



**STRATEGIE DE L'AIDE POUR LE
COMMERCE DE L'AFRIQUE CENTRALE
CORRIDOR POINTE-NOIRE-BRAZZAVILLE-
OUESSO-BANGUI-NDJAMENA**

Jules Rommel TOUKA,
Expert Macroéconomiste



PLAN DE PRESENTATION

- 1. Introduction :**
- 2. Aperçu de la Stratégie de l'ApC en Afrique Centrale**
 - Objectifs
 - Principaux piliers
- 3. Le corridor Pointe-Noire-Brazzaville/Kinshasa-Ouesso-Bangui-Ndjamena**
 - a) Justification du projet
 - b) Aperçu des composantes du projet

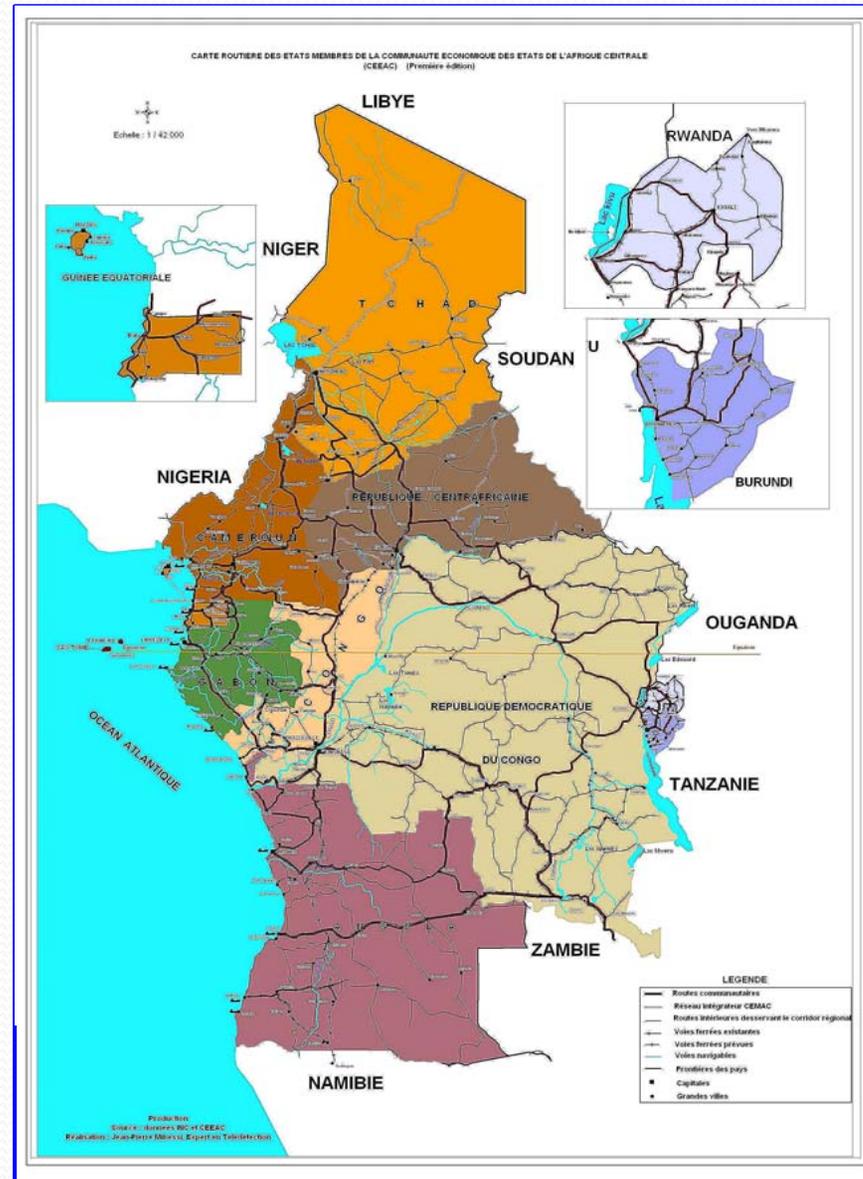
INTRODUCTION

- Lors de la Conférence Ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Hong-Kong en décembre 2005, une initiative mondiale d'Aide pour le commerce (ApC) a été lancée. Le paragraphe 57 de la Déclaration ministérielle de Hong Kong stipule ainsi que l'initiative visera à aider les pays en développement à se doter de la capacité de l'offre et des infrastructures liées au commerce dont ils ont besoin pour mettre en œuvre les accords de l'OMC, accroître le commerce et tirer profit du processus de mondialisation.
- L'enjeu de l'ApC, mais également les annonces politiques concernant son augmentation et le besoin de répondre aux impératifs de la Déclaration de Paris, rendent nécessaire l'élaboration de stratégies d'ApC au niveau de chaque sous-région.
- Pour son élaboration, la démarche a consisté à organiser de nombreuses missions de consultation et des discussions avec les organisations régionales, les Ambassadeurs des pays d'Afrique centrale auprès de l'OMC, les représentants du Groupe Africain à l'OMC, les communautés économiques régionales et les partenaires au développement.
