



DES TRANSPORTS DURABLES DANS UNE AFRIQUE INTÉGRÉE

Abidjan – Côte d'Ivoire
26-27 Novembre 2015

Session : **Transports** nouveaux défis pour l'Afrique



Communication de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA)

Thème: **Transport multimodal et facilitation des**

échanges en Afrique de l'Ouest et du Centre
Par

M. SALEY ABDOURAHAMANE ADAMOU

Secrétaire Général de l'Union des Conseils
des Chargeurs Africains (UCCA)

PLAN DE PRESENTATION DE L' EXPOSE

- ✓ **Remerciement à la BAD et Présentation de l'UCCA**
- ✓ **Introduction générale**
- ✓ **Diagnostic des chaines multimodales en Afrique de l'Ouest et du Centre**
- ✓ **Analyse des pratiques des intervenants**
- ✓ **Actions des conseils des chargeurs en matière de facilitation des chaines multimodales et des échanges**
- ✓ **Propositions et recommandations**

REMERCIEMENTS A LA BAD

Au nom de tous les 18 Conseils des Chargeurs membres de l'UCCA, je remercie la Banque Africaine de Développement qui nous a associé aux réflexions dans le cadre de ce forum

PRESENTATION DE L'UCCA

L'UCCA : Union des Conseils des Chargeurs Africains

L'UCCA regroupe les Conseils des Chargeurs et Organismes assimilées de 18 Pays d' Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle a été créée en 1977 par la CEMEDAC devenue aujourd'hui OMAOC.

Le siège de l'UCCA se trouve à Douala en République du Cameroun

Les missions principales de l'UCCA

Défendre les intérêts des chargeurs par la négociation des taux de fret maritimes et charges connexes avec les armateurs et les entrepreneurs de transport multimodal.

Assisté les importateurs et les exportateurs dans les opérations pour optimisé les couts , les délais et le procédures

Promouvoir toute politique de coopération tendant à protégé les intérêts des chargeurs Africain pour une économie plus compétitive en Afrique de l'Ouest et du Centre

INTRODUCTION GENERALE

- **Le commerce international constitue un levier essentiel pour favoriser la croissance et le développement économique d'un pays.**
- **La croissance économique de l'Afrique repose donc en grande partie sur la capacité des pays à augmenter de manière significative et durable leurs échanges.**
- **On constate très malheureusement une faible participation de l'Afrique aux échanges internationaux est très faible environ 3% du volume global.**
- **Le transport international étant le vecteur le plus important du commerce, les échanges sont largement tributaires des chaînes de transport internationales et régionales par lesquelles sont acheminées les importations et les exportations des pays.**

INTRODUCTION GENERALE-SUITE

- **L'inefficacité du système des transports, caractérisé par de multiples insuffisances au niveau des infrastructures et des services, explique en grande partie la faiblesse de la part de marché de l'Afrique dans le commerce mondial. En effet, les retards dans l'acheminement des produits et les coûts élevés des transactions, notamment des opérations de transport, réduisent les flux des échanges.**
- **. Des études récentes ont révélé que le coût moyen du transport d'un conteneur sur les corridors en Afrique de l'Ouest s'élève à 2,43 USD au km; ce qui équivaut à 1,5 fois les tarifs de transport en Afrique du Sud et 2,2 fois les tarifs de transport aux Etats Unis.**
- **Dans les pays sans littoral, les coûts de transports représentent en moyenne 45% de la valeur des marchandises à l'importation et 35% pour les produits exportés, contre des moyennes mondiales respectivement de 5,4% et 8,8%.**
- **La présente communication de présenter la situation actuelle des transports et les défis auxquels le continent doit faire face dans ce domaine.**

I : DIAGNOSTIC DES CHAINES MULTI MODALES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

La compétitivité des chaînes multimodales repose essentiellement sur les paramètres tels que les infrastructures, la qualité des services et les pratiques des intervenants.

☐ **Cas des infrastructures de transport**

1 Les ports

L'Afrique compte en viron 80 ports dont 28 en Afrique de l'Ouest et du Centre. ces ports sont confrontés à de problèmes de sécurité , d'équipements et de problèmes environnementaux (pollution).

On constate cependant que la plupart des ports en Afrique de l'Ouest et du Centre ont pris des mesures pour renforcer les infrastructures d'accueil des navires et de traitement du fret.

Ils ont modernisé et renforcé les équipements de manutention par l'acquisition portiques et de grues.

Néanmoins les ports africains sont en déca de la moyenne mondiale, environs 30% de la norme internationale selon un rapport CEA de 2010.

