



***Etude régionale sur la Promotion et la Commercialisation du Corridor  
Routier Transsaharien (RTS), son évolution vers un Corridor  
Economique et l'établissement d'un Mécanisme de Gestion pertinent  
(RTS-Algérie, Mali, Niger, Nigéria, Tchad, Tunisie)***

**Sommaire Exécutif  
(Version française)**

**Draft  
18 janvier, 2021**

# SOMMAIRE EXECUTIF

## Contexte

Les corridors de commerce et transport, qui sont principalement des voies importantes qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises entre les régions et entre les pays, existent depuis des millénaires. Ces corridors permettent aux régions et aux pays d'offrir des systèmes et des services de transport de grande capacité qui réduisent le temps de transport, ainsi que les coûts commerciaux et de transport en créant des économies d'échelle. Les corridors régionaux sont particulièrement importants pour les pays enclavés, pour lesquels ils représentent des exutoires économiques, fournissant souvent les seules voies terrestres vers les ports d'entrée et vers les marchés régionaux et internationaux.

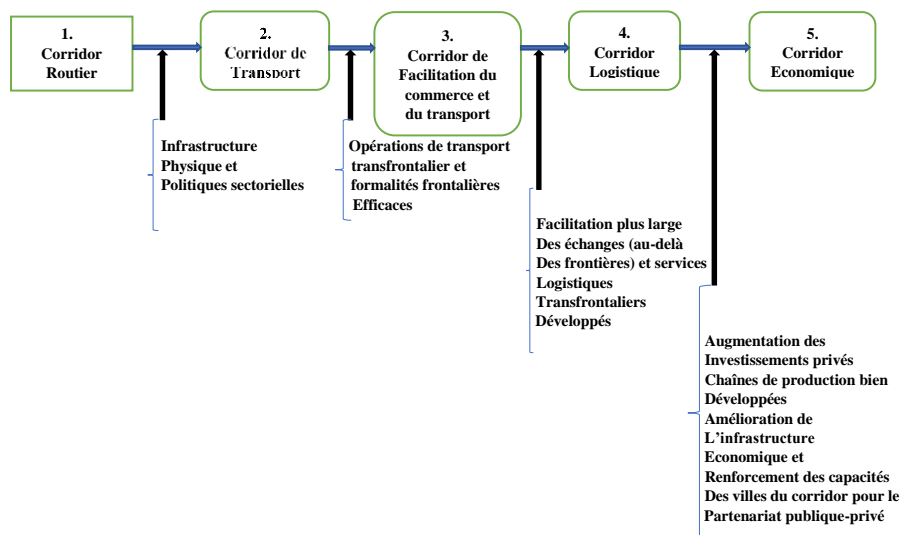
Le corridor routier transsaharien (RTS) est l'un des neuf principaux corridors routiers transafricains (TAH) en cours de développement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, l'Union africaine et la Banque africaine de développement avec le soutien d'autres communautés régionales et internationales et institutions de développement telles que la Banque islamique de développement et la CNUCED.

Le corridor RTS est également l'un des plus anciens corridors routiers transnationaux d'Afrique et l'un des plus complets en termes de travaux physiques routiers, ayant été proposé en 1962, avec la construction de sections dans le Sahara à partir des années 1970. Le corridor RTS relie l'Algérie, le Mali, le Niger, le Nigéria, le Tchad et la Tunisie. L'épine dorsale nord-sud (route principale) de 4,500 km de long du corridor relie les ports d'Alger et de Lagos à travers l'Algérie, le Niger et le Nigéria. Les 4,600 km supplémentaires de routes de liens à la Tunisie, au Mali, à Niamey (au Niger) et au Tchad sont considérés comme faisant partie intégrante du corridor routier transsaharien. Environ 80 % du corridor TSR sont bitumés. La branche tunisienne relie les ports de Tunis et Gabès (ou Radès).

## L'étude régionale

La présente étude s'inscrit dans le cadre d'une assistance (projet AT), financée par la Banque islamique de développement (BID) et mise en œuvre par la CNUCED et qui vise à promouvoir la commercialisation du corridor de la RTS, son évolution vers un corridor économique et l'établissement d'un mécanisme pertinent de sa gestion.

Évolution d'un corridor de transport vers un corridor économique



L'objectif est d'établir un mécanisme régional de gestion qui assurera une coordination et une collaboration efficaces entre les divers intervenants du corridor RTS, y compris les utilisateurs et les fournisseurs de services. L'objectif ultime du support de la BID et la CNUCED est de promouvoir le commerce, d'améliorer la fiabilité et l'efficacité des transports, de minimiser les retards et les temps de transit, et de réduire les coûts de transport ce qui contribuera à la transformation du réseau routier en corridor de développement économique et jettera les bases de l'établissement des conditions d'une future intégration économique régionale.

Conformément aux objectifs généraux du support de BID et la CNUCED et en tant qu'une des premières étapes, la présente étude porte notamment sur des recommandations visant à établir un cadre de coopération pour la facilitation du commerce et transport entre les pays membres, et un mécanisme régional adéquat de gestion du corridor routier transsaharien (RTS) et visant sa commercialisation. Les suggestions de l'étude concernant l'amélioration du corridor et les recommandations, y compris celles pour le mécanisme de gestion, sont principalement faites en vue d'une évolution du corridor routier au corridor de transport, puis à celui de logistique et enfin vers un corridor économique.

## **Le rapport de l'étude**

Le rapport est structuré de manière à baser les recommandations sur un travail analytique détaillé et des pratiques reconnues de l'expérience internationale. Le rapport souligne l'approche corridor et sa pertinence pour le développement économique régional, national et local pour tout pays donné et l'importance de l'intégration économique régionale, en particulier dans le cas des pays en développement enclavés.

Il décrit également en détail le corridor RTS et ressort sa situation actuelle en infrastructure physique (« hard ») et politiques/règlementations (« soft ») ainsi que les contraintes et les défis auxquels le corridor fait face. Sans aucune considération ni analyse de l'impact de la pandémie COVI-19 ou de l'impact des questions de sécurité dans la région du Sahel, le rapport résume les perspectives économiques de chacun des six pays du corridor de la TSR, examine leurs échanges séparément et parmi eux et les perspectives d'augmentation potentielle du commerce inter-états, et examine les indicateurs de performance logistique pour les pays et les mesures qui pourraient aider à améliorer cette performance.

Sur la base des informations disponibles existantes et d'une évaluation/audit sur la facilitation du commerce et du transport (TTFA) effectuée pour chacun des pays du corridor RTS, le rapport présente les aspects de facilitation du commerce et des transports dans le corridor et fournit un diagnostic qui permet d'évaluer la performance du corridor. La partie analytique du rapport : examine les obstacles et les défis associés au transport et transit routier ainsi qu'aux opérations logistiques le long du corridor et aux connectivités avec les ports ; identifie les mesures/solutions possibles pour faire face aux obstacles et défis.

Le rapport examine le besoin d'améliorer la performance du corridor RTS et propose des recommandations pour les infrastructures (les chaînons manquants, la connectivité, les centres logistiques, la modernisation des postes frontaliers, etc.), et les mesures nécessaires en termes de règlementations, politiques, technologie d'information (TIC), harmonisation et simplification de l'échange d'informations, conventions, accords, gouvernance, cadre institutionnel, renforcement des capacités et de mécanismes de suivi et d'évaluation de la performances du corridor et l'évaluation des impacts.

