

Leçons tirées du Programme d'activités des observatoires du SSATP (2002 – 2007)

1. Introduction

De nombreux défis interpellent les pays en développement enclavés qui essaient d'intégrer efficacement les marchés internationaux. En effet, ils font face à des coûts de transactions commerciales élevés, la logistique apportant une contribution significative au PIB, quelques fois plus du double d'autres économies émergentes et le triple des pays développés. Au Malawi par exemple, le coût du transport représente plus de 50 % de la valeur des importations. La plupart des pays enclavés du monde, quinze en tout, se trouvent aussi en Afrique subsaharienne.

Les initiatives politiques visant à réduire les coûts élevés du transport que supportent ces pays sont axées, à juste titre, sur l'amélioration des infrastructures et de la coopération transfrontalière. La coopération entre Etats, à travers des actions menées au niveau des corridors et un dialogue renforcé, peut avoir des retombées considérables pour le transport en transit des pays enclavés. Le SSATP a mis au point diverses activités pour contribuer à cette dynamique par des mesures visant à soutenir la facilitation du commerce dans la région.

Les activités du SSATP sont une modeste contribution aux initiatives internationales telles que le Plan d'action d'Almaty, ou à la réalisation de la 14^e cible du 8^e objectif du millénaire pour le développement. Egalement, elles donnent de la substance aux idéaux continentaux définis par le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et l'Union africaine (UA). L'initiative d'intégration régionale du NEPAD souligne la nécessité d'améliorer la compétitivité de l'Afrique sur le plan commercial, alors que l'objectif d'intégration de l'UA passe par une interconnexion véritable et efficace de tout le continent. Le NEPAD considère le SSATP comme l'un de ses principaux instruments pour la promotion de politiques et stratégies de transport viables sur le continent. Par conséquent, les activités du SSATP cherchent à répondre tant aux impératifs nationaux que continentaux en matière de facilitation des échanges et de renforcement de l'interconnexion.

Depuis 2001 et le lancement du NEPAD, le SSATP a cherché à :

- i) Fournir des informations fiables et pertinentes sur les questions de transport de transit et les pratiques en la matière le long des principaux corridors commerciaux régionaux ;
- ii) Etablir des systèmes de mesure des performances pour les principaux corridors de transport et les postes frontaliers en Afrique subsaharienne ;
- iii) Renforcer la capacité des associations régionales ou des comités/structures de gestion de corridors à l'effet de contribuer à l'élaboration de solutions réalistes pour faciliter davantage les échanges ; et
- iv) Aider les CER à élaborer et mettre en œuvre des mesures de facilitation du transit sur les corridors.

1.1 Stratégie de facilitation du commerce et du transport

La stratégie du SSATP établit clairement et délibérément un lien entre l'intégration régionale et le transport. Cette approche réunit les CER, les institutions de corridor, les institutions nationales, les transporteurs, et les organisations régionales et internationales, à l'effet de définir des objectifs communs. Le SSATP collabore activement avec les communautés économiques régionales (CER), des associations telles que la Fédération des associations de transport routier d'Afrique de l'Est et australe (FESARTA) et les associations de gestion portuaire, ainsi que divers groupes de corridors. La stratégie comprend quatre composantes principales :

i) Mécanisme de coordination interrégionale: le Programme a joué un rôle de premier plan dans la formation du Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER). Le CCT-CER est un forum dans le cadre duquel les CER, les organisations sous-régionales et les associations du secteur privé programment des interventions conjointes et partagent des connaissances sur les défis, les solutions et leur expérience dans l'ensemble. Le CCT-CER est le moteur de la stratégie régionale du SSATP.

ii) Gestion de corridor : le CCT-CER a activement milité pour la création et le renforcement de groupes de gestion sur tous les corridors. Ces groupes fonctionnent comme des organes consultatifs pour faciliter le trafic de transit. Le Programme a en grande partie soutenu la mise à jour du Traité du Corridor Nord et la création d'un consensus sur les stratégies d'établissement de groupes de gestion de corridors.

iii) Création de postes frontaliers de contrôle unique : les groupes de gestion de corridors ont un intérêt particulier pour les postes frontaliers de contrôle unique (OSBP), qui pourraient réduire considérablement les délais de passage aux frontières. Le SSATP contribue au processus de création de ces guichets uniques en menant des études sur les délais de passage à la frontière avant et après leur établissement. Ce processus a principalement été mis en œuvre en Afrique australe.

iv) Suivi de la performance du trafic de transit (observatoires) : En général, il existe très peu d'informations sur la densité du trafic dans les corridors de transit. Le SSATP s'est attelé à combler ce manque de données et fournir des informations aux décideurs en vue d'améliorer l'efficacité des corridors.

Ce dernier aspect de la stratégie du SSATP est l'objet du reste de la présente note, qui cherche à mettre en exergue les principales leçons tirées de l'action du SSATP sur les observatoires depuis leur création en 2002.

2. Raison d'être des observatoires

Au regard des défis qui interpellent les pays enclavés, il faudrait disposer de données exactes et spécifiques sur les entraves à la fluidité du trafic pour sensibiliser les décideurs et les orienter sur les mesures à prendre. De même, pour préparer des interventions en vue de faciliter le transport de transit, on a besoin de bonnes données de référence. Des informations appropriées peuvent aider à identifier les composantes des systèmes régionaux qui ne fonctionnent pas correctement, afin que les réformes réglementaires ou institutionnelles en matière d'infrastructures soient mieux ciblées. Il est donc important de collecter systématiquement les données sur le fonctionnement des corridors. Pour ce faire, le SSATP a élaboré une méthodologie de suivi de la performance du transport le long des corridors de transit.

