



La composante intégration régionale dans le SSATP

Réunion annuelle SSATP

Addis Abeba – Ethiopie

Décembre 2012

Les thèmes de l'Intégration régionale dans le SSATP

- Le SSATP soutient les CERs et les pays pour le renforcement des institutions qui définissent les politiques pour l'intégration régionale au travers de deux instruments principaux:
 - Un cadre institutionnel favorisant un dialogue inclusif des parties prenantes (les autorités de gestion des corridors)
 - Des outils de suivi (les observatoires des transports)
- Mis en œuvre à deux échelons:
 - Au plan régional, un forum pour la communauté de la facilitation assure la cohérence des programmes de facilitation des échanges entre corridors et CERs
 - Au plan des corridors, le SSATP peut accompagner les pays et les CER dans l'application des politiques de facilitation

Les quatre piliers de l'Intégration Régionale dans le SSATP



Observatoires de transport

Des politiques de facilitation des transports efficaces ne peuvent être basées que sur un diagnostic précis des causes des problèmes et non seulement de leurs symptômes

Les Observatoires de transport : une boîte à outils pour analyses et diagnostics



Autorités de corridors

Des mesures de facilitations efficaces supposent un dialogue impliquant à la fois les agences publiques qui définissent le cadre réglementaire et les opérateurs logistiques qu'il régit

Autorités de corridors: des cadres institutionnels favorisant le dialogue inclusif sur les politiques



Coordination régionale

La facilitation des échanges est un sujet complexe: la coordination, l'échange d'expérience et la diffusion des bonnes pratiques sont essentiels

CCT-CER : le forum pour la communauté de la facilitation des échanges en Afrique

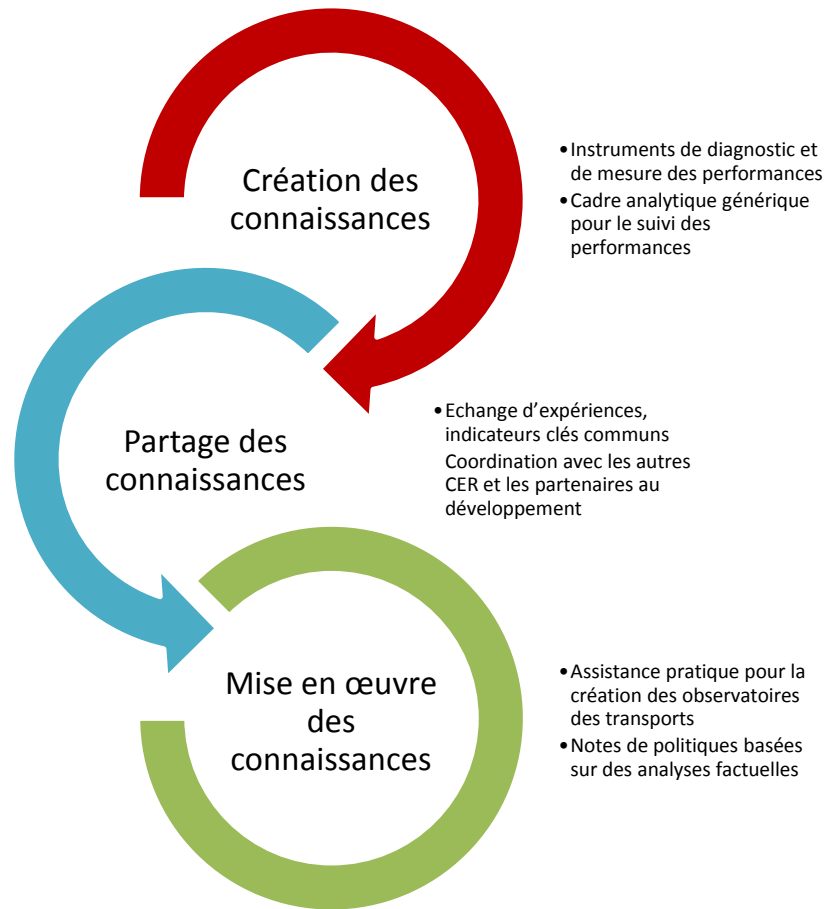


Solutions pratiques

Les connaissances établies et partagées sont également mises en pratique dans une variété de contextes et d'objectifs