Il fournit quelques exemples de bonne pratique internationale pour les mécanismes de gestion des corridors de commerce et de transport, ainsi que les critères et les options de choix pour la sélection et l'adaptation d'un modèle pour des situations spécifiques. Sur la base du travail d'analyse et de l'expérience internationale, le rapport ressort les principales conclusions de l'étude et formule des recommandations pour la mise en place d'un cadre de coopération entre les pays membres et d'un mécanisme (structure) régional approprié de gestion pour le corridor RTS. Le cadre de coopération et le mécanisme de gestion appuieraient une exploitation, une gestion et une commercialisation efficaces du corridor et jetteront les

bases de l'établissement d'un corridor de développement économique et les base d'une future intégration régionale.

Le rapport présente également les principaux éléments nécessaires à un accord intergouvernemental (protocole d'accord) établissant un mécanisme de collaboration entre les pays membres du corridor RTS et une structure de gestion durable pour le corridor, ainsi qu'une recommandation décrivant un programme/projet de corridor économique régional de la RTS et un plan d'action dont la préparation et la mise en place seraient supportées techniquement et financièrement par les gouvernements, les institutions internationales de financement et les partenaires de développement.

## **Pertinence de l'approche corridor**

D'un point de vue économique, la fonction d'un corridor est de promouvoir le commerce intérieur et extérieur en fournissant des services de transport et de logistique plus efficaces, et de soutenir la connectivité et le développement économique le long des voies. Dans le cas des corridors routiers, la principale raison de la désignation des axes routiers et des branches dans un corridor est de concentrer l'attention sur l'amélioration non seulement des routes, mais aussi la qualité du transport et d'autres services logistiques dans le corridor. La qualité est mesurée en termes du temps de transit et du coût de l'expédition des marchandises le long du corridor ainsi que de la fiabilité des services en fonction du temps de transit.

Lorsque le développement économique national est également visé, la qualité du corridor peut inclure la portée et l'impact social de l'activité économique le long du corridor. Les organisations internationales et les institutions financières soutiennent de plus en plus l'approche du corridor pour les pays en développement, convaincues que les corridors de transport sont l'un des moyens directs de soutenir l'intégration économique, ce qui est important pour les perspectives de croissance des pays, en particulier ceux qui sont enclavés.

## **Résultats et diagnostic du travail analytique de l'étude**

### *Le corridor RTS, ses contraintes et ses défis*

Tous les pays membres de la RTS ont fait d'importants efforts d'investissement dans le secteur routier dans le corridor, ce qui témoigne de l'engagement des États membres envers le corridor et son développement futur en tant que vecteur de développement économique pour la sous-région. Plusieurs chaînons manquants restent toutefois à compléter, l'état des routes est inégal entre les pays, et les politiques d'entretien des routes et le financement sont à la traîne, en particulier dans les trois pays enclavés (Tchad, Mali et Niger).

Le trafic sur l'axe nord-sud principal est élevé sur les tronçons en Algérie et au Nigéria avec une part de trafic lourd (camions) de 15% en Algérie et de 35% au Nigéria. Sur les sections de raccordement à l'axe principal, le trafic est très faible, sauf en Tunisie où le trafic de Gabès à la frontière avec l'Algérie puis à Ghardia (en Algérie sur l'axe TSR principal) est plus élevé que dans les autres sections de connexion, mais beaucoup plus faible que sur les principales sections en Algérie et au Nigéria.

La sécurité routière demeure un défi majeur pour tous les pays du corridor de la RTS, car l'application des lois sur la sécurité routière n'est pas stricte pour les mesures importantes telles que le port du casque, la ceinture de sécurité, l'utilisation de la retenue pour enfants et la vitesse. Cette situation est exacerbée par le manque de signalisation routière, l'entretien insuffisant des véhicules, les pièces automobiles défectueuses et piratées, la fatigue du conducteur et les conducteurs imprudents et non qualifiés. Ce sont là des facteurs clés qui contribuent à l'incidence croissante des accidents de la route et des blessures et des décès qui en résultent.

D'importantes questions doivent encore être abordées aux deux principales portes d'entrée de l'épine dorsale nord-sud du corridor TSR, soit le port d'Alger et le port de Lagos. Malgré ses récentes améliorations, le port d'Alger reste un port encombré et les surtaxes de congestion sont appliquées régulièrement par les compagnies maritimes. Les retards sont fréquents et le temps de séjour au port reste élevé. Plusieurs facteurs critiques ont un impact négatif sur l'inefficacité du port de Lagos. Les défis identifiés comprennent les déficits d'infrastructure d'accès et transport, les services et les lacunes en matière d'installations des services publics, ainsi que les lacunes dans les services des opérateurs du secteur privé au port. Le port de Gabès (ainsi que Radès) semble prêt à jouer un rôle clé en tant que porte d'entrée pour le corridor TSR, mais aurait besoin d'investissements dans un terminal à conteneurs.

Outre les problèmes de sécurité bien connus dans la région du Sahel, les problèmes aux différents postes frontaliers du corridor de la RTS sont liés à une interprétation excessivement rigoureuse et étroite de la réglementation qui cause des problèmes et des retards. Il n'y a pas d'utilisation des TIC pour l'échange d'informations et il n'existe pas de gestion adéquate des risques aux postes frontaliers. Le fait également que l'Algérie ne fasse pas partie de la convention TIR (l'Algérie a suspendu la demande de convention depuis 1991) n'aide pas.

Des ports secs et des dépôts de conteneurs se développent dans les pays de la RTS. Plusieurs dépôts de conteneurs intérieurs sont sous gestion privée au Tchad, au Niger et au Mali. Les opérateurs privés ont également investi dans la construction et le développement d'entrepôts fermés et sécurisés, ainsi que dans des entrepôts sous douane. Les initiatives ne sont cependant pas généralisées entre les pays du TSR.

### *Les perspectives économiques des pays du corridor RTS, les échanges commerciaux et leurs performances logistiques*

L'étude a examiné les perspectives économiques des pays membres du corridor RTS, sur la base des données disponibles de différentes organisations internationales et institutions spécialisées, sans cependant analyser ni prévoir les effets dévastateurs attendus du Covid-19. L'UA et la Banque mondiale prévoient que, en raison de la pandémie, la croissance économique en Afrique passera de 2.4% en 2019 à entre -2.1% et -5.1% en 2020, selon le succès des mesures prises pour atténuer les effets de la pandémie.

Ensemble, le Nigeria et l'Algérie représentent 77 % de la population totale et 88 % du PIB total des pays du corridor RTS. Les pays du corridor TSR représentent environ 27 % du PIB total de l'Afrique et 25 % de sa population. Le pétrole et le gaz représentent environ 95 % des recettes d'exportation de l'Algérie. L'économie nigériane est l'une des plus importantes d'Afrique, et depuis la fin des années 1960, elle repose principalement sur l'industrie pétrolière.

Le travail analytique de l'étude a mis en évidence les différences entre les économies des six pays de la RTS, dont trois sont des pays enclavés à faible revenu et deux sont des pays à revenu intermédiaire. Malgré les différences économiques, les pays présentent toutefois quelques similitudes dans le classement de leur indice de performance logistique respectif (LPI) et les principaux enjeux et aspects à aborder pour améliorer leurs classements. Ces améliorations pourraient être appuyées par des efforts conjoints visant à promouvoir le commerce et la commercialisation du corridor TSR et à mettre en œuvre les mesures conjointes de facilitation du commerce et du transport le long du corridor de manière structurée, efficace et organisée.

Les données existantes et leur analyse montrent que les échanges commerciaux entre les pays du corridor TSR sont plutôt faibles. On estime qu'environ 1 % du commerce total de l'Algérie se fait avec l'Afrique en dehors de la zone du Maghreb. Le commerce entre le Niger et la région du Maghreb serait d'environ 10 camions lourds par jour. Ce nombre sous-estime toutefois le commerce total puisqu'il y a probablement un commerce informel qui n'est pas pris en compte par les statistiques.