Les activités de suivi se présentent de deux manières : suivi de l'ensemble du corridor et suivi détaillé de sites spécifiques, ou de points de passage obligé, au sein d'un corridor. Le suivi à l'échelle de tout le corridor s'effectue par la collecte de données et des études menées sur toute l'étendue d'un corridor, en général entre un port et une destination sur le continent. Pour sa part, le suivi à des points de passage obligé prend la forme d'enquêtes détaillées sur des sites spécifiques qui constituent des goulots d'étranglement pour le transport de transit. Des activités de suivi à l'échelle des corridors (aussi dénommées « projets pilotes d'observatoire ») ont été menées sur le Corridor Nord et le long des corridors d'Afrique centrale et de l'Ouest, alors que les postes frontaliers de contrôle de Beit Bridge et Chirundu sur le Corridor Nord-Sud en Afrique australe faisaient l'objet d'un suivi spécifique à petite échelle. Le processus de conception et les résultats de ces deux types de suivi sont présentés ci-dessous.

3. Projets pilotes d'observatoires

Les principales caractéristiques des diverses activités menées par les observatoires sont présentées ci-dessous. L'Annexe A contient les données comparatives des différentes initiatives.

3.1 Observatoire du Corridor Nord

Le suivi du Corridor Nord est dirigé par l'Autorité de coordination du transport en transit dans le Corridor Nord (NCTTCA). Le SSATP a commencé à appuyer le NCTTCA en menant une enquête de référence sur les barrières non physiques le long du corridor qui a véritablement commencé en début 2004. Une étude préliminaire avait été menée en 2004 et 2005 pour sensibiliser les parties prenantes des secteurs public et privé sur le coût et l'impact des retards le long du corridor. Cette phase pilote a produit des leçons intéressantes sur les mécanismes de collecte de données (difficulté d'obtenir des informations remplies manuellement auprès des conducteurs de camions en passant par les entreprises de camionnage) et la nature des indicateurs qui pourraient servir pour le suivi des performances. Elle a aussi montré le bien-fondé et les caractéristiques d'un mécanisme viable de suivi des performances du corridor.

Résultat, en 2006, le SSATP a accordé une assistance technique au NCTTCA pour tirer parti de l'expérience acquise de l'étude pilote et concevoir un système d'observation plus robuste et plus durable, en allant au-delà de la méthodologie initiale basée sur les questionnaires adressés aux camionneurs pour inclure des données collectées auprès de diverses parties prenantes. Cette assistance technique a produit une somme considérable de connaissances sur la conception d'observatoires de corridors efficaces et intégrés, ainsi que des indicateurs qui pourraient être utilisés. Les éléments suivants sont fondés sur ce dernier résultat.

a) Indicateurs de performance des corridors

Deux catégories principales d'indicateurs ont été sélectionnées pour le Corridor Nord, à savoir la densité et la capacité du trafic, et la durée du transit et les retards. Les indicateurs temporels ont par la suite été divisés par activité spécifique, pour évaluer l'efficacité des agents impliqués dans chaque processus logistique. Pour chaque indicateur, l'écart type a aussi été estimé en vue d'évaluer la constance du service. Egalement, en plus des indicateurs quantitatifs, certaines données qualitatives sur l'efficacité de l'opérateur, les tarifs et les éléments du coût, ont aussi été collectées.

b) Identification des sources de données

La nature des indicateurs est telle que chaque information est nécessaire, qu'elle soit quantitative ou qualitative. En outre, les données doivent être collectées sur la même période de temps. Ainsi, pour avoir un Observatoire de transport permanent et durable, il faut impérativement que les données opérationnelles produites ou conservées par les opérateurs de la chaîne du transport soient utilisées autant que faire se peut. Cela permettrait de réduire les coûts, puisque des données supplémentaires ne seraient collectées que pour combler les vides substantiels.

c) Conception d'un observatoire du transport

L'approche adoptée pour concevoir l'Observatoire du transport du Corridor Nord a été la collecte de données correspondant autant que possible aux séquences des événements de la chaîne du transport le long du corridor. Cela signifie qu'il fallait collecter des informations sur chaque cargaison d'une diversité de sources. Ces informations peuvent être soit saisies sur ordinateur, soient obtenues par des moyens primaires, puis comparées.

Les données portant sur cette série d'événements sont stockées dans une base de données relationnelle dans laquelle elles peuvent être étudiées pour le calcul des indicateurs identifiés, faisant ainsi de la banque de données de l'Observatoire du transport un puissant outil de diagnostic et d'analyse.

d) Faisabilité et durabilité de l'Observatoire

Deux sujets sensibles ont été examinés lors de l'étude de faisabilité de l'Observatoire du Corridor Nord, notamment la disponibilité de données sur chaque événement de la chaîne du transport et la capacité de rassembler les données des événements particuliers en une chaîne afin qu'une seule cargaison puisse être suivie entre le port et sa destination sur le continent. En innovant, des sources de données informatisées existantes ont été complétées par des

données primaires pour remplir les deux conditions. Le projet d'observatoire s'est donc avéré faisable sur le plan technique. Les sources de données existantes et informatisées pour la plupart, à la disposition des autorités portuaires, douanières et ferroviaires, sont utilisées autant que faire se peut. Fortuitement, une initiative distincte de construction d'un système de suivi des cargaisons est en cours dans le corridor Nord. Si ce système est principalement conçu à des fins d'anti-dumping au niveau des services douaniers, il peut produire des données qui seraient aussi utilisées pour les besoins de l'Observatoire.