Solutions pratiques: démontrer l'efficacité de définir et mettre en œuvre de bonnes politiques

Le programme SSATP de facilitation sur les corridors



- Les obstacles aux échanges en Afrique subsaharienne se manifestent par des symptômes bien connus – prix élevés, longs et imprévisibles délais
- Les multiples études ponctuelles n'ont jamais été réellement intégrées dans les organes de définition des politiques
- Les autorités de corridor et les CERs ont demandé l'appui du SSATP pour établir des mécanismes de suivi ancrés dans les institutions définissant les politiques de facilitation

Les briques du programme

Observatoire des transports du SSATP

Indicateurs sur les volumes et les temps

- Six pays en Afrique de l'ouest (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Burkina Faso, Niger)
- Huit pays en Afrique de l'est et australe (Namibie, Zambie, Tanzanie, Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi, DRC)
- Enquêtes aux frontières (Kenya, Ouganda, Rwanda, Benin, Nigeria, Niger, Togo, Ghana)

Indicateurs sur les prix et les coûts

- Coûts logistiques en Afrique de l'Ouest et du Centre (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Burkina Faso, Niger, Cameroun, Tchad, RCA)
- Prix et coûts de transport routier en Afrique de l'Est (Kenya, Tanzanie, Rwanda)

Infrastructure et services logistiques

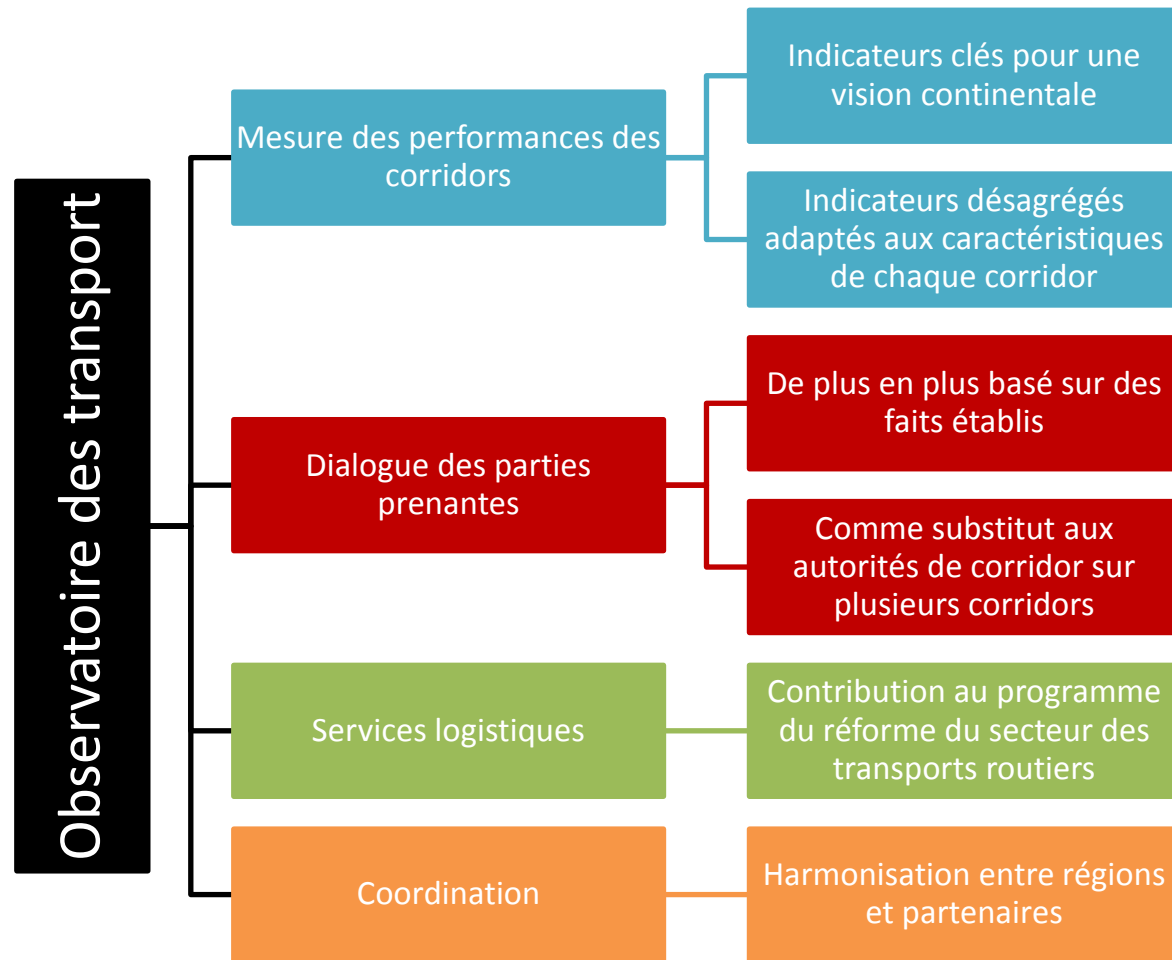
- Enquêtes sur le secteur des transports routiers en Afrique de l'Est (Kenya, Rwanda, Tanzanie)
- Enquêtes sectorielles transport en Afrique de l'ouest et du centre (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Burkina Faso, Niger, Cameroun, Tchad, RCA)

