

## **FINANCEMENT DU PIDA PAP (PLAN D'ACTION PRIORITAIRE) POUR LE DEMARRAGE DES ACTIVITES DU SMART CORRIDOR – CONCEPTION ET EVALUATION DU COUT D'AU MOINS UN SMAR CORRIDOR PILOTE POUR LA MISE EN ŒUVRE**

### **1. Contexte**

Le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) a estimé que les insuffisances du corridor dans le réseau des infrastructures de transport régional en Afrique coûtent plus de 75 milliards de dollars EU par an, ce qui réduit la compétitivité internationale et intra régionale des pays africains. Le PIDA a recommandé que tous les corridors de transport en Afrique soient transformés en smart corridors afin de réduire ce coût à commencer par les 25 corridors de transport prioritaire qu'il a identifiés pour le Plan d'action prioritaire sur un total de 47 corridors en Afrique. Par conséquent, le PIDA PAP comprend le Projet continental No.3 qui est intitulé "Smart Corridors types et Contrôle de l'efficacité" qui implique a) la conception des systèmes de smart corridor type et la sélection des corridors pour la mise en œuvre; et b) la conception et la mise en œuvre du système de contrôle de l'efficacité de corridor.

La mise en œuvre du Projet continental (CP) No.3 précité est en cours par l'exécution de l'appui au PIDA PAP en vue du lancement des activités du smart corridor qui a commencé en avril 2015 et est financé par l'UE dans le cadre de l'appui au Programme de développement du secteur de transport du Département des Infrastructures et de l'Energie de la Commission de l'UA. Le résultat attendu de ce projet s'intitule: "Démarrage des activités du smart corridor PIDA PAP par la sélection d'un projet phare pour la mise en œuvre" qui a été reformulé comme "Conception et coût d'au moins un smart corridor pilote pour la mise en œuvre".

Le PIDA a recommandé la conception de corridors smart types et la sélection de corridors pour la mise en œuvre, mais il n'a pas donné une définition du "smart corridor" et les critères de sélection pour le choix des corridors à mettre en œuvre. Par conséquent, les deux premières activités dans la conception et l'évaluation du coût d'au moins un smart corridor pilote sont a) la définition et les caractéristiques du corridor (discutées plus bas) et b) les critères à facteurs multiples pour la sélection des smart corridors pilotes. Ces deux aspects ont été présentés à l'atelier/réunion du Comité de validation des 23 et 24 février et ont été largement approuvés. En donnant la définition et les caractéristiques du smart corridor, toute institution de gestion du corridor ou CER peut collaborer avec ses parties prenantes et les partenaires au développement pour transformer leurs corridors en smart(s) corridor(s). Le smart corridor par son système de transport intelligent (STI) fournit également un Système de contrôle de performance du corridor en temps réel (CPMS) qui répond aux exigences du CP No.3 (b) de la partie du projet.

La conversion des corridors de transport de l'Afrique en smart corridors se soldera par une coordination et une gestion améliorées qui fournit des corridors de transit sans barrières, la réduction au minimum des temps de transit et la baisse des coûts

du commerce et du transport, ce qui contribuera à la réduction des 75 milliards de dollars EU que représente le coût de l'inefficacité du corridor. Les leçons tirées des corridors pilotes seront diffusées à d'autres corridors en vue de la duplication comme meilleures pratiques et rendre l'Afrique plus compétitive au plan international.

## 2. Définition et caractéristiques du Smart corridor

### ***Le concept de Smart Corridor***

Smart Corridor est un nouveau concept de développement et d'exploitation des corridors qui a été adopté dans le PIDA et inclus dans son PAP. Ce concept a été appliqué dans un certain nombre de pays y compris en Amérique du Nord et le terme "SMART" signifie " Gestion de la sûreté, de la mobilité, de l'automatisation du trafic en temps réel". Il est important que la Commission de l'UA et toutes ses parties prenantes aient une compréhension commune de ce que l'on entend par "Smart Corridor". La définition de Smart Corridor et des caractéristiques sous-jacentes a été présentée et adoptée par les parties prenantes de la CUA lors de la réunion du Comité de validation tenue à Addis-Abeba (Ethiopie), les 23 et 24 février 2016. La définition de par les exigences de ses systèmes de transport intelligents (ITS) donne les résultats, les spécifications ou les fonctions que les corridors peuvent utiliser pour évaluer leurs ITS actuels ou pour spécifier les exigences de leurs ITS aux vendeurs lorsqu'ils décident de convertir leur corridor en smart corridor.