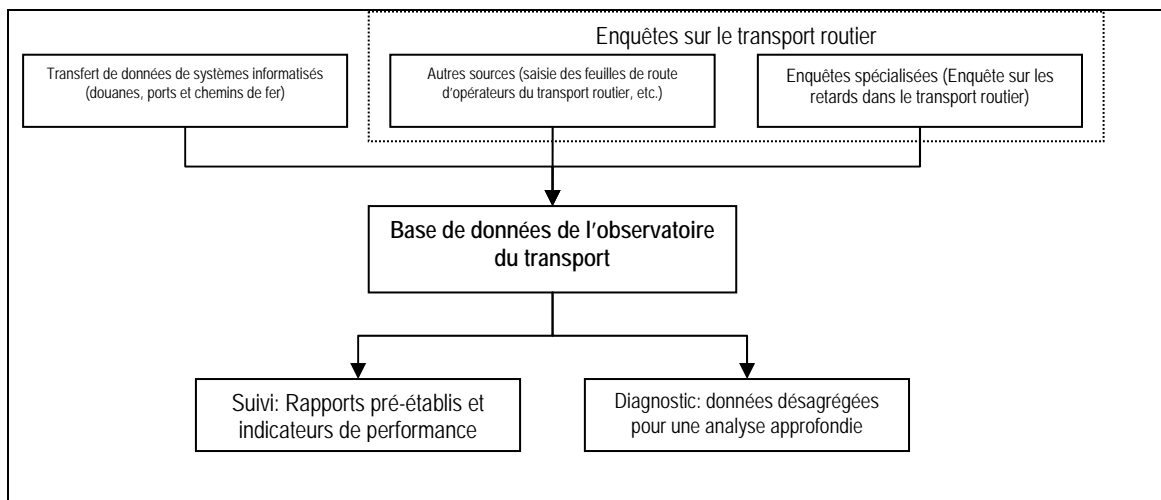
Le principal défi de l'initiative de l'observatoire a été dans l'ensemble de savoir comment obtenir des données sur le transport routier d'une manière efficace et durable. En fait, la principale critique opposée à la phase pilote a été l'échec relatif de l'enquête sur la route. Et encore, la collecte de données particulières sur le transport routier, principalement grâce à une enquête menée auprès des entreprises de camionnage et, dans une moindre mesure, des transitaires, est nécessaire pour un observatoire de corridor opérationnel.

Sur la base de ce qui précède, l'Observatoire du transport du Corridor Nord repose sur deux piliers essentiels :

- Utilisation de données antérieures collectées par les acteurs du corridor, en particulier des données informatisées des régies financières, des autorités portuaires et des opérateurs du transport ferroviaire ; et
- Collecte de données brutes sur le transport routier, typiquement par une enquête auprès d'opérateurs ciblés du secteur du transport routier.

Par conséquent, le concept théorique originel de l'Observatoire du corridor Nord est schématisé à la Figure 1. Les principaux indicateurs et leurs sources de données sont présentés à l'encadré 1.

Figure 1: Schéma théorique de l'Observatoire du transport du Corridor Nord



Source: Hartmann¹ (2007)

Le travail effectué par l'Observatoire du corridor Nord a abouti à trois recommandations essentielles pour la conception de systèmes de suivi des performances de corridors dans d'autres régions.

i) Cadre de suivi des indicateurs de performance

Les principaux indicateurs du transport de transit peuvent être calculés en utilisant des sources informatisées (uniquement pour les cargaisons enregistrées par ordinateur) et des données brutes sur le transport routier. Toutefois, l'utilisation de données informatisées de tiers dépend de l'établissement de rapports et de contrats formels et durables, ce qui n'est pas toujours facile, à moins que les fournisseurs de ces données n'en tirent des avantages directs. Également, certaines données informatisées ne donnent pas de détails sur l'identité des cargaisons. Dans ce cas, il est difficile de suivre le mouvement de chaque cargaison le long du corridor. Les études sur le transport routier restent le maillon faible de l'Observatoire, puisqu'elles se sont avérées peu fiables et difficiles à utiliser. Elles sont d'autant plus difficiles à dupliquer que les entreprises d'Afrique de l'Est ont un parc automobile considérable (utilisant parfois des systèmes GPS) qui, à priori, est le plus facile à suivre sur le continent.

ii) Entretenir une base de données d'observatoire

L'observatoire requiert un spécialiste des bases de données pour travailler avec les gestionnaires de corridors et une base de données qui peut être partagée avec des partenaires extérieurs (parties prenantes du corridor, CER et autres agences de gestion de corridors).

¹ Hartmann, O. (2007) *Development and implementation of a Transport Observatory on the Northern Corridor, Rapport final à l'intention du NCTTCA.*

iii) Sensibilisation des parties prenantes

L'implication des parties prenantes du corridor est importante pour la réussite du travail de l'Observatoire. Divers acteurs doivent fournir des données qui, lorsqu'elles sont combinées, peuvent servir au calcul des indicateurs de performance du corridor. Il est donc essentiel de nouer et entretenir un partenariat avec toutes les parties prenantes. Cet exercice n'a pas encore été effectué avec les parties prenantes du Corridor Nord, puisque le rapport final de l'expert vient d'être soumis.

3.2 Enquête sur les postes de contrôle en Afrique de l'Ouest

Deux activités distinctes mais connexes ont été menées par les observatoires d'Afrique de l'Ouest, dont une par le Centre ouest-africain pour le commerce (WATH) et l'autre par l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (ALCO).