Couverture géographique et partenaires

- Communautés économiques régionales (CERs)
- Autorités de corridor
- Partenaires au développement
- Opérateurs logistiques et agences publiques partageant les données d'exploitation et participant aux enquêtes



Point d'entrée pour une vision plus large



Comment les observatoires aident à la formulation des politiques?

Indicateurs sur les volumes des échanges

- Evolution des choix de corridors en Afrique de l'Ouest en fonction du contexte et des politiques sur les corridors de l'hinterland

Temps et incertitudes des délais

- Postes frontaliers juxtaposés en Afrique de l'Est et réduction des temps de passage
- Délais de livraison par route ou par rail sur le corridor Abidjan – Burkina Faso

Prix et coûts

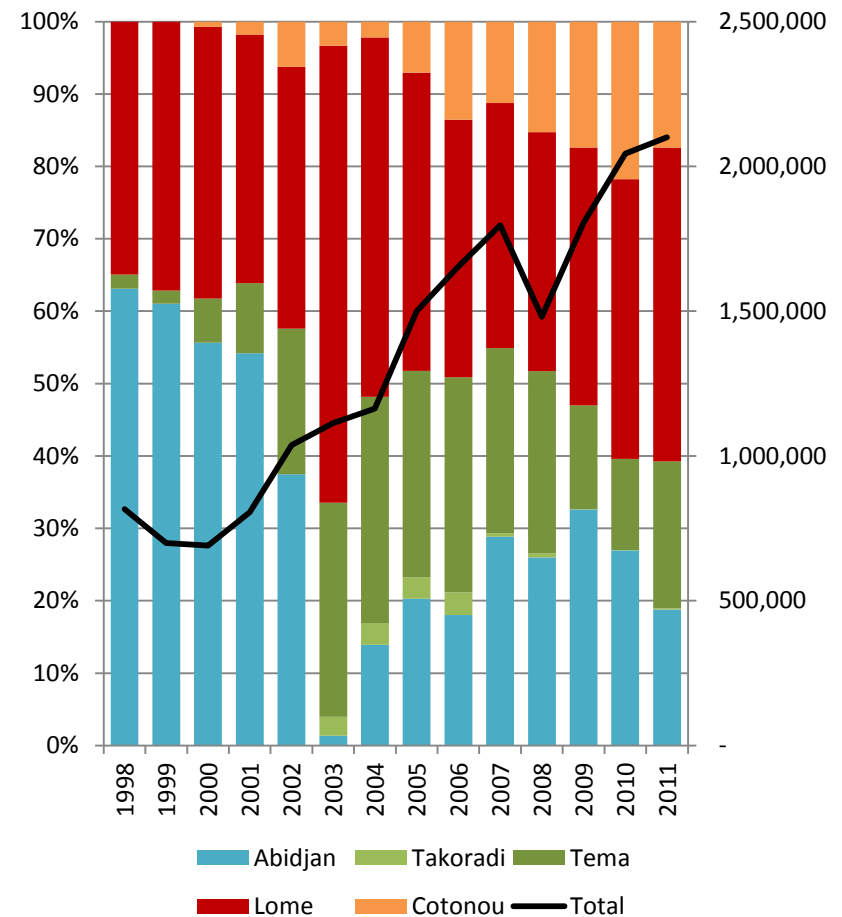
- Relier les politiques de transport aux déterminants des coûts pour le transport routier en Afrique de l'Ouest

