

# CAPC

Travail en cours

**No. 19**



Commission économique  
pour l'Afrique

## Centre africain pour les politiques commerciales

C  
A  
P  
C

# Facilitation du commerce intra-africain: Démanteler les barrières pour le commerce intra-africain

Par

Robert T. Lisinge

Mai 2005

Le CAPC est un projet de la Commission économique pour l'Afrique  
soutenu financièrement par le Fonds canadien pour l'Afrique



## Résumé

Le présent document a pour objet, d'une part, de donner un aperçu général des obstacles au commerce intra-africain, en mettant l'accent sur les obstacles naturels, et d'autre part d'examiner les efforts déployés par les pays africains et les communautés économiques régionales en vue de surmonter ces obstacles. Les principaux enjeux de la facilitation du commerce sont: les opérations physiques d'expédition (transport et transit), les procédures d'import-export, incluant les problèmes des douanes de traversée de frontières; les technologies de l'information et de la communication, les mécanismes de paiements internationaux, et les normes du commerce international. Cette contribution souligne le faible état des infrastructures de transport et de communication, les douanes laborieuses et les procédures de paiements qui prévalent dans de nombreux pays africains conduisant à des coûts de transaction très élevés pour les exportations et les importations, plus particulièrement dans les 15 pays enclavés. Les règles rigoureuses du commerce international lance un défi aux pays africains. Le document conclut que les contraintes de ressources et de capacités auxquelles font face les pays africains en général et les pays de l'Afrique subsaharienne en particulier, ont de nombreuses difficultés à répondre simultanément à tous les problèmes identifiés; bien qu'une approche approfondie soit nécessaire sur le long terme, des actions doivent être menées en priorité et de manière rationnelle à moyen terme.

## Autres documents de l'CAPC

- No.1 Les processus de création du marché commun africain: une vue d'ensemble
- No. 2 Cancún and Post-Cancún Briefing Papers on Africa and the Doha Development Agenda: *The Current State of Play in the Negotiations*
- No. 3 Trade Liberalization under the Doha Development Agenda: Options and Consequences for Africa
- No. 4 Trade Facilitation to Integrate Africa into the World Economy
- No. 5 Fiscal Implications of Trade Liberalization on African Countries
- No. 6 Trade Liberalization and Development: *Lessons for Africa*
- No. 7 Libéralisation commerciale et développement: *Quelles leçons pour l'Afrique?*
- No. 8 Exclure l'Afrique des marchés? *Evaluation de l'accès aux marchés pour les pays africains*
- No. 9 Economic and Statistical Analyses of Trade Capacity Building in Sub-Saharan Africa
- No. 10 Economic and Welfare Impacts of the EU-Africa Economic Partnership Agreements
- No. 11 Unrestricted Market Access for sub-Saharan Africa: Important Benefits with Little Cost to the QUAD
- No. 12 Trade Preferences and Africa: The State of Play and the Issues at Stake
- No. 13 Assessing the Consequences of the Economic Partnership Agreement on the Rwandan Economy
- No. 14 Doha Round entre promesses, désillusions et résignations
- No. 15 Évaluation de l'impact de l'Accord de partenariat économique entre les pays de la CEMAC et l'Union européenne
- No. 16 Peut-on mettre la globalisation au service du développement?
- No. 17 Comment sauver le textile maghrébin?
- No. 18 Le cycle de Doha peut-il bénéficier à l'industrie africaine?

Toute partie du présent ouvrage peut être citée ou reproduite librement. Il est cependant demandé d'en informer la CEA et de lui faire parvenir un exemplaire de la publication. Les points de vue exprimés sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux des Nations Unies.

La présente publication a été réalisée avec le soutien du Programme des Nations Unies pour le Développement.

# CAPC

Travail en cours



Commission économique  
pour l'Afrique

## Facilitation du commerce intra-africain: Démanteler les barrières pour le commerce intra-africain

Par

Robert T. Lisinge

Division du commerce et de l'intégration régionale  
Mai 2005  
Addis-Abeba, Éthiopie



# Table des matieres

Acronymes .....	vii
I. Introduction .....	1
II Les questions clefs de la facilitation du commerce .....	5
III. Efforts visant à faciliter le commerce intra-africain .....	22
IV. L'OMC et la facilitation du commerce .....	26
V. La voie à suivre.....	29
Bibliographie.....	32
Notes .....	33





## Acronymes

<b>BAfD</b>	Banque africaine de développement
<b>CAE</b>	Communauté d’Afrique de l’Est
<b>CEA</b>	Commission économique pour l’Afrique
<b>CEDEOA</b>	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest
<b>CEEAC</b>	Communauté économique des États de l’Afrique centrale
<b>CEMAC</b>	Communauté économique et monétaire des États de l’Afrique centrale
<b>CEN-SAD</b>	Communauté des États sahélo-sahéliens
<b>CER</b>	Communauté économique régionale
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement
<b>COMESA</b>	Marché commun de l’Afrique orientale et australe
<b>GATT</b>	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
<b>IGAD</b>	Autorité intergouvernementale pour le développement
<b>OUA</b>	Organisation de l’unité africaine
<b>SACU</b>	Union douanière d’Afrique australe
<b>SADC</b>	Communauté pour le développement de l’Afrique australe
<b>SYDONIA</b>	Système douanier automatisé
<b>TINET</b>	<i>Trade Information Network</i>
<b>UA</b>	Union africaine
<b>UDEAC</b>	Union douanière et économique des États de l’Afrique centrale
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UEMOA</b>	Union économique et monétaire ouest-africaine
<b>UMA</b>	Union du Maghreb arabe



## I. Introduction

Les chercheurs et les décideurs s'occupent en général davantage des politiques que des obstacles physiques au commerce. Cependant, les événements récents laissent penser que, plus que les politiques commerciales, ce sont les barrières physiques qui risquent de générer des coûts commerciaux et contribuer à la lente réactivité de l'Afrique face à la libéralisation du commerce (encadré 1). Une étude citée par l'Organisation mondiale du commerce (OMC, 2004) indique que, pour la majorité des pays d'Afrique subsaharienne, l'impact du coût de transport sur les exportations (la part du coût du transport international dans la valeur totale des échanges) est cinq fois supérieur à celui de l'incidence des coûts tarifaires (droits de douanes *ad valorem* effectivement acquités, pondérés en fonction des échanges).

Par conséquent, les droits de douanes, les quotas et autres mesures commerciales, ne représentent qu'un élément du coût global du commerce. Les barrières logistiques, institutionnelles et réglementaires sont souvent plus coûteuses et ne génèrent pas de recettes compensatoires (Banque mondiale, 2005).

Milner, Morrissey et Rudaheranwa (2001) ont évalué la protection effective des importations et la taxe implicite sur les exportations résultant des coûts de transport et ils l'ont comparée à la protection, due aux barrières politiques, au commerce dans le cas de l'Ouganda. Les résultats ont montré que la protection naturelle des ventes intérieures résultant des coûts de transport était équivalente à un taux de protection effectif de 48% en moyenne en 1994 (environ un quart de plus que la protection résultant des politiques commerciales). Les auteurs ont également constaté que la taxation implicite liée aux coûts de transport pouvait atteindre 100% pour les produits manufacturés, près de 40% pour les produits alimentaires, presque 25% pour le café, le coton, et le thé et environ 25% pour le poisson.

Cependant, le coût de transport ne représente qu'un des coûts d'une transaction liée au commerce. Si l'on pouvait quantifier d'autres contraintes comme l'information sur les marchés et les services fiables, la taxation implicite des exportations liée aux coûts des transactions serait encore plus élevée. Par conséquent, si les réformes des politiques commerciales sont essentielles pour améliorer les mesures incitatives et encourager l'efficacité, elles seraient encore plus valables si les coûts de transactions résultant des obstacles naturels étaient d'une manière générale abaissés.

La Banque africaine d'export/import (AFREXIMBANK, 2003) attribue la récente croissance du volume du commerce intra-africain (qui est passé de 4,7% en 2002 à environ 13,5% en 2003, et la croissance de la part du commerce intra-africain dans le total du commerce africain qui est passée de 9,6% en 2003, contre 9,1% en 2002 et 9,5% en 2001) à l'amélioration du transport et des liaisons aériennes entre l'Afrique australe et l'Afrique occidentale, à la poursuite des réformes du commerce et des procédures de paiement, et à la réduction des obstacles tarifaires et non-tarifaires pour aider les initiatives

d'intégration régionale. D'autres facteurs contribuent à la croissance du commerce intra-africain, selon AFREXIMBANK, inclus l'accroissement de certaines exportations africaines (sur les marchés africains), à l'amélioration des infrastructures commerciales et à une meilleure circulation de l'information.

### **Encadré 1: Les obstacles politiques et physiques au commerce**

#### **Obstacles non tarifaires**

Les obstacles non tarifaires sont l'ensemble des mesures et politiques commerciales, autres que les tarifs, ayant des effets de distorsion. Au sens strict, les obstacles non tarifaires sont des restrictions quantitatives, telles que les quotas, explicitement reconnues comme étant des obstacles au commerce. Au sens large, il s'agit de mesures déloyales ou d'abus de certaines politiques commerciales telles que les obstacles techniques au commerce et les politiques gouvernementales déloyales. Les autres obstacles non tarifaires sont les pratiques illégales et les violations de la réglementation multilatérale en vigueur.

Parmi les domaines potentiels où l'on pourrait rencontrer des obstacles non tarifaires imputables à des prescriptions techniques, il y a l'évaluation en douane, qui comprend une série de mesures destinées à vérifier que la qualité, le prix, l'origine et autres caractéristiques de la marchandise correspondent bien à l'information fournie par l'exportateur étranger; les mesures sanitaires et phytosanitaires ayant pour objet de préserver la santé et la sécurité humaines, animales et végétales (par exemple, pour s'assurer qu'un aliment est sans danger pour les consommateurs et pour empêcher la propagation de ravageurs et de maladies chez les animaux et les végétaux); les obstacles techniques au commerce, dont les réglementations et les normes prescrivant des caractéristiques particulières d'un produit comme sa taille, sa forme, sa conception, ses fonctions ou son efficacité, ou encore la façon dont il est étiqueté et conditionné avant sa mise en vente.