À titre d'exemple des activités informelles transfrontalières, les données recueillies montrent que le commerce informel entre l'Algérie et le Mali est important pour approvisionner le nord du Mali et permettre aux régions du nord de bénéficier de prix inférieurs à ceux qui proviennent du sud du pays. Cette situation pourrait expliquer pourquoi le niveau de pauvreté est relativement bas dans le nord du Mali (en particulier à Kidal). Le commerce informel est également l'une des principales activités en matière d'emploi, en particulier dans le nord du Mali.

Sur le plan économique, même sans tenir compte des subventions algériennes pour les transports et les marchandises, il est compréhensible que Kidal, et même Gao, gravite vers l'Algérie parce que les temps de transit sont compris entre sept et huit jours vers Alger, contre au moins 17 jours vers Dakar (Sénégal) ou par la route sud vers Abidjan (Côte d'Ivoire) ou vers Tema (Ghana). En outre, le coût du transport maritime est beaucoup plus faible dans les ports d'Afrique du Nord que dans les ports d'Afrique de l'Ouest.

Tout projet visant à faire évoluer le corridor routier de la TSR vers un corridor économique et à moderniser les postes frontaliers, en particulier lorsqu'il est soutenu par des partenaires internationaux de développement, devrait s'adresser de manière appropriée au commerce informel et à l'intégration adéquate de la population bénéficiant des activités connexes dans le développement économique régional prépondérant.

Ce n'est pas nécessairement le volume des échanges commerciaux entre les pays qui compte, car cela se développera au fil du temps lorsque les pays du corridor TSR auront répondu aux besoins des uns les autres ainsi qu'à leur propre développement économique intérieur le long du corridor. Ce qui importe à ce stade, c'est le volume de marchandises transitant entre les pays du TSR (ou certains d'entre eux) si les marchandises sont destinées à ou en provenance de l'un d'eux. Ce qui importe aussi, c'est l'efficacité et la performance de la facilitation du transport et du transit pour toutes les étapes et aspects de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique, en particulier en termes de temps et de coûts.

Les perspectives de croissance et les principaux produits potentiellement commercialisables entre les pays du corridor TSR (et pour le reste de l'Afrique) ont été analysés et discutés dans une étude du CLRT de 2009, et examinés et mis à jour dans le travail analytique de la présente étude. Les principaux produits reconnus comme étant avantageusement commercialisables entre les pays de la TSR sont ceux exportés par chaque pays en quantités importantes sur plusieurs années entre ces pays.

Les travaux d'analyse de la présente étude ont mis en évidence qu'une fois que les barrières non tarifaires identifiées sont enlevées par le biais des mesures de facilitation du commerce et des transports proposées, les échanges commerciaux entre les pays du TSR augmenteront considérablement. Comme l'a également souligné l'étude du CLRT, les possibilités de développement se trouvent dans deux domaines principaux : (i) pour les pays subsahariens : exportation de produits miniers, agricoles et alimentaires et importation de produits manufacturés: mécanique, électricité, produits chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire; (ii) pour l'Algérie et la Tunisie: exportation de produits manufacturés, mécaniques, électriques, chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire, importation de minéraux, de produits agricoles et alimentaires, et investissement direct dans les ressources en eau, l'énergie, l'exploitation minière, la logistique de transport.

### ***Aspects de facilitation du commerce et des transports dans le corridor du TSR, diagnostic et évaluation de la performance***

Les efforts déployés jusqu'à présent, depuis les années 70, sur le corridor de la TSR se sont principalement concentrés sur l'infrastructure routière. Bien que ces progrès aient permis de constater des progrès remarquables dans la construction de routes, il reste encore beaucoup à faire sur les tronçons manquants, les politiques d'entretien des routes, le financement et la pérennisation, la sécurité routière, les limites de

vitesse, les accès aux ports, les centres logistiques, les ports secs et les dépôts douaniers et les passages et postes frontaliers.

En ce qui concerne la facilitation du commerce, du transport et transit, le travail analytique de la présente étude et les données probantes disponibles provenant de différents documents ainsi que le diagnostic qu'ils fournissent ont mis en évidence le faible niveau d'importance accordé aux aspects de politiques et réglementations, ce qui se traduit par une faible performance du corridor. L'analyse montre qu'il reste encore beaucoup à faire pour traiter les questions liées aux : (i) processus douaniers, échange d'informations, gestion des risques; (ii) le manque de promotion et de facilitation des échanges; (iii) le manque de services logistiques et de renforcement des capacités dans ces services; (iv) la faiblesse de l'industrie du camionnage et des services de transport; (v) le coût élevé et le long temps de transport et de transit à travers la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la congestion des ports; (vi) l'utilisation inégale de la plate-forme et des processus nationaux de guichet unique, ou qui sont non optimisés et inefficaces lorsqu'ils existent.

En raison des contraintes le long des routes du corridor et des défis qui entravent la performance globale du corridor, les coûts et les temps de transport sont trop élevés en comparaison aux normes internationales et par rapport aux autres sous-régions africaines et groupes de pays, même avec des pays enclavés.

En outre, le corridor RTS manque d'harmonisation au niveau national et régional des procédures et des processus nécessaires à la performance du corridor, en particulier : (i) le contexte institutionnel, juridique et réglementaire; ii) la disparité des questions transfrontières telles que les charges d'essieu, l'assurance des véhicules et l'inspection; iii) les conventions pertinentes de ratification et d'application; iv) s'attaquer aux spécificités, besoins et exigences enclavés et en transit; v) l'utilisation des TIC, la collecte de données, le traitement et le partage des connaissances; vi) coordination et gestion globales des corridors économiques, suivi et évaluation, performance.

L'expérience montre que des corridors performants de commerce et de transport peuvent avoir des répercussions importantes, par la réduction des coûts et des temps des échanges commerciaux et par l'amélioration de la compétitivité des villes, des communautés, des régions et des pays, en particulier lorsque ceux-ci sont enclavés.

## **Besoin d'améliorer la performance du corridor RTS**

La volonté politique des gouvernements du corridor TSR et leur engagement se reflètent dans les investissements massifs dans l'infrastructure routière jusqu'à présent et dans leur volonté de mettre en œuvre les actions supplémentaires nécessaires pour parvenir à l'intégration économique régionale. Le rapport de l'étude détaille les améliorations les plus critiques nécessaires et les aspects à traiter par séquences et phases pour aider à passer progressivement du corridor routier au corridor de transport, au corridor logistique, au corridor de développement économique, au corridor économique régional et ultimement à l'intégration économique régionale.

Les efforts d'amélioration exigent des ressources importantes de la part de tous les partenaires de développement – en mettant l'accent sur la promotion d'un accès sans entraves, efficace et rentable à la mer pour les pays enclavés, l'amélioration des infrastructures et des services de transport, l'achèvement des chaînons manquants dans le corridor, la réduction des coûts et des barrières non tarifaires par la simplification et la normalisation des réglementations et procédures, et l'amélioration du développement de la connectivité digitale. Avec les améliorations durables nécessaires, le corridor TSR devrait également viser à devenir compétitif et à maintenir sa compétitivité, en particulier pour les pays enclavés, en particulier le Mali et le Tchad, qui ont le choix pour d'autres routes vers la mer.