Services logistiques

- Centrer le dialogue sur les enjeux exprimés par la profession du transport routier en Afrique de l'Est

Volumes: les évolutions entre corridors reflètent le contexte et les politiques

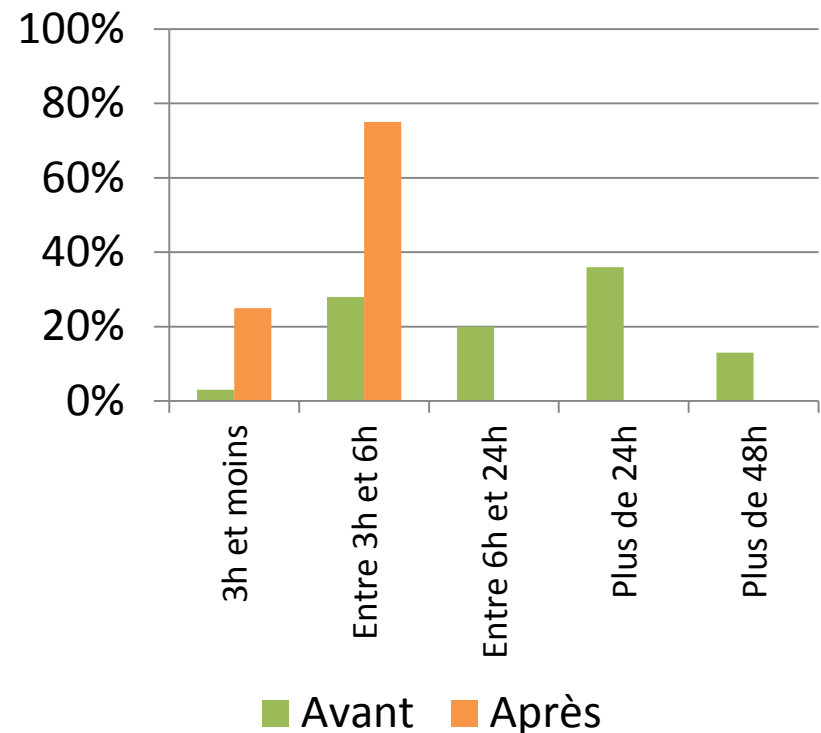
- Le Burkina Faso a le choix entre plusieurs corridors le reliant aux places portuaires d'Afrique de l'ouest
- L'évolution des trafics sur les corridors sont à l'image des évolutions politiques et économiques qui affectent la région
- Combiner l'information permet de mesurer l'impact des changements sur les performances comparées des corridors



Temps de passage et postes frontières juxtaposés en Afrique de l'Est

- Les passages aux frontières sont souvent considérés comme des obstacles, et plusieurs solutions ont été tentées, notamment les postes frontières juxtaposés.
- Fin 2011, les douanes du Kenya et de l'Ouganda ont décidé de réduire le temps de passage à la frontière de Malaba, qui en cours de transformation en poste juxtaposé, par:
 - La promotion de la soumission anticipée des déclarations
 - Des règles de circulation et de stationnement pour les camions
 - Coordination avec les déclarants en douane
- Une enquête menée avant et après la mise en œuvre de ces mesures montre une diminution spectaculaire des temps de passage:
 - Avant, la moitié des camions séjournait plus de 24h à la frontière
 - Après, tous les camions sont passés en moins de 6h

