisantes

tel que le **Système de Grille Plombé (SGP)** en expérimentation en Côte d'Ivoire ; par la Caution Nationale, la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'autorité douanière les transporteurs et les transitaires.

- Régionalisation du fonds de Garantie par un seul prélèvement valable pour toutes les frontières.

- Instauration d'un Document Douanier Unique valable pour toutes les déclarations aux frontières ferroviaires et routières.

3/ Respect dans le fond et la forme de l'application synergique et intégrée des quatre contrats (commerce, transport, assurance, financé) qui formalisent l'Acte Commercial International et des dispositions du Transport multimodal.

4/ Harmonisation de la carte brune CEDEAO et du code CIMA en vue de faciliter une application idoine l'assurance des véhicules et des marchandises.

. *Au plan administratif*

1/ Elaborer des statistiques fiables sur le transport, et renforcer la coopération douanière.

2/ Instituer au plan communautaire CEDEAO/UEMOA, un système d'agrément des taxes, des redevances, des cotisations et autres prélèvements d'une part, et une harmonisation de ceux-ci d'autre part ; dans le but de maîtriser les coûts de transport sur les corridors.

. *Au plan de l'organisation*

. 1/ Instaurer au plan national et communautaire CEDEAO/UEMOA, des comités nationaux de facilitations du transport et du commerce ; et apporter un appui financier aux projets de l'OMAO et de l'UEMOA dans ce domaine.

. 2/ Renforcer les capacités des intervenants de la fonction transport notamment les transporteurs et les chauffeurs routiers.

. 3/ Codification et diffusion des compétences des agents de contrôle routier afin d'éviter les amalgames, les confusions qui souvent sources de prélèvements illicites.

. 4/ Faciliter la mise en œuvre des Observatoires des Transports Internationaux par Mer, en vue de maîtriser l'information sur la marchandise circulante de bout en bout (Projet SSATP/CMEAOC/ Banque Mondiale). A cet égard, des financements conséquents devront être trouvés auprès des bailleurs de fonds, afin réactiver les activités dudit observatoire.

. 5/ Favoriser la mise en œuvre au plan communautaire CEDEAO / UEDEAO / CILSS / REAO (Forum Ouest Africain), de l'**Observatoire des Pratiques Anormales aux Franchissements des Frontières** ; afin de traquer, de dénoncer, et de sanctionner tous les facteurs (normes, règles, mécanismes, usages) de dysfonctionnement du système de transport. A ce propos, le projet doit être nécessairement étendu à l'espace CEDEAO comme initialement conçu par le promoteur à savoir le REAO ; afin d'intégrer valablement les opérateurs du Ghana et du Nigeria.

. *Au plan technique*

. 1/ Communautariser au niveau CEDEAO/UEMOA, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes, le long des corridors ; avec comme corollaire, le prélèvement et

la gestion communautaire d'un Fonds Routier. Cette approche aura l'avantage d'accroître la fluidité des trafics.

- . 2/ Sécuriser les véhicules vétustes (70 % du parc) par le Système de Grille Plombée qui confère à la carrosserie des camions, les avantages du conteneur (**voir fiche en Annexe**) ;
- . 3/ Instaurer les ponts bascules au départ, à la frontière et à l'arrivée sur tous les corridors pour les véhicules de transport en transit, en vue de contribuer à lever le doute douanier.
- . 4/ Instituer aux frontières, des postes et des bureaux à contrôle juxtaposé.

. ***Au plan opérationnel***

1/ Adopter une gestion logistique intégrée du transport sur les corridors afin de réduire les coûts, accélérer les procédures, harmoniser et simplifier les documents et optimiser le délais dans l'espace UEMOA/CEDEAO.

2/ Créer un guide Pratique du transport et de la Logistique en Afrique de l'Ouest pour faciliter l'exploitation idoine des mécanismes, des règles et usages au bénéfice des intervenants de la fonction transport.

3/ Favoriser la création d'entreprise supranationales de transport, telle que Transway Africa à capitaux (Burkinabé, Ghanéen, Ivoirien, et Malien) sur initiative des membres du **Sous-Réseau Net Translog du Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO)**, pour mieux répondre aux objectifs de l'intégration économique sous-régionale.

Dr Younoussa KOITA
Animateur du sous groupe 2.4.1 de l'AIPCR
Conseiller au Ministère des Transports de la
République de Guinée