#### **Obstacles naturels**

La différence entre les obstacles politiques et obstacles «naturels» ou non politiques au commerce n'est pas des plus évidentes, mais les obstacles naturels sont les coûts commerciaux liés au transport, la hausse des coûts des transactions induits par les infrastructures, les coûts supplémentaires dus à une bureaucratie excessive et inefficace, les frais additionnels dus à des services commerciaux non concurrentiels. Au sens large, les obstacles naturels se rapportent à l'ensemble des raisons non politiques qui expliquent qu'un même produit puisse se vendre à des prix différents en divers endroits. Ces obstacles sont de deux types: i) les coûts de transport; et ii) les divers facteurs liés au manque d'information de la part des vendeurs ou des acheteurs. Les coûts de transport comprennent tous les coûts directs ou indirects liés au transport, à l'entreposage et à la manutention.

Les autres facteurs comprennent, entre autres, l'incidence des coûts de communication et de la diversité des réglementations douanières et commerciales des pays.

#### **Barrières artificielles**

Assimilables aux obstacles non tarifaires, les barrières artificielles s'entendent de toutes les politiques qui créent ou accentuent les différences de prix. Ce sont notamment les restrictions à l'importation, les mesures

incitatives spéciales ou les restrictions à l'exportation, les politiques de change, le traitement national préférentiel, etc. Il s'y ajoute les mesures aggravant les coûts occasionnés par les obstacles physiques, telles que les réglementations en matière de transports et de communications qui maintiennent les prix de ces services artificiellement élevés.

Source: CEA, de sources officielles.

Le présent document a pour objet, d'une part, de donner un aperçu général des obstacles au commerce intra-africain, en mettant l'accent sur les obstacles naturels, et d'autre part d'examiner les efforts déployés par les pays africains et les communautés économiques régionales en vue de surmonter ces obstacles. Connus également en tant que contraintes pesant sur l'offre, les obstacles naturels au commerce sont généralement traités dans le cadre de la facilitation des échanges (encadré 2) et englobent:

- a) les opérations physiques d'expédition (transport et transit);
- b) les procédures d'importation et d'exportation, y compris les questions douanières et de passage aux frontières;
- c) les technologies de l'information et de la communication;
- d) les exigences en matière de paiement, d'assurance et autres questions financières; et
- e) les normes commerciales internationales.

La section 2 du présent document examine les différents éléments de la facilitation du commerce, la section 3 porte sur les efforts en cours en vue de faciliter le commerce intra-africain, la section 4 traite de la facilitation du commerce dans le cadre de l'OMC, mettant en évidence les problèmes et avantages éventuels et la section 5 contient des recommandations sur la voie à suivre.

## **Encadré 2: Définition évolutive et portée de la facilitation du commerce**

Bien que plusieurs tentatives aient été faites pour définir la facilitation du commerce, aucun accord commun n'est parvenu jusqu'à ce jour sur une définition normalisée.

Au sens étroit, la facilitation du commerce désigne simplement la logistique de circulation des marchandises à travers les ports ou plus précisément la documentation associée au commerce transfrontière. De plus récentes définitions ont été élargies à l'environnement au sein duquel s'inscrivent les échanges commerciaux, c'est-à-dire la transparence et le professionnalisme des douanes et des agences de régulation, ainsi que l'harmonisation des normes et la conformité aux réglementations internationales et régionales.

La Chambre de commerce internationale, par exemple, définit la facilitation du commerce comme étant «l'adoption d'une approche globale et intégrée en vue de simplifier et de réduire le coût des échanges commerciaux internationaux et de garantir que les activités pertinentes, fondées sur des normes et standards internationalement acceptés et de bonnes pratiques professionnelles se déroulent de façon efficace, transparente et prévisible».

Toutefois, il ne faudrait pas percevoir la facilitation du commerce seulement comme un simple «problème de transports et de douanes», mais plutôt comme une question plus large qui embrasse plusieurs aspects des carences caractéristiques de nombreux pays en développement et qui entravent leur participation effective au commerce international. Cela est vrai pour l'Afrique. Cependant, la facilitation du commerce n'est pas la seule affaire des pays en développement. En fait, ce sont les pays développés qui mènent le combat en faveur de mesures de facilitation du commerce à l'OMC. Si cette question de la facilitation du commerce est devenue l'une des plus importantes à l'OMC, c'est que les milieux d'affaires internationaux exigent davantage de transparence, d'efficacité, d'uniformité des procédures tant en ce qui concerne le transport international de marchandises, que la nécessité de mécanismes efficaces de recours juridique, une bonne coordination entre les douanes et les autres organes de contrôle, l'utilisation de méthodes douanières modernes et l'amélioration des régimes de transit.

Source: CEA, de sources officielles.

## II Les questions clefs de la facilitation du commerce

### A. Les opérations physiques d'expédition (transport et transit): des coûts de transport élevés

L'étude ARIA 2004 sur l'état de l'intégration régionale en Afrique montre que les coûts de transport sont élevés en Afrique en général, et en particulier dans les pays enclavés, où ils atteignent en moyenne 14% de la valeur exportée contre 8,6% pour l'ensemble des pays développés, et qu'ils sont encore plus élevés dans de nombreux pays comme le Malawi (56%), le Tchad (52%) et le Rwanda (48%) (tableau 1).

**Tableau 1: Coûts du transit dans des pays africains choisis comparés au reste du monde, 2001**

Pays ou groupe de pays	Coûts de transport et d'assurance (en millions de dollars É.-U.)	Exportations de biens et de services (en millions de dollars É.-U.)	Coût du transit comme part des exportations (%)
Botswana	230	3 030	8
Burkina Faso	70	272	26
Burundi	23	96	24
République centrafricaine	59	179	33
Tchad	99	190	52
Éthiopie	240	979	25
Lesotho	43	283	15
Malawi	214	385	56
Mali	229	644	36
Rwanda	70	144	48
Swaziland	30	1 085	3
Ouganda	269	757	36
Zambie	216	1 255	17
Zimbabwe	379	2 344	16
Pays enclavés	3 706	26 314	14
Pays développés	4 277	24 840	17
PVD	109 055	1 268 581	9

Source: CEA, 2004 (d'après des données fournies par la CNUCED)

Selon un rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) publiée en 2002, le coût du fret, en pourcentage de la valeur totale importée était de 13% en 2000

pour l'Afrique, contre 8,8% pour les pays en développement et 5,2% pour les pays industrialisés. Au niveau sous-régional, les coûts de transport pour l'Afrique de l'Ouest, en pourcentage de la valeur totale importée, étaient de 14% tandis que pour l'Afrique orientale et australe, y compris la région de l'Océan Indien, ils étaient de 15,2%, la moyenne pour l'Afrique du Nord se situant à 11% (CNUCED 2002).

En pratique, et en dehors de quelques études de cas, les données sur les coûts de transport intérieur sont très difficiles à obtenir. Le tableau 2 donne quelques exemples de coûts de transport terrestre pour certains trajets choisis en Afrique. Le tableau montre de grandes disparités des coûts de transport tout au long des trajets. Un kilomètre sur le tronçon Douala-Ndjaména, par exemple, est trois fois plus cher que sur le tronçon Maputo-Johannesburg (OMC, 2004). D'autres études ont également mis à jour des différences importantes de coûts entre différents tronçons. Ainsi, le transport d'un conteneur de Durban à Lusaka situé à 1 600 km est de 2 500 dollars, alors que de Durban à Maseru (Lesotho), d'une distance de 347 km seulement, est de 7 500 dollars (Limoa et Venables, 2001).

**Tableau 2: Estimation du coût unitaire de transport de conteneurs sur des trajets choisis**

Route	Distance (km)	Coût (dollar É.-U. par km)
Dar-es-Salaam-Kigali	1650	3,0
Dar-es-Salaam-Bujumbura	1750	3,0
Douala-D'Jamena	1900	4,2
Lomé-Ouagadougou	1000	2,6
Lomé-Niamey	1234	2,6
Mombasa-Kampala	1440	2,3
Maputo-Johannesburg	561	1,4

Source: *Rapport sur le commerce mondial 2004*

### Rapports entre les coûts de transport et le commerce

Les coûts de transport d'une grande proportion des marchandises se traduit par une augmentation des prix à la consommation pour les biens importés, et affaiblit la compétitivité des exportations sur les marchés extérieurs. Des coûts de transport élevés limitent la participation d'un pays au commerce international. Il n'est donc pas étonnant que l'Afrique en général, et l'Afrique subsaharienne en particulier, où les coûts de transport sont les plus élevés, représentent aussi la part la plus faible dans le commerce international. En 2000, la part des exportations mondiales de l'Afrique était seulement de 2,7% et, pendant les années 90, la part des exportations de marchandises de l'Afrique subsaharienne est passée de 1,9% à 1,4% (BAfD, 2003).



Le Rapport économique sur l'Afrique (CEA, 2004) montre l'impact très négatif du coût de transport sur le commerce, en particulier pour les pays enclavés. À distances égales, les coûts de transport pour les pays enclavés sont en moyenne supérieurs de 2000 dollars É.-U. à ceux des pays non enclavés, soit une différence estimée à 35%.