### ***Attributs principaux du Smart Corridor***

- ✓ Faire le suivi des mouvements de circulation le long du corridor et fournir les informations en temps réel aux parties prenantes pour leur permettre de gérer les processus de facilitation du commerce et du transport.
- ✓ Les processus de logistiques et les procédures administratives, de commerce et de transport et de dédouanement sans papier.
- ✓ La mise en œuvre des outils principaux de facilitation de transport et de commerce de l'OMC/OMD et des CER tels que les guichets nationaux électroniques uniques, les postes juxtaposés, le pesage en marche.
- ✓ La fourniture et l'entretien de l'infrastructure de corridor de transport de qualité et les mesures d'amélioration de la sûreté

### 1) Définition sommaire d'un Smart Corridor

En bref, un Smart Corridor (SC) est défini comme suit:

Un corridor de transport de surface modal ou multimodal doté d'infrastructure de qualité ou de structures logistiques, entre deux ou plusieurs pays, qui sert à transporter le fret et des passagers internationaux et intra régionaux, facilité par les outils de facilitation de commerce plus récents et des politiques propices; le corridor comprend des Systèmes de transport intelligents et innovateurs (ITS) visant à faciliter le commerce par la simplification des processus administratifs de transport

et fournissant des informations en temps réel aux parties prenantes principales de corridor pour contrôler le dédouanement et le mouvement des marchandises.

## **2) Objectifs d'un Smart Corridor**

Les objectifs d'un smart corridor sont:

- a) accroître l'utilisation de données de trafic en temps réel et des informations statistiques pour optimiser l'utilisation des ressources et des infrastructures de corridor;
- b) améliorer la facilitation du commerce et du transport par:
  - i) la simplification et l'harmonisation des procédures administratives et de la documentation transfrontalières ;
  - ii) la mise en œuvre des procédures administratives automatisées sans papier.
- c) réduire le temps et les coûts de transport des marchandises;
- d) accroître la sûreté et la sécurité des services de transport;
- e) simplifier les échanges commerciaux tout en accroissant l'efficacité du contrôle douanier et d'autres administrations;
- f) faciliter l'ouverture des pays sans littoral pour le commerce intra régional et international; et
- g) améliorer la compétitivité des pays à corridor.

## **3) Caractéristiques d'un Smart Corridor**

Ce qui rend un corridor "smart" sont les quatre actions discutées plus bas qui sont également les caractéristiques du smart corridor.

### **3.1. Mise en œuvre des systèmes de transport transfrontalier intelligent (ITS)**

Les systèmes ITS simplifient les procédures administratives et les processus de logistiques, contrôlent les mouvements de circulation le long du corridor et fournissent des informations en temps réel aux parties prenantes pour leur permettre de gérer les processus. Les composantes principales ITS de smart corridor sont les infrastructures de réseaux informatisés, l'échange des données électroniques et de logiciel. Cf. schéma 1 ci-dessous.

Les pays dotés de smart Corridor (SC) devraient mettre en œuvre leurs SC ITS avec les spécifications/modules/fonctions de production minimum suivants (Cf annexe B pour les explications):