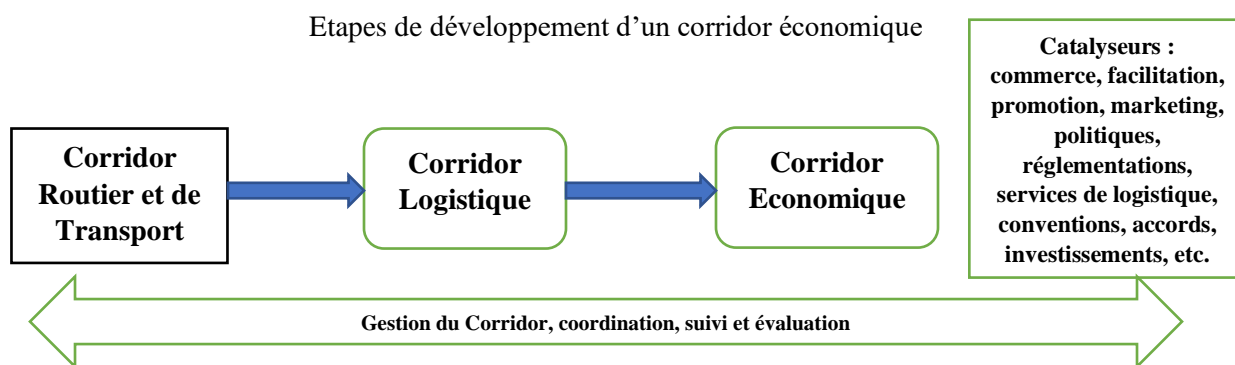
Une fois que les mesures (investissements physiques et procédures) visant à faire face aux contraintes de la facilitation du commerce et des transports, de la performance de la logistique et de la chaîne d’approvisionnement seront mises en place et opérationnelles (incluant la participation à l’Accord de la zone de libre-échange continentale africaine, ZLECA), le commerce se développera et augmentera entre les pays du corridor TSR, et de ces pays vers le reste de l’Afrique. La performance du corridor et sa compétitivité seront mises en branle, ce qui déclenchera le commerce intercontinental et positionnera le corridor TSR comme principal lien commercial entre l’Afrique du nord, centrale et australe.

### ***Évolution de corridor routier à corridor économique, et à l’intégration économique régionale***

Les gouvernements du corridor TSR visent à parvenir à une intégration économique sous-régionale. Cela est conforme aux objectifs de l’Union africaine (UA) et aux stratégies de soutien des partenaires internationaux au développement, des agences des Nations Unies (telles que la CNUCED) et des institutions financières internationales (telle que la BID), qui accordent la priorité à l’intégration régionale. La Banque africaine de développement (BAD) a également fait de l’intégration économique régionale l’un des cinq piliers (High 5s) de ses deux principaux objectifs de la stratégie décennale (TYS, 2013-2022) qui sont la réalisation d’une croissance inclusive et la transition vers une croissance verte.

Les actions et améliorations (investissements, réglementations et procédures) nécessaires au corridor sont complexes, multisectorielles, multidimensionnelles et multi-pays (aux niveaux national et régional). Pour une mise en œuvre adéquate, elles doivent être planifiées, séquencées et priorisées pour assurer une performance efficace et efficiente du corridor. Elles impliquent également plusieurs niveaux et organismes gouvernementaux ainsi que le secteur privé. Une coordination adéquate est nécessaire, ainsi qu’un suivi, une évaluation et un échange soutenu pour le partage des connaissances et des meilleures pratiques. Cela nécessite un système de gestion et de coordination approprié qui intègre tous les aspects à une vision holistique et à une planification adéquate, à la coordination de multiples acteurs, disciplines, secteurs et dimensions transversales, et supporté par des mécanismes de suivi et d’évaluation appropriés.

Les suggestions d’améliorations du corridor RTS et de recommandations présentées dans le cadre de la présente étude pour le transport, la logistique et le corridor économique, sont schématisées ci-dessous.



### ***Améliorations du corridor TSR pour l’évolution, la performance et la compétitivité***

Pour maximiser les gains du potentiel d’une région, il est important que les pays assurent une connectivité adéquate de l’infrastructure. Parmi les diverses infrastructures de raccordement, les transports jouent un rôle important dans la réduction de la pauvreté, la croissance inclusive, le commerce et l’intégration économique. La connectivité implique une connectivité de l’infrastructure physique à l’intérieur et entre les pays. Cependant, le développement et la fonctionnalité d’une telle infrastructure physique ne peuvent être assurés que si elles sont soutenues par des aspects non physiques appropriés – un cadre de facilitation



composé de politiques, de stratégies, de réglementations, de gouvernance, d'institutions compétentes renforcées, de systèmes, de procédures et de partage des connaissances.

Pour la plupart des pays enclavés et de transit, l'absence ou l'insuffisance des mécanismes de mise en œuvre compromet le développement de systèmes de transit sans interruption. Bien que les besoins de financement des procédures soient beaucoup plus faibles que ceux des infrastructures physiques, ils sont néanmoins complexes, et nécessitent plus de temps à mettre en place et des efforts régionaux et nationaux massifs de planification, de coordination et de gestion efficaces.

Pour sa performance et sa compétitivité, le corridor RTS nécessiterait des infrastructures physiques (chaînon manquants, postes frontaliers, etc.) et des mesures et procédures (réglementations, politiques, instruments technologiques, TIC, harmonisation et simplification de l'échange d'informations, conventions, cadre institutionnel, renforcement des capacités, etc.) et la mise en place de systèmes de transit régionaux efficaces et efficaces dont dépendent les pays enclavés pour le commerce avec et par l'intermédiaire de leurs voisins et pour faciliter la circulation des biens et des véhicules.

Faciliter les flux commerciaux entre les pays d'une même sous-région nécessite non seulement une infrastructure de transport adéquate, mais aussi des services de transport et de transit compétitifs et fiables. Toutefois, ces deux exigences ne peuvent être satisfaites efficacement que dans la mesure permise par le cadre juridique régissant leurs opérations.

L'intégration économique régionale future peut être réalisée non seulement par l'harmonisation des politiques nationales, mais aussi par la préparation, la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques multilatéraux. Ces instruments fournissent le cadre nécessaire pour soutenir le développement durable des flux commerciaux, qui supportent la croissance économique et la création d'emplois.

Les améliorations requises pour la performance et la compétitivité du corridor TSR sont complexes et doivent être planifiées, séquencées et priorisées pour une mise en œuvre adéquate et efficace. Ils impliquent également plusieurs agences et niveaux du gouvernement ainsi que le secteur privé. Une coordination étroite et un système de gestion approprié sont nécessaires, ainsi qu'un suivi et évaluation et un système de partage des connaissances et des bonnes pratiques.

### ***Bénéfices potentiels de l'amélioration de la connectivité et de la facilitation du commerce et du transport et transit***

Les principaux bénéfices découleront d'un corridor économique TRS performant et compétitif, en particulier sur le régime de transit, les chaînes d'approvisionnement transfrontalières et la facilitation des échanges, l'inclusion, l'équité et la pérennité, et sur l'amélioration du commerce et de la compétitivité en réduisant les coûts et le temps des parcours.

L'expérience internationale montre que l'amélioration de la connectivité (nationale, régionale et mondiale) a tendance à avoir un impact positif sur la compétitivité et, en fin de compte, sur la création d'emplois et la croissance des revenus. La baisse du coût des transports améliore les possibilités de commerce et de déplacement des personnes.

## **Systemes de gestion des corridors : expérience et pratiques internationales**

Basée sur l'expérience internationale et les meilleures pratiques en matière de gestion des corridors de commerce et de transport, et en utilisant des critères de sélection objectives, l'étude montre quel modèle de coordination et de gestion pourrait être adapté et adopté pour le corridor TSR.