Des chercheurs se sont préoccupés de l'impact des coûts de transport sur le commerce. Une étude faite par Limoa et Venables (2000), basée sur un échantillon de pays d'Afrique et du reste du monde, montre qu'en général une augmentation de 10% du coût de transport entraîne une réduction du volume des échanges d'environ 20%. Les auteurs ont également comparé les coûts de transport d'une portion de trajet par terre et par mer, en utilisant des données sur le coût de transport d'un conteneur standard de Baltimore (États-Unis) vers certaines destinations et ils ont constaté que, dans le premier cas, le coût du transport était 7 fois plus élevé pour la même distance. Chaque trajet supplémentaire de 1000 km par mer accroît les coûts de transport de 190 dollars É.-U., tandis que pour le même trajet par terre, la hausse est d'environ 1 380 dollars É.-U. Il en résulte que, pour une distance donnée, le fait d'être un pays enclavé entraîne une augmentation des coûts de transport et constitue un inconvénient pour le commerce (cette conclusion est importante pour l'Afrique qui compte 15 pays enclavés<sup>1</sup>). La même étude montre que les coûts de transport pour le commerce intra-africain sont plus du double de ce qu'ils seraient dans d'autres pays en développement.

Les facteurs qui contribuent aux coûts élevés de transport en Afrique sont notamment:

- a) la déficience des infrastructures, comme cela a été déjà mentionné dans le présent document; et
- b) l'inefficacité des opérations de transport.

### **Déficience des infrastructures de transport**

Les pays africains ont reconnu l'importance de l'infrastructure du transport en général et l'infrastructure des réseaux de transport régionaux en particulier pour leur développement dès les années 60, juste après leur indépendance. Au fil des années, les pays africains ont lancé de nombreuses initiatives sur le développement des infrastructures de transport, la plus ambitieuse étant le réseau de routes transafricaines<sup>2</sup> conçu dans les années 70.

Toutefois, plusieurs années après sa conception, de nombreuses liaisons manquent au réseau de routes transsahariennes, surtout dans les zones frontalières. Une analyse de 103 liaisons transfrontalières du réseau (à savoir celles qui mènent aux postes frontières) montre que 33% des routes ne sont pas pavées et dans un état satisfaisant, acceptable ou médiocre, que 16% sont des routes pavées en mauvais état et que 38% sont des routes pavées dans un état relativement satisfaisant. Cette situation illustre clairement l'insuffisance de l'intégration physique des pays africains. C'est important pour le commerce intra-africain parce que l'état des liaisons transfrontalières affecte généralement le trafic et la qualité des services de

transport entre les pays. Améliorer des liens routiers réduit le coût du transport, qui en retour améliore l'activité économique et le commerce transfrontière.

En utilisant les liaisons manquantes du réseau de routes transafricaines comme mesure de l'intégration routière, la CEA montre dans son étude sur l'état d'intégration de l'Afrique (ARIA 2004) les grandes disparités de niveaux d'intégration sur le continent (tableau 3).

**Tableau 3: Intégration physique des communautés économiques régionales**

Communauté économique régionale	Total des tronçons (km)	Tronçons manquants (km)	Tronçons manquants comme part du total (%)
COMESA	15 723	2 695	17
CAE	3 841	523	14
CEEAC	10 650	4 953	47
CEDEAO	10 578	2 970	28
IGAD	8 716	2 423	28
SADC	11 454	2 136	19
UMA	5 923	1 110	21

Source: CEA, 2004

Dans l'ensemble, le sous-secteur routier en Afrique est dans un état déplorable. La longueur totale des routes de la région est de 2 064 613 km, dont seulement 29,7% sont asphaltés, le reste étant recouvert de terre et de graviers. À la faible densité des routes s'ajoutent leur mauvaise répartition et le manque d'entretien. Dans la CEMAC, par exemple, 34% des routes goudronnées et 55% des routes non goudronnées étaient dans un état dégradé en 1999. De même, 34% des routes goudronnées et 68% de routes non goudronnées du COMESA étaient en mauvais état à la même époque.

Des données empiriques suggèrent qu'il existe une forte corrélation entre la qualité des infrastructures routières et les coûts de transport. En Tanzanie par exemple, des enquêtes sur les routes destinées à mesurer l'impact du mauvais état des routes ont conclu que sur une distance de 50 km, une augmentation de 50% de la rugosité entraînait une augmentation de 16% des redevances pour les camions. L'enquête a également constaté de grandes variations sur les routes de mauvaise qualité pendant la saison sèche et pendant la saison humide. Par exemple, sur l'une des routes faisant l'objet de l'enquête, les tarifs ont augmenté de 60% pour les passagers pendant la saison humide et de 65% pour le fret (Ellis, 1997). Des chiffres comparables ont été obtenus à Madagascar où, sur les routes en mauvaise état, les tarifs pour les passagers en saison humide étaient de 70% supérieurs à ceux pratiqués pendant la saison sèche (Ninnin1997).

### ***La faible interconnexion des réseaux ferroviaires en Afrique accroît les délais de transport des marchandises.***

On estime actuellement que le réseau ferré africain est d'environ 89 380 km et la densité de 2,96km par 1 000 km<sup>2</sup>. Il y a principalement trois largeurs d'écartement des rails actuellement en Afrique, à savoir 1 067m, 1 000m et 1 435m, ce qui empêche une intégration physique des réseaux au sein des différentes sous-régions. L'intégration des réseaux est particulièrement insuffisante, en particulier en Afrique centrale et de l'Ouest, et le matériel roulant utilisé est d'une qualité généralement inférieure à celle des autres régions du monde. Des réseaux ferrés disjoints entraînent des chargements et déchargements fréquents de marchandises, ce qui ne fait qu'accroître les retards et les coûts de transport.

### ***Rapport entre les infrastructures et le commerce***

Il existe un rapport direct entre la qualité des infrastructures et le commerce. Le mauvais état des infrastructures se traduit par des coûts directs de transport élevés et par de longs délais de livraison. Une étude faite par Limoa et Venables (2001) montre que si les infrastructures d'un pays s'amélioraient de telle façon qu'il puisse se classer non pas en position médiane parmi 64 pays mais dans les 25 premiers, les coûts de transport s'en trouveraient réduits d'un montant équivalant à 481 km de voyage par terre et à 3 989 km de voyage par mer. Cela accroîtrait aussi le volume des échanges de 68%, ce qui équivaldrait à une réduction de la distance de 2 500 km par rapport à d'autres pays.

### ***Étudier le potentiel des services de transport aérien***

Les carences des services et des infrastructures de transport terrestre constituent une raison supplémentaire d'améliorer l'efficacité des transports aériens. Cela est particulièrement vrai dans le cas de l'amélioration du commerce intra-africain et du commerce africain avec les autres régions du monde, particulièrement pour le commerce des produits frais et de grande valeur.

Récemment, on s'est efforcé d'améliorer l'efficacité des transports aériens en Afrique, notamment en adoptant, en 1999, la Décision de Yamoussoukro, laquelle a permis d'accélérer la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique et d'amener des réformes de la gestion de l'espace aéroportuaire. Toutefois, des efforts sont encore nécessaires pour faire pleinement appliquer cette Décision.

### ***Inefficacité des opérations de transport***

L'inefficacité des transports se manifeste de plusieurs façons, notamment par le prix élevé des véhicules, le manque d'information concernant le marché, l'existence de cartels de transport, une méconnaissance des coûts d'exploitation, des pratiques professionnelles peu orthodoxes et une maintenance insuffisante, ce qui entraîne des coûts d'exploitation élevés et un faible taux d'utilisation des véhicules. Les transporteurs répercutent habituellement le coût élevé d'exploitation des véhicules sur le consommateur, en augmentant

leurs prix. Parallèlement les transporteurs augmentent les prix pour compenser de faibles revenus dus à une sous utilisation du véhicule.

### *De nombreux barrages routiers*

Les barrages routiers posent de gros problèmes au commerce africain, dans la mesure où ils sont la cause à la fois des retards et d'une hausse significative des coûts de transport. La revue *The Economist* (décembre 2002) faisait état de 47 barrages routiers au Cameroun, entre Douala et Bertoua, soit une distance d'environ 500 km. Presque tous les États de la CEDEAO maintiennent encore de nombreux points de contrôle, où les conducteurs sont souvent victimes de tracasseries administratives et d'extorsion (voir tableau 4).

**Tableau 4: Points de contrôle sur les principaux axes routiers de la CEDEAO**

Axes	Distance (km)	Nombre de points de contrôle	Points de contrôle pour 100 km
Lagos-Abidjan	992	69	7
Cotonou-Niamey	1036	34	3
Lomé-Ouagadougou	989	34	4
Accra-Ouagadougou	972	15	2
Abidjan-Ouagadougou	1122	37	3
Niamey-Ouagadougou	529	20	4

**Source:** Site officiel de la CEDEAO

Les paiements effectués aux postes de contrôle englobent des taxes diverses, des frais de transit et des pots-de-vin, versés aux policiers, aux douaniers et aux gendarmes. Ils varient selon le type de véhicule, le type de marchandises transportées et la nationalité du transporteur. Par ailleurs certains de ces postes de contrôle sont illégaux.

Selon un rapport commun de la CEA et de la Bafd qui fait le point sur l'état d'avancement du réseau de routes transafricaines, le paiement effectué aux postes de contrôle entre Abidjan et Ouagadougou varie de 1 000 à 5 000 Francs CFA. Sur l'autoroute transsaharienne, entre Ouagadougou et Niamey, d'une longueur de 529 km, le coût pour un camion chargé est d'environ 100 000 Francs CFA et sur la route de Douala à Bangui, longue de 1 450 km, le coût total du passage se situe entre 250 000 et 300 000 Francs CFA. Ces exemples illustrent la situation à laquelle l'ensemble du secteur des transports doit faire face en Afrique.

La perte de temps engendrée et l'augmentation des coûts de transports dues à ces arrêts fréquents sont considérables. Un voyage entre Bagui (république centrafricaine) et Douala (Cameroun) qui prend habituellement trois jours, généralement se déroule en 7 à 10 jours. Une étude sur le transport de transit au sein de la CEDEAO faite en 1999 estimait que 2 milliards de Francs CFA étaient perdus de cette manière.