2. Les infrastructures routières

La route c'est le Mode de transport dominant sur le Continent

Il y'a une faible densité routière 6.84 km pour 100 km² (Asie c'est 18 km pour 100km²)

Insuffisantes dans l'ensemble

Mauvais état de praticabilité

Fragilité des ouvrages d'art

3. Les infrastructures ferroviaires

Insuffisantes dans certaines régions

Vieillissantes là ou elle existe le plus souvent

NB : un effort de construction et de modernisation avec la boucle ferroviaire (Cotonou – Niamey- Ouagadougou – Abidjan)

DIAGNOSTIC DES CHAINES MULTI MODALES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE- SUITE

❑ **Cas des services de transport et des chaines logistiques**

❖ **La desserte maritime**

le transport maritime représente plus de 90 % des échanges internationaux .

La desserte maritime des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ADC) est caractérisée par une situation oligopolistique où évoluent quelques armements qui dominent le marché et en fixe les taux fret maritime à leur guise.

Il s'agit d'un marché peu concurrentiel avec des situations d'ententes illicites et autres abus de position dominante.

Le cout du transport maritime représente 10, 93% de la valeur CAF des marchandises en Afrique contre 6.51 % pour les pays développés.(2010)

Coûts du fret en pourcentage de la valeur des importations (moyenne mobile sur sept ans) 1984 à 2010

- Depuis plus de 20 ans, l'Afrique subsaharienne connaît les taux de fret les plus élevés au monde, ce malgré la libéralisation du commerce et des transports intervenue à partir des années 90.

ANNEE	Afrique en développement	Océanie en développement	Amérique en développement	Asie en développement	Pays en développement
1984	12,3	11,52	8,117	8,867	7,479
1987	12,63	12,34	8,323	8,714	6,515
1992	12,23	11,4	8,721	9,034	6,887
1997	13,1	11,6	8,337	9,378	7,524
2000	11,55	11,61	8,875	8,288	6,26
2007	10,68	8,864	7,278	7,913	6,389
2010	10,93	8,559	7,342	7,894	6,517

les services portuaires

ILLUSTRATION DES COUTS DE PASSAGE

Tableau N° I: Coûts de passage portuaire en Francs CFA d'un conteneur de 20' à l'import. Source : Etude CBC 2013 sur le passage portuaire des marchandises

RUBRIQUE		Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema
Frais port	Par produit	10.000F/produits alimentaires 25.000F/matériaux de construction 75000F/produits de luxe	27000F/produits alimentaires 34000F/matériaux de construction	22500F	14500F
	Dépotage	+ 4000F		+ 8000F	Transfert : 26875F + MO : 3500F
	TVA	+ 18%			
Frais de consignation	Frais de dossier	36000F à 41000F	36000 à 41000F		51000F
	nettoyage	+ CSC : 25000F + SYDAM : 5000F + 5000F	+ 3000F		
	Imprimés	+ 5000F à 10000F	+ 5000 à 10000F		
	Echange BL			36000F à 49000F + 5000F/BL	
	TVA	+ 18%	+ 18%	+ 18%	+ 15%
Manutention	Relevage	75000F + 25000F	97000F	69132F	35000F M.O.
	Transfert + Dépotage		+ 20000F	+ SMOP : 78624F	+ 3500F
	TVA		+ 18%		
Frais administratifs	Douane		99946F		SIC : 0,5 droits de douane
	Informatique		+ 5000F	+ 5000F	
	TS douane		+ 15000		
	SEGUB		+ 10000F/déclaration		

ILLUSTRATION DES COÛTS DE PASSAGE

Tableau N°2: Coûts spécifiques aux marchandises en transit dans les ports.

Source : Etude CBC 2013 sur le passage portuaire des marchandises

RUBRIQUE		Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema
Fonds de garantie	Valeur CAF de la marchandise	0,5%		0,25%	
	Valeur en douane de la marchandise		0,25%		0,5%
Tracking	Frais payé par camion	12 500 F	99 946 F		22 500 F
Caution	Réacheminement des conteneurs qui ne sont pas transportés sous BLD	300 000 F CFA à 600 000 F		500 000 F CFA à 700 000 F	750 000 F CFA à 1 500 000 F
Autres frais	Forfait transit		2000F sur toutes les marchandises; payés au CNCB		
	Forfait dépotage			2000F payés à la douane	
	Frais autocollant TRIE				2500F par camion; payés au SIC
	Forfait commission transit	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés

ILLUSTRATION DES DELAIS DE PASSAGE

Tableau N^o III : Délais de passage portuaire des marchandises en Afrique de l'Ouest

Source : Etude CBC 2013 sur le passage portuaire des marchandises

Rubrique	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema
Attente en rade	2 à 4 h	48 à 60 h	25h	12 à 14 h
Cadence	45 à 60 EVP/h	25 à 30 EVP/h	30 EVP/h	30 à 40 EVP/h
Formalités administratives portuaires	2 jours	1 à 2 jours	2 jours	2 à 5 jours
Formalités douanière	2 jours	2 à 3 jours	2 jours	3 à 5 jours
Attente avant enlèvement	4 jours	3 à 5 jours	4 jours	5 jours

ANNALYSE DES PRATIQUES DES INTERVENANTS

Cas des transporteurs maritimes

La libéralisation du transport international après les tables rondes de Cotonou I et II a eut pour effet immédiat de supprimer toute régulation et toutes les négociations entre l'UCCA et les conférences maritimes sur les taux de fret.