Dans le premier cas, le SSATP et ses partenaires des CER, l'UEMOA et la CEDEAO, ont uni leurs efforts à ceux du WATH financé par l'USAID pour collecter des informations sur le nombre d'obstacles à la circulation le long de trois corridors. Les données collectées comprennent le temps mis aux barrages routiers, les agents impliqués et le montant total des paiements illégaux effectués. Ces informations ont été obtenues à travers des enquêtes sur les routes. L'initiative portait principalement sur trois corridors prioritaires : Tema – Ouagadougou, Ouagadougou – Bamako et Lomé – Ouagadougou. Les résultats préliminaires sont illustrés sur la carte ci-dessous (Figure 2).

L'action menée par le WATH a contribué à quantifier les retards et le coût lié au transit et les causes de cette situation le long des trois corridors d'Afrique de l'Ouest. Cependant, la méthodologie adoptée est relativement plus coûteuse que les procédés utilisés ailleurs. Puis, en raison de la nature des données collectées, il n'est pas possible de procéder directement à une définition plus précise des indicateurs qui permettrait de faire des comparaisons entre corridors.

Pourtant, il existe des indications selon lesquelles les résultats des enquêtes menées en Afrique de l'Ouest ont déjà un impact positif. Les postes de contrôle ont un effet débilisant sur la performance des systèmes régionaux de transport ; il est donc important de les supprimer. Quelques mesures pratiques ont déjà été prises pour en supprimer certains, particulièrement au Ghana où une nouvelle loi est élaborée pour réduire le nombre de postes de contrôle autorisés entre le port de Tema et la frontière avec le Burkina Faso. Une analyse complète de la fiabilité et des moyens optimaux de collecte des données n'a pas encore été menée.

Bien qu'il ne fasse pas véritablement partie du Programme du SSATP, le CCT-CER a conservé des liens étroits avec l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (ALCO) qui, depuis 2005, mène des études sur la durée du transport en transit et les postes de contrôle entre les frontières du corridor Abidjan-Lagos, avec des résultats qui peuvent être liés à ceux obtenus par le WATH. La méthodologie est basée sur une enquête globale et quasi-permanente menée aux postes frontaliers avec de grandes équipes d'experts, complétée par des visites sur le terrain à l'effet de vérifier le nombre de postes de contrôle. Par conséquent, la méthode de l'ALCO est plus coûteuse que tous les exercices de collecte des données d'observatoires mis en œuvre.

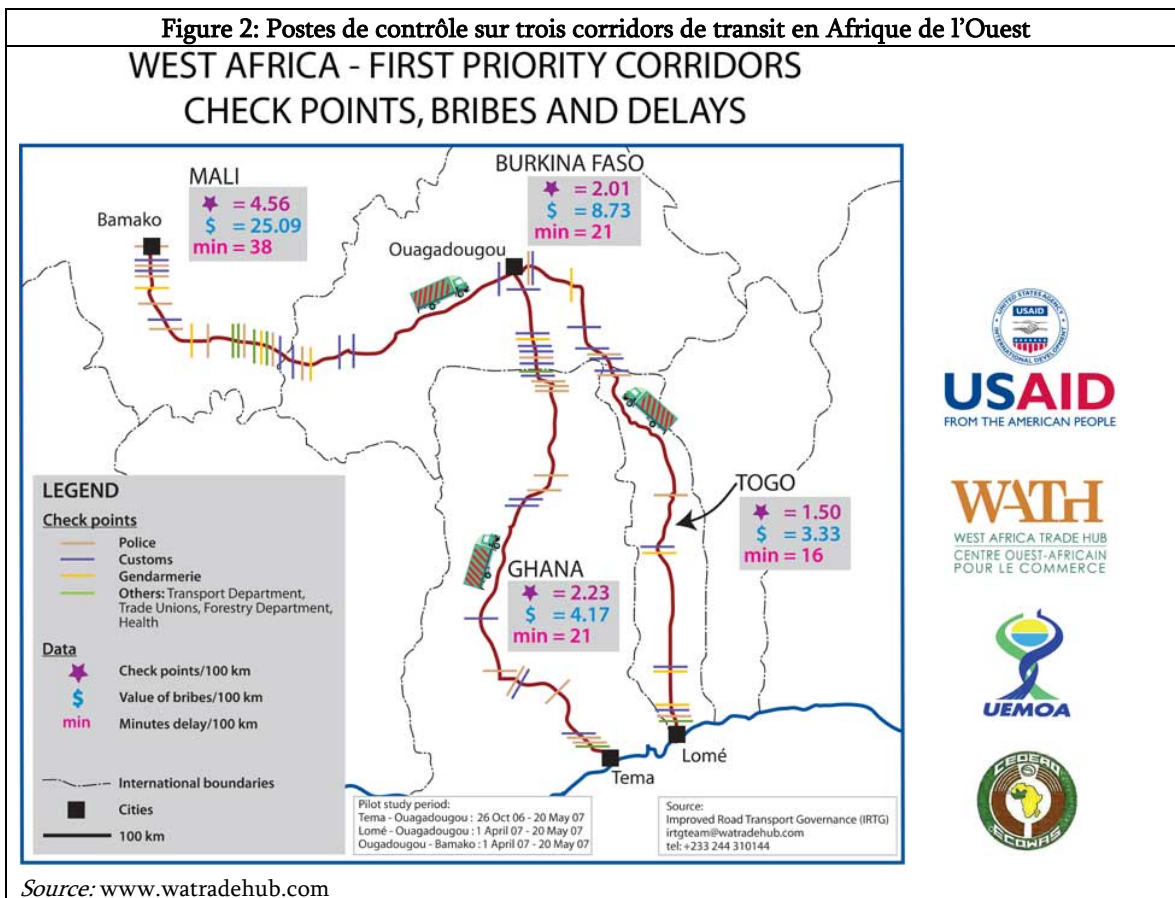
Encadré 1: Indicateurs et sources de données pour l'Observatoire du Corridor Nord