Les postes de contrôle ne sont pas propres aux pays de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest. Les utilisateurs des routes en Afrique de l'Est souffrent aussi de ces nombreux points de contrôle. Par exemple, il y a 27 points de contrôle entre Mombasa au Kenya et la frontière de l'Ouganda. Dans le cas de l'Ouganda, il y a quatre points de contrôle et cinq zones d'arrêt obligatoires pour les véhicules de transit.

### ***Les escortes policières, limitées aux conteneurs et aux opérations de transport multimodal***

Ajouté aux nombreux points de contrôle il y a le risque que les marchandises soient détournées de leur destination d'origine. Pour résoudre le problème, des pays, comme le Kenya et le Cameroun ont introduit un système de contrôle sous la forme d'escortes policières. Cependant, les transporteurs au Kenya se plaignent de ces escortes qui allongent les délais et augmentent les coûts. En effet, la police escorte uniquement les convois de plusieurs camions et le trajet peut commencer seulement lorsque le convoi est constitué. Les transporteurs doivent aussi payer pour cette sécurité policière. Une autre manière de prévenir le détournement des marchandises est l'utilisation de conteneurs. Comme partout dans le monde, la croissance de ce mode de transport a donné un nouvel élan au mouvement de marchandises porte à porte sous la responsabilité des opérateurs de transport multimodal (OTM). Ils représentent un facteur intégré au transport international et pour l'expansion du commerce depuis qu'ils assurent le flux ininterrompu de marchandises du point de départ à destination. Cependant, l'utilisation des conteneurs reste limitée en Afrique. En 2000, le total du transport par conteneur dans les ports africains était de seulement 11,5% plus élevé que le trafic effectué par le port de Rotterdam et représente que 40% de l'activité du port le plus important au monde dans le transport de conteneur, Hong-Kong (CNUCED, 2003).

### ***Variations des normes techniques appliquées aux véhicules***

La prolifération des règles et réglementations entrave le transport international des marchandises en Afrique, car elle est source d'incertitude et de multiplication de formulaires et de procédures. Par exemple, les variations des normes techniques approuvées pour les véhicules dans différentes sous-régions de l'Afrique freinent la libre concurrence entre opérateurs de transport. La CEDEAO autorise des camions d'une longueur de 22 mètres alors que la limite est de 18 mètres dans la CEMAC voisine. C'est pourquoi les transporteurs ne pourraient pas exploiter au maximum la charge utile de leurs camions s'ils décidaient de commercer avec les pays de la CEDEAO, de la CEMAC ou du COMESA, en raison des différentes normes appliquées (tableau 5).

**Tableau 5: Normes techniques applicables aux véhicules dans les différentes communautés économiques régionales**

CER	Charge limite par essieu			Charge Max. (tonne)	Longueur Max. mètres	Hauteur Max. mètres	Largeur Max. mètres
	Essieu simple (tonne)	Double essieu (tonne)	Triple essieu (tonne)				
CEMAC	13	21	27	50	18	4	2,5
COMESA	10	16	24	ND	22	ND	ND
CEDEAO	12	21	25	51	22	4	2,5

Nd: Non disponible

Source: CEA, à partir de sources officielles.

### *Variations des frais de transit*

Les frais de transit constituent un fardeau supplémentaire pour les transporteurs en Afrique. À l'heure actuelle, des divergences opposent les États membres des différentes sous-régions africaines sur cette question, ce qui se traduit par un manque de transparence et par des taxes élevées pour ceux qui utilisent les grands axes routiers. Cependant, la COMESA a pris l'initiative d'harmoniser les frais de transit au niveau de la sous-région. Il a remplacé les taxes nationales appliquées au trafic de transit par les redevances ci-après:

Camions rigides ayant au maximum à 3 essieux:	6 dollars É.-U. par 100 km
Remorques et semi-remorques ayant plus de 3 essieux:	10 dollars É.-U. par 100 km
Grands autocars:	5 dollars É.-U. par 100 km

### *Problèmes concernant les conducteurs*

Les accords régulant les transports au niveau sous-régional ne prennent pas toujours en compte les questions concernant les équipes de transport, le conducteur et les apprentis. Ces employés sont confrontés à de nombreux problèmes administratifs concernant leurs documents (permis de conduire, permis de séjour, permis de travail, etc.). Pour les pays de la COMESA et de la SADC, les visas ne sont pas nécessaires pour les citoyens du Commonwealth, mais pour les pays qui n'appartiennent pas à cette institution comme le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo, les équipes des véhicules de transport en transit doivent payer un visa d'entrée à chaque fois dans ces autres pays; cela constitue un obstacle à la liberté de mouvement dans la sous-région et augmente le coût du transport.

## **B. Procédures d'importation et d'exportation**

Les grands problèmes qui touchent durement les opérations douanières dans les pays africains sont, notamment, le nombre excessif des documents requis, des procédures officielles dépassées, l'utilisation insuffisante de systèmes automatisés, le manque de transparence, de prévisibilité et de cohérence des activités douanières, la vétusté des services de douane et autres services gouvernementaux et l'absence de coopération entre ces services.

### *Nombre excessif de documents requis et procédures officielles obsolètes*

Selon les estimations de la CNUCED, une opération douanière fait intervenir en moyenne 20 à 30 parties différentes, 40 documents, 200 éléments de données dont 30 sont répétés au moins 30 fois et la saisie répétée, au moins une fois, de 60 à 70% de l'ensemble des données. Très souvent, les documents requis sont mal définis et les commerçants ne sont pas suffisamment informés de ce qu'ils doivent faire pour s'y conformer, d'où le fort potentiel d'erreurs. Ce problème est encore plus grave aux frontières, en particulier parce que les postes frontière et les bureaux de douane sont, dans la plupart des cas, physiquement éloignés les uns des autres. En substance, il y a deux séries complètes de contrôles à chaque poste frontière, d'où une multitude de formulaires et de documents à remplir et à vérifier.

### *Utilisation insuffisante de systèmes automatisés*

L'utilisation insuffisante des systèmes automatisés et des technologies de l'information est la principale cause des retards, des frais et de l'inefficacité, les documents imprimés étant généralement remis au moment du passage de la frontière et la vérification des informations étant faite à ce moment-là. Les pays africains ont reconnu qu'il était nécessaire de simplifier et d'accélérer les procédures douanières en recourant à des systèmes automatisés. Le cas de Tunisia Trade Net en est un bon exemple (encadré 3). D'autres pays africains utilisent également le Système douanier automatisé (SYDONIA).

### *Manque de transparence, de prévisibilité et de cohérence des activités douanières*

Le manque de transparence et de prévisibilité est une source de grandes incertitudes en ce qui concerne les coûts et les délais liés aux transactions commerciales internationales. Lorsque les informations nécessaires sur la réglementation en vigueur ne sont pas facilement disponibles, les opérateurs commerciaux sont obligés de dépenser davantage pour les obtenir. Ils doivent souvent ajouter à cela les pots-de-vin, les amendes et les dépens de recours administratifs ou judiciaires. Comme ces dépenses supplémentaires ne varient pas généralement en fonction de la valeur des marchandises ou du volume des ventes, elles contribuent à augmenter les coûts d'exploitation par unité et mettent les entreprises des pays en développement dans une situation plus précaire que les grandes entreprises.

### **Encadré 3: L'accélération des opérations douanières en Tunisie**

Tunisie TradeNet (TTN) est un système automatisé, accessible via un PC moyennant paiement d'une souscription, qui fournit une plate-forme documentaire commerciale unique mettant en relation les acteurs principaux du commerce international. Il sert d'outil pour échanger les documents commerciaux internationaux, ceux de la communauté maritime internationale et d'autres documents administratifs, et permet le paiement de crédits documentaires ainsi que le règlement des droits de douanes. C'est également un outil de transactions commerciales permettant le traitement des bons de commande, d'expédition et de livraison, les factures et les ordres de virement. S'agissant des transactions financières internationales, le TTN facilite l'échange des factures de livraison entre les banques tunisiennes et européennes. En outre, il sert de lieu de rencontre entre l'offre et la demande et permet le règlement des transactions.

Avant la création du TTN en février 2000, la complexité du traitement de la documentation commerciale entraînait des retards dans le dédouanement des marchandises importées. Par exemple, le temps de séjour à quai d'un navire à Tunis variait de 5 à 17 jours, avec une moyenne de 8 jours, et les installations portuaires étaient souvent surchargées. On s'attend à ce que le TTN réduise le dédouanement de la cargaison à 3 jours. Globalement, on estime que le TTN permettra d'accroître la productivité de 7%.

Le TTN fut créé avec un capital de 2 millions de dollars; il est contrôlé conjointement par l'Etat (85%) et le secteur privé (15%). Avec un investissement de 3,5 millions de dollars, la société emploie 40 personnes dont 20 ingénieurs.

Aujourd'hui, il y a 100 abonnés au TTN. A long terme, on s'attend à ce que 2000 compagnies utilisent le système, les courtiers étant la cible principale. L'obstacle majeur à sa réussite est la méconnaissance de ses avantages par les agents des douanes et les autres professionnels de la communauté marchande. Un centre de formation douanier a été créé pour donner des cours aux acteurs principaux du commerce international tunisien.

Source: *Commission économique pour l'Afrique, de sources officielles*

Le principal problème de la facilitation n'est pas la menace sur l'efficacité des contrôles posée par des pratiques par lesquelles des paiements irréguliers peuvent faire passer les marchandises par les systèmes réglementaires les plus stricts, ni les frais officieux supplémentaires imposés aux commerçants, qu'ils soient innocents ou fraudeurs, mais plutôt l'obligation logique de conserver des complexités superflues et de causer des retards endémiques aux expéditions afin de justifier les pots de vin pour «simplications exceptionnelles».

#### ***Services des douanes et autres services gouvernementaux obsolètes et absence de coopération entre ces services***

Les départements des douanes et autres organismes publics intervenant dans le secteur du commerce sont souvent mal structurés. Les problèmes communs qu'ils rencontrent sont, notamment, les lacunes



des infrastructures matérielles, de la formation et de l'éducation, les émoluments insuffisants versés au personnel et l'absence de coordination et de coopération entre les administrations douanières et entre ces dernières et l'administration fiscale.

