



PROPOSITION D'UN NOUVEAU SYSTÈME DE GESTION DU TRANSIT DANS LA REGION UEMOA



1. PROBLEMES A RESOUDRE:

1. Manque de confiance

2. Manque d'information

3. Manque de collaboration

4. Infrastructures déficientes

5. Moyens de transport vétustes

6. Réglementation ignorées

CONSEQUENCES SUR LE TRANSIT

DÉLAIS LONG

Destruction des routes

Cout élevés

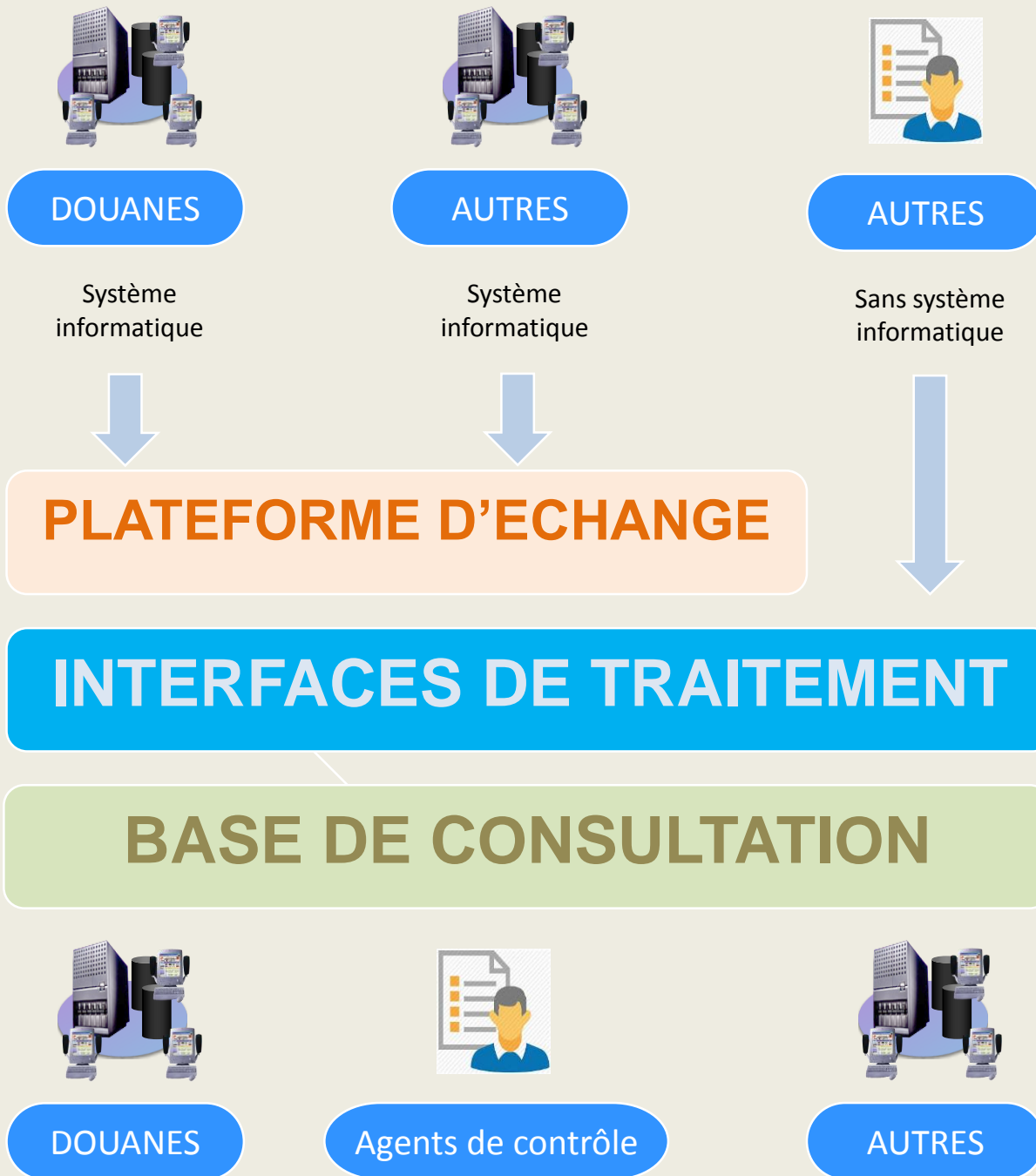
Déversement
frauduleux

*Répétition des
contrôles*

Perceptions illégales

CORRUPTION

3.3. Gestion Coordonnées des Corridors



la modernisation du transit en l'état actuel repose sur une utilisation intensive des nouvelles technologies pour trouver une solution aux difficultés recensées et qui ont traits notamment au manque de **CONFIANCE** et au manque d'**INFORMATION** entre les parties prenantes.