Le Corridor Nord comprend des infrastructures et installations de transport qui relient le port de Mombassa aux pays enclavés de la région des Grands lacs. Il couvre les voies de transport qui partent du port vers l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'Est de la RDC, ainsi que Nord de la Tanzanie et le Sud Soudan. Il comprend divers modes et combinaisons de modes de transport, y compris des routes, des chemins de fer et des voies d'eau intérieures.

Indicateur	Source(s)	Observations
Indicateurs de temps de transit		
Transport intérieur de Mombassa à la destination sur le continent, et vice-versa	Les enquêtes sur les routes sont la principale source de données, mais elles peuvent être complétées par : des informations douanières, à condition qu'un lien soit établi entre les informations relatives à la même cargaison telles que fournies par divers systèmes douaniers ; des données de coût et fret, sous réserve du fait que les sources sont quantitativement et qualitativement limitées.	L'on n'a pas besoin d'une enquête entière sur les routes pour déterminer le temps de transit, car cette information est souvent contenue dans de simples feuilles de route des entreprises de transport routier. Si les véhicules passent par une gare de transit, le temps supplémentaire passé à cette gare n'est pas correctement enregistré (on a dans ce cas besoin des données des douanes ou des agents de C&F)
Temps de transit à l'intérieur du pays (par exemple de Malaba à Katuna)	Enquêtes sur les routes, mais aussi informations douanières	Les informations douanières sont plus simples
Durée de l'entreposage au port	Autorités portuaires	Contrôlée par les autorités portuaires, mais pas pour le transport ferroviaire, bien que des données existent sur ce sujet.
Densité du trafic		
Intensité du trafic de transit	Autorités portuaires, avec deux options : des séries statistiques ou des données brutes de manifestes, qui permettent une analyse plus fine mais est plus chronophage	
Commerce régional	La douane est la seule source de données	
Densité du passage aux principaux postes frontaliers du Corridor Nord	Autorités douanières	Cette information n'est pas encore informatisée
Retards		
Temps de passage aux postes frontaliers	Enquêtes sur le transport routier et, dans une certaine mesure, sur les douanes, bien qu'il faille établir un lien entre les informations relatives à la même cargaison telles que fournies par divers systèmes douaniers	Cette information peut encore être incluse dans une version simplifiée de l'enquête sur les retards dans le transport routier ou bien obtenue auprès des agents responsables du coût et fret
Temps de passage au pont-bascule	Enquêtes sur les routes	
Temps de passage au terminal	Données des enquêtes sur les retards dans le transport routier, complétées par des	Besoin d'autres enquêtes

	informations douanières	
Efficacité de l'opérateur		
Productivité de la manutention portuaire	Autorités portuaires	
Chemin de fer	Entreprises de transport ferroviaire	Fournies dans les rapports sur le transport ferroviaire
Distance parcourue par an et par camion	Enquêtes sur le transport routier, ou plus simplement entretiens normaux avec les conducteurs de camions	
Tarifs		
Livraison à destination	Agents responsables du coût et fret, à l'aide des entretiens	
Éléments de coût	Opérateurs	

Source: Hartmann², O. (2007)



Source: www.watradehub.com

² Hartmann, O. (2007) Development and implementation of a Transport Observatory on the Northern Corridor, Rapport final à l'intention du NCTTCA

3.3 Suivi des postes frontaliers du Corridor Nord-Sud

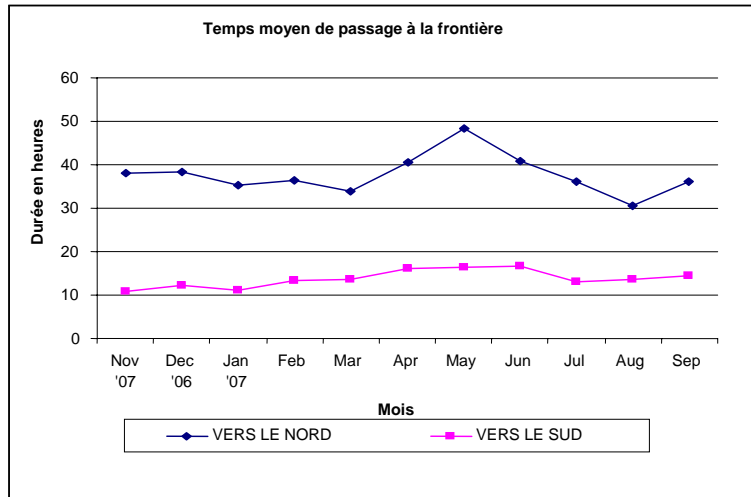
Le SSATP a mené des activités de suivi au niveau de deux postes frontaliers du Corridor Nord-Sud. Beit Bridge, le premier poste de contrôle frontalier suivi en 2005/06, est situé à la frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, et Chirundu, le second, qui se trouve à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe, a été suivi en 2006/07. La supervision de ces deux postes frontaliers a été menée par un partenaire privé du SSATP, FESARTA, qui a recruté un consultant. Dans le cadre de cette activité, l'on a mesuré la durée des formalités de transit des deux côtés de la frontière. Il s'agissait par conséquent d'un travail détaillé, basé sur des échantillons statistiquement importants, à partir desquels il a été possible de calculer la contribution de chaque Etat et des agents du secteur privé aux délais de passage aux postes frontaliers.