### ***Sûreté et sécurité***

Les systèmes de sécurité plus rigoureux mis en place pour faire face à la menace du terrorisme international constituent un obstacle supplémentaire pour les administrations douanières comme pour les opérateurs, en particulier dans les sous-secteurs du transport maritime et aérien. Il est de plus en plus nécessaire de concilier problèmes de sécurité et de sûreté et acheminement fluide des biens et services.

### **Conséquences de l'inefficacité de l'administration douanière**

Globalement, les retards enregistrés aux douanes africaines sont en moyenne plus importants que dans le reste du monde (12 jours en Afrique subsaharienne contre 7 jours en Amérique latine, 5,5 jours en Asie centrale et de l'Est et un peu plus de 4 jours en Europe centrale et de l'Est) et constituent un coût énorme pour les importateurs, pour chaque jour d'entreposage en douane (CEA, 2004).

De manière générale, chaque jour perdu à cause des retards subis pendant le transport équivaut à une taxe d'environ 0,5% (Hummel 2000, chiffre donné dans les *Perspectives économiques mondiales, 2005*, Banque mondiale). En Afrique australe, le temps d'attente au principal point de passage de la frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe (Beit-Bridge) était de six jours en février 2003, entraînant une perte de revenu, par véhicule, estimée à 1 750 dollars, soit l'équivalent du coût d'une expédition de Durban (Afrique du Sud) aux États-Unis. Une autre étude (Alvis 2004) indique que le franchissement d'une frontière en Afrique peut coûter l'équivalent d'un transport par route de plus de 1 600 kilomètres; en Europe occidentale ce coût correspond à 160 km (Banque mondiale, 2005).

Les délais pour le franchissement d'une frontière sont aussi liés aux autres coûts de transport, spécialement la corruption pour le paiement des douanes et dans la propagation du VIH/sida. La réduction de ces délais est cruciale pour diminuer l'incidence de la transmission sexuelle du virus parmi les transporteurs.

## **C. Technologies de l'information et de la communication (TIC)**

L'Afrique tout entière est en retard en ce qui concerne l'utilisation des technologies modernes de l'information dans les activités commerciales tant nationales qu'internationales. Les services des télécommunications sont insuffisants, inefficaces et très onéreux; les téléphones cellulaires mobiles existent en quantité très limitée, sont hors de prix et n'existent pas dans certaines zones rurales. L'Afrique a la plus faible diffusion sur Internet. Cependant, l'utilisation des TIC est très variable d'un endroit à un autre du continent, comme le montre le tableau 6.

**Tableau 6: Téléphones mobiles et liaisons Internet par communauté économique régionale, en 2001**

<b>Communauté économique régionale</b>	<b>Population estimée (milliers)</b>	<b>Abonnés cellulaires pour 100 habitants</b>	<b>Utilisateurs Internet pour 10 000 habitants</b>
CEMAC	31 705	5,2	21,8
CEN-SAD	339 092	2,5	57,5
CEPGL	67 331	0,5	0,9
COMESA	436 824	5,8	35,0
EAC	88 722	1,5	23,7
CEEAC	99 186	3,6	7,6
CEDEAO	226 888	2,0	27,2
IGAD	166 835	0,8	12,5
IOC	18 603	15,6	115,5
MRU	15 620	0,5	14,1
SACU	51 249	11,3	490,5
SADC	284 115	10,1	147,1
UEMOA	71 635	1,9	57,2
UMA	77 900	5,2	129,3
Total	1 810 959		63,6

**Source:** CEA, données établis sur la base de documents de l'UIT, 2001.

En Afrique, les communications sont largement tributaires d'opérateurs étrangers. Au sein de la CEDEAO, seulement 2,8% du trafic de transit dépend de structures d'acheminement situées à l'intérieur de la sous-région, alors que le reste du trafic de transit passe par des opérateurs canadiens, européens et américains. Le trafic de transit représente 29% du trafic total et 41% du trafic direct. Il est inférieur au seuil recommandé de 10% du trafic total dans seulement deux pays (Bénin et Mali).

Les pays de l'UEMOA utilisent peu les possibilités de connexion inter-États, ils ne disposent pas de connexions directes adéquates entre un grand nombre d'entre eux, acheminent une part importante du trafic inter-États via des opérateurs extérieurs à la sous-région et la gamme de tarifs est large pour les communications inter-États.

Comme les services de télécommunications sont de mauvaise qualité et de surcroît coûteux, les entreprises africaines sont peu compétitives parce qu'elles n'ont pas d'information à jour sur les prix des biens et services. Cependant il y a des signes prometteurs dans le secteur des TIC. Par exemple, l'adoption de politiques libérales en matière d'investissements étrangers a entraîné une hausse de la connectivité au réseau de téléphonie fixe dans la plupart des communautés économiques régionales (CEA, 2004). L'utilisation

de la téléphonie cellulaire a également augmenté du fait de la plus grande ouverture des marchés et des investissements transfrontières dans le domaine de la prestation de services. Les opérateurs téléphoniques en Égypte et en Afrique du Sud ont activement participé à la création de sociétés de téléphonie cellulaire dans d'autres pays africains. La connectivité Internet aussi augmente rapidement en Afrique.

Le COMESA cherche à développer un réseau de télécommunications régional (COMTEL) afin de faciliter les échanges commerciaux entre ses membres. Société privée à responsabilité limitée, la COMTEL a été enregistrée en mai 2000 pour permettre aux opérateurs nationaux de communications et d'autres partenaires de promouvoir l'investissement dans le domaine des communications.

En 1999, la SADC a approuvé la mise en place d'un réseau dorsal régional, appelé Infrastructure régionale de l'information de la SADC, pour relier les pays de la SADC grâce à des voies d'acheminement numériques terrestres et sous-marines à grande capacité utilisant des hyperfréquences et des câbles à fibres optiques. L'Association des télécommunications de l'Afrique australe est aussi associée à la coordination des normes techniques, des tarifs et à l'instauration de partenariats entre secteurs public et privé afin d'améliorer la connectivité entre les États membres de la SADC.

### **Initiatives à l'échelle du continent**

Plusieurs initiatives à l'échelle du continent améliorent actuellement l'efficacité des communications au niveau national et favorise le commerce intra-africain et l'intégration régionale. Parmi ces initiatives, citons l'Union africaine des télécommunications, l'Organisation régionale africaine de communication par satellite et l'Initiative «la Société de l'information en Afrique».

#### ***Union africaine des télécommunications***

L'union africaine des télécommunications établie en 1999, s'emploie à appuyer un développement rapide des technologies de l'information et de la communication en Afrique pour améliorer le service, l'accès et les interconnexions entre les pays africains. C'est toute une série d'objectifs à atteindre comme le développement du potentiel, la convergence des politiques régionales, le financement des projets, l'échange d'information et l'homogénéité des tarifs et de la technologie.

#### ***Organisation régionale africaine de communication par satellite***

L'Organisation régionale africaine de communication par satellite (RASCOM), créé au début des années 1990 par les ministres africains des télécommunications, a comme objectif principal de développer les services de télécommunications existant pour toute la population du continent, en ouvrant les infrastructures des télécommunications basées sur le satellite. RASCOM a aussi pour but d'établir des liens directs entre pays africains.

### ***Initiative «la Société de l'information en Afrique»***

L'initiative «la Société de l'information en Afrique», instaurée par la CEA en 1995, a été créée pour combler le vide de la fracture numérique entre l'Afrique et le reste du Monde. Elle a pour but d'améliorer le cadre de développement pour les pays africains en modernisant et en mettant en commun leurs infrastructures et leurs services d'information et de communication.

### ***Le réseau panfricain de télécommunications (PANAFTEL)***

PANAFTEL avait pour objectif d'améliorer à l'échelle du continent le réseau des télécommunications directement lié aux pays voisins. Le projet a reçu un succès mitigé, du aux divergences politiques, à la concentration sur les liens internationaux aux dépends des réseaux nationaux, aux différences culturelles, et aux contraintes financières.

## **D. Mécanismes de paiements internationaux, assurance et garanties douanières**

Les études de la CEA montrent que le paiement par crédit documentaire est le système de paiement international le plus utilisé en Afrique. Cependant, les procédures sont lourdes et complexes. Le système repose sur une série de vérifications dont sont tributaires l'acheminement des marchandises vers l'acheteur et le paiement au vendeur. Le processus prend du temps, nécessite que les documents soient transmis physiquement entre les différents établissements bancaires des différents pays, il n'est pas bien compris, il est mal géré par les multiples utilisateurs. Cependant il est à noter que la moitié des requêtes sont rejetées faute de documents consistants. De plus, le système se prête à la fraude.

### ***Assurance***

En ce qui concerne le transport routier, les communautés économiques régionales africaines ont mis en place des régimes d'assurance communs. Le COMESA, par exemple, a adopté un système d'assurance au tiers (Carte jaune) valable dans tous les pays de transit et de destination qui prévoit une prise en charge des frais médicaux, pour l'équipage. La CEMAC et la CEDEAO ont également adopté des systèmes similaires.

### ***Garanties douanières***

La sécurité en douane est l'un des plus grands problèmes que rencontre le transit du fret. Il faut un système de garantie financière pour faire en sorte que les marchandises en transit n'entrent pas dans les marchés du pays de transit sans que les taxes et les droits de douane n'aient été acquittés. Les paiements en garantie représentent un coût élevé pour les opérateurs de transport. Cependant, aucune organisation sous-régionale en Afrique n'est parvenue à mettre en place un système satisfaisant. Dans le cas de la CEDEAO, les textes sont appliqués différemment. En Côte d'Ivoire et au Sénégal, par exemple, les

services douaniers exigent des garanties bancaires. Le Burkina Faso, le Bénin et le Niger ont institué des fonds de garantie, la garantie étant cumulative (payée dans chaque pays de transit) et non remboursable. Dans les trois pays, ce sont les chambres de commerce qui gèrent ces fonds, qui représentent des ressources importantes pour ces institutions.