- **La Stratégie a été adoptée en Avril 2013 au cours d'une réunion ministérielle. Les Ministres en charge du commerce des pays de la région ont recommandé à la CEEAC l'élaboration d'un Plan d'action, l'évaluation de la Stratégie et la promotion de cette Stratégie en vue de la mobilisation des ressources sont en cours.**

II. STRATÉGIE ApC EN AFRIQUE CENTRALE:

Objectif général	Améliorer l'impact, l'efficacité et l'effectivité des réformes commerciales et des initiatives d'intégration régionale afin de bénéficier pleinement des opportunités du commerce régional et international, d'améliorer la croissance, le plein emploi et d'atteindre les objectifs de développement.			
Pilier	Pilier 1 : Infrastructures et énergie	Pilier 2 : Facilitation du commerce et des transports	Pilier 3 : Harmonisation des cadres règlementaires et mise en place de la zone de libre échange	Pilier 4 : Renforcement des capacités productives
Objectifs stratégiques	Améliorer la couverture de l'infrastructure de transport, des télécommunications et l'énergie de la région sur les routes du commerce international et régional.	Réduire substantiellement les retards et les coûts de transit sur les routes; et éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires entravant le commerce au sein de la sous-région	Renforcer les capacités institutionnelles et humaines y compris les capacités d'exportation.	Surmonter les contraintes d'offre de manière à augmenter la contribution du secteur privé au développement

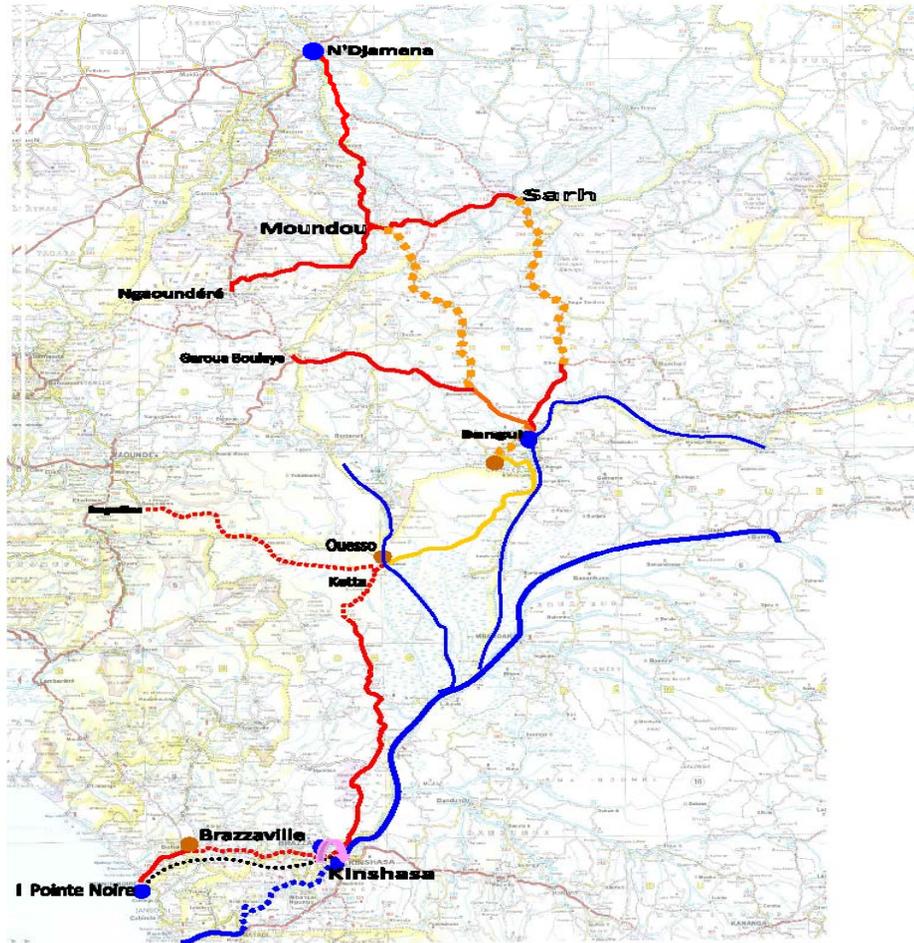
Le réseau de transport de première priorité en Afrique centrale