Le travail à Beit Bridge a commencé quand ce poste frontalier est devenu lourdement congestionné en 2003. FESARTA a par la suite dirigé une initiative visant à résoudre les problèmes de transit. Depuis l'enquête financée par le SSATP, un Plan d'action de Beit Bridge a été mis à jour et un réseau d'acteurs clés formé. Les mesures consultatives qui ont suivi l'intervention initiale restent en place et les problèmes au poste frontalier, qui est souvent congestionné, sont désormais gérés de manière bien plus active.

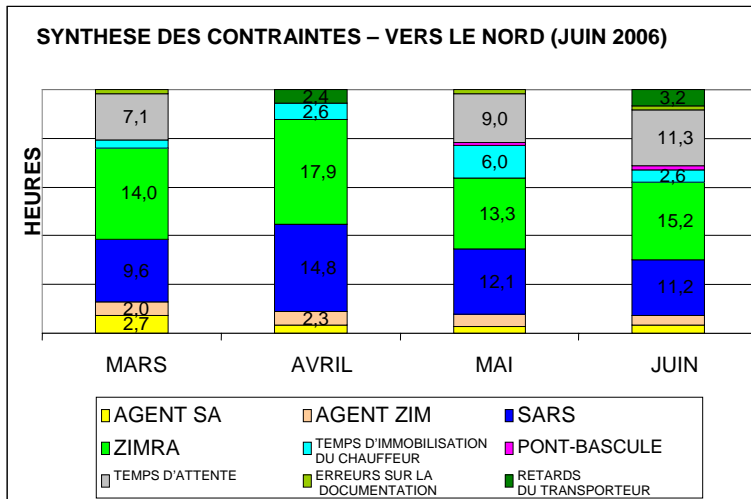
Encadré 2: Suivi détaillé aux postes frontaliers

Le poste frontalier de Beit Bridge gère plus de 7.000 camions chaque mois, alors que Chirundu sert juste un peu plus de 6000 camions, dans les deux sens. En juin 2006, le temps moyen de passage des camions allant vers le Nord à Beit Bridge était de 30 heures et 17 heures pour le trafic en direction du Sud. A Chirundu, il était de 36 heures vers le Nord et 14 heures vers le Sud. Le processus de suivi comprend la collecte de données désagrégées sur le temps qu'il faut pour remplir toutes les formalités à chaque poste frontière, dans les deux pays. Il est donc possible de mesurer le temps total de passage à la frontière comme cela est montré ci-dessous, ou le temps passé à remplir chaque formalité et les agents responsables.

Chirundu: Evolution du temps de passage à la frontière



Beit Bridge: Facteurs qui contribuent au temps de passage à la frontière



Le suivi de Chirundu a, au cours de ces derniers mois, gagné en importance. La Zambie et le Zimbabwe envisagent d'installer des postes de contrôle unique à leur frontière avant la fin 2007. DFID et la JICA appuient conjointement l'introduction de postes frontaliers de contrôle unique. Ce sont par conséquent les données avant l'introduction des guichets uniques qui sont collectées, sur la base desquelles l'impact des opérations aux postes frontaliers de contrôle unique sera évalué.

Si le suivi des postes frontaliers a permis d'obtenir des données intéressantes, les résultats n'ont pas été totalement exploités pour influencer sur les opérations aux frontières, en particulier à Beit Bridge. La raison en est le faible niveau d'implication des principaux services frontaliers dans la diffusion des informations. Par ailleurs, en tant que CER concernées, le COMESA et la SADC n'ont pas pleinement exploité les données collectées. Également, on aurait pu utiliser des échantillons plus représentatifs, au lieu du nombre fixe de véhicules contrôlés chaque jour indépendamment de la densité du trafic.

4. Enseignements

4.1 Indicateurs

Sur la base du travail des observatoires en Afrique de l'Est, de l'Ouest et australe, il est possible de collecter un ensemble d'indicateurs de référence à l'usage des CER et des groupes de corridors pour le suivi de la performance des corridors (Encadré 3). Ces indicateurs sont toutefois basés sur deux objectifs divergents et fonctions de la sous-région. En Afrique de l'Est et australe, le but de l'opération est de déterminer le coût total de la logistique pour l'ensemble du corridor. D'autres études ont montré qu'il est important de disposer d'une mesure de la fiabilité des opérations pour obtenir ce niveau d'information. Il est évident que certains indicateurs, en particulier les ratios, nécessitent un travail d'analyse qui n'a pas encore été effectué pour une grande partie de la génération actuelle des observatoires. Cela sera fait dans le cadre du Plan de développement de deuxième génération. En Afrique centrale et de l'Ouest, le travail des observatoires a été principalement axé sur le temps de passage aux postes de contrôle, les pots-de-vin et la supervision des postes de contrôle, plutôt que sur le coût total de la logistique. La différence entre les coûts et les prix n'a pas non plus été étudiée. Le CCT-CER a conçu un ensemble d'indicateurs en juillet 2007.