### ***Multiplicité des monnaies et des régimes des changes***

Les unions monétaires peuvent générer de gros bénéfices potentiels pour les pays africains en réduisant le coût des transactions, et en augmentant ainsi les échanges et la croissance économique. L'intégration monétaire signifie une évolution, sur le moyen terme et le long terme, vers des formes de taux de change fixes et, le moment venu, l'adoption d'une monnaie commune. À l'heure actuelle, les régimes des changes en Afrique sont fragmentés. Ce serait l'un des facteurs qui contribue au coût élevé des opérations internationales de transport en Afrique.

La CEMAC et l'UEMOA sont des unions monétaires ayant le franc CFA comme monnaie commune ; bien que formellement différentes, les monnaies peuvent être échangées entre les deux communautés aux mêmes taux et sont convertibles en euro selon un taux de change fixe. L'Afrique australe, la Namibie, et le Swaziland dont membres sont membre une Zone monétaire commune où le rand sudafricain circule librement comme monnaie commun avec un accord flou. Dans la CAE, les trois membres (Kenya, Tanzanie et Ouganda) ont des monnaies flottantes. La plupart des non membres de l'UEMOA mais membres de la CEDEAO ont souvent des taux de change flottants.

La multiplicité des monnaies et des régimes des changes justifie la création de mécanismes de compensation. La CEDEAO et la COMESA ont établi formellement des chambres de compensation pour encourager le commerce intracommunautaire avec l'utilisation de monnaies locales plutôt que l'utilisation d'un taux de change imposé par les monnaies fortes dans la plupart des pays (FMI 2001).

### ***Institutions financières***

Des institutions et des marchés financiers bien développés facilitent le commerce et la mobilisation des ressources. Pour promouvoir l'intégration économique, les communautés économiques régionales ont mis en place des institutions chargées d'appuyer la coopération financière régionale. Des banques régionales de développement opèrent au sein de la CEMAC, du COMESA, de la CAE, de la CEDEAO, de l'UEMOA et de l'UMA. Elles accordent des financements pour faciliter les échanges, entreprendre des projets aux niveaux national et régional et aider les membres les moins favorisés de chaque région. Au sein de la SADC, la *South-African Development Bank* a pour mission de servir les intérêts de tous les membres de la Communauté.

La Chambre de compensation du COMESA a été créée en 1984 afin d'atténuer les effets du manque de devises sur le commerce intrarégional. Avec l'assouplissement du contrôle des changes et la libéralisation des

comptes des opérations courantes intervenus depuis lors, il est nécessaire de restructurer cette institution. Le transfert des fonctions de compensation aux banques commerciales, la transformation de la Chambre de compensation en centre régional de la Société de télécommunications interbancaires mondiales (SWIFT) et en centre de transfert électronique de fonds entre banques commerciales régionales, et la possibilité de faire couvrir par la nouvelle chambre de compensation les risques politiques par le biais de la garantie des exportations régionales constituent les nouveaux domaines prioritaires d'intervention.

Le Fonds de coopération, de compensation et de développement (FCCD) de la CEDEAO, a été mis en place, en 1975, dans le but de compenser les pertes de recettes imputables à la libéralisation du commerce et de contribuer au développement des zones les moins développées. Le Fonds est devenu la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC), qui dispose de deux filiales: le Fonds de développement régional, qui s'occupe du secteur public, et la Banque régionale d'investissement, qui s'occupe du secteur privé. Les pays de l'UEMOA ont également créé un fonds de compensation et de solidarité. Enfin, le Groupe bancaire de la CEDEAO (Ecobank) constitue un autre modèle réussi de coopération financière régionale. Ecobank est une société de portefeuille qui compte des filiales dans 12 pays de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale. Elle accorde des crédits commerciaux et fournit d'autres services financiers à des individus et à des organismes des secteurs privé et public. Le Fonds régional de développement de la CEDEAO en est le principal actionnaire.

Dans les pays de l'UMA, la Banque maghrébine d'investissement et du commerce extérieur, qui a son siège à Tunis, a pour objectif de promouvoir l'intégration par le financement de projets agricoles et industriels d'intérêt commun pour les pays membres de l'UMA. Elle a également pour objectif de mobiliser des investissements pour d'autres projets réalisables et de promouvoir le commerce et les accords de paiement dans ce domaine. Enfin, dans les pays de la CEN-SAD, la Banque africaine pour le développement et le commerce a été inaugurée.

## **E. Les normes du commerce international**

Comme barrières commerciales, les normes du commerce international sont plus adaptées au commerce africain avec le reste du monde qu'au commerce intra-africain. Dans les dernières années, un accroissement sensible de normes et de règles techniques gérant l'admission des marchandises importées sur les marchés est apparu. En principe, l'objet de ces normes est d'assurer que les produits mis sur les marchés rencontrent le minimum d'obligations, quel que soit leur origine; ces obligations font référence à la santé des consommateurs (comme pour l'alimentation), ou la protection de l'environnement (pour les biens manufacturés), ou d'autres caractéristiques liées à la qualité. Par ailleurs, il est souvent souligné que certains pays (les pays industrialisés en général) ont tendance à utiliser les normes et les règles comme substitut aux tarifs et restrictions quantitatives. Bien que le processus de libéralisation du commerce ait imposé l'élimination de la plupart des barrières commerciales classiques, ces pays continuent de protéger

certains de leurs secteurs en utilisant des normes pour imposer des contraintes aux importations des pays en voie de développement.

Les normes et les règles imposent des forts coûts de production aux entreprises qui cherchent à exporter des pays en voie de développement. De plus la norme est un luxe dont la demande augmente lorsque les recettes augmentent. Associé à des progrès continus dans les sciences pour la santé et l'environnement, cela implique que les normes changent fréquemment et deviennent de plus en plus rigoureuses au fil du temps. Dans ce contexte, cela réduit sérieusement la capacité des pays en voie de développement d'accéder aux marchés internationaux.

Pour réduire ces impacts négatifs de la multiplicité des normes sur le commerce africain, les actions suivantes sont capitales:

- Établir des centres de certification régionaux pour le diagnostic et l'analyse;
- Introduire des investigations conjointes sur les risques perceptibles sur la santé; et
- Simplifier la multiplicité des normes et assurer que ces normes soient conformes aux règles de l'OMC.

### III. Efforts visant à faciliter le commerce intra-africain

Au fil des ans, des efforts considérables ont été déployés aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral pour faciliter le commerce intra-africain. Il s'agit, notamment, de la signature de conventions, protocoles et accords, ainsi que de la création d'institutions et de l'adoption d'initiatives visant à faciliter les échanges.

#### **Efforts déployés au niveau sous-régional**

En ce qui concerne la facilitation du commerce au niveau sous régional, les communautés économiques régionales ont été en première ligne. Pour l'essentiel, leurs efforts portent sur l'élimination des barrières non physiques entravant le transport dans les principaux couloirs de transit, en particulier ceux qui relient les pays sans littoral à des ports maritimes. Les activités visant à améliorer le transport et les opérations douanières sont examinées ci-après.

En Afrique centrale, plusieurs conventions régissant le transport international ont été signées, notamment la Convention inter-États sur le transport routier de marchandises diverses; la Convention inter-États sur le transport multimodal de marchandises; la Réglementation sur le transport de marchandises dangereuses et l'Accord de transit inter-États dans les pays de l'Afrique centrale (TIPAC). Les pays de la CEMAC ont également adopté un Code de la route communautaire et un Code de l'aviation civile, créé une Commission internationale du bassin du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha et signé un Protocole sur la coopération maritime ainsi qu'un Accord sur le transport aérien entre États membres. En ce qui concerne la CEEAC, le principe d'un réseau routier communautaire a été adopté en 1988. En 2003, un plan directeur de transport a également été convenu pour la sous-région.

La CEDEAO et l'UEMOA ont adopté deux conventions sur le transport: la Convention sur le transport inter-États et la Convention sur le transit routier inter-États des marchandises. Ces Conventions, signées toutes deux en 1982 et désormais entrées en vigueur, définissent les conditions du transport routier entre les États membres et prévoit le transit, sans interruption, du fret.

La CEDEAO a introduit un système d'assurance automobile commune dénommée Carte brune. Il couvre la responsabilité civile et la prise en charge des frais médicaux. En outre, la CEDEAO a adopté le Système douanier automatisé en 1990 et lancé, en 1998, le Système de gestion des possibilités commerciales, pour promouvoir le commerce et l'investissement en diffusant des informations sur les possibilités commerciales et en encourageant les contacts commerciaux entre les opérateurs économiques de la Communauté. À l'heure actuelle, la CEDEAO et l'UEMOA travaillent ensemble à la mise en place de postes frontière communs qui permettraient, entre autres, de résoudre le problème de la différence des horaires de travail aux postes frontière adjacents, qui est source de retards. Les deux institutions sont également sur le point



de mettre en place des comités de gestion des couloirs de transit et des observatoires de surveillance des pratiques abusives dans les principaux couloirs de transit.

En Afrique orientale et en Afrique australe, le COMESA et la SADC ont adopté des protocoles en matière de transport. Les deux institutions ont pris des mesures pour faciliter le transport et le transit entre les États membres (tableau 7). En outre, certains pays de l'Afrique de l'Est font partie d'initiatives relatives aux corridors de transport comme l'Accord de transit du corridor nord et l'Accord de transit du corridor central. Le corridor nord relie les pays sans littoral des Grands Lacs (Burundi, Ouganda, Rwanda et République démocratique du Congo) au port maritime de Mombasa (Kenya), tandis que le corridor central relie le port de Dar es-Salaam à ces mêmes pays des Grands Lacs.