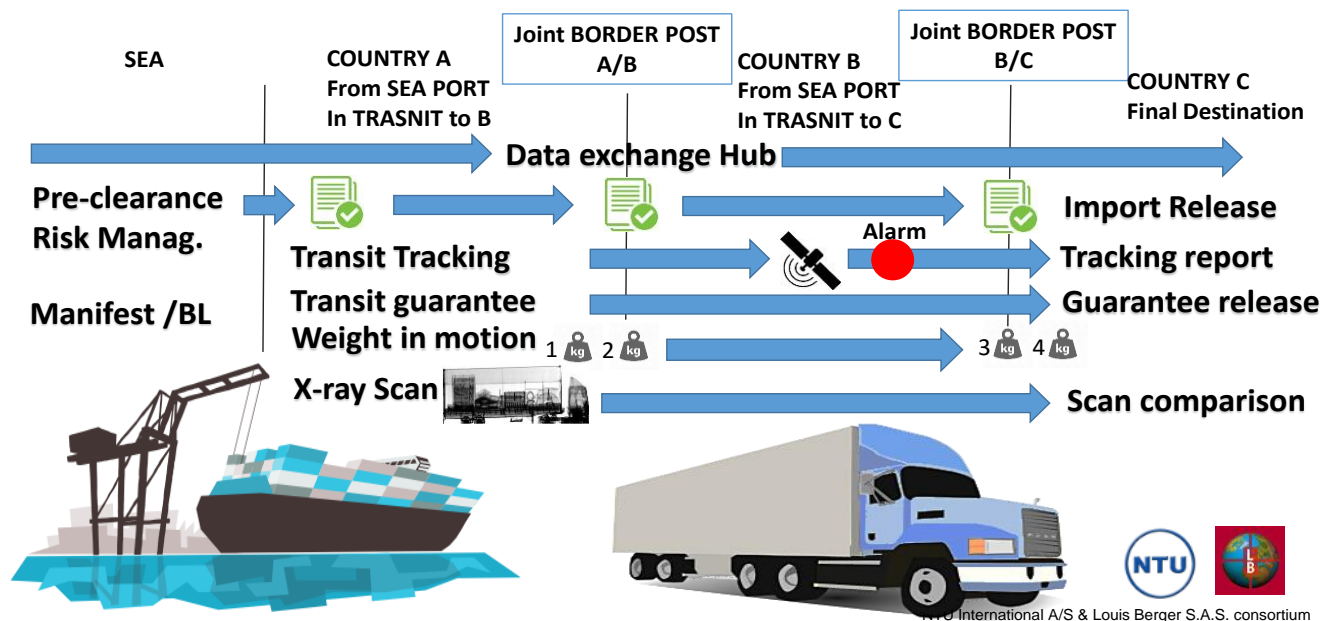
- 1.1 Plate-forme des données communautaires du commerce transfrontalier (TCDH) & Echange croisée (EDI);
- 1.2 Systèmes de gestion douanière (CMS) connectés au TCDH /réseau régional ;
- 1.3 Systèmes de gestion de risque douanier pour la sélection de l'examen physique des marchandises;
- 1.4 Systèmes de paiement électronique entre les banques des parties prenantes via le TCDH;
- 1.5 Contrôle en temps réel et système de suivi des marchandises et des mouvements de véhicule – mécanismes de suivi par GPS/GPRS et scellés électroniques pour tous les types de véhicules de transport des marchandises;
- 1.6 Système de compte rendu et de contrôle de la performance statistique de l'entité de coordination du corridor;
- 1.7 Logiciel de contrôle du titre de caution en garantie de paiement de transit douanier au niveau régional;
- 1.8 Analyse des images par scanners de fret à rayons X à la destination pour l'examen de fret ;
- 1.9 Pesage en marche automatisé et interconnecté au TCDH;
- 1.10 Equipement de portail de péage électronique sur les autoroutes;
- 1.11 Application électronique/délivrance des autorisations/accréditation par les agences gouvernementales; et
- 1.12 Information sur la circulation / état de l'itinéraire / alertes – collection des données et remise des rapports aux usagers de corridor.

Certaines parties prenantes telles que l'industrie des camions, les administrations douanières, etc., ont déjà mis en œuvre des systèmes d'information pour satisfaire leurs propres besoins spécifiques. Tous ces systèmes devraient être connectés à un système central ITS qui permet à toutes les parties prenantes d'avoir accès à une série de données spécifiques tout en veillant à la confidentialité de l'information. Dans la mesure du possible, les pays du corridor doivent énoncer des règlements appropriés pour reconnaître l'utilisation des documents électroniques dans leur système juridique pour que le système ITS opère selon la loi. Les opérations de l'ITS

doivent être financièrement viables par le “principe de l’usager-payeur” tandis que l’impact général doit être une réduction des coûts de commerce et de transport.

**Figure 1: Processus des composantes principales ITS du Smart Corridor**

Le diagramme ci-dessous décrit les processus des composantes principales ITS du smart corridor



### 3.2. Mise en œuvre des outils de facilitation du commerce de l’OMC/OMD tels que:

L’organisation mondiale du Commerce (OMC) a publié un accord sur la facilitation du commerce le 7 décembre 2013. L’accord présente une série d’outils à introduire dans chacune des réglementations nationales pour améliorer la facilitation du commerce et comportent les points suivants à mettre en œuvre par les pays du smart Corridor:

- les guichets nationaux unique;
- la gestion coordonnée des frontières ;
- les postes juxtaposés;
- le formulaire commun de déclaration en douane - Document administratif unique (SAD) ;

- e. la modernisation et la rationalisation des procédures douanières (exemple. Traitement avant l'arrivée) ;
- f. procédures basées sur la gestion du risque pour l'examen physique douanier.