## ***Expérience internationale pour les systèmes de gestion des corridors de commerce, transport et transit***

Plusieurs organisations internationales mettent l'accent sur la facilitation du commerce inter-états africains le long des corridors. Elles focalisent particulièrement sur l'identification des obstacles à la circulation efficace et cherchent à promouvoir des stratégies appropriées pour minimiser les obstacles à ces mouvements de biens commerciaux. Cet objectif est également conforme aux objectifs de développement durable (SDGs) et au Plan d'action d'Almaty.

L'un des facteurs contributifs aux problèmes rencontrés le long des corridors peut être attribué à l'absence d'institutions appropriées capables de coordonner, de manière proactive, les interventions visant à éliminer les obstacles à la circulation des biens. Les corridors avec des institutions de gestion de corridor ont parfois montré d'importantes améliorations dans leurs opérations. Les institutions ont joué un rôle déterminant dans la facilitation du dialogue entre les intervenants du corridor et l'harmonisation des procédures et de la documentation utilisées dans les opérations de transport et de transit le long du corridor, ce qui a entraîné une réduction du temps et des coûts de transport.

Un mécanisme de corridor fournit un point de mire pour les efforts des intervenants et un forum pour identifier les principales contraintes sur la performance du corridor. Le mécanisme aide à focaliser les programmes de prêt des organisations multinationales, qui prêtent généralement à des ministères spécifiques à travers les gouvernements. Bien qu'il y ait eu d'importantes variations dans l'approche de l'élaboration de corridors commerciaux internationaux, un nombre limité de modèles ont été appliqués.

L'étude a passé en revue certaines expériences internationales et bonnes pratiques en matière de gestion des corridors de transport et de commerce, y compris l'aspect de financement pérenne du mécanisme de gestion. L'expérience présentée couvre différentes régions et sous-régions, différents modèles de gestion des corridors et différents types de support. L'examen comprenait plusieurs exemples de corridors en Afrique, leurs modèles de gestion, les contraintes rencontrées et les leçons apprises. L'expérience internationale revue comprenait : le Réseau Transeuropéen de Transport (réseau TEN-T) en Europe; la sous-région du Grand Mékong (GMS), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC); le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC); la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Les exemples de mécanismes de gestion de corridor revus par l'étude incluaient : TRACECA (Corridor de transport Europe-Caucase-Asie), les corridors Can-Mex (Canada au Mexique), le Marché commun d'Amérique centrale (SIECA), le Corridor nord de l'Afrique de l'Est, le Corridor Maputo en Afrique australe, le Corridor Trans-Kalahari, le Corridor Dar es Salaam, le Corridor Lagos-Abidjan.

### ***Leçons tirées des cas de développement et de gestion des corridors***

L'analyse montre que les programmes multilatéraux de développement des corridors les plus efficaces ont eu lieu au sein des unions douanières car ils bénéficient de la simplification des procédures de passage des frontières. Dans le cas du réseau TEN-T de l'UE, les formalités relatives au passage transfrontalier ont été abordées et adoptées dans le cadre des annexes techniques du traité.

L'analyse a également souligné qu'en général, trois aspects devraient être examinés. Le premier concerne les caractéristiques d'un corridor international et les paramètres qui définissent sa performance. Le deuxième concerne les mécanismes disponibles pour améliorer la performance du corridor, en particulier

aux postes frontaliers ; et le troisième devrait envisager les mécanismes de gestion disponibles pour coordonner les phases de développement du corridor.

L'expérience internationale dans l'élaboration de corridors de commerce et transport offre aux décideurs et aux praticiens du développement un large éventail de leçons, y compris celles pour le traitement du transit, et une série de leçons pratiques qui aideront à identifier et à aborder les domaines prioritaires des réformes requises et des programmes de facilitation du commerce et du transport.

### ***Critères de sélection et d'adaptation d'un modèle de gestion pour le corridor RTS***

Les recommandations formulées dans l'étude concernant l'amélioration du corridor RTS sont liées les unes aux autres. Elles devraient être mises en œuvre dans les séquences proposées pour avoir un impact maximal. A moins qu'il n'y ait un arrangement institutionnel qui suive de près leur mise en œuvre, il est peu probable qu'un tel plan d'action coordonné se produise.

L'expérience acquise sur différents corridors de commerce montre qu'un système ou un mécanisme approprié de gestion du corridor peut effectivement assurer la coordination nécessaire. Le mécanisme peut garantir que les mesures de facilitation des échanges mises en œuvre dans un pays sont appuyées par des mesures comparables dans les autres pays du corridor. Il peut également garantir que les actions menées dans n'importe quel pays membre du corridor sont mises en œuvre dans un cadre de coopération holistique. La coordination qu'un tel mécanisme/système peut apporter est particulièrement importante en ce qui concerne les infrastructures de transport, où les investissements d'un pays dépendent entièrement pour leur succès de la présence d'infrastructures comparables dans les pays voisins le long du corridor.

Les critères et principes directeurs pour la sélection et l'adaptation d'un modèle de gestion de corridor commerce et transport devraient couvrir : (i) quels sont les objectifs du développement du corridor; (ii) quelles seront les activités d'un système de gestion du corridor; (iii) quel type et quelle forme d'organisation pour le système de gestion du corridor; (iv) quel sera le financement pérenne du système de gestion du corridor; (v) quelle est la volonté politique et l'engagement des pays, et le degré d'avancement de la préparation pour que le système soit rapidement opérationnel.

## **Recommandation pour un système de gestion du corridor TSR et son fonctionnement**

Suite à la revue de l'expérience internationale et de certaines bonnes pratiques en matière de gestion des corridors de commerce, transport et transit et en s'appuyant sur résultats du travail analytique effectué, l'étude fait une proposition pour l'adoption d'un schéma de gestion régionale pour le corridor TSR, sa structure, sa composition, ses responsabilités et sa viabilité financière. La structure assurerait la coordination des mesures de facilitation du commerce, du transport et du transit, appuierait leur mise en œuvre efficace et le bon fonctionnement global du corridor, assurerait la gestion et la commercialisation du corridor ainsi que le suivi de la performance, la formation et le partage et la dissémination des connaissances.

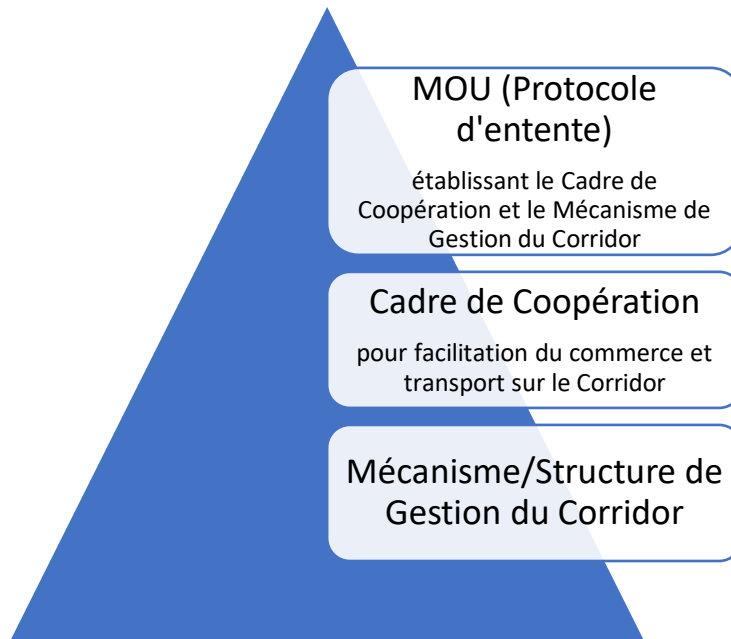
### ***Modèle proposé de mécanisme de gestion pour le corridor TSR***

L'application des critères et principes directeurs sur la façon et le type de modèle à choisir pour les arrangements institutionnels de gestion du corridor TSR, et l'utilisation de différents cas et pratiques de l'expérience internationale, ont permis de proposer un mécanisme de gestion pour le corridor TSR. Les critères et les principes directeurs (objectifs de développement du corridor, activités du système de gestion

du corridor, organisation du système de gestion du corridor, financement du système de gestion du corridor, volonté politique et engagement des pays, et état d'avancement de la préparation du système) ont été complétés par les leçons tirées de l'expérience de divers arrangements existants de gestion de corridors.