**Tableau 7: Mesures de facilitation du transport et du commerce du COMESA et de la SADC**

Mesures adoptées par le COMESA	Mesures adoptées par la SADC
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation des limites de la charge à l'essieu;</li> <li>• Uniformisation de la licence de transporteur et des plaques d'immatriculation de transit;</li> <li>• Harmonisation des frais de transit routier;</li> <li>• Régime de garantie régionale du cautionnement douanier;</li> <li>• Document uniforme de déclaration en douane;</li> <li>• Assurance automobile couvrant la responsabilité civile (Carte jaune);</li> <li>• Système d'information avancée sur les marchandises;</li> <li>• Système douanier informatisé (SYDONIA);</li> <li>• Accord pratique sur les voies ferrées entre les différentes compagnies de chemin de fer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Document unique de déclaration en douane des marchandises;</li> <li>• Harmonisation des limites de poids et des dimensions des véhicules;</li> <li>• Harmonisation des frais de transit routier;</li> <li>• Cadre juridique relatif aux surcharges;</li> <li>• Régime d'assurance communautaire;</li> <li>• Normes uniformes de tracé des routes;</li> <li>• Définition d'un réseau régional d'axes routiers;</li> <li>• Signalisation routière uniforme;</li> <li>• Uniformisation de la délivrance du permis de conduire - harmonisation de la formation des conducteurs et de la délivrance des permis de conduire;</li> <li>• Adoption des concepts de couloirs de développement et d'initiatives de développement spatial.</li> </ul>

**Source:** CEA, de sources officielles

Comme les deux tiers des membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) sont également membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la CAE applique bon nombre de mesures de facilitation et de promotion commerciale du COMESA. La CAE a également élaboré un protocole relatif à la coopération dans les domaines de la normalisation, de l'assurance de la qualité, de la

métrologie et des tests. En outre, elle complète actuellement les mesures de facilitation du commerce du COMESA par une base de données régionale sur les possibilités commerciales et d'investissement, jetant ainsi les bases d'un centre régional de promotion des investissements.

Au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), un Sous-Comité de la facilitation du commerce est chargé d'harmoniser les procédures et documents commerciaux en particulier avec les membres de la SADC qui sont également membres du COMESA. Plusieurs membres de la SADC ont également recours au système ASYCUDA et la Communauté a créé des institutions chargées de supprimer les obstacles techniques au commerce, de promouvoir la fabrication de produits de qualité et d'intensifier la coopération dans les domaines de la normalisation, de l'assurance de qualité, de l'accréditation et de la métrologie. Dans le but de créer des postes frontière communs, le COMESA et la SADC s'emploient actuellement à élaborer une initiative tendant à harmoniser les réglementations juridiques aux postes frontière. Ces deux organismes travaillent également à créer des comités de gestion des corridors de transit et des observatoires chargés de surveiller les pratiques anormales dans ces couloirs.

## **Coopération bilatérale**

Les pays africains ont conclu entre eux de nombreux accords bilatéraux sur le transport routier international. Par exemple, dans les pays de l'UEMOA, 30% seulement des règlements régissant le transport routier existent au niveau sous-régional, les autres 70% étant des accords bilatéraux ou nationaux. Il a également été indiqué que les pays membres de l'UEMOA avaient signé entre eux plus de 100 accords dans le domaine du transport.

Il y a de bons exemples de coopération bilatérale entre pays de transit et pays enclavés, entre le Cameroun et ses voisins enclavés que sont le Tchad et la République centrafricaine. Les conventions adoptées permettent notamment de recenser les corridors de transit que les autorités camerounaises de transport terrestre de fret et leurs voisins devront gérer ensemble, de préciser le pourcentage de fret acheminé par les transporteurs camerounais et leurs homologues des pays enclavés et d'indiquer clairement que tous les véhicules en possession de documents spécifiant les corridors à utiliser ne feront pas l'objet de contrôles pointilleux à des points de passage communs déterminés.

Selon certains opérateurs, les règlements contenus dans ces conventions bilatérales, ne sont pas appliqués dans la pratique. En 2002, le système d'escorte des convois mis en place par les autorités douanières camerounaises était maintenu pour des raisons de sécurité (lutte contre la fraude), le nombre de poste de contrôle restait élevé (comme indiqué plus haut) et des paiements illicites continuaient d'être effectués. En outre, il y a toujours de longues files d'attente aux postes frontière à cause des fermetures (les postes frontière ne sont pas en service 24 heures sur 24). En outre, certains opérateurs signalent que dans certaines villes, les autorités décident unilatéralement d'interdire la circulation des poids lourds à certaines heures.

## **Efforts de la communauté internationale**

Les organisations internationales jouent un rôle important dans les initiatives de facilitation des échanges en Afrique, en apportant leur concours pour le renforcement des capacités et/ou l'assistance technique et en finançant des études et des projets.

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP)<sup>3</sup> a largement contribué à la facilitation des échanges intra-africains. En fait, la facilitation du commerce et du transport est un élément important pour l'intégration et le transport à l'échelon régional. Le Programme a permis de créer en février 2005 le Comité de coordination du transport des communautés économiques régionales et de le rendre opérationnel. Les responsables du Programme ont travaillé avec ce Comité pour élaborer un plan de mise en œuvre des activités des communautés économiques régionales qui sera financé dans le cadre du Programme. Ces activités comportent notamment la création d'observatoires de surveillance des pratiques illicites, des contrôles de la sécurité portière, la création de comité chargé des corridors de transit, l'harmonisation des arrangements légaux/réglementaires en place aux postes frontière et l'assistance technique.

Le NEPAD a reconnu dans son Plan d'action sur les infrastructures que la facilitation du transport et des échanges constituait une priorité et dans ce contexte la Banque africaine de développement (BafD), l'Union européenne, USAID et le Japon apportent une assistance à des communautés économiques régionales comme la CEDEAO et l'UEMOA. Des fonds sont alloués aux communautés économiques régionales pour qu'elles créent des observatoires de surveillance des pratiques illicites, garantissent le paiement des services des experts du transport et de facilitation du commerce à leur secrétariat, qu'elles fassent le point de la situation concernant les corridors de transit et réhabilitent certains d'entre eux.

## IV. L'OMC et la facilitation du commerce

L'OMC s'est penchée sur la facilitation du commerce et ses règles comportent diverses dispositions visant à renforcer la transparence et à fixer des normes minimales de procédures. Parmi ces dispositions, il convient de noter les articles V, VIII et X du GATT qui traitent de la liberté de transit des marchandises, des droits et formalités liés à l'importation et à l'exportation, de la publication et de l'application des règlements relatifs au commerce. Il y a également plusieurs dispositions dans des accords concernant les licences d'importation, les obstacles techniques au commerce, les mesures sanitaires et phytosanitaires, l'évaluation en douane, les règles d'origine et l'inspection préalable à l'expédition.

Toutefois, en tant que question distincte, la facilitation du commerce est un sujet relativement nouveau pour l'OMC. Il a été ajouté à l'ordre du jour de l'Organisation à la Conférence ministérielle de Singapour en décembre 1996, quand les ministres ont demandé au Conseil du commerce des marchandises d'entreprendre une étude préliminaire et analytique sur cette question.

Lorsque le Programme de travail de Doha a été adopté le 1<sup>er</sup> août 2004, les participants ont pris note du travail effectué par le Conseil sur la facilitation du commerce et, à la suite d'une décision express par consensus, ils sont convenus d'entamer les négociations.

### **Position de l'Afrique**

Tout en reconnaissant que les mesures de facilitation du commerce sont nécessaires et bénéfiques à tous les pays, de nombreux pays africains ont exprimé des réserves concernant l'utilité d'un «cadre multilatéral» sur la facilitation du commerce. Avant de décider d'amorcer les négociations, les pays africains ont estimé que la question n'était pas prioritaire et demandé instamment que les processus à l'étude à l'intérieur et à l'extérieur de l'OMC (par exemple l'évaluation en douane) devraient être poursuivis afin de préparer de futurs travaux dans ce domaine. Les pays africains ont fait remarquer qu'une amélioration au plan de la facilitation du commerce exigerait une aide technique et financière accrue pour réduire l'écart de ressources technologiques et humaines qui existe entre pays développés et pays en développement. Les pays les moins avancés (PMA), notamment ceux d'Afrique, ont souligné l'importance de comprendre les normes internationales, car selon eux il faudrait renforcer les organismes chargés des normes dans leur pays dans les plus brefs délais de sorte qu'ils puissent conseiller efficacement leurs exportateurs.

## **Problèmes que rencontrent les pays africains dans les négociations sur la facilitation du commerce de l'OMC**

Un cadre permettant de débattre de l'application des règles de l'OMC sur la facilitation du commerce est actuellement à l'étude. Par exemple, la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (CEE-ONU) élabore actuellement un document qui explique comment ses propres instruments peuvent aider l'OMC à mettre en place les règles sur la facilitation du commerce. Il est donc important d'examiner quel est le rapport entre les règles, règlements et programmes dans ce domaine en Afrique et les articles V, VIII et X du GATT. Comme il est dit ailleurs dans le présent document, de nombreuses obligations en matière de facilitation du commerce sont déjà incluses dans des accords régionaux africains (protocoles, programmes des communautés économiques régionales, etc.) et plusieurs accords bilatéraux visant à faciliter les échanges entre les pays du continent existent déjà. Dans une large mesure, ces accords traitent des questions soulevées dans l'article V du GATT (liberté de transit).

D'une façon générale, la mesure importante à prendre pour intégrer les obligations liées à la facilitation du commerce des pays africains au niveau multilatéral consiste à regrouper toutes les règles et réglementations existantes sur le continent – aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional. Il est également important d'analyser les incidences liées à l'adoption des conventions de la CEE-ONU et d'autres règles éventuelles de l'OMC pour l'Afrique. Les pays africains doivent adopter une position africaine sur la facilitation du commerce et faire en sorte que leurs préoccupations soient prises en compte dans les négociations. Par exemple, l'insuffisance des infrastructures de transport et l'inefficacité des échanges transfrontières sont les principales causes du coût élevé des échanges entre pays africains. C'est pourquoi les accords avec les pays industrialisés ne traiteront pas de ces questions.