Encadré 3: Indicateurs de performance des corridors proposés (issus de la réunion du CCT-CER de juillet 2007)

- Transport en US\$/tonnes/km
 - Durée, y compris les retards, pour les raisons suivantes :
 - Immigration
 - Délais de passage aux ponts-bascules
 - Pots-de-vin
 - Catégories de marchandises
 - Destination (importation/exportation/chargement de retour)

- Autres coûts de la logistique
 - Port
 - Expédition
 - Transitaires
 - Douanes
 - Dommages
 - Assurance
 - Entreposage

- Ratios
 - Retards/temps de transit, pour chaque élément principal de la chaîne logistique
 - Caractéristiques particulières du corridor, exp : nombre de barrages routiers pour 100km, etc.
 - Coût/tarif, état des infrastructures
 - Rapport entre retards/durée/incertitude par rapport au coût

En définissant les indicateurs ci-dessus, le CCT-CER a accepté que bien que le but ultime de chaque corridor est d'être compétitif au regard des normes internationales, les corridors des diverses régions d'Afrique peuvent avoir différentes priorités, dont:

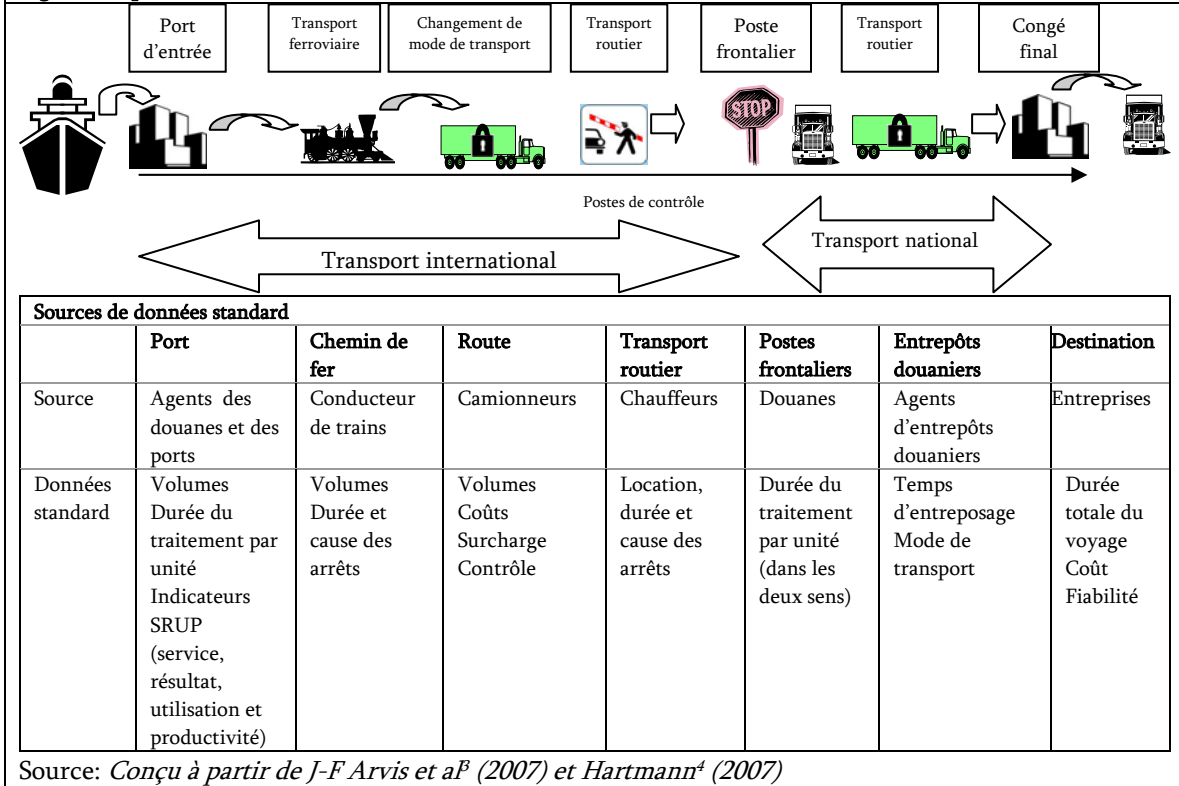
- Afrique centrale et de l'Ouest : gouvernance, passage aux frontières, pots-de-vin, trafic voyageurs ;
- Afrique de l'Est et australe : compétitivité commerciale;
- Certains corridors : les principaux problèmes se rencontrent dans les ports ou au niveau de quelques frontières; et
- Autres corridors : problèmes le long des corridors et aux postes douaniers.

Ainsi, le CCT-CER a recommandé que les indicateurs ci-dessus soient considérés comme une plateforme minimale plutôt qu'un plan directeur. Les indicateurs devront être adaptés aux problèmes prioritaires de chaque corridor.

4.2 Sources de données

Quelques soient les indicateurs adoptés pour chaque corridor particulier, l'on peut identifier les sources de données standard d'un observatoire de transport. Celles-ci sont illustrées à la Figure 3.

Figure 3: Opérations de transit et sources de données éventuelles de l'observatoire



Comme il a été dit plus haut, les données sur les routes et le transport routier se sont avérées plus difficiles à collecter et requièrent des moyens d'enquête considérables, ou des partenariats avec des opérateurs, ce qu'aucune initiative en cours n'a pu réaliser. La seule alternative est celle utilisée par l'initiative de l'ALCO, qui requiert des moyens humains substantiels pour un contrôle permanent des frontières et des principaux points de transit.