**3.3. Mise en œuvre des politiques, législations, règlements, procédures de facilitation du commerce et des mesures de sûreté arrêtées de commun accord par les CER:**

Les pays du smart corridor doivent exécuter les mesures convenues telles que les suivantes:

- a. la taille autorisée et les charges à l'essieu des véhicules ;
- b. la libéralisation de l'industrie des camions ;
- c. les lois et les règlements sur le véhicule et l'assurance du fret ;
- d. règlement sur les cautions douanières des marchandises en transit ;
- e. la sélection et le contrôle de véhicules autorisées à opérer le long du corridor ;
- f. le certificat électronique des règles d'origine ;
- g. la normalisation et l'harmonisation des processus, procédures, les droits, les taxes etc.

**3.4. Mise en œuvre des infrastructures de transport de qualité (Route, rail, transport maritime, transfrontalier, etc.)**

Les pays de smart corridor doivent prendre les mesures pour veiller à ce qui suit:

**3.4.1. Qualité de la conception et du modèle de l'infrastructure de transport**

- a. Pour la route: la taille des voies routières, la route de contournement des villes et des villages principaux, la troisième voie ascendante lorsque la route est plus 3% d'inclinaison, les aires de stationnement telles que les accotements/Aires de stationnement des camions ou les centres d'inspections juxtaposés principalement aménagés par le secteur privé.
- b. Pour les rails: le gabarit, la taille du passage, les voies d'embranchement particulier etc.; la capacité ferroviaire (la qualité du matériel roulant à savoir les locomotives, les wagons etc.).

- c. Pour les ports: capacité (et équipement pour le temps d'arrêt), structures de chargement et déchargement des conteneurs, dépôts intérieurs de conteneurs.
- d. Facilités intermodales (et équipement approprié).

### 3.4.2. Qualité de l'entretien de ces infrastructures

- a. la contribution du secteur privé par le partenariat public-privé (PPP) ;
- b. les mécanismes de financement propices à l'entretien et à la modernisation des infrastructures de transport etc.

## 3. ANNEXE B: DESCRIPTIONS DES SYSTEMES ITS

- 1.1 **Plate-forme des données communautaires du commerce transfrontalier (TCDH):** Le TCDH est une base de données centrales qui recueille et distribue les documents électroniques aux diverses parties prenantes. Le TCDH gère les processus et assigne les tâches aux membres. Le système recueille les informations sur la durée de chaque étape du processus de transit. L'objectif est de se débarrasser de la documentation en papier et de l'autorisation estampillée pour la rendre sans papier. Elle supprime le risque de fausse documentation, accélère le processus de transit et permet le contrôle du corridor.
- 1.2 **Réseau régional des systèmes de gestion douanière:** les administrations douanières des corridors sont interconnectées par le réseau de TCDH et l'EDI. L'objectif est de transférer les déclarations de douane de transit d'un pays à l'autre sans réinsérer les données dans les systèmes de gestion douanière du prochain pays.
- 1.3 **Systèmes de gestion des risques douaniers (CRMS):** les administrations douanières se servent d'un logiciel qui fournit les cotes d'informations pour chaque déclaration. La cote score détermine le niveau d'intervention concernant l'examen physique de chaque cargaison. L'objectif est de réduire les retards d'examen douanier du fret tout en protégeant le recouvrement des recettes.
- 1.4 **Paiements électroniques:** Beaucoup de parties prenantes fournissent des services le long du corridor pour lesquels une facture est émise. Ces factures sont payées en se servant des solutions électroniques. Les banques et les parties prenantes sont connectées par le TCDH. Le système déclenche et confirme les paiements. L'objectif est d'éviter les retards liés à la demande et à la confirmation de paiement.
- 1.5 **Systèmes de suivi électronique du fret (ECTS) pour le transit:** Les dispositifs de suivi par GPS/GPRS et les scellés électroniques pour les

camions ou le matériel roulant ferroviaire. Le système permet de contrôler, en temps réel, sur une carte électronique, les mouvements du fret et des véhicules. Si les scellés ont été endommagés pendant le transit, l'ECTS active l'alarme qui déclenche l'intervention de l'autorité compétente. Le système permet également le contrôle de la flotte des transporteurs et l'information sur le lieu du fret des usagers.