La proposition d'arrangements juridiques et institutionnels pour la gestion du corridor TSR est résumée dans la figure suivante.

### Arrangements légaux et institutionnels



Il est proposé d'avoir un arrangement à trois composantes : (i) un protocole d'entente entre les pays du corridor TSR établissant un cadre de coopération et une structure/mécanisme de gestion du corridor ; (ii) un cadre de coopération (FC) entre les pays du corridor TSR pour la facilitation du commerce transport, et d'autres aspects pertinents ; (iii) un mécanisme/structure institutionnel formel de gestion du corridor. Ces trois composantes, une fois adoptées et mises en place par les pays du corridor TSR, supporteront l'évolution vers un corridor économique et jetteront les bases de l'objectif ultime d'intégration régionale.

Les pays du corridor TSR reconnaissent l'importance cruciale d'infrastructures et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable des pays. Le travail analytique qui a mené à la gouvernance juridique et institutionnelle suggérée et aux modalités proposées est décrit dans le rapport de l'étude. Les détails et les aspects proposés qui seront couverts par le protocole d'entente (MOU), le cadre de coopération (CF) et la structure de gestion (CMM) sont donnés dans le rapport d'étude (et fournis également sous forme de documents séparés disponibles dans le cadre de l'étude).

#### ➤ *Le protocole d'entente (MOU)*

Le protocole d'entente proposé porte sans préjudice à la compétence des ministères signataires en charge de leurs infrastructures routières, de transport et autres infrastructures connexes respectives en ce qui concerne la planification et le financement de l'infrastructure ou sur l'organisation des services de transport routier sur leur territoire respectif. Par souci de flexibilité, toutes les activités de coopération dans le cadre du protocole d'entente sont fondées sur l'engagement volontaire des parties et des autres parties prenantes concernées, et le protocole d'entente demeure en vigueur à moins que l'une ou l'autre des parties n'y mette fin par écrit.

➤ *Le Cadre de coopération (CF)*

Le cadre de coopération stratégique définirait les objectifs/stratégies communs à long terme pour les pays membres et leurs partenaires de développement, en particulier pour accroître l'efficacité des mesures de facilitation et de coordination entre ces mesures, et pour éviter l'incohérence dans les efforts de facilitation et les conflits entre les différents accords (ou mesures de facilitation existantes). Le cadre constituerait un régime juridique efficace et donnerait les objectifs communs à long terme pour les questions essentielles et critiques pour la facilitation du transit, en particulier : permis de transport routier et droits de circulation; visas pour les chauffeurs professionnels et leurs équipes; l'importation temporaire de véhicules routiers; la sécurité routière; l'assurance des véhicules; les poids et dimensions des véhicules; l'immatriculation des véhicules et les certificats d'inspection.

Afin de mettre l'accent sur les efforts de collaboration, la coopération et l'échange d'expériences entre les pays membres du corridor TSR, certaines des principales modalités suggérées sont les suivantes: (i) établissement d'un régime juridique efficace, en particulier pour l'adhésion à certaines conventions internationales de facilitation; (ii) accords sous-régionaux et bilatéraux; (iii) applications plus larges des nouvelles technologies; (iv) développement de formation professionnelle; (v) mise en place ou renforcement de mécanismes nationaux de coordination de la facilitation; (vi) promotion d'un contrôle conjoint aux postes frontaliers modernisés; (vii) promotion de zones économiques aux postes frontaliers, ports secs et centres de logistique; (viii) provision pour application ultérieure des outils de facilitation.

Pour les pays du corridor TSR, la mise en place d'un système de transport de transit efficace par le biais de systèmes transfrontaliers peut fournir de véritables partenariats entre les pays enclavés et les pays de transit basés sur des avantages mutuels découlant des actions spécifiques que les principaux intervenants des pays pourraient accepter d'entreprendre dans le cadre du Programme d'action d'Almaty pour les pays enclavés.

Le cadre de coopération encourage les pays enclavés et de transit à adhérer aux conventions internationales pertinentes, en particulier la Convention TIR, la Convention d'harmonisation et la Convention révisée de Kyoto, compte tenu de leurs avantages potentiels, ainsi qu'à des accords en vue de promouvoir l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, formalités et documents de transport. Il s'agit d'une plateforme pour un échange efficace d'informations, y compris les aspects de protection de l'information, des limitations de l'utilisation de l'information, et prévoit l'harmonisation des exigences en matière d'information conformément aux normes internationales.

En tant qu'avantage important, le cadre de coopération sera l'occasion de stratégies et de partage d'expériences sur la promotion de la coopération douanière. Les administrations douanières moderniseraient leurs régimes de transit douanier, sur la base des Lignes directrices de l'OMD sur le transit, afin de faciliter le trafic de transit et de soutenir le développement économique des pays enclavés. Les administrations douanières renforceraient également la coopération avec d'autres organismes de réglementation des frontières pour mettre effectivement en œuvre l'Accord de facilitation du commerce de l'OMC et coopéreraient les uns avec les autres pour assurer le bon déroulement des marchandises en transit, y compris l'échange de données sur les marchandises de transit, les garanties et les scellés douaniers. Les six pays du corridor TSR ont signé l'Accord de la zone continentale africaine de libre-échange (ZCALE ou ACFTA), bien que l'Algérie, le Nigéria et la Tunisie doivent encore ratifier l'accord.

➤ *La structure de gestion du corridor (CMM)*

L'arrangement institutionnel proposé pour le mécanisme/structure de gestion du corridor TSR en est un à deux niveaux comprenant un comité de suivi (ou comité de surveillance) et un secrétariat exécutif permanent. Le comité de suivi comprendrait des représentants de haut niveau des ministères ou des organismes nationaux responsables des transports, des travaux publics, du commerce et des douanes. Des

représentants des autorités portuaires, de la réglementation des transports et des agences de sécurité routière, ainsi que du secteur privé (industrie du camionnage, opérateurs logistiques, transporteurs de marchandises) pourraient être ajoutés avec l'accord des gouvernements de la RTS.

Le rôle du Comité de suivi se limiterait à la surveillance globale et aiderait à résoudre les problèmes et barrières qui pourraient entraver la facilitation du commerce, de la logistique, du transport et du transit. Le Comité de suivi peut élire un groupe de base plus petit pour agir en son nom. Le comité peut également convenir avec le Secrétariat permanent de créer des groupes de travail qui peuvent être nécessaires pour traiter des questions précises. Le comité de surveillance se réunirait une fois par an à tour de rôle dans chacun des pays membres. Le secrétariat exécutif du corridor organiserait les réunions du comité.

Le Comité de suivi serait appuyé par un Secrétariat exécutif permanent, le principal organe de coordination, de gestion et technique du mécanisme de gestion du corridor. Le secrétariat aura au minimum les postes suivants : (i) le secrétaire général ; (ii) un (e) expert en facilitation du commerce et transport ; (iii) un (e) assistant administratif. Le Secrétaire général peut, en consultation avec le Comité de surveillance, nommer des personnes comme membres du secrétariat, comme cela peut être nécessaire pour la bonne conduite des fonctions du secrétariat. Tout pays membre peut, pour soutenir le travail du secrétariat, seconder une personne pour servir à temps plein ou à temps partiel au secrétariat, sous réserve de conditions que le secrétaire général peut déterminer en consultation avec le comité de suivi. Les membres sont encouragés à apporter des contributions en nature à la mise en place initiale du Secrétariat permanent, tel que l'équipement et les frais de déplacement.