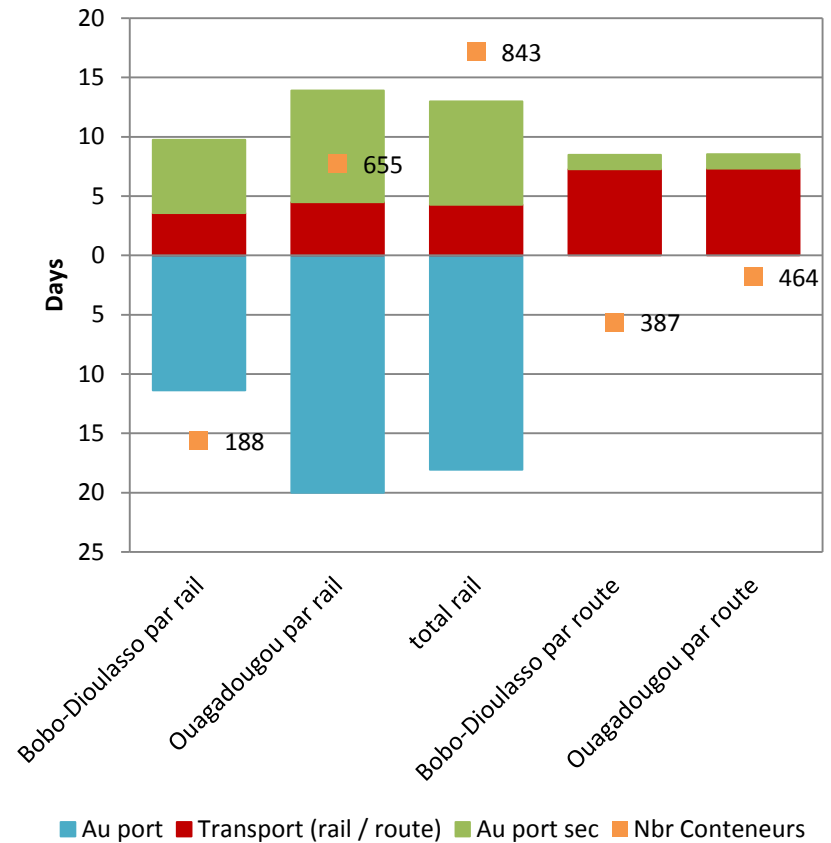
Proportion de camions avec conteneurs franchissant la frontière dans une période donnée, parmi l'échantillon



Temps de livraison terrestre au Burkina Faso

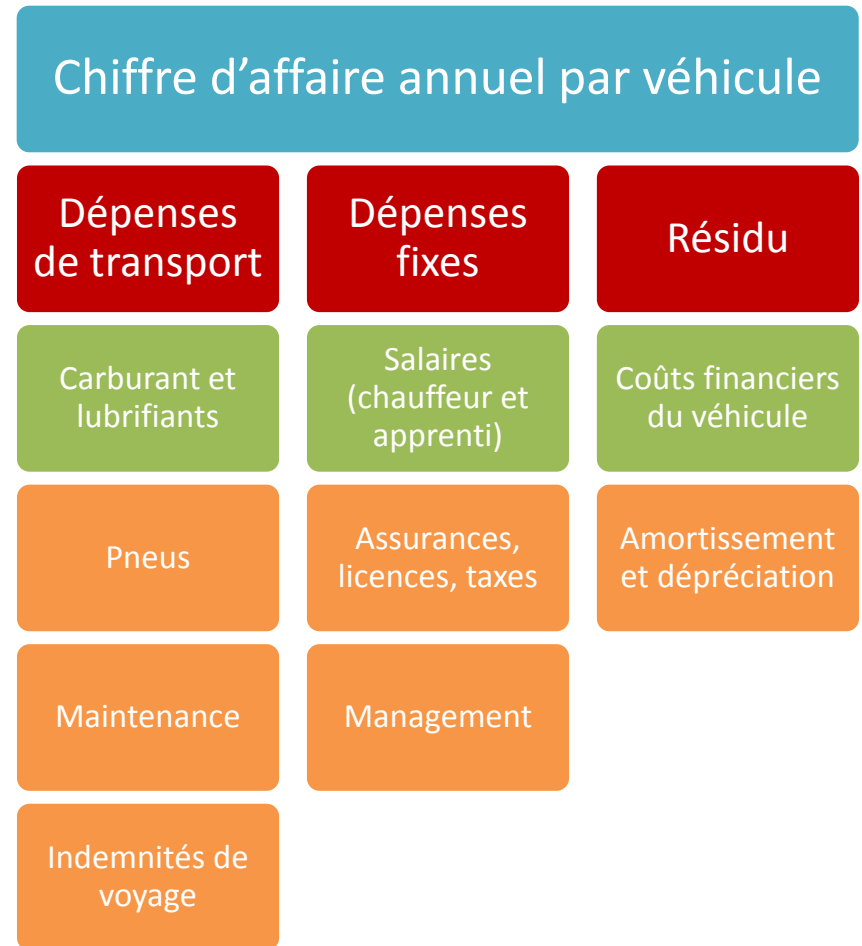
- Des chiffres montrent que la réduction des temps de livraison nécessite la coordination des livraisons au terminal pour le transport multimodal
- Pour les conteneurs livrés par rail, les temps identifiés comprennent le passage portuaire, le temps de transport ferroviaire, et le temps de séjour au terminal intérieur, révélant un délai de livraison plus important malgré un transport plus bref
- Par contre, pour les livraisons par route, le temps total de livraison est de 8 jours ½, avec juste un peu plus d'une journée au terminal intérieur
- Données fournies par l'observatoire des transports pilote:
 - Ferroviaire sur la période Jan. Fév. 2012 avec le terminal à conteneurs, le chemin de fer, et les ports secs
 - Route sur la période Jan. Oct. 2012 à partir des données du Conseil burkinabé des chargeurs