- 1.6 **Système de compte rendu et de contrôle des performances statistiques (PMRS):** Les entités de coordination du corridor (CCEs) sont connectées au TCDH. Le PMRS collecte les données liées aux temps de traitement à chaque étape et calcule les durées pour chaque étape cruciale. Les rapports indiquent les divers goulots d'étranglement pour que le CCE coordonne les mesures correctives.
- 1.7 **Caution de garantie douanière de transit:** Ce système assure les droits et taxes douaniers pour le fret déclaré en transit. Les douanes se font payer leurs droits au cas où le fret n'arrive pas au pays de destination finale. Le système encaisse un montant déduit des comptes des agents de transit. Ce système est exécuté au niveau régional et implique les douanes de chaque pays de corridor.
- 1.8 **Analyse des images par scanner de fret à rayons X:** Ce système transfère les images en rayon X générées dans un port maritime à la destination finale du corridor. Les douanes peuvent analyser l'image à destination. L'objectif est de réduire les retards causés par l'examen physique du fret tout en protégeant la collecte des recettes.
- 1.9 **Le péage en marche:** Les ponts-bascules le long des corridors sont interconnectés au TCDH. La charge est électroniquement partagée entre les parties concernées, les agences gouvernementales (Administration routière et portuaires, douanes, etc.). Cela permet d'éviter que le fret s'arrête à chaque station de pesage et supprime les processus de pesage redondants.
- 1.10 **Équipement de portail de péage électronique sur les autoroutes:** Le système prévoit le paiement automatisé pour les camions au péage sur les autoroutes. L'objectif est de réduire le temps du chauffeur en éliminant une étape pour le paiement physique d'un péage routier.
- 1.11 **Application de l'autorisation électronique et formulaire de livraison des agences gouvernementales:** Le TCDH développe l'EDI ou l'application web pour les agences gouvernementales. Les utilisateurs demandent l'autorisation de se faire délivrer par ces logiciels l'enregistrement du chauffeur, la déclaration d'importation, les inspections des agences de santé, etc. L'objectif est d'éviter de faire la queue dans diverses agences pour l'obtention de l'autorisation.



- 1.12 **Circulation / entretien /état de la sûreté & rapport d’alerte:** Le système recueille les informations le long des corridors (Circulation, accidents, entretien, météo et rapport de livraison / alerte aux parties prenantes. L’objectif est de faciliter la programmation et le contrôle du transport.

#### **4. Le point sur la conception et l’évaluation du coût d’au moins un Smart Corridor pilote pour la mise en oeuvre**

Outre la définition de smart corridor et des critères multifactoriels pour la sélection des Smart Corridors pilotes, l’évaluation et le classement des dix meilleurs corridors de PIDA PAP corridors a été entrepris. Ses résultats ont été présentés au deuxième atelier de validation organisé les 21 et 22 septembre 2016. Il a approuvé la recommandation de choisir le Corridor Nord Sud et les corridors de Dar es Salaam comme les smart corridors pilotes. Le Comité directeur du projet s’est réuni le 22 septembre 2016 et a accepté la recommandation et décidé que les deux corridors soient sélectionnés comme smart corridors pilotes. Le projet est en cours d’évaluation des conditions de transformation de ces corridors en smart corridors pilotes qui évalueront le coût et prépareront les termes de référence pour le suivi du projet de mise en œuvre du comité directeur du projet.

Par ailleurs, le projet a examiné les modèles de gestion et de coordination juridique du corridor en Afrique et ailleurs dans le monde et a proposé un protocole d’accord type pour les Smart Corridors en Afrique qui a été également présenté à l’atelier de validation les 21 et 22 septembre. Le protocole d’accord type est à présent finalisé avec des contributions faites au cours de l’atelier et certaines envoyées après l’atelier. Et parce que les Systèmes de transport intelligent (ITS) sont cruciaux pour le smart corridor, le projet a élaboré une note technique sur les Concepts de ITS et la méthodologie d’analyse des lacunes pour les smart corridors et distribuée aux membres du comité de validation à utiliser au cours du processus de transformation de leurs corridors de transport en smart corridors.

#### **5. Participation des parties prenantes du projet**

La participation des parties prenantes au projet a été faite en grande partie au moyen des deux ateliers/réunions du comité de validation tenue en février et septembre 2016. Les membres du comité de validation se présentent comme suit:

- un représentant de la DIE/AUC, président;
- un représentant de chaque CER;
- un représentant de la BAD;
- un représentant de la CEA;
- un représentant de l’APCN;
- un représentant de chaque agence/autorité de corridor de transport corridor.

#### **6. Recommandations**

- 6.1. Le Comité technique spécialisé (CTS) a pris note du progrès accompli dans la mise en œuvre du financement du PIDA PAP en vue du lancement des activités des smart corridors qui est essentiellement le Projet continental No. 3 de PIDA PAP.
- 6.2. Le Comité technique spécialisé exhorte les CER et/ou les institutions de gestion du corridor à collaborer avec les parties prenantes et les partenaires au développement pour convertir leurs corridors de transport en smart corridors en s'inspirant de la définition et des caractéristiques du Smart Corridor.