2.2. Gouvernance Régionale du Transit



Gouvernance
Régionale du
Transit

La gouvernance est la clé de la réussite du projet. On ne peut pas parler d'un système d'information régionale sans envisager une gouvernance régionale. Il faut éviter la situation où chaque Etat est amené à apprécier le niveau d'application des recommandations et engagements régionaux.

CHEF D'ETAT CHAMPION

Le chef d'Etat champion est l'autorité morale vis-à-vis de ses pairs chargée de piloter le processus de mise en œuvre. Il dispose d'une task force et a mandat de ses pairs pour mobiliser à sa convenance les Ministres des transports et les DG des douanes.

Conseil Régional de Facilitation du Transit (CREFT)

C'est l'organe d'application des décisions et de supervision du mandat de l'agence régionale pour la facilitation du transit. Il est composé des Ministres en Charge du Transport et des DG des Douanes des 8 Etats, .

Agence Régionale de Facilitation du Transit (ARFT)

C'est l'organe opérationnel qui gère le système d'information et assure la gouvernance de tous les corridors. C'est une entité juridique avec du personnel et un contrat de performance.

Forum Régional pour la Facilitation du Transit (FRET)

C'est l'organe consultatif qui regroupera toutes les parties prenantes de tous les pays pour analyser la situation et formuler des recommandations pour améliorer la pratique du Transit. Elle est composée des Chambres de commerce, des chargeurs, des transporteurs, les OPA et les CNF.

3.3. Gestion Coordonnées des Corridors

UN TRACKING UNIFIE:



Les balises appartiennent aux véhicules et non plus aux opérateurs. Chaque pays peut conserver alors son propre opérateur ou rejoindre un opérateur régional. Tout les pays peuvent observer le tracking avec les références appropriées du contenu et du contenant et chacun en tire les conséquences en fonction de sa mission.

Un système d'information centralisé pour la gestion du transit (SIRT) : :



Ce système centralisé doit permettre aux différents acteurs de pouvoir faire les transactions suivantes :

- Echange de données en temps réel
- Formalités liées au transit et non prises en compte par les S.I existant.
- Paiement électronique
- Base de contrôle et de vérification
- Base de validation
- Alertes sms

CENTRES DE CONTRÔLE CONNECTÉS (CCC) :



Ces centres de contrôle connectés en temps réel et commun à toutes les administrations seront installés dans les ports et à la frontière de sorte à ce que les informations soit connues en temps réels par tout le monde et que les décisions d'intervention soient coordonnées. Il y aura des antennes nationale pour plus de commodités sur les observations et les analyses.

CAUTION UNIQUE :



Les chambres de commerce doivent s'adosser à des mécanismes d'assurances qui seront mutualisés et les taux différeront en fonction de la nature des risques. Cette approche permettra de parvenir à la caution unique et rassurera les douanes sur la capacité financière des compagnies d'assurance en cas de déversements frauduleux.

VERIFICATION POIDS ET IMAGES :



Le poids et l'image scanner à la sortie des marchandises du port sont comparés à l'image et au poids à la sortie de la frontière. Cela peut se faire avec de simple pont bascules ou des pèses essieux. Le choix dépendra de l'option de ne se préoccuper que du transit, ou de considérer la maintenance des routes également.

2. SOLUTIONS PRECONISEES

CONSENSUS :



La proposition doit être partagée avec les acteurs des différents pays après appropriation par l'UEMOA du concept. Une fois la proposition amendée par les contributions des acteurs, elle sera soumise à une validation politique au niveau des instances de l'UEMOA. C'est à ce moment que les instances de gouvernance pourront être mises en place.

FINANCEMENT :



Le projet dans sa globalité est estimé à 21 millions de USD. Les options du financement sont les suivantes:

- Donateurs
- Gouvernements et UEMOA
- Secteur privé
- Partenariat Public Privé

La combinaison de ces 4 leviers est une cinquième possibilité.

MISE EN OEUVRES :



La durée estimée de la mise en place globale du projet est estimée à 30 mois répartis comme suit:

- Préparation (6 mois)
- Financement (6 mois)
- Mise en œuvre (18 mois)



MERCI