Développer les infrastructures liées au commerce international et régional

Etat des lieux	Défis à relever
<p>L'infrastructure de transport en Afrique centrale est caractérisée par</p> <ul style="list-style-type: none">•un système routier peu intégré, avec la plus forte proportion des tronçons manquants (47 %) du continent ;•un réseau ferroviaire peu connecté, avec le plus faible niveau d'intégration de l'Afrique ;•un mode de transport aérien en difficulté, malgré l'émergence de quelques compagnies privées ;•un système de transport par voies d'eau intérieures en baisse importante ;•un mode de transport maritime caractérisé par un cabotage informel,•et au plan réglementaire, le manque d'harmonisation des règles et procédures gouvernant le domaine des infrastructures de transport (Koumaré, 2005).	<ul style="list-style-type: none">(i) renforcer les programmes d'infrastructure de transport dans la sous-région;(ii) appuyer la mise en place progressive d'une infrastructure multimodale intégrée;(iii) améliorer la performance des sociétés de transport, notamment dans le secteur maritime et le secteur du transport aérien;(iv) instaurer un environnement propice à la participation du secteur privé au développement des infrastructures ;(v) appuyer la mise en place d'un système de télécommunication intégré ; et (VI) promouvoir l'exploitation et la diversification des sources d'énergies.

**CORRIDOR MULTIMODAL (route, rail, voie d'eau)
Pointe Noire-Brazzaville/Kinshasa-Bangui-N'Djamena.**



- Long de 3800 Km, il dessert 5 pays: Congo, RD Congo, Cameroun (Ouesso-Sangmelima), RCA et Tchad
- Mode de transport multimodal: route, chemin de fer, voie fluviale
- Accès à la mer (Pointe-Noire et Matadi)
- Projet comprend un volet infrastucture + un volet facilitation

Le Corridor Pointe-Noire-Brazzaville-Ouesso-Bangui-Ndjamena

- **Volet infrastructure:**

- Réhabilitation ou bitumage des tronçons manquant en particulier entre Ouesso, Bangui et Ndjamena
- Réhabiliter la voie fluviale sur les 2 affluents du Congo (Oubangui et Sangha), voie qui a existé pendant la colonisation et qui est reconnue comme étant la plus économique
- Une étude est en cours en vue de définir le programme d'investissement : coût de l'étude \$ 10 millions sur financement BAD
- Contrat signé le 8 juin 2013
- Lancement des études en novembre 2013, perturbées par la crise en Centrafrique
- Table ronde des bailleurs prévue en 2015

Problématique de la facilitation le long des corridors: Etude de cas du transport de produits vivriers entre Cameroun et Congo