Le régime d'exécution des responsabilités du mécanisme proposé de gestion du corridor comprend, et ne peut se limiter au: (i) contrôle de performance du transport le long du corridor, et des chaînes d'approvisionnement nationale, régionale et globale concernées; (ii) dissémination des résultats du suivi par le biais de conférences, publications et médias à divers niveaux; (iii) sensibilisation des autorités des États membres du corridor; (iv) support des procédures et réglementations communes à mettre en place; (v) support des initiatives de renforcement des capacités des institutions clés engagées dans les opérations commerciales et de transport (agents des douanes, transitaires, compagnies d'assurance, agences de gestion des infrastructures de transport, opérateurs de transport et de logistique, etc.); (vi) le réseautage avec des partenaires internationaux, régionaux et locaux concernés par la gestion des corridors de commerce et transport et l'échange d'expériences.

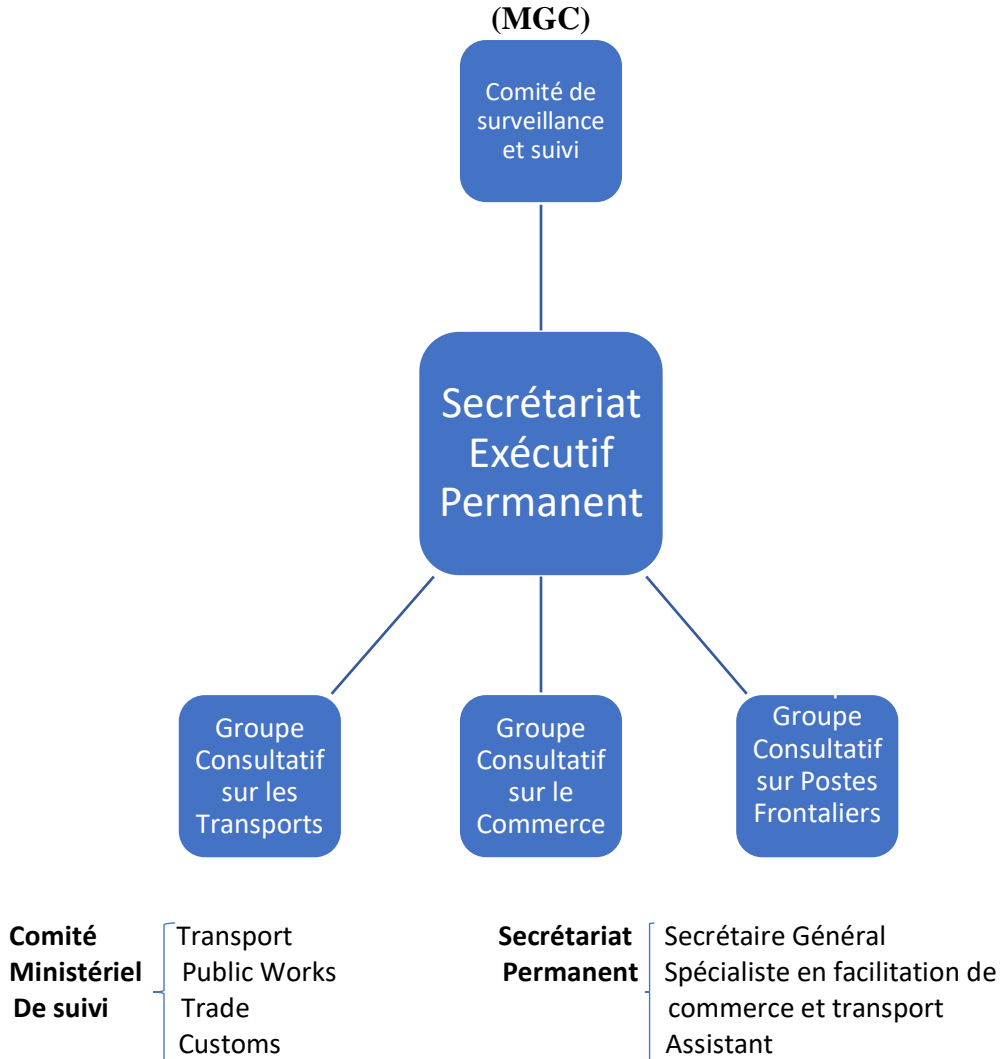
Les fonctions et responsabilités clés détaillées du Secrétariat exécutif sont données dans le rapport de l'étude et le document séparé relatif au mécanisme de gestion du corridor. Les principales fonctions couvriraient entre autre des activités pour : organiser les réunions du comité de suivi et les ateliers des intervenants, finaliser les procès-verbaux des réunions et les rapports; superviser et fournir des conseils techniques aux groupes de travail/consultatifs ; assurer la liaison et participer à l'élaboration de politiques, de réglementations, de normes et standards, de sécurité, de gestion des risques, de mécanismes d'harmonisation; promouvoir et commercialiser le corridor par la diffusion d'informations, la publication d'un bulletin d'information et d'un site Web, la participation à des expositions et des foires commerciales et par des visites de marketing; établir des relations de travail productives avec d'autres corridors et institutions régionaux, ainsi qu'avec des organisations internationales.

Afin d'accélérer l'établissement du mécanisme de gestion proposé pour le corridor RTS et pour des raisons d'efficacité opérationnelle, il est suggéré de bâtir sur le CLRT existant. Les pays membres du corridor RTS pourraient s'entendre pour modifier les lois organiques du CLRT pour inclure le Comité de surveillance et le Secrétariat permanent exécutif avec leurs prérogatives, rôles, responsabilités et composition tels que décrits ci-dessus.

Il est suggéré de renommer le CLRT et de lui donner un nom qui se rapporterait à la vision du corridor économique, à l'approche plus large du corridor de facilitation du commerce, de la logistique, du transport et du transit, ainsi qu'à la fonction de coordination et de gestion du corridor. Le nouveau nom suggéré de la structure pourrait être « Comité de liaison et de coordination du corridor économique transsaharien » (CLCCET). Les pays membres du corridor pourraient s'entendre pour réviser et modifier les statuts juridiques existantes du CLRT. Comme le soulignent les statuts existants, ceux-ci n'ont pas été ratifiés par les pays concernés. Ils ont simplement été approuvés par le représentant de chacun des membres du comité.

Ce serait ainsi une bonne occasion de réviser les statuts, de les modifier et de les faire ratifier officiellement par les pays membres du corridor TSR. Ce serait également l'occasion d'aborder le financement (sur une base durable) du schéma de gestion du corridor. Les pays membres du corridor pourraient également s'entendre pour renforcer le secrétariat actuel du CLRT (qui deviendrait le Secrétariat permanent exécutif) en termes de composition, en personnel, en compétences et équipement (TIC), comme suggéré ci-dessus. La structure de gestion proposée du corridor est résumée dans la figure ci-dessous.

### Mécanisme/Structure de Gestion du Corridor



\*Amender les statuts du CLRT pour mettre en place le MGC

### *Financement de la structure de gestion du corridor TSR, et ses coûts*

La structure proposée de gestion du corridor (en particulier le Secrétariat permanent et ses activités) a besoin de sources de revenus fiables pour pouvoir financer les fonctions de coordination, ainsi que les activités de surveillance et autres décrites plus haut. Les activités seront probablement reflétées dans les plans d'action préparés par les gouvernements avec la contribution de la structure de gestion du corridor TSR. Les plans visent généralement à améliorer les performances de tous les acteurs de la chaîne logistique. La mise en œuvre des plans d'action incombe aux gouvernements ou au secteur privé concerné (expéditeurs, transporteurs, organismes de vérification, administration portuaire, etc.) s'ils voient les avantages d'apporter leur contribution.