La suppression des conférences elles même.

on assiste depuis lors à une hausse séquentielle des taux de fret et surtout des coûts additionnels et autres surcoûts, incontrôlables par les conseils des chargeurs , l'UCCA et même les ports.

Parmi les mauvaises pratiques, on peut signaler les augmentations abusives et sans préavis des taux de fret, les surcharges prolifèrent au gré des armateurs

On peut distinguer deux catégories de surcharges, à savoir:

les surcharges directement perçues par les transporteurs maritimes sur fret; et

les surcharges localement imposées aux chargeurs par les armements à travers leurs représentants dans les différents ports.

- A titre illustratif, une liste non exhaustive des surcharges identifiées par l'UCCA :

SUITE DES PRATIQUES DES INTERVENANTS

CAS DES INTERVENANTS PORTUAIRES

- **ACTEURS PUBLICS**

- ❖ **Changement fréquent de la réglementation applicable par des arrêtés**
- ❖ **Création de taxes sur des marchandises en transit(TVA et Droits de Douanes)**
- ❖ **Superposition de mécanismes ayant le même objectif(cas du tracking et du fond de garantie)**

- **ACTEURS PRIVÉS**

- ❖ **Des frais d'échange documentaires exorbitants et mal fondés**
- ❖ **Des frais de dossier pour rémunérer les agents maritimes qui sont de 5% du fret pour l'Import et 7% à l'export alors que celui-ci est payé par l'armateur**
- ❖ **Des cautions élevés pour le réacheminement d'un conteneur vers l'hinterland**

LES ACTIONS DE FACILITATION PAR LES CONSEILS DES CHARGEURS

Simplification des procédures

- Mise en place et prise en charge des Comités FAL qui regroupent les principaux intervenants
- Avec les actions suivantes comme c'est le cas au Cameroun.
 - Calcul mensuel des délais de passage et observations des tarifs pratiqués
 - Coordination des inspections et contrôle des administrations à bord des navires
 - Interdiction de l'application au port des tarifs non homologués

Dans certains cas la coopération avec Borderless pour faciliter le passage aux frontières(Ghana, du Togo et du Burkina Faso).

Collaboration avec l'observatoire des pratiques anormales

Mise en place des bourses de fret physique ou virtuelle

Formations dédiées aux chargeurs et promotions de l'accord sur la facilitation des échanges.

Coordination et rationalisation des chaînes

- L'objectif visé est la célérité de l'acheminement des marchandises
- L'optimisation de la chaîne
 - Diffusion d'information pour le chargeur par la mise en place de système de suivi électronique du trafic
 - Construction d'infrastructures susceptibles de faciliter les opérations sur la chaîne.(magasins des entrepôts et des aires de repos.

RECOMMANDATIONS

- **Au vue du diagnostic des chaînes multimodales en Afrique de l'Ouest et du centre, et après analyse des pratiques des différents intervenants, les propositions et recommandations suivantes peuvent être formulées :**
- Une réelle prise en charge des questions relatives aux conditions de desserte des ports de la sous-région, particulièrement en ce qui concerne les taux de fret et surcharges, par les CER, les agences de développement et les autorités nationales compétentes à travers une réglementation appropriée ;
- Un suivi par les autorités portuaires des tarifs et services portuaires concédés avec propositions de mesures réglementaires aux autorités compétentes s'il y a lieu ;
- Une action concertée des CER, de l'UCCA, de l'AGPAOC, des Etats et des ports de la sous-région pour trouver les voies et moyens pour ramener les coûts d'intervention des auxiliaires de transports à des niveaux compatibles avec les services effectivement rendus à travers des mécanismes transparents de fixation des tarifs;

RECOMMANDATIONS - SUITE

La saisine des instances des CER par l'Association des acteurs des Transports des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CATPSL/AOC), avec l'appui de l'UCCA pour demander la suppression des taxes et autres perceptions injustifiées sur les marchandises en transit et le respect des conventions internationales sur le commerce de transit des pays sans littoral ;

Un soutien des Partenaires Techniques Financiers (PTF) aux conseils des chargeurs et à l'UCCA dans leurs actions de facilitation des transports et des échanges qui passe par la



JE VOUS REMERCIE POUR VOTRE ATTENTION

Par

M. SALEY ABDOURAHAMANE ADAMOU

Secrétaire Général de l'Union des Conseils
des Chargeurs Africains (UCCA)