Temps de livraison Abidjan - Burkina Faso



Politiques de transport et impact sur les coûts de transport routier

- Pour les corridors d'Afrique de l'ouest et du centre, les coûts de transport routier ont été décomposés selon des facteurs qui peuvent être influencés par différentes politiques de transport
- Cette analyse permet de mesurer l'impact possible des différentes politiques envisagées, notamment dans le cadre de la réforme du secteur des transports routiers en Afrique de l'ouest



Centrer le dialogue sur les enjeux du transport routier en Afrique de l'est

Preoccupations exprimées par la profession des transporteurs routiers en Afrique de l'Est	Tanzanie	Kenya	Rwanda
Coûts des carburants	1	1	1
Coûts de maintenance / pièces détachées	2	3	3
Coûts des véhicules (financement)	3	4	9
Maillons routiers manquants	4	13	4
Corruption et barrières routières	5	5	7
Absence de fret retour	6	7	8
Règlementation et licences	7	14	11
Conditions de passages aux frontières	8	8	15
Mauvais état des routes	9	2	10
Crime et sûreté	10	6	12
Sécurité routière	11	9	2
Pratiques compétitives du secteur informel	12	12	6
Régime de transit	12	11	16
Coûts de la main d'œuvre	14	10	5
Répartition des frets	15	15	12
Compétition ferroviaire	16	16	16

- Les compagnies de transport en Afrique de l'Est ont exprimé leurs problèmes au cours d'une enquête auprès de la profession
- Le classement des enjeux fournit un point de départ pour le dialogue
- Des telles enquêtes auprès de la profession permettent d'étayer et de qualifier les préoccupations des opérateurs de transport et favorisent le dialogue entre prestataires logistiques et autorités publiques de régulation

Prochaines étapes: la feuille de route

Le cadre de suivi:

- Accord des partenaires du CCET-CER sur un jeu d'indicateurs clés au niveau continental :
 - Volumes des échanges (transit maritime et commerce intra régional)
 - Niveau de service (prix total de livraison)
 - Temps et délais (mesure des temps d'immobilisation des véhicules et marchandises)
- Au niveau de chaque corridor, davantage de données désagrégées
- Retour d'expérience grâce à la préparation d'un guide sur les observatoires des transport

Démonstration du concept par les observatoires pilotes

- Diffusion des premières analyses des données des observatoires pilotes comme démonstration du concept, afin d'obtenir l'engagement pour soutenir un observatoire des transports fonctionnel

Prise en compte dans la formulation des politiques

- Notes d'orientation politiques basées sur les résultats et les analyses

Pérennité des observatoires

- Ancrage institutionnel (autorité de corridor, ou à défaut, établir l'observatoire des transports comme institution spécialisée)
- Accords pour la transmission des données



Merci de votre attention

SSATP – Composante Intégration
Régionale