Deux aspects essentiels devraient être abordés de manière appropriée : la viabilité globale du régime de gestion des corridors et la viabilité financière sans laquelle le régime s'effondre. Toute gestion de corridor nécessite des sources de financement stables pour atteindre ses objectifs. Ces aspects seraient énoncés dans l'instrument juridique définissant le cadre de coopération stratégique et les statuts de la structure de gestion du corridor.

En règle générale, les principaux coûts associés à l'établissement d'une structure de gestion de corridor : les bureaux du secrétariat, les salaires et les avantages sociaux du personnel du secrétariat ; les réunions de coordination du comité de suivi et des intervenants ; la diffusion de l'information ; le suivi de la performance du corridor ; et des études et des propositions techniques visant à améliorer la performance du corridor.

Dans un premier temps, les financements pourraient inclure les frais d'adhésion (pays, organismes autonomes, etc.), les contributions des gouvernements, les frais d'usage de service transport (si possible initialement) et le soutien des donateurs (par le biais de projets et/ou de programmes de facilitation du commerce et des transports). L'expérience montre que, dans un premier temps, les contributions des membres et/ou le financement des donateurs sont nécessaires pour établir et appuyer une structure de gestion de corridor.

### **Les prochaines étapes : programme/projets régionaux proposés et plan d'action à être supportés par les pays du corridor TSR et par les partenaires de développement**

Le rapport de l'étude donne une proposition pour qu'un programme/projet régional soit préparé et mis en œuvre par étapes avec l'assistance technique et financière des partenaires internationaux au développement (tels que la BID et la CNUCED). Cela comprendrait également les modalités de suivi et évaluation du programme, ses réalisations, ses résultats et ses impacts, ainsi que les progrès réalisés vers l'intégration économique régionale.

L'expérience a montré, en particulier dans la région Afrique, que les projets régionaux impliquant plusieurs pays, plusieurs secteurs, des investissements et des politiques, réglementations et réformes complexes sont mieux identifiés, préparés et mis en œuvre lorsqu'ils sont supportés (techniquement et financièrement) par les organisations internationales de développement et les institutions financières. Il est donc suggéré d'identifier, de préparer et de mettre en œuvre le programme/projet proposé ci-dessous et qui implique des activités d'investissement et de politiques et réglementations avec le soutien financier et technique des partenaires internationaux.

Ce qui suit fournit les grandes lignes de l'opération proposée qui, si elle était convenue entre les gouvernements et les partenaires internationaux (CNUCED, BID, etc.) serait préparée comme une opération



bankable et selon les étapes du cycle de projet, les règles et les lignes directrices de préparation et financement de projet.

L'objectif global du projet/programme de développement du corridor économique régional TSR proposé est de promouvoir le commerce au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde, de commercialiser le corridor, de le supporter à évoluer progressivement vers un corridor économique, et de soutenir le développement économique le long du corridor. Le programme serait mis en œuvre en deux (ou trois) phases.

L'objectif d'une première phase pourrait être de jeter les bases d'un commerce accru au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste du monde. La deuxième (et troisième) phase suivrait avec des ensembles d'investissements et de politiques et réglementations. Les objectifs de cette phase (déclencher et promouvoir le commerce au sein de la sous-région et entre la sous-région et le reste de l'Afrique et du monde, et soutenir le développement économique le long du corridor) seront atteints en intégrant les systèmes douaniers et en harmonisant les réglementations douanières, en améliorant les infrastructures aux postes frontaliers et en les modernisant, en rejoignant et en ratifiant les conventions pertinentes, et en réhabilitant et en reconstruisant les principaux chaînons routiers manquants ainsi que les systèmes logistiques et les services de transport.

Les bénéficiaires du projet comprennent les personnes et entités qui bénéficient directement de l'infrastructure financée par le projet, ainsi que les participants privés et publics au processus commercial. Les participants du secteur privé comprennent les exportateurs et les importateurs, ainsi que les fournisseurs de services de transport et de logistique (entreprises de camionnage, transitaires, et transporteurs de marchandises). Les participants du secteur public comprennent les organismes des douanes et d'autres organismes qui exigent une inspection des frontières, des routes, des transports et des organismes portuaires. Les voyageurs et le tourisme en bénéficieraient également. L'amélioration des installations et des procédures réduira les coûts de transport, réduira les temps d'attente et améliorera les conditions de voyage.

*Phases et composantes proposées du programme/projet* : la première phase du programme serait préparée relativement rapidement et mise en œuvre sur une courte période (deux ans), et consisterait en :

- Mise en place du schéma de gestion du corridor TSR et des modalités institutionnelles de préparation et de mise en œuvre du programme/projet
- Mise en place du cadre stratégique régional d'amélioration de la facilitation du commerce et des transports
- Stratégie et plan de promotion du commerce et de commercialisation du corridor (y compris le plan marketing). Déclenchement du commerce intercontinental et intégration dans la chaîne d'approvisionnement globale
- Soutien à la ratification des conventions, accords (TIR et autres conventions pertinentes) et adhésion aux organisations concernées (OMC, OMD, ACFTA). Déclenchement du corridor TSR en tant que lien commercial entre l'Afrique du Nord, centrale et australe
- Préparation de la prochaine phase du programme/projet
- Mise en œuvre et suivi du programme, avec des indicateurs de performance clairs.

La deuxième phase du programme/projet, sur une plus longue période (cinq ans), comprendrait quatre composantes :

- (a) Suite des arrangements institutionnels et des améliorations du cadre commercial régional
  - Soutien continu du mécanisme de gestion du corridor TSR
  - Modernisation et harmonisation des douanes et des services connexes, TIC
  - Réglementation et compétitivité des services logistiques et de transport

(b) Améliorations de l'infrastructure

- Achèvement des liaisons routières manquantes, réhabilitation, entretien des corridors routiers, aspects de sécurité routière, amélioration de la connectivité physique et numérique (routes et TIC) pour le développement économique et social le long du corridor TSR, développement de centres logistiques/parcs et de ports secs, aborder les contraintes des ports, leurs accès et efficacité
- Relier les centres de production des pays du corridor TSR aux marchés et intégrer les centres de production locaux dans les chaînes d'approvisionnement africaines et globales
- Supporter l'exportation de produits principaux qui ont été identifiés comme potentiellement commercialisables entre les pays membres du corridor TSR et le reste de l'Afrique
- Moderniser l'infrastructure et les installations des postes frontaliers
- Connectivité TIC

(c) Préparation d'investissements de suivi potentiels et de projets nationaux de développement

- Études techniques et études d'impact environnemental et social des principaux investissements proposés pour le suivi
- Développement commercial entre les pays du corridor TSR et entre les pays et le reste de l'Afrique et du monde
- Préparer des projets nationaux de développement économique et social

(d) Mise en œuvre et suivi et évaluation du programme/projet

- Activités de gestion associées à la mise en œuvre du programme/projet
- Etablissement et mise en œuvre d'un système complet de suivi et évaluation (M&E) avec des indicateurs de performance clairs (tels que : volumes de trafic, coût du transport, temps de retour des camions, temps de séjour portuaire, temps de transit aux postes frontaliers, variation de tous ces temps)
- Formation et renforcement des capacités des organismes et entités gouvernementaux concernés