³ Arvis, J-F, Raballand, G. et Marteau, J-F. (2007) The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability, Banque mondiale.
⁴ Hartmann, O. (2007), *ibid.*

4.3 Coûts contre résultats attendus

Les coûts de chaque initiative varient grandement, de 60 000 dollars pour la première tentative de lancement des observatoires des corridors Nord et d'Afrique de l'Ouest (hors coût des ateliers d'information), à approximativement le même montant pour la deuxième partie des observatoires du NCTTCA, mais plus de 200 000 dollars pour l'initiative WATH-SSATP et 1 million de dollars pour celle de l'ALCO (y compris les activités de vulgarisation). Dans chaque cas, un employé permanent des institutions associées (UEMOA, NCTTCA, ALCO) devait passer beaucoup de temps à appuyer et orienter le processus des observatoires, et même collecter et gérer les données obtenues dans le cadre de l'exercice du NCTTCA décrit ci-dessus, ce qui induit probablement un coût de fonctionnement équivalent à 2 à 3 mois/personnes et des services informatiques considérables par an.

Il est donc nécessaire d'évaluer tant les ressources disponibles que les résultats à atteindre avant de concevoir un observatoire. De manière plus spécifique :

- Quel est le niveau de détail souhaité du côté du transport routier ?
- Y a-t-il une condition relative au volume de données statistiquement pertinent sur la densité du trafic, les pots-de-vin et les postes de contrôle (qui nécessite des enquêtes lourdes) ?
- Quelle est la qualité des informations douanières et portuaires sur le corridor à étudier ?

En fonction des réponses apportées à ces questions, les observatoires seront conçus soit à partir d'une base de données interactive, soit sur la base des contributions d'une grande équipe d'experts.

4.4 Durabilité

En raison de l'élément de coût susmentionné, la durabilité des observatoires de transport n'a pas encore été entièrement évaluée. Il est évident qu'un partenariat étroit doit être établi entre acteurs publics et privés du corridor. Mais, pour être efficace, il doit être complété par des ressources temporaires des CER ou des groupes de gestion de corridors. Les premières mesures mises en œuvre avec le soutien du SSATP montrent l'utilité de certains des indicateurs qui ont été évalués et utilisés pour la préparation de diverses opérations financées par l'IDA et d'autres bailleurs tels que la BAD, ou dans le cadre des activités en cours dans le secteur. Il reste toutefois un problème lié à la fiabilité/durabilité de la collecte de données sur le transport routier.

Le CCT-CER a aussi noté que la durabilité des observatoires est étroitement liée au dispositif de gestion du corridor concerné, et vice versa. Par conséquent, plusieurs propositions ont été faites pour soutenir à la fois les groupes de gestion de corridors et les observatoires, notamment :

- Principe du paiement par l'utilisateur, tel qu'une commission sur les marchandises ;
- Promesses de contribution du secteur privé et des opérateurs de ports ;
- Appropriation par les gouvernements, conséquence des pressions exercées par les CER ; et

- Nécessité d'un chef de file pour le corridor, à l'instar d'un port ou d'une personne morale. Le lien entre la gestion des corridors et les observatoires est l'une des principales raisons pour laquelle la stratégie du SSATP prévoit des activités pour remplir les conditions préalables à la mise en place de groupes de corridors viables, qui sont aussi pertinentes pour les observatoires de transport. En fin de compte, les groupes de corridor utilisent les données de l'observatoire pour mesurer l'impact de leurs propres interventions.

4.5 Diffusion des résultats

Les résultats des processus de suivi doivent être partagés avec les institutions concernées et contribuer à l'élaboration de mesures visant l'amélioration de la performance des corridors. Les faiblesses observées jusqu'ici en Afrique de l'Est et australe sont liées à la collecte des données du transport routier, ce qui retarde la publication de nombreux rapports. Un moyen de collecte plus simple (et éventuellement sous forme de graphiques tel que celui utilisé dans le cadre du WATH-SSATP) pourrait constituer une avancée à cet égard.

5. Conclusions

L'objectif ultime du SSATP est de réduire le coût des échanges pour les pays enclavés et soutenir l'interconnexion au sein des régions et la compétitivité à l'extérieur. Cette approche met l'accent sur la levée des barrières physiques et non physiques le long des corridors régionaux. A cet égard, les observatoires de transport jouent un rôle essentiel dans la préparation des interventions et le suivi de leur impact.

Les diverses interventions qui tirent profit du travail des observatoires sont les suivantes:

- **Mesures de facilitation du commerce** : réformes douanières, suppression des postes de contrôle et création de postes frontaliers de contrôle unique.
- **Amélioration de l'infrastructure de transport et de la réglementation du secteur** : mesures visant à améliorer l'interconnexion des services et des infrastructures aux frontières, renforcement des capacités, harmonisation des réglementations en matière de circulation routière, impact des interactions entre transport de transit et circulation urbaine.
- **Initiatives régionales d'interconnexion** : comparaison du niveau et de la qualité des services offerts par les différents corridors, analyses comparatives.
- **Stratégies continentales** : l'UA et le NEPAD accordent une grande priorité à l'interconnexion régionale. Les données sur le fonctionnement des corridors permettent d'en comparer les performances et de concevoir des interventions ciblées.
- **Aménagement intégré de l'espace le long des corridors** : base quantitative pour évaluer la cohérence entre le trafic sur les corridors et les propositions d'aménagement spatial.

Les objectifs des observatoires dans le cadre du Plan de développement de deuxième génération sont probablement de i) poursuivre le travail des observatoires d'une manière économique, et ii) l'étendre à partir des financements d'autres bailleurs de fonds.