Cameroun		Congo			
Transport	9600	A Maboko	0	A Obouya	0
Douanes cameroun	400	Entrée	130	Visa douane	50
Autres dépenses	300	Traversée	160	Police et gendarmerie	70
		ATC	80	A Ollombo	0
		Taxe phytosanitaire	30	Police	40
		Vaccination	15	A Oyo	0
		A Ouesso	0	Police	20
		Douane	400	A Gamboma	0
		Impôt (5% ASDI)	200	Police	20
		Brigade douane	70	A Djiri, entrée de Brazzaville	0
		Service émigration	50	Douane	200
		Service commerce	400	Police	30
		Gendarmerie	50	A Brazzaville centre	0
		Police	50	Contrôles police	10
		Service des enquêtes	100	Autres contrôles gendarmerie	10
		A sortie Ouesso	0	au dépôt du marché central	0
		Police	10	Douane	60
		Gendarmerie	10	Police	20
				Commerce	200
				Avaries (15 à 20%)	2000
				Retour à vide	0
Total					
Près de 30 postes d'arrêt et de contrôle sur 1600 Km					
Dépenses supplémentaires			2700 (50% du montant du transport)		
Prix rendu à Brazzaville	2 à 3 le prix au Cameroun				
Perte de compétitivité par rapport aux produits importés d'Asie ou en dehors de la région					

Problématique de la facilitation le long des corridors en Afrique Centrale: cas général

Etats des lieux

Ces obstacles constituent actuellement les principaux déterminants des coûts de transactions commerciales en Afrique. La CNUCED estime qu'en Afrique, une transaction douanière moyenne met en jeu de 20 à 30 parties, 40 documents et 30 données individuelles répétées au moins 30 fois (CEA, 2004).

Une revue d'études analysées par l'OCDE (2002) suggère que les coûts des transactions commerciales atteignent 2 à 15 % de la valeur des marchandises. Certains 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 (CEA/ATPC, 2005).

A titre d'illustration, un container de 40 pieds coûte entre 2.000 et 2.800 dollars entre Matadi et Kinshasa, autrement dit plus cher qu'entre Anvers (Belgique) et Matadi.

En Afrique centrale, les coûts de transport restent très élevés. Pour les pays enclavés en particulier, ces coûts atteignent les 40%, voire 70% des prix à la consommation du fait de multiples obstacles observés dans l'acheminement

Les analyses sur les flux commerciaux en Afrique montrent que leur faible niveau est surtout essentiellement dû à la médiocrité de l'infrastructure de transport, l'élasticité des flux commerciaux par rapport aux coûts de transport étant estimée est de l'ordre de (-3) (Limao et Venables, 2001)

D'où l'urgence d'un programme de facilitation le long des corridors. Il s'agit des mesures relatives à la simplification et l'harmonisation des procédures du commerce international concernant les activités, pratiques et formalités relatives à la collecte, la présentation, la communication et le traitement des données nécessaires à la circulation des biens.

Programme de facilitation sur le corridor PNR-Brazz-Bangui-Ndjamena

Objectif global	Accélérer l'intégration régionale et la croissance inclusive par le développement du commerce et l'amélioration des conditions de vie des populations				
Objectif spécifique	Réduire substantiellement les retards et les coûts de transit sur les routes; et éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires entravant le commerce au sein de la sous –région Limiter les points d'arrêt et le temps d'arrêt aux point d'arrêt homologués				
Axes d'intervention	Transport	Produit	Douanes	Gestion du corridor	
Actions	L'harmonisation du cadre juridique et réglementaire pour le transport (législation du transport, législation de l'assurance, charge à l'essieu et dimensions des camions, péages routiers, etc).	<ul style="list-style-type: none"> i) Harmonisation des instruments du marché régional (règles d'origine, des certificats d'origine et autres documents d'accompagnement) ii) Uniformiser les conditions, normes et instruments relatifs à la libre circulation des biens et personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> i) Harmonisation des code et tarifs douaniers ii) Harmonisation des procédures douanières iii) Modernisation des services douaniers (DU, échange de données électroniques, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> i) Mise en place des postes de contrôle unique frontaliers (PCUF) ii) Développement des services logistiques (aires de stationnement, stockage, etc.). 	
Principales activités	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réaliser des études (6) en vue de l'harmonisation des procédures et autres 2. Organiser des réunions avec les pouvoirs publics des pays concernés 3. Organiser des réunions impliquant les acteurs économiques 4. Mener les plaidoyers en vue de la mise en oeuvre des nouvelles dispositions réglementant le commerce et le transport 5. Identifier les sites pour les PCUF , construction et équipement des PCUF 				

**MERCI POUR VOTRE AIMABLE
ATTENTION**