### ***Aspects positifs des règles de l'OMC sur la facilitation du commerce***

Les questions concernant la facilitation du commerce sont de nature politique et exigent donc un appui politique aux plus hauts niveaux. Les accords bilatéraux et régionaux n'ont pas nécessairement apporté ce soutien. Un engagement à l'égard des règles de l'OMC pourrait déclencher ce nouvel élan politique qui permettrait d'aborder les problèmes.

L'OMC sert également d'instance permettant de mieux coordonner les activités des organisations internationales associées à la facilitation du commerce. Par exemple, afin de rendre l'assistance technique et le renforcement des capacités plus efficaces et garantir une meilleure cohérence, l'une des modalités de négociation de l'OMC prévoit que les membres invitent les organisations internationales compétentes, notamment le FMI, l'OCDE, la CNUCED, l'OMD et la Banque mondiale à collaborer dans ce domaine.

En outre, l'OMC reconnaît que l'assistance technique et l'appui au renforcement des capacités est crucial pour les pays en développement et les PMA. Cela leur permettra de participer pleinement aux négociations et d'avoir la capacité de mettre en œuvre les futurs accords. Les pays développés se sont donc engagés à fournir un appui pendant les négociations et pendant la phase de mise en œuvre. Surtout, il semble que dans les cas où une assistance pour la mise en place d'infrastructures n'est pas souhaitable ou lorsqu'un pays en développement membre ou un pays moins avancé membre continue de ne pas avoir les capacités nécessaires, l'application des règles ne sera pas exigée.

De plus, l'OMC reconnaît que les négociations pourraient aboutir à des accords dont l'exécution demanderait des efforts dans le développement de l'infrastructure de la part des Membres, et que le résultat demanderait aux pays développés de faire un véritable effort pour assurer aide et assistance liées à l'application des accords. Plus important, il est entendu que dans le cas où l'aide et l'assistance demandées pour telle infrastructure ne sont pas apportées, et où les pays en voie de développement continuent de manquer de moyens, la réalisation ne pourra avoir lieu.

## V. La voie à suivre

Relever les défis du commerce international en Afrique exige une démarche globale et coordonnée qui englobe l'amélioration des infrastructures et la mise en place de services efficaces et compétitifs dans les domaines suivants: routes, chemins de fer, ports, technologie de l'information et de la communication; suppression des obstacles illégaux et simplification et harmonisation des procédures douanières et frontalières.

### **Mettre en place des infrastructures et services de transports adaptés et efficaces**

Les mesures spécifiques nécessaires à l'amélioration des infrastructures de transports consistent notamment à entretenir les routes existantes ou à les améliorer, à étendre le réseau routier aux zones isolées, à élargir les routes ayant des voies ainsi que des bandes d'arrêt d'urgence étroites, et si nécessaire, à ajuster l'alignement horizontal et vertical compte tenu de l'utilisation accrue de poids lourds; à améliorer la connectivité entre les tronçons de chemin de fer ayant des écarts de voie différents; à remplacer les équipements obsolètes et inappropriés dans les ports par des installations modernes de manutention des conteneurs; à mettre en place dans les ports des terminaux adaptés pour faciliter la manutention et le stockage des conteneurs; à construire davantage de ports pouvant desservir à la fois les pays sans littoral et les zones intérieures des pays côtiers; à former du personnel local pour gérer ces systèmes de manutention des conteneurs qui sont hautement mécanisés et informatisés et qui sont tout à fait utiles pour les opérations de transport multimodal.

Des efforts sont également nécessaires pour éviter les monopoles inefficaces et autre tentative de maximisation de la rente dans les industries de services indispensables d'une manière générale et, en particulier dans l'industrie du transport. À cet égard, il faudrait encourager la concurrence au niveau des opérations de transit et sur les marchés du transport du fret.

### **Supprimer les obstacles illégaux et empêcher le déroutement des marchandises sur les routes africaines**

Il n'y a aucun doute que les problèmes de la suppression des obstacles et du déroutement des marchandises sur les routes africaines sont énormes. Ce sont des problèmes que l'on retrouve partout, qui sont enracinés et qu'il est difficile de prendre en main. En général, les améliorations doivent être fondées sur des accords politiques et des interventions venant des plus hauts niveaux de l'État. C'est en fait une condition préalable à toute solution durable.

## **Accélérer les procédures douanières et de passage aux frontières**

On pourrait traiter les problèmes que posent la lenteur et la complexité des procédures aux frontières en réduisant le nombre de documents commerciaux et de copies nécessaires, et en harmonisant les informations requises dans ces documents. Ces documents devraient être également conçus et standardisés conformément aux normes, pratiques et principes internationaux acceptés et pouvoir être utilisés dans des systèmes informatiques.

Il faudrait faire en sorte que les administrations douanières aient recours à la technologie, que l'on ait davantage confiance dans les vérifications après livraison, que des relations de travail plus étroites s'établissent avec les services fiscaux; que l'on mette en place un service d'orientation et de bonnes relations avec la communauté commerciale en introduisant des procédures claires et transparentes et que les administrations des douanes se caractérisent par un haut niveau de professionnalisme et d'intégrité.

## **Promouvoir l'utilisation de nouvelles technologies**

Plusieurs pays africains utilisent actuellement des systèmes douaniers automatisés comme ASYCUDA ou Tunisia Trade Net pour simplifier et accélérer les procédures douanières (encadré 3). Toutefois, il est nécessaire de créer des centres de formation pour que les principaux acteurs du commerce international puissent bénéficier d'une formation leur permettant d'utiliser ces systèmes efficacement.

On citera également l'aide technique importante apportée au commerce par les récents systèmes de repérage des expéditions qui sont conçus pour suivre l'évolution des véhicules de sorte que les clients puissent savoir exactement où se trouve leur expédition et à quel moment. Le système d'information avancée sur les marchandises (ACIS), conçu par la CNUCED et actuellement utilisé dans plusieurs pays africains, peut repérer les expéditions dans les ports, sur les routes, les réseaux ferrés et les voies d'eau intérieures. Quelques pays d'Afrique de l'Est utilisent déjà des systèmes de repérage à la fois dans les ports et pour les transports par chemin de fer. D'autres pays africains devraient être encouragés à faire de même.

## **Conclusions**

Malgré l'importance des questions mentionnées ci-dessus, les ressources et les capacités limitées auxquelles sont confrontés les pays africains en général, et plus particulièrement les pays de l'Afrique subsaharienne, pourraient rendre extrêmement difficile la recherche de solutions simultanées à tous les problèmes. Bien qu'une démarche globale soit nécessaire à long terme, il faudrait à moyen terme accorder la priorité à certains domaines choisis de façon rationnelle.



En outre, des démarches régionales et des partenariats stratégiques sont nécessaires pour compléter les mesures prises à l'échelon national, étant donné que le commerce international fait intervenir l'utilisation d'infrastructures et de services dans deux pays au minimum. Cela est particulièrement vrai pour les pays sans littoral qui disposent d'installations de transit importantes se trouvant hors de leurs limites territoriales. Une démarche régionale pourrait être un moyen efficace de coordonner les actions, de fixer les priorités, de suivre les progrès réalisés, de mobiliser des ressources, d'allouer des fonds et d'évaluer les niveaux de contribution dans le but de résoudre des problèmes communs.

## Bibliographie

AFREXIMBANK (African Export-Import Bank) (2003), “African Trade Report 2003 – Leveraging Emerging Opportunities in a Changing World”

BAfD (Banque africaine de développement) (2003), *Globalization and Africa's Development*, African Development Report, 2003

Banque mondiale (2005) “Global Economic Prospects – Trade, Regionalism and Development”, Washington DC

CEA (Commission économique pour l’Afrique) (2004), “État de l’intégration régionale en Afrique (ARIA),” Addis-Abeba

CEA (2004) “Rapport économique sur l’Afrique – Libérer le potentiel commercial de l’Afrique”, Addis-Abeba

CNUCED (2001), “Transit System of Land Locked and Transit Developing Countries,” TD/BILDC/AC.1/17

CNUCED (2002), *Review of Maritime Transport 2002*, Geneva

Ellis, S. (1997). “Rapid Appraisal techniques for identifying maintenance priorities on Low Volume Roads”. Transport Research Laboratory, PR/OSC/122/97.

Limao, N. et Venables, A. (2000). “Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs,” Mimeo, Banque mondiale, Washington, et Columbia University, New York

Milner, C, Morrissey, O, et Rudaheeranwa, N (2000), “Policy and Non-Policy Barriers to Trade and Implicit Taxation of Exports in Uganda”, *The Journal of Development Studies*, Volume 37, n°2, décembre 2000

Ninnin, B (1997). «Transport et Développement A Madagascar». French co-operation Ministry and Malagasy Public Works Ministry, INRETS.

Organisation mondiale du commerce (2004), *World Trade Report*, 2004, Genève

*The Economist* (2002), “The road to hell is unpaved,” 21 décembre 2002, pp.65-67

## Notes

<sup>1</sup> Botswana, Burkina Faso, Burundi, République centrafricaine, Éthiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Rwanda, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe.

<sup>2</sup> Le réseau de routes transafricaines comporte 9 tronçons, à savoir: Le Caire-Dakar, Alger-Lagos (route transsaharienne), Tripoli-Windhoek, Le Caire-Gaborone (route trans-est-africaine, Dakar-N'djamena (route trans-sahélienne) N'Djamena-Djibouti, Lagos-Dakar (route transcôtière), Lagos-Mombassa et Beira-Lobito.

<sup>3</sup> Une initiative conjointe de la CEA et de la Banque mondiale avec pour partenaires la majorité des pays d'Afrique subsaharienne (32), les communautés économiques régionales et